

Alfa Romeo Sprint GTA: l'invincibile



Non si può parlare dell'Alfa Romeo, quella autentica, che precedette l'avvento manageriale di Fiat nel 1986, senza descriverne l'indissolubile legame che, fin dalla sua fondazione nel 1910, l'unì al mondo dell'agonismo sportivo. La ricerca della velocità, delle prestazioni in genere, furono quasi un mantra per quelle donne e quegli uomini che lavorarono alla consacrazione del mito; sprone e catalizzatore affinché l'innovazione in ambito tecnologico consentisse ai modelli appena forgiati d'essere sempre un passo avanti alla concorrenza.

La maggiore emanazione di questa metodologia di pensiero s'ebbe a cavallo fra gli anni Cinquanta e Sessanta, spartiacque tra soluzioni meccaniche ancora un tantino primordiali e auto davvero guidabili, sicure e performanti. Quella fu l'epoca delle produzioni che rimasero nella storia, dei maggiori successi in pista e dei piloti il cui talento crebbe assieme a queste macchine favolose. Quello fu il tempo della serie "Giulia".

La Sprint GTA nacque, sostanzialmente, per soddisfare quelle prerogative di sportività cui la "casa del Biscione" faceva riferimento da sempre, anche per sostenerne il marketing: ciò che era stato concepito e sviluppato per vincere, infatti, risultava superlativo anche nella quotidianità. Il campionato europeo "Turismo" (nato nel 1963) era sempre più seguito; dominarlo significava attrarre schiere di fan, che erano anche potenziali acquirenti. «All'inizio degli anni Sessanta – ci spiega uno dei proprietari della vettura di cui vi scriveremo – l'Alfa Romeo volle rivoluzionare la sua produzione, dopo le affermazioni commerciali avute nel decennio precedente con la 1900 e la Giulietta. Il nuovo corso era rappresentato dalla Giulia Berlina, svelata all'Autodromo di Monza il 27 giugno 1962 nella versione Ti (Turismo internazionale). Era un gioiello dalle straordinarie qualità, con contenuti meccanici tanto avanzati da decretarne un successo di vendite mai più bissato». Già allora, forti della bontà del progetto, i vertici dell'azienda si orientarono strategica-

mente sul mondo agonistico e, nel 1963, ne commissionarono una declinazione sportiva potenziata e alleggerita, la Giulia Ti Super. In effetti, l'elaborazione venne demandata all'allora neonata e controllata Autodelta, diretta dall'ingegner Carlo Chiti, che, oltre alla Ti Super nel campionato Turismo, preparava anche le TZ (Tubolare Zagato) per la categoria "Sport". «Malgrado una berlina non fosse la configurazione ideale per i circuiti, serviva immediatamente un mezzo che potesse rivaleggiare con le Ford Cortina Lotus; la Ti Super ottenne da subito ottimi risultati, per buona pace dell'Autodelta che era stata inizialmente costituita dall'Alfa Romeo affinché si assumesse le responsabilità d'eventuali insuccessi (era pratica comune all'epoca; l'Autodelta venne consociata all'Alfa Romeo nel giugno 1966)». ► Malgrado le vittorie e la sua favolosa meccanica – che fu ampiamente sfruttata sulle varie declinazioni di modelli quali le GT, Spider, Junior Zagato e il telaio impiegato addirittura sulla Montreal – oseremmo tuttavia dire che la Ti Super non era ge-



neticamente appropriata per quel mondo, soprattutto in termini di dimensioni e peso. L'eredità agonistica fu quindi ben presto raccolta dalla GTA (debuttò al Salone di Amsterdam nel 1965), figlia di quella Giulia Sprint GT che, nel 1963, segnò l'introduzione nella gamma di mercato della versione Coupé sportiva della serie Giulia. Era infatti prassi consolidata che alla berlina facesse seguito una variante con un pedigree più incline alle competizioni.

