



La festa DEL BISCIONE

560 Alfa Romeo, su 700 auto partecipanti, hanno animato la terza edizione del festival monzese. Un momento di grande passione che è servito anche per ricordare i 100 anni del Quadrifoglio e i 60 dell'Autodelta. Buona partecipazione di pubblico

DI EUGENIO MOSCA

È stata una domenica ad alta passione quella dello scorso 16 aprile quando è andato in scena l'ACI Storico Festival, manifestazione organizzata in collaborazione con l'Automobile Club Milano, il Registro Italiano Alfa Romeo e la Scuderia del Portello. Una edizione che ha stabilito nuovi record di presenze e un pubblico stimato in circa 8.000 appassionati.

Potenziale da sviluppare

Un successo che la dice lunga sulla passione che gravita intorno al mondo delle classiche e youngtimer, fisicamente percepibile nel paddock, e che forse dovrebbe stimolare una riflessione ai dirigenti dello storico Autodromo Nazionale sull'eventualità di organizzare più spesso eventi di questo genere, magari rispolverando la cara vecchia Coppa Intereuropa, una delle storiche manifestazioni create da SIAS e AC Milano. Eventi che dovrebbero rappresentare il fiore all'occhiello per un Autodromo che si vanta di aver compiuto il secolo di vita, così come avviene per altre realtà internazionali che hanno fatto della propria storia un'occasione di rilancio prestigioso. Magari coinvolgendo, con eventi e



PASSIONE ALFA

Il colpo d'occhio davvero mozzafiato nel paddock, con tutti i modelli di Alfa Romeo stradali ed i gioielli da corsa della Scuderia del Portello, e sulle mitiche sopraelevate che gli appassionati hanno potuto eccezionalmente percorrere con le proprie automobili.





TUTTI IN PISTA

L'interminabile "serpentone" dei... Biscioni in pista con alla testa la rara Giulia giardinetta (sopra) nel ruolo di pace car.



60 anni di Autodelta

Anche se da parecchi anni non è più attiva, l'Autodelta rimane più che mai viva nel cuore degli appassionati del Biscione, perché oltre alle fantastiche automobili da competizione che ha creato ha incarnato appieno il DNA di passione vera legata al marchio Alfa Romeo in tutto il pianeta. Eppure quella struttura che diventerà il Reparto Corse della Casa milanese, nasce distante dal cuore dell'azienda. L'Autodelta infatti apre ufficialmente i battenti il 15 marzo 1963, a Feletto Umberto, alle porte di Udine. L'allora presidente Alfa Romeo, Giuseppe Luraghi, da buon appassionato vuole riportare il marchio alle competizioni, ma senza troppo clamore. Perciò affida il compito ad una struttura defilata, guidata dal vulcanico Carlo Chiti, già noto ingegnere che prima di approdare al Reparto Esperienze del Portello aveva militato in Ferrari e ATS, e da un altro ingegnere, Lodovico Chizzola, che mette a disposizione i locali attigui alla sua



concessionaria. La partenza è subito alla grande, con il progetto di una vettura iconica come la Giulia TZ, nome del progetto 105.11, che al debutto a Monza, nella Coppa FISA 1964, sbaraglia subito la concorrenza conquistando i primi quattro posti nella categoria Prototipi con Bandini, Bussinello, Baghetti e Sanesi. A questa fa seguito la TZ2 e, nel 1965, un'altra autentica icona del Biscione, la GTA dove la "A" finale sta per

"alleggerita", nata proprio dall'estro di Carlo Chiti. Ormai i successi sono sotto gli occhi di tutti e, nel 1966, l'Autodelta viene inglobata nella Casa madre diventando a tutti gli effetti il Reparto Corse con sede a Settimo Milanese. Con la nuova denominazione l'attività sale anche di livello, occupandosi negli anni dei prototipi 33 3.0 litri che portano il Quadrifoglio a vincere titoli iridati nel Mondiale Marche, mentre le GTA 1300 e 1600 oltre alla nuova GTAm continuano a mietere successi nelle competizioni internazionali riservate alle Turismo, fino alla Formula 1 prima come fornitore di motori alla Brabham e successivamente con una monoposto interamente Alfa. Nel 1984 Carlo Chiti lascia l'azienda e l'anno successivo l'Autodelta fu sciolta. Purtroppo le questioni economiche e, soprattutto, politiche, oltre alla cessione del marchio al Gruppo Fiat faranno procedere a singhiozzo l'attività sportiva dell'Alfa Romeo.

