

Opel Monza: una coupé dall'insospettabile pedigree corsaiolo



Abbiamo spesso iniziato questa rubrica celebrando le peculiarità stilistiche delle vetture oggetto dei nostri articoli. Non lo faremo ora perché, senza dubbio, l'Opel Monza non è passata alla storia per essere un'auto dai tratti particolarmente esaltanti; al contrario, forse. Nonostante la sua lieve inespressività, ha tuttavia saputo ritagliarsi lembi di gloria, soprattutto quando adattata per affrontare le gare di velocità. In pista e, in minor misura, nei rally. È proprio partendo da un esemplare modificato a questo scopo, che vi racconteremo di una grande avventura, costituita da lunghe ore trascorse in officina, ma anche di paesi lontani, con nomi esotici, nei quali lo sport dei motori è vissuto con tale intensità da richiamare i giorni in cui furono condotte le battaglie più epiche.

Opel Monza ► Prima d'addentrarci nelle vicende delle quali vi abbiamo anticipato, è interessante ripercorrere brevemente la storia di una macchina che, a suo modo, rappresentò il gusto di un'epoca. Venne prodotta tra il 1977 e il 1987 come versione coupé della "Senator" (vedi box), di cui conservava la meccanica, il 6 cilindri in linea a iniezione, parte degli interni e la sezione anteriore della carrozzeria. Nonostante il nome, che evocava leggendari duelli automobilistici, e i tratti, che inneggiavano alla velocità (come la coda fastback), manifestava le stesse prestazioni della berlina da cui derivava. La gamma, inizialmente composta dalle varianti 2.5 E (2490 cm³ da 136 CV) e 3.0 E (2986 cm³, 180 CV), venne completata nel 1979 dalla 2.8 a carburatore (2784 cm³, 145 CV), offerta anche con la trasmissione automatica a 3 rapporti (quella standard era manuale a 5).



LA SENATOR ► Per capire meglio le circostanze che condussero al brevetto di cui parliamo nel nostro articolo, è necessario volgere un breve sguardo alla più signorile "Senator", da cui derivava e con la quale condivideva praticamente tutte le caratteristiche essenziali. ► Si trattava di una berlina di fascia alta prodotta in due serie successive, indicate come A (1977-1986) e B (1987-1994). Fu chiamata a sopperire gli insuccessi delle ammiraglie "Diplomat" e "Admiral" che, malgrado il loro look statunitense e il possente V8, non erano state in grado d'attrarre la clientela più agiata, presso cui prevalevano BMW, Mercedes-Benz e, pur con dei problemi, Jaguar. La Senator fu svelata nel 1977 al Salone dell'Automobile di Francoforte. Era strettamente legata alla più piccola "Rekord E".

Evoluzione ► Nel 1982, in occasione del restyling della Senator, anche la Monza fu ritoccata. Gli interventi riguardarono la parte frontale, con i paraurti in plastica verniciata nel colore della carrozzeria anziché in acciaio, e egli interni, completamente rinnovati e arricchiti della scenografica strumentazione digitale. L'unica versione disponibile in questa configurazione era la 3.0 GS/E, dotata di un 3 litri a iniezione da 180 CV. In alcuni mercati, però, fu proposta con due nuove motorizzazioni, ridotte e quindi più economiche, per attrarre una maggiore fascia pubblico. Si trattava di un 2 litri (1979 cm³ da 115 CV) e di un 2.2 litri (2197 cm³, sempre da 115 CV). La Monza uscì di listino nel 1987, assieme alla Senator A, dopo esser stata realizzata in 46'008 esemplari. Non venne concepito un modello coupé della Senator B.

LA NOSTRA VETTURA

Si tratta di una straordinaria Opel Monza E 3.0 del 1979. Ce l'ha descritta il suo proprietario, Pietro Galfetti, un pilota ralistico nostrano dalla classe immensa. «L'idea di comprarla maturò quasi per caso tra me e un amico, Ivan Rusca. C'eravamo messi in testa di partecipare al Lathi Rally Historic, una prova su terra che si svolge ad agosto in Finlandia. Quell'anno (era il 2011) se ne festeggiava il decimo anniversario ed era organizzato a complemento di una tappa valida per il mondiale. Avremmo così avuto l'occasione d'incrociare, durante i vari trasferimenti, alcuni idoli d'allora come Loeb e Solberg». ► Galfetti trovò l'auto, nella sua veste stradale, su un portale internet e andò a ritirarla a