Tecnica ► «Le Alfa Romeo dell'epoca erano veramente raffinate e performanti, con motori possenti, una migliore tenuta di strada rispetto alla maggioranza delle concorrenti, ottimo spunto e freni incisivi. Questo, proprio perché gli espedienti utilizzati per andar forte in pista venivano travasati nelle produzioni di serie. L'unico aspetto talvolta affidato ad autorevoli ditte del settore erano le carrozzerie». ► Già dalla GT, peraltro un'ottima vettura che non si discostava molto dalla sorella "maggiorata", all'Autodelta si pensò a come sfruttarne le caratteristiche di base per delinearne un modello corsaiolo, in seguito battezzato GTA ("A" sta per alleggerita). I tecnici si concentrarono sull'aumento delle prestazioni – adottando soluzioni quali l'accensione a doppia candela per cilindro e lavorando sull'incrocio delle valvole – e riuscirono a portare il 1'600 cm³ a carburatori su vette di 160-170 cavalli rispetto ai 115 della progenitrice. Imperativo, fu però anche dedicarsi alla riduzione del peso: si fece ampio utilizzo di materiali quali il magnesio, di cui erano costituite la coppa dell'olio, il coperchio valvole o la campana del cambio. La lamiera della

carrozzeria fu accantonata a favore del Peraluman 25 (una lega d'alluminio, magnesio, manganese, rame e zinco) che restituiva tanta leggerezza e aveva caratteristiche interessanti per l'impiego automobilistico. Si operò infine sul sistema d'aspirazione dinamico, caratterizzato da un cassoncino in alluminio, e sull'apparato sospensivo. Di grande rilievo (vedi foto in basso alla lista tecnica), il famigerato "slitton" montato al posteriore, un meccanismo posizionato tra i due assi che riduceva drasticamente le oscillazioni laterali del ponte a tutto vantaggio della precisione e della stabilità di guida. ► Naturalmente tutte le specifiche, così come le evoluzioni, rientravano nelle fiche d'omologazione che regolamentavano la partecipazione ai vari campionati.

Sport ► «La Sprint GTA è un'auto che ha corso e vinto tanto, in tutto il mondo. Ed in questo è risultata estremamente longeva, anche quando uscì dall'ufficialità della casa madre; un'infinità di piloti e scuderie private continuò a utilizzarla per le competizioni più varie, sempre con risultati degni di nota. Il perfetto equilibrio di cui godeva la rendeva quasi una garanzia di successo, senza dimenticare che, alle prestazioni, univa affidabilità, robustezza e sicurezza (in quest'ultimo ambito l'Alfa Romeo, come altri, fece passi da gigante tra gli anni Cinquanta e Sessanta, con l'ausilio dei primi calcolatori e di numerosi crash test)». ► Fuoriclasse quali Ignazio Giunti, Spartaco Dini, Andrea De Adamich, Nanni Galli, Teodoro Zeccoli, Christine Beckers e Liane Engeman ne forgiarono i fasti, dominando epiche sfide. Molti l'utilizzarono anche in seguito come trampolino di lancio verso altri lidi e marchi blasonati. Insomma, la GTA creò un'intera generazione di piloti che ebbe l'opportunità di vivere importanti carriere. «Subì poi numerose evoluzioni





e declinazioni che la videro impegnata anche in classi inferiori con la GTA 1300 Junior, e superiori, con la GTam 1750 e 2000, seguendo le naturali fluttuazioni dei regolamenti».