NOI, CON LA GTAM

Il nostro Eugenio Mosca al volante della GTAm preparata da Alfa Delta in versione top Gruppo 2: super alleggerita e spinta dal 2.0 litri "testa stretta" da 215 CV abbinato al celebre cambio "Nanni" a innesti frontali. Ne parleremo dettagliatamente nei prossimi numeri della rivista.



100 ANNI DI QUADRIFOGLIO

Dicono che la superstizione abbia da sempre uno spazio importante nelle competizioni, a maggior ragione nelle discipline sportive che implicano una buona dose di pericolo. È il caso degli sport del motore. Limitandoci all'ambito dell'automobilismo, sono ben note le ritualità e i gesti scaramantici che la stragrande maggioranza dei piloti ha sempre tenuto in gran conto, dai tempi eroici fino ad oggi. Basti pensare ad Alberto Ascari che non poteva salire su una macchina da corsa se non col suo casco azzurro (l'unica volta in cui non l'ha fatto, a Monza nel maggio del 1955 provando la Ferrari 750 Sport di Castellotti dopo il volo a Montecarlo, ha perso la vita in un misterioso incidente), ai moltissimi piloti che tuttora salgono in macchina sempre dallo stesso lato, ai guanti sdrucciti di Senna o alla monetina-amuleto di Vettel, e via di questo passo.

Da una storia analoga è nata la tradizione del Quadrifoglio, il simbolo sportivo Alfa Romeo per eccellenza, di cui quest'anno cade il centenario. Era infatti



il 1923 quando comparve per la prima su un'auto da corsa della Casa del Portello. Accadde alla Targa Florio, cui l'Alfa Romeo partecipò con quattro RL in versione corsa, una spider biposto piuttosto leggera (980 kg) con il 6 cilindri in

linea portato a 3.154 cc per una potenza massima di 95 CV. Le macchine furono affidate ad Antonio Ascari (padre di Alberto), Enzo Ferrari, Ugo Sivocci e Giulio Masetti. La sorte volle che il numero di gara assegnato a Sivocci fosse il 17, da tutti universalmente considerato portatore di iella. Sivocci per di più era ritenuto pilota esperto ma sfortunato, destinato a sfiorare il successo senza mai agguantarlo. Ecco perché lo stesso Sivocci, per sconfiggere la malasorte, fece dipingere sul muso della sua RL un riquadro bianco con un bel quadrifoglio verde portafortuna nel mezzo. L'effetto scaramantico fu sorprendente, perché poche centinaia di metri prima del traguardo la spider di Antonio Ascari, in testa con grandissimo vantaggio su Sivocci, si spense tristemente. I meccanici accorsero prontamente e riuscirono a riavviare il motore: nell'entusiasmo

serate, anche le vicine città di Monza e Milano, in modo tale da calamitare l'attenzione di un pubblico ancor più ampio ed eterogeneo. E nel contempo sviluppare l'ospitalità all'interno dell'impianto, con bancarelle di street food e mercatini che oltre ad offrire possibilità di interesse e svago agli appassionati potrebbero creare benefici a molte attività locali.

Giornata a pieni giri

Tornando all'evento, è stata una giornata vissuta a pieni giri, e non solo in pista ma anche nel paddock dove gli appassionati, oltre a poter ammirare da vicino autentiche reliquie a quattro ruote, stradali e da competizione, hanno potuto vivere diversi eventi: talk show, presentazioni, premiazioni e, naturalmente poter incontrare i propri beniamini, in completo relax, potendo scambiare con loro quattro chiacchiere, scattare l'immancabile selfie e, magari, "strappare" pure l'autografo.