@ Gea Daidini

Berna. «Volevo un mezzo che, nella sua configurazione di fabbrica, fosse comodo e disponesse dei cavalli sufficienti per affrontare un'impresa del genere (originariamente 180). Per questioni di budget, intendevo preparare il motore da gara soltanto successivamente. Possedevo già sia l'Opel Manta sia la Kadett, ma erano sottodimensionate. Sapevo che la Monza vantava una tradizione piuttosto importante nella velocità, soprattutto su pista». Nel 2010 Galfetti passò l'inverno in officina smontando la vettura fino all'osso: l'alleggerì del superfluo, commissionò il rollbar, recuperò i pezzi necessari e, infine, l'allestì per la grande avventura. «Rusca non venne, alla fine, ma partii con Fabio Maggi. Noleggiammo furgone e carrello e viaggiammo per tre giorni tra Germania, Danimarca e Svezia. Poi la nave. Una volta in Finlandia partimmo subito per le ricognizioni (il regolamento del mondiale prevede sol-

tanto 2 passaggi ad ogni speciale). Le gare si svolgevano tra Lahti e Jyväskylä. Fu un'esperienza indimenticabile». L'equipaggio ticinese ottenne anche un risultato di tutto rispetto: 35esimo nella generale (12esimo di gruppo) su 100 partenti. ► L'anno successivo Galfetti procedette con il rifacimento dell'unità propulsiva: completamente in ghisa, fu spedita in Germania. Ne risultò uno standard "Gruppo 2" da circa 240 cavalli. ► Con la Monza ha compiuto imprese meravigliose: «Solitamente, per i colori della Biella Corse, partecipo a quattro appuntamenti inseriti nel Campionato italiano oldtimer: il "Memorial Conrero" a Ivrea, il "Rally storico Campagnolo" a Vicenza, il "Rally della Lana storico" a Biella e il "Rally Elba storico", di respiro europeo. Naturalmente, affronto con piacere anche il Ticino perché è la prova di casa». Le predilette? «Elba e Lana».

di Elias Bertini



@ Gea Daidini

Pietro Galfetti, una vita sul filo dei centesimi

Meccanico di professione, Pietro Galfetti è sempre stato appassionato di motori. I suoi inizi nel mondo dei rally risalgono al principio degli anni Novanta, quando lavorava in una succursale Yamamoto a Coldrerio. «Un giorno parlai con un pilota; mi chiese se, in officina, saremmo stati disponibili a preparargli una vettura per affrontare il Campionato svizzero. Accettammo. Si trattava di una Suzuki Swift gruppo N. Dopo tre gare, però, lui decise di rinunciare e io ne presi il posto». Quella che era stata un'attività nata per combinazione, si trasformò in un importante progetto di vita. Galfetti corse nelle "moderne" (su Golf, eccetera) fino al 1998, quando conobbe Alberto Genovesi. Egli divenne suo navigatore e, assieme, decisero di partecipare alle competizioni riservate alle storiche. «Faccemmo faville nell'europeo a bordo di una Lancia Fulvia gruppo 4. Eravamo sempre nei primi dieci e ricordo anche degli straordinari "San Remo". Un giorno, però, Alberto mi chiese se fossi intenzionato a tornare ai massimi livelli, sulle contemporanee: ne fui felice e presi il volante di una Lancia Delta prima e di una Toyota gruppo A poi». L'anno di maggior successo fu il 2003, su Mitsubishi Evo, nel quale, dopo una serie di duelli indimenticabili con Christian Jaquillard, per l'equipaggio ticinese sfumò l'occasione di portare il titolo a sud delle Alpi in prima assoluta. Si laureò vice campione. ► Il 2004 fu atteso come la stagione del riscatto, ma i primi appuntamenti non andarono come previsto. «Arrivammo al rally del Ticino molto carichi, decisi a rifarci; partenza da Losone e poi, su a rotta di collo verso Arcegnò, tra le curve e i tornanti della "Strada dei Polacchi". Diluviava: il nostro tempo fu molto alto. In Valcolla andò decisamente meglio e conquistammo un 11esimo tempo assoluto dominando i nostri diretti avversari per il Campionato svizzero. Galvanizzati, arrivammo sul circu-

ito di Grancia, praticamente sulla porta di casa. Al via, di nuovo il diluvio, e la rivalità di sempre con Patrick Heintz, Paolo Sulmoni, Nicolas Althaus. Per tre giri tutto filò liscio e io mi avvicinai alla vetta, ma l'acqua caduta aveva riempito le pozze. Ne passai una a 160 all'ora in quinta, credevo di farcela, ma s'innescò l'acquaplaning e mi schiantai contro un albero». ► Dopo l'ospedale e la fase di riabilitazione (nel frattempo Galfetti aveva ceduto il suo volante a Sulmoni con la missione d'ottenere buoni risultati) non tornò più a correre nelle moderne. La sua passione per la velocità, però, non si spense. Anzi, continua tutt'ora nelle storiche.



SCHEMA TECNICA

Opel Monza E 3.0 - 1979

(con modifiche da competizione)

Carrozzeria Coupée

Categoria periodo 1 classe CT 35

Motore 6 cilindri in linea

Cilindrata 2'986 cm³,

Alesaggio x corsa 95,5 x 69,8

Potenza nominale 240 CV

Alimentazione iniezione L-Jetronic

Freni anteriori a disco

(diametro 304 mm x 32 mm)

posteriori a disco originali

Cambio ZF 5 rapporti sincronizzato

Dimensioni

Passo 2668 mm

Carreggiata 1725 mm

Peso a vuoto minimo permesso 990 kg attuale 1230 kg

Velocità massima

con cambio da rally 185 km/h