

VADO AL MASSIMO!

DOPO AVERE VISTO COM'È FATTA, ANCHE NEI DETTAGLI PIÙ INTIMI, LA GTAM 2.0 ALLESTITA AL TOP DEL GRUPPO 2 DA ALFA DELTA, IL PILOTA E GIORNALISTA EUGENIO MOSCA L'HA TESTATA SU DUE TRACCIATI DALLE CARATTERISTICHE OPPOSITE: IL "TEMPIO DELLA VELOCITÀ" DI MONZA E IL "CIRCUITO DELLE MURA" A BERGAMO ALTA. ECCO IL SUO REPORTAGE

di Eugenio Mosca

Giunta alla sua 13.ma edizione l'Alfa Revival Cup, la serie dedicata ai Biscioni da corsa costruiti tra il 1947 e il 1981, ha visto crescere notevolmente il livello di competitività, perciò per puntare alla vittoria assoluta è necessario disporre di una GTAm 2.0 al top nella versione Gruppo 2.

PREPARAZIONE TOP GR. 2

La vettura che presentiamo in questo servizio, preparata da Alfa Delta, rappresenta lo stato dell'arte per una GTAm. Dal massimo alleggerimento, per un peso di 840 kg, al motore "testa stretta" da 220 CV abbinato al famoso cambio "Nanni", fino all'assetto con l'altrettanto famoso "slittone" al posteriore. La preparazione è partita dalla scocca di una GTV 2.0 del 1972, termosverniciata per arrivare alla lamiera viva, così da agevolare gli interventi di saldatura.



LEGGERA E RIGIDA

Con la scocca fissata sul banco dima, è stato risaldato l'accoppiamento dei lamierati, aggiunti rinforzi nelle parti più sollecitate, attacchi scatola dello sterzo, sospensioni e ponte posteriore, oltre a tagliare i parafanghi per applicare quelli maggiorati in vetroresina. A irrigidire tutto l'insieme ha contribuito la gabbia di sicurezza in cromo molibdeno, saldata in sei punti alla scocca. Inoltre sono state montate portiere in alluminio, cofani in vetroresina e le superfici vetrate laterali e lunotto in lexan.

IMPIANTO ELETTRICO AERONAUTICO

L'impianto elettrico è stato realizzato ex novo utilizzando cavetti argentati, di sezione e peso minore, con fusibili a riarmo e connettori di tipo aeronautico. Il cruscotto in vetroresina ospita una strumentazione completa: contagiri Stack con memoria, strumenti di pressione olio, temperatura acqua e olio, voltmetro e sonda lambda per verificare la correttezza della carburazione, scollegata in qualifica e gara come richiesto dal regolamento.

SOSPENSIONI ALLEGGERITE E OTTIMIZZATE

Le sospensioni mantengono schema e punti di attacco come in origine, ma con diverse modifiche. I trapezi anteriori originali, sono alleggeriti tramite fori. I bracci superiori sono modificati per consentire la regolazione della campanatura, mentre i bracci di regolazione dell'incidenza rimangono originali. La barra antirullo maggiorata, di tre tipi, è collegata al trapezio tramite uniball. I mozzi anteriori, che alloggiavano cuscinetti SKF, sono in Ergal. Gli ammortizzatori Bilstein, realizzati in esclusiva da NTP per OKP con tarature specifiche, sono accoppiati a molle Eibach, diametro 60 mm. Il corpo



A lato:
La GTAm in azione a Monza durante il test.

Sotto: il posto guida.

A destra, (in senso orario): Il giunto dell'albero di trasmissione all'uscita del cambio; il quattro cilindri "testa stretta" e doppia accensione, si notano i collettori di scarico singoli e, in primo piano, il castelletto con le doppie pompe freno e quella frizione; il bellissimo cerchio in magnesio da 13x9"; il ponte posteriore con lo "slittone"; la sospensione anteriore, in primo piano il disco freno autoventilato; la coppa olio motore con le alette di raffreddamento. Si notano i trapezi inferiori alleggeriti ed i due tubi che convergono nello scarico singolo.



centrale della scatola guida è stato realizzato dal pieno. Il braccio di rinvio centrale dello sterzo è piegato, i tiranti laterali sono realizzati dal pieno, mentre le leve dello sterzo sono modificate per evitare il contatto con la parte interna dei cerchi ruota, da 9J x 13".

Al posteriore rimane lo schema a ponte rigido, con l'adozione dello "slittone" che evita lo scuotimento laterale del ponte. I puntoni longitudinali stati alleggeriti, tra-

mite fori, e risaldati per aumentare la rigidità. Al posteriore le molle Eibach, da 70 mm, sono coassiali agli ammortizzatori.

FRENATA REGOLABILE

La pedaliera, con ancoraggio dei pedali in alto, ha richiesto un castelletto che ospita le doppie pompe AP Racing, con possibilità di regolazione della ripartizione della frenata sui due assi, oltre a un regolatore della forza frenante al posteriore. Il castelletto ospita anche la pompa frizione

AP Racing. Le pinze anteriori Ate (tipo Porsche 911S) sono state modificate, con pistoncini in Ergal con distanziale in ceramica per non trasmettere calore all'olio, e per l'utilizzo di pastiglie freno Pagid di maggiore spessore. Al posteriore disco e pinza freno rimangono originali.

MOTORE "TESTA STRETTA"

Partendo dal tradizionale basamento motore 2.0 litri, in rettificazione sono stati eseguiti i classici lavori di ripristino piani, barenatura, bilanciatura albero motore con volano, alleggerito in acciaio e blocco frizione con piatto in alluminio e monodisco sinterizzato, e verifica passaggi olio e liquido di raffreddamento. Sostituiti i prigionieri, montate bielle Arrow, con disegno originale, e pistoni stampati realizzati su disegno Alfa Delta, differenti nel profilo del cielo dato che la "testa stretta" ha una camera di scoppio dal disegno più piatto, oltre alla pompa dell'olio che aziona anche lo spinterogeno a doppia accensione. Oltre al differente angolo, 90° anziché 120°, le valvole di scarico hanno un diametro differente, mentre rimane invariato (46,5 mm) all'aspirazione. Quindi sono stati montati carburatori DCOE da 48, con supporti ricavati dal pieno, collettori di scarico singoli in acciaio inox

e terminale singolo al posteriore, per un risultato finale di 220 CV a 7400 giri/min e una più corposa erogazione della coppia con picco di 239 Nm a 6000 giri/min.

CAMBIO "NANNI"

Per il cambio è stata scelta la cosiddetta versione "Nanni", sviluppata a suo tempo su indicazione di Nanni Galli, sempre a cinque marce a innesti frontali, con la particolarità dei primi tre rapporti leggermente più lunghi ma più vicini tra loro e tre tipi di 5a marcia. L'albero di trasmissione è ricostruito come l'originale mantenendo anche le crociere, mentre la parte superiore della scatola differenziale, con l'attacco dello slittone, è stata rifatta in acciaio. Il differenziale è dotato di autobloccante a lamelle, regolabile in rilascio e accelerazione, può avere cinque differenti rapportature: la più utilizzata, 10/41, è ideale per i maggiori tracciati italiani.

TEST COMPLETO

Abbiamo avuto la possibilità di testare la GTAm Alfa Delta su due tracciati dalle caratteristiche completamente differenti: il "Tempio della Velocità" a Monza, dove lasciare a briglia sciolta la cavalleria, e il "Circuito delle Mura" di Bergamo, un tracciato cittadino dove valutare la prontezza

e percorrenza di curva, con il volante che trasmette alla perfezione ciò che stanno facendo le gomme. Non al massimo dell'efficacia, invece, la frenata, causa un pedale che tendeva ad allungarsi, ma va detto che la vettura era stata appena assemblata e quindi necessitava ancora di una serie di verifiche. A Bergamo abbiamo avuto la conferma sia della prontezza nella risposta del motore e della corposità della spinta fin dai bassi regimi sia della bontà nell'assetto nelle curve più strette sia nell'assorbire le asperità tipiche di un fondo cittadino.

e percorrenza di curva, con il volante che trasmette alla perfezione ciò che stanno facendo le gomme. Non al massimo dell'efficacia, invece, la frenata, causa un pedale che tendeva ad allungarsi, ma va detto che la vettura era stata appena assemblata e quindi necessitava ancora di una serie di verifiche. A Bergamo abbiamo avuto la conferma sia della prontezza nella risposta del motore e della corposità della spinta fin dai bassi regimi sia della bontà nell'assetto nelle curve più strette sia nell'assorbire le asperità tipiche di un fondo cittadino.



A lato (da destra)
Eugenio Mosca, Marta e Roberto Restelli, con la GTAm al Bergamo Historic Gran Prix.