Tra i più loquaci e disponibili il CEO Alfa Romeo, Jean-Philippe Imparato, al quale da vero appassionato brillavano gli occhi nel vedere così tante Alfa Romeo tutte insieme. Imparato, oltre all'auspicio di vederne ancora di più l'anno prossimo, ha promesso agli appassionati che l'Alfa Romeo nonostante l'abbandono dalla Formula 1, a fine stagione, non lascerà il motorsport.

La passione è salita alle stelle, nell'area della Scuderia del Portello, nel momento del talk show che ha celebrato, alla presenza di tanti

campioni che hanno vestito i colori Alfa Romeo nelle corse, per i 60 anni dell'Autodelta. Tra i presenti nomi fondamentali della storia come de Adamich, Facetti, Picchi, Giacomelli, Francia, Giudici, oltre ai familiari di autentiche leggende



CUORE DA CORSA

La varietà delle auto da corsa che hanno affollato le due sessioni in pista, come tipologia ed epoche differenti, dalle Turismo ai Prototipi e dalle Classiche alle Youngtimer, sono la più completa dimostrazione di come le competizioni abbiano da sempre fatto parte del DNA Alfa Romeo.



PRESENZA UFFICIALE

Il CEO Alfa Romeo Jean-Philippe Imparato, qui tra Marco Cajani (da sinistra), presidente Scuderia del Portello, Raffaele Russo, Managing Director Alfa Romeo Italia, e Andrea Cajani, ha voluto confermare agli appassionati l'impegno del marchio nelle competizioni.

per la vittoria salirono tutti quanti sulla RL e tagliarono trionfalmente il traguardo. Ma il regolamento prevedeva che in auto ci dovessero stare solo il pilota e il secondo, solitamente un meccanico.

Dunque, squalifica. Ascari non si perse d'animo, tornò in fretta e furia nel punto in cui si era fermato, fece salire uno spettatore al posto del suo meccanico e tagliò il traguardo. Ma si classificò

secondo, perché nel frattempo Sivocci era già arrivato primo. L'Alfa Romeo conquistò così la sua prima vittoria internazionale e la RL spider da corsa venne ribattezzata Targa Florio. Pochi mesi dopo, in settembre, sul circuito di Monza si disputava il GP d'Europa. Della squadra Alfa Romeo faceva parte anche Sivocci, il quale però, sempre col numero 17 sulla fiancata, non era riuscito per questioni di tempo a far riprodurre sulla sua P1 l'amato quadrifoglio. Destino volle che durante le prove, nella curva subito dopo il sottopassaggio, il pilota perdesse il controllo dell'auto e uscisse di strada, rimanendo ucciso. L'impressione fu enorme, la squadra Alfa si ritirò dalla corsa in segno di lutto e il numero 17 non fu mai più assegnato. Il quadrifoglio portafortuna invece non fu più abbandonato, anche se riprodotto su fondo triangolare anziché quadrato. Un vertice in meno per onorare la scomparsa del suo ideatore.

Rodolfo Solera

come Chiti, Sivocci, Zeccoli, Giunti, Dini, Regazzoni, Galli, Larini, Baghetti, Brambilla, Russo.

Non solo racing

Tra le novità di questa edizione più apprezzate dagli appassionati, la possibilità di guidare la propria auto "stradale" per alcuni turni di giri in pista con un costo agevolato per i soci ACI Storico. Inoltre, i partecipanti iscritti hanno potuto percorrere in parata con le proprie auto il tracciato stradale e le famose curve sopraelevate. L'entusiasmo dei tanti appassionati assiepati lungo il tracciato e sulle tribune, per uno spettacolare colpo d'occhio, è poi salito ad alti regimi quando in pista sono entrate le auto racing. Circa una quarantina di Alfa Romeo, in rappresentanza di varie epoche e categorie: dalle GTA GTAm alle 156 e 147, fino alle iconiche Superturismo 75 e 155.

Naturalmente noi di Automobilismo d'Epoca non ci siamo lasciati sfuggire l'occasione di toccare con mano gettandoci nella mischia, grazie ad Alfa Delta che ci ha messo a disposizione una GTAm 2.0, appena assemblata, allestita nella versione top per il Gruppo 2. Una vettura particolarmente performante, come ha dimostrato con il 3° posto assoluto nella prova d'apertura dell'Alfa Revival Cup, perché al peso minimo di poco più di 840 kg, da portare a 930 kg in gara come prescrive il regolamento tramite zavorra, abbina il motore "testa stretta" che eroga ben 215 CV, un rapporto peso/potenza che nel "Tempio della Velocità" ha mostrato tut-

ta la sua brillantezza. Il tutto completato da un assetto abbassato al limite e dotato del famoso "slittone" al posteriore. Vettura che illustreremo dettagliatamente in futuro.

Avanti, c'è posto

Nel corso della kermesse è stato presentato il nuovo corso sul



NON SOLO PISTA

A confermare l'impegno a 360 gradi di Alfa Romeo nelle competizioni, la spettacolare Alfetta Turbodelta Gr. 4 (costruita in 400 esemplari nel 1979) che suscitò molto interesse nell'ambiente dei Rally.

Io speriamo che me la cavo

Cronaca di un'avventura affascinante e a tratti inquietante, vissuta all'Autodromo di Monza al volante di un'Alfa Romeo 2000 GT Veloce da collezione

Girare in pista sullo stradale di Monza, in compagnia di più di 50 potenziali scalmanati, con una 2000 GT Veloce perfetta, intonsa nella sua bellissima veste Blu Pervinca, di serie e originale fino all'ultima vite? Pazzo idea. Come diavolo può venirti in mente? Eppure... Sì, lo confesso, è stato fin troppo facile cedere alle lusinghe degli amici del RIAR, sentirsi parte di quella sterminata famiglia di alfisti che va ben oltre le logiche del singolo club di appartenenza e vivere in diretta l'essenza di un fenomeno popolare difficile da spiegare, ma facilissimo da comprendere. Una folla incredibile di Giulia berlina 1300 e 1600, di GT di tutti i tipi, di Giulietta Sprint e Spider, Duetto, 1750 e via dicendo fino alle moderne 147 e 156 GTA, Mito Quadrifoglio Verde, 4C, Giulia e Stelvio attendono pazienti posteggiate sul grande piazzale alle spalle dei box e nell'area esterna. Sono le Alfa Romeo dei singoli appassionati, non pezzi rari di gran pregio come quelli che affollano lo stand della Scuderia del Portello o che gli si affiancano, e tuttavia ben orgogliose di presenziare ad un evento che si avvia a diventare, si spera, una tradizione, un appuntamento fisso sull'autodromo italiano per eccellenza che il mondo ci invidia. E che, detto per inciso, meriterebbe ben altra dedizione da parte di ACI, quasi esclusivamente concentrata sul GP di F.1. Data la quantità di partecipanti alla festa, persino i turni di ingresso in autodromo sono stati fissati con precisione cronometrica. Per non perdersi l'evento è stato necessario alzarsi prima dell'alba e presentarsi poco dopo le 7 ai cancelli d'ingresso. La magia comincia proprio lì, anzi qualche minuto prima, quando lungo il viale che porta al semaforo di fronte alla Villa Reale un colpo di clacson dal suono inconfondibile fa girare lo sguardo oltre il

finestrino di destra: è una 1900 berlina che ci affianca, piuttosto imponente rispetto alla nostra GT Veloce. Soprattutto molto più alta, tanto che per rispondere al sorriso del pilota della 1900 dobbiamo alzare lo sguardo: le proporzioni delle due auto sono molto differenti e noi siamo particolarmente bassi. In breve si aggiungono altre Alfa, procediamo in fila indiana e osservando la 1900 da dietro viene da domandarsi come se la caverà il pilota in pista con quella massa importante, quell'assetto alto e quelle gomme così strette. Domanda subito cestinata, perché oggi in pista non si va per correre, ma per divertirsi. Arriviamo al piazzale riservato al Registro Italiano Alfa Romeo e parcheggiamo la nostra GT Veloce accanto ad una vettura quasi gemella, colore verde pino, ma in tenuta rallistica. In fila per gli accrediti per l'accesso in pista ci godiamo l'aria frizzante del mattino, le chiacchiere degli amici e il rombo delle Alfa che continuano ad arrivare passando attraverso il breve tunnel sotto la pista. Quando abbiamo finito le procedure e torniamo alla macchina quella grande area semivuota che avevamo lasciato è diventata stracolma di auto col biscione sul muso, una spettacolare vista di colori e fogge diverse, berline grandi e piccole, coupé e spider abbinata per tipologie omogenee e per club di appartenenza. Naturalmente le passiamo tutte in rassegna, giusto per deliziare ancora di più la vista e per approfittare dell'occasione di contemplare alcune rarità, come Giulietta Sprint Veloce, GTA Junior, 1750 Spider Veloce coda tronca, 156 GTA Sportwagon. Dopo la visita allo stand della Scuderia del Portello arriva l'ora di entrare in pista: turno dinamico, dalle 10.40 alle 11.05. Superato l'indispensabile briefing, con il ripasso generale del significato delle diverse bandiere e delle

regole comportamentali, è il momento di infilarsi il casco e allacciarsi bene le cinture. La vicenda si fa seria, l'emozione cresce. Contatto e via: in fila indiana verso l'ingresso della pit lane. Bellissimo. In mezzo ad Alfa di ogni tipo o quasi aspettiamo l'accensione del semaforo verde. Davanti a noi una 2000 Spider Veloce, con capote abbassata, suscita la nostra ammirazione, primo perché molto bella, secondo perché vedere i due occupanti con casco integrale sporgere un bel po' dall'abitacolo senza alcuna protezione posteriore comunica subito un senso di inquietante temerarietà. Dietro di noi, inquadrato dallo specchietto, appare il muso minaccioso di una Stelvio: siamo molto bassi, si vedono solo i fari e la grande presa d'aria separata al centro dallo scudo verticale.

Ora l'inquietudine è tutta per noi. Quando sta per accendersi il verde, sulla destra sfilano altre macchine che ci superano. Sulla pit lane non si potrebbe, ma lo spazio è poco e le auto tante. Verde, si parte, non proprio a razzo ma quasi. Quelli di destra vogliono infilarsi a sinistra, faccio il gentile e cedo il posto giusto per chiarire fin da subito che non ho alcuna velleità agonistica. In un amen si arriva alla prima variante. In questa versione voluta nel 2000 dai piloti di F1 non l'ho mai affrontata, ma so che si percorre a bassissima velocità. Difatti tutti rallentano molto, entro in seconda e mi accorgo di aver sbagliato completamente la traiettoria. Arrivo impiccato all'uscita, tutto scomposto e finisco sul cordolo con mio disappunto pensando ai miei Cinturato CN 36 nuovi di zecca così martoriati. L'amico Massimo che è al mio fianco mi guarda con disgusto e la Stelvio mi sorpassa d'un balzo con altrettanto disprezzo, probabilmente pensando "Questo è

MEGA PARATA

Eccezionale il colpo d'occhio del rettilineo di arrivo dell'Autodromo di Monza completamente "asfaltato" dalle vetture Alfa Romeo in parata.



meglio toglierselo di torno". La Curva grande la facciamo in scioltezza e arriviamo alla variante della Roggia. E' più facile ma anche più veloce, mi concentro di più e la percorro decisamente meglio, anche se non benissimo. Arriviamo alle due curve di Lesmo. Attento mi dice Massimo, sono diventate molto più strette. È vero e me ne rendo conto, soprattutto la seconda, bella e impegnativa. Alla variante Ascari arrivo preparato, la conosco ed è subito una goduria, con l'ingresso deciso e la lunga accelerazione da modulare fino all'uscita. Anche la Parabolica la ricordo bene, ma mi trovo spaesato nel trovarmi quegli spazi immensi tutt'attorno, un'enorme via di fuga che in F.1 immagino si apprezzi sicuramente ma che con una normale Turismo ti toglie la percezione esatta dei limiti della pista. Finito l'apprendistato cerco di affrontare il giro successivo con più accortezza e maggiore serenità. La prima variante resta ostica, mi rendo conto che bisogna fare diversi tentativi per trovare l'esatta percorrenza, il tempo ce l'abbiamo. Ora l'importante è individuare il ritmo giusto per divertirsi senza rischiare o stressare l'auto. A parte la prima variante, poco intuitiva e per nulla divertente, la pista è una meraviglia, anche se sovradimensionata per la nostra 2000 GT Veloce.