LA NOSTRA VETTURA

Condivisione: dovrebbe essere il trait d'union tra gli appassionati di oldtimer, sia in termini storiografici sia evocativi, tralasciando il collezionismo in senso stretto come fine ultimo. Uno spirito che abbiamo senz'altro incontrato, passeggiando tra decine d'autentici pezzi di leggenda, nei proprietari della magnifica Alfa Romeo Giulia Sprint GTA del 1965 di cui vi scriviamo: la volontà d'approfondire, scandagliare il passato, per non dimenticare quanto l'automobile sia stata importante ed entusiasmante nel nostro recente trascorso. Ma perché proprio Alfa Romeo? «Perché è la migliore!», ci viene detto sorridendo. Forse non una verità assoluta ma senz'altro una constatazione basata su elementi di sicuro rilievo. «La nostra famiglia è stata sempre tradizionalmente molto legata al marchio, di cui annoveriamo ancora esemplari che acquistammo nuovi. E poi, in questo mondo abbiamo intessuto relazioni, amicizie, contatti, soprattutto con persone che lavoravano all'Alfa a Milano. Siamo stati, in generale, grandi amanti dei motori, ma lo squisito tenore qualitativo di questa casata ci ha definitivamente sedotto, inducendoci a perseverare in una raccolta durata un'intera vita. Il possesso fine a se stesso non ci è però mai interessato, se non accompagnato da approfondimenti e ricerche svolte regolarmente presso gli archivi dell'azienda. Il bello di coltivare una passione è anche saperne condividere, tramandare gli aspetti peculiari alle generazioni future». I proprietari, mal-

grado la loro gamma spazi tra i decenni fino alle young timer, prediligono gli anni Sessanta; le Giulia in particolare. «Pensiamo siano la maggiore espressione dell'Alfa Romeo, che in quel caso riuscì a proporre una vettura moderna ed evoluta, che racchiudesse l'orgoglio d'appartenere a un'azienda».

Perché proprio una GTA?

«Possedevamo altre GT, ma questa era la chicca, il pezzo veramente particolare: una versione da corsa con carrozzeria in lega d'alluminio. La cercammo a lungo e il caso volle che la scovassimo già restaurata, per cui furono necessari soltanto lievi opere di manutenzione». ► Si tratta, nello specifico, di una Sprint GTA preparata all'origine dall'Autodelta con un notevole passato agonistico, soprattutto nella Squadra Corse Monzeglio. Ancora oggi è in assetto da gara. Tuttavia le sue caratteristiche, come i parafanghi e le ruote larghe, rimandano prevalentemente alla serie Junior, ma questo accadeva spesso quando le vetture superavano il tempo dell'ufficialità Alfa Romeo e, negli anni successivi, i team le adattavano a titolo privato all'evoluzione regolamentare. «Non l'utilizziamo di frequente come altri modelli più conformi alle strade di tutti i giorni. Ogni tanto ci piace dilettarci in pista in occasione di una qualche uscita molto tranquilla per preservarne l'integrità. È incredibile quanto sia vera nelle sensazioni che restituisce, quanto gli intenti dei progettisti e dei preparatori si riflettano in maniera inequivocabile sulla guida: leggerezza, infinita, sia in accelerazione sia in frenata. Reattività, potenza, precisione e affidabilità grazie alla mano di molti tecnici d'estrazione aeronautica che vi avevano lavorato».

di Elias Bertini



SCHEDA TECNICA

Modello: Giulia Sprint GTA

Periodo di produzione: 1965 - 1969

Motore:

4 cilindri, anteriore longitudinale

Cilindrata: 1570 cm³

Alimentazione: 2 carburatori doppio corpo Weber 45 DCOE 14

Potenza massima: 115 CV din (stradale) / 165 CV din (corsa)

Trasmissione: trazione posteriore; frizione monodisco a secco; cambio meccanico a 5 marce + R. M.

Telaio: scocca portante

Sospensioni anteriori:

a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale, barra stabilizzatrice

Sospensioni posteriori: ad assale rigido, braccio longitudinale, stabilizzatore a "T", molla elicoidale, barra stabilizzatrice ("slittone" per versione corsa).

Ammortizzatori:

idraulici telescopici.

Freni: impianto idraulico, anteriori e posteriori a disco (freno a mano meccanico sulle ruote posteriori).

Dimensioni (in mm): passo 2'350, lunghezza 3'970, larghezza 1'580 (1'678 con parafanghi allargati), altezza 1'320

Peso in ordine di marcia:

820 kg (stradale) / 760 (corsa)

