



MATHIAS KÖRBER
ARTURO MERZARIO
ROBERTO RESTELLI

LA BANDIERINA
SULLA FIANCATA, DI
FIANCO AL NOME DI
RESTELLI, SINTETIZZA
LO SPIRITO
ITALO