La sede stradale molto larga e gli spazi di fuga più che abbondanti finiscono per ingannare sulla reale velocità, tanto che è molto facile arrivare lunghi in ingresso di curva, il che con freni anni 70 e un assetto normale può mettere in difficoltà. Certo non con un'auto moderna. La riprova l'abbiamo al quarto giro, quando una Giulia Quadrifoglio Verde ci supera sparata poco prima di Lesmo, con un rapido bagliore degli stop segnala una frenata intensa ma breve e in un attimo si avventa dentro la prima delle due curve con una velocità per noi stratosferica. Quando emergiamo dalla seconda con qualche apprensione scorgiamo la Giulia all'orizzonte mentre già imposta la variante Ascari. Tutto un altro



UNA BELLISSIMA ESPERIENZA

Preso il coraggio a due mani, insieme ad un pizzico di incoscienza, anche chi scrive non ha voluto mancare l'appuntamento con la pista. E superate le remore iniziali, il divertimento è stato grande con la 2000 GT Veloce.

mondo. Il giro successivo, ormai presa confidenza, in vista della variante della Roggia ci apprestiamo a superare sulla sinistra una Spider più lenta quando questa improvvisamente cambia traiettoria e ci ruba la strada. E sì che non volevamo rischiare. Decisione rapida: non riusciamo più a curvare, meglio andare dritti nella via di fuga e rientrare in pista prima della Spider. Manovra proibita in gara, ma qui stiamo passeggiando, anche se non lo si direbbe del tutto.

Ci eravamo ripromessi di completare pochi giri per poi, fatta l'esperienza, fermarci, ma temiamo di essere

ormai arrivati vicini alla fine del turno. Ci accorgiamo infatti che alla fine della Parabolica le tre auto davanti a noi imboccano la pit lane. Che strano, tutti e tre contemporaneamente. Proseguiamo imperterriti e vediamo che di colpo la pista è fantasticamente libera, senza traffico. Magnifico, non fosse per quelle bandiere rosse che fanno un gran sventolare. Non abbiamo visto la bandiera a scacchi ... Non ci resta che completare l'ultimo giro, chiedendo con la mano umilmente scusa ai commissari che ci guardano con disapprovazione.

Rodolfo Solera

restauro di auto d'epoca a cura di MTS Motorsport Technical School. Ad illustrarlo la fondatrice e CEO di MTS Eugenia Cappanna affiancata dal collezionista Corrado Lopresto e da Ivano Barletta, docente del corso ed ex capo macchina di Michael Schumacher nella Scuderia Ferrari, oltre al presidente di Autodromo Nazionale Monza, Giuseppe Redaelli. Una bella opportunità di lavoro per dei giovani appassionati, perché il settore delle classiche e youngtimer è sempre più alla ricerca di personale competente nelle varie aree legate a restauri e manutenzione delle vetture, e la scuola tecnica che fa base a Monza ha già dimostrato la propria competenza nella creazione di figure altamente professionali, garantendo al tempo stesso un'alta percentuale di assunzione dei propri studenti.

A conclusione dell'intensa giornata la premiazione della Scuderia del Portello, del Registro Italiano Alfa Romeo e ACI Storico, con gli interventi di Marco Cajani, Ermanno Keller e Gerónimo La Russa, e riconoscimenti a piloti, addetti ai lavori e giornalisti.



EMOZIONI PER SEMPRE

Anche fuori dall'abitacolo hanno regalato grande emozione agli appassionati i campioni che hanno vestito i colori Alfa Romeo nelle corse. Tra i presenti per celebrare i 60 anni Autodelta: de Adamich, Facetti, Picchi, Giacomelli, Francia, Giudici, oltre ai familiari di autentiche leggende come Chiti, Sivocci, Zeccoli, Giunti, Dini, Regazzoni, Galli, Brambilla, Larini, Baghetti, Russo.