

Alfa Delta, dove fanno correre la storia

Dalla scuola di Chiapparini alla gestione “moderna” delle corse storiche: il mondo di Roberto Restelli e la sua sfida di rendere competitive le leggende del passato

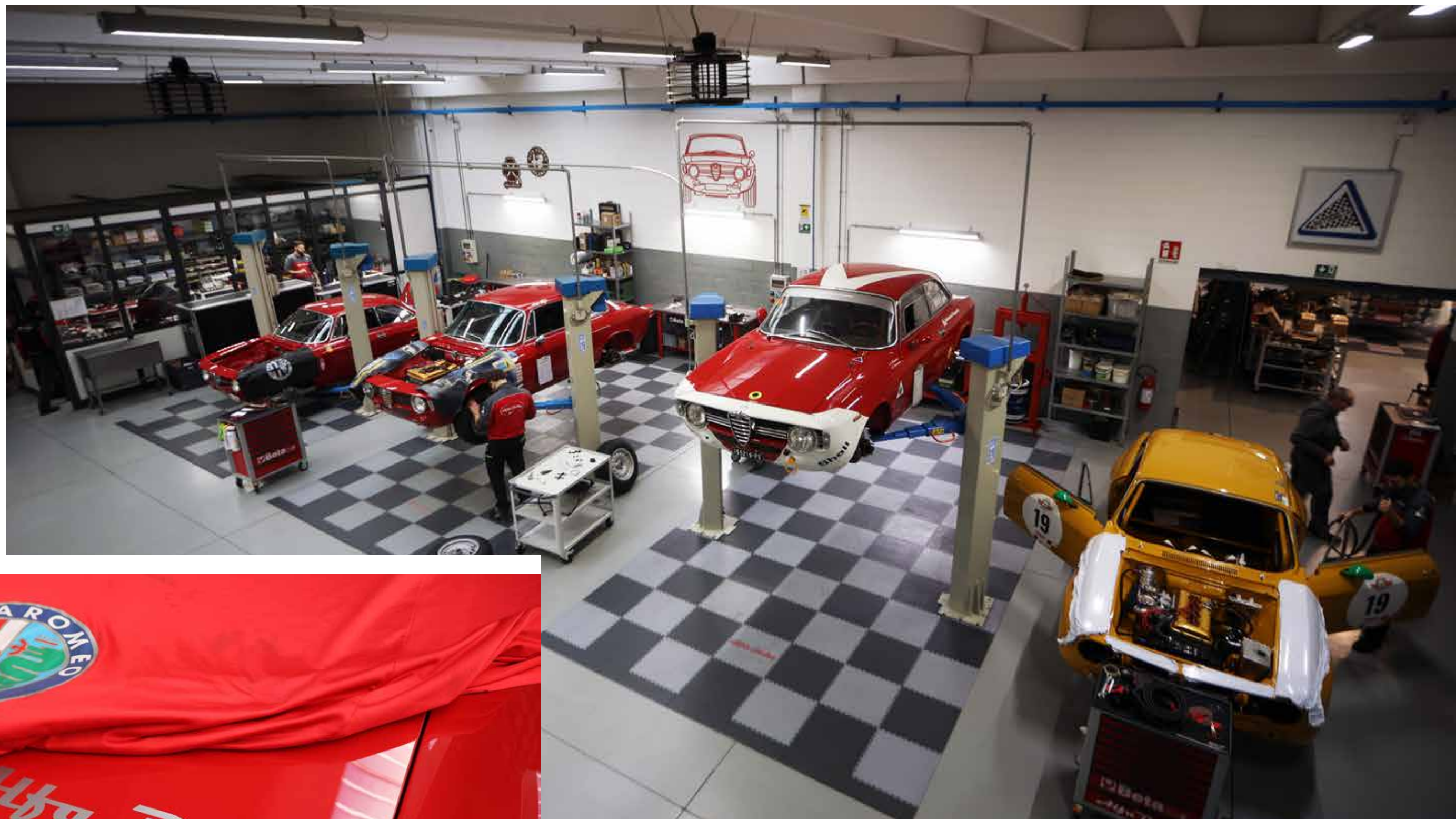
TESTO **VALERIO DE MATTEO**
FOTOGRAFIE **MASSIMO CAMPI**

Ci sono officine che riparano automobili e officine che costruiscono storie. **Alfa Delta** appartiene senza dubbio alla seconda categoria. Perché qui non si parla semplicemente di **Alfa Romeo** d'epoca che tornano in pista, ma di un modo di intendere la meccanica, il lavoro e persino il tempo. Un modo che ha un nome preciso: **Roberto Restelli**.

IL BINARIO PARALLELO: AVIONICA E MISSILI

La sua storia non comincia con una chiave inglese in mano, ma con uno sguardo curioso. Quello di un bambino cresciuto accanto a un padre appassionatissimo di corse, **Formula 1** e **24 Ore di Le Mans** negli Anni Settanta, capace di attraversare l'Europa pur di stare vicino alle piste. Un alfista vero, che nel 1968 possedeva una **GT Veloce 1.6** – ex **Contessa Borromeo** – poi venduta, come spesso accade, per una scelta di vita più “adulta”: comprare casa. Una rinuncia che, come spesso succede, ha però piantato un seme destinato a germogliare molto più avanti.

Restelli studia elettronica, diventa perito, entra in **Agusta Elicotteri** (oggi **Leonardo**). Lavora su sistemi complessi, avionica, armamenti, simulatori di volo. Va in trasferta Canada, vola spesso, vive una carriera solida e sicura. Ma nel tempo libero l'officina resta una calamita irresistibile. Prima come aiuto a un amico, poi come pilota dilettante. Le prime gare



costano poco, si corre con quello che c'è – una **Fiat Uno Turbo** – tra autocross, slalom e **Formula Rally**. È l'anticamera di qualcosa di molto più grande.

IL RITO DEL BANCO PROVA ALLE SEI DEL MATTINO

Il punto di svolta arriva quasi per caso, quando l'officina dell'amico si trasferisce accanto a quella di **Angelo Renato Chiapparini**. Nome che per gli alfisti veri non ha bisogno di presentazioni. Meccanico, pilota, alfista integrale. Uno che nel 1970 ritira una **GTA Junior** direttamente dall'**Autodelta** e la porta subito alla Malegno-Borno, paraurti smontati e via.

Lontano dall'immaginario delle officine fumose, in Alfa Delta regna un rigore quasi chirurgico. Qui l'errore non è contemplato: è questo il segreto di macchine che in gara non si fermano mai.

Con lui **Restelli** entra in una dimensione che oggi definirebbe “team ufficiale”: banco prova, camion, tenda. E soprattutto metodo. Di giorno l'ufficio in **Agusta**, di sera e nei weekend l'officina. Senza orari, senza contratti, senza chiedere compensi, senza guardare l'orologio e senza fare i conti con le ferie. Solo passione e apprendimento. **Restelli** diventa l'uomo del banco prova, quello che sa far cantare un motore all'alba, alle 6, per sfruttare l'aria fresca, poi si pulisce le mani e scappa in ufficio. Tornava la sera, cenava insieme a **Chiapparini** e poi in officina e dalle 21 alle 22:30 riaccendevano il banco



Per Roberto Restelli il passaggio al banco prova rappresenta il momento culminante di lunghe ore dedicate alla messa a punto dei motori del Biscione. Questo traguardo tecnico è anche un riconoscimento silenzioso al suo mentore, Angelo Renato Chiapparini, con il quale ha condiviso per anni la ricerca della perfezione nelle preparazioni delle vetture da competizione.



Perché i motori Alfa Delta sono color “Oro”?



Non è solo una scelta estetica. Negli Anni '60, l'Autodelta utilizzava il magnesio per componenti critiche come il coperchio punterie, la campana del cambio e la coppa dell'olio. Essendo un materiale estremamente poroso e deteriorabile, Chiapparini iniziò a verniciarli con una particolare tonalità oro per proteggerli dalla corrosione. Oggi, Roberto Restelli ha mantenuto questa tradizione: ogni motore che esce dalla Alfa Delta porta con sé questa “firma” cromatica, un omaggio al passato e una garanzia di cura artigianale.

prova per un'ultima tirata. Viveva l'officina come una seconda casa. Anzi, come una famiglia.

IL DRAMMA E LA RINASCITA

Quando **Chiapparini**, nel 2003, vicino ai sessant'anni, gli propone di continuare la sua attività, **Restelli** ha solo 26 anni. È un'investitura pesante, ma anche naturale. Poi, improvvisamente, tutto si ferma. Un banale infortunio in officina – lo scoppio di una pistola pneumatica mentre svitava il monodado di una **Ferrari F40** – causa a **Chiapparini** un'emorragia interna. Pochi giorni dopo, un embolo lo porta via proprio il giorno del suo sessantesimo compleanno. Per **Restelli** è la scomparsa del mentore. Un colpo



Muoversi tra i reparti di Alfa Delta regala un'esperienza che coinvolge la vista e l'udito, in un equilibrio perfetto tra estetica e meccanica. Tra componenti alleggerite e leghe metalliche speciali, ogni dettaglio è studiato per essere ottimizzato, con l'obiettivo costante di coniugare la massima robustezza alla leggerezza necessaria in pista.



I numeri di una trasferta a Spa



Gestire un weekend di gara all'estero per Alfa Delta è un'operazione logistica degna di un team di **Formula 1** moderno:

- 15 auto schierate (tra *Alfa Revival Cup* e *Spa 6 Hours*)
- 4 camion per il trasporto vetture e attrezzature
- 1 motore di scorta per ogni macchina, stoccato in appositi flight case su misura
- Hospitality completa: una cucina attrezzata con cuoco, aiuto cuoco e cameriere per servire piloti e staff sotto la tenda del team.

umano prima ancora che professionale. Senza di lui, continuare non ha più senso. Segue un periodo sospeso. **Restelli** torna al lavoro "ufficiale", alla sera finisce i lavori rimasti, accompagna le ultime vetture fino al traguardo. Poi si allontana. Ma non abbandona mai davvero. Le **Alfa**, le gare, la meccanica restano lì, come una promessa non mantenuta.

Il ritorno passa dalla **Scuderia del Portello**, dai primi clienti che chiedono continuità, dai lavori fatti di notte in garage. E soprattutto da una **GTA 1300** e da un amico, **Fabrizio**, che gli dice una frase decisiva: "Tu sei sprecato in **Agusta**, devi fare questo lavoro". È il 2010. Nel 2012 **Restelli** compie il salto che molti sognano e pochi fanno: lascia il posto fisso. Nell'agosto di quell'anno si licenzia da **Agusta**. Il 7 gennaio 2013 nasce ufficialmente **Alfa Delta**. Da lì in avanti la crescita è costante, ma mai caotica. Prima un piccolo capannone, poi clienti sempre più strutturati, il rapporto con **OKP**, la preparazione delle prime vetture complete. Fino all'attuale sede da mille metri quadrati: reparto motori, montaggio, lattoneria, sala prova, deposito. Una vera base operativa per un'attività che oggi non si limita a "preparare" auto, ma le gestisce integralmente.

LA FILOSOFIA ALFA DELTA: LA STORIA NON È UN MUSEO

Oggi **Alfa Delta** è una delle realtà più strutturate nel panorama delle corse storiche **Alfa Romeo**: costruzione, trasporto, assistenza in pista, hospitality,



Roberto Restelli e la moglie Marta conducono da anni, in una sinergia consolidata, l'azienda di famiglia: la Delta Auto. Un sodalizio professionale e personale che vede entrambi impegnati nella gestione quotidiana e nello sviluppo di una realtà storica nel panorama motoristico.



rientro, revisione, preparazione per la gara successiva. Alla **6 Ore di Spa**, per esempio, arrivano con quindici vetture, quattro camion, motori di scorta in flight case, ingegnere di pista, cucina, cuoco, tavoli apparecchiati sotto la tenda. Un'organizzazione da racing moderno applicata a vetture che hanno mezzo secolo di storia. Ma il vero punto non è l'apparato. È la filosofia. Nessun restomod, nessuna forzatura. Le auto rispettano i regolamenti **FIA** e le configurazioni storiche, ma vengono adattate alla realtà della guida moderna. Perché oggi i piloti vanno forte, tagliano i cordoli, stressano telai e sospensioni. E se una storica non evolve nel metodo, semplicemente non regge. Assetti più rigidi, gomme adeguate, strutture rinforzate. Non per snaturare, ma per sopravvivere.



TECNOLOGIA MODERNA, CUORE ANTICO

Il risultato è sorprendente: una **GTA** che in percorrenza di curva non è così distante da una **GT3** moderna. Con una differenza enorme: 240 cavalli contro 600. Qui conta la finezza, non la potenza. La telemetria non è ammessa, ma **Alfa Delta** utilizza sistemi video evoluti **V-Box** per analizzare la guida, migliorare il pilota, ridurre gli errori. Perché oggi anche nel mondo delle storiche il livello è altissimo, e non basta più “andare a spasso”. Le livree cambiano, i colori pure. L’unico segno distintivo è sempre lo stesso: i motori color oro. Coperchio punterie e coppa, omaggio diretto a **Chiapparini** e all’epoca del magnesio **Autodelta**. Un dettaglio che racconta una filiazione tecnica e umana. Il futuro? Guarda avanti senza perdere la bussola. **GTAm**, **155 Superturismo**, forse **75 Turbo**. Qualche preparazione stradale fatta con criterio, qualche personalizzazione elegante. Mai estremismi, mai mode. Solo evoluzione coerente. Perché in **Alfa Delta** le **Alfa Romeo** non vengono conservate. Vengono usate. Come voleva l’**Autodelta**. Come avrebbe voluto **Chiapparini**. Come continua a volerlo **Roberto Restelli**, ogni mattina, quando apre l’officina e rimette in moto la storia. 🚩

In alto, una rara Alfa Romeo T22 sosta in attesa del proprio turno accanto ad altre iconiche vetture del Biscione: un esempio del servizio di rimessaggio e cura che Alfa Delta riserva alle auto da competizione dei propri clienti. In basso, Roberto Restelli ripercorre durante l’intervista le tappe fondamentali e gli aneddoti legati alla nascita dell’azienda, testimoniando come la passione porti, nel tempo, a risultati d’eccellenza.



Qui di fianco, una serie di alberi di trasmissione con rapporti specifici per ogni circuito sono già predisposti e pronti per il montaggio. Sotto, l’elettronica è ridotta all’essenziale, finalizzata principalmente alla registrazione video della condotta di guida, strumenti indispensabili per affinare la tecnica del pilota e ottimizzare i futuri tempi sul giro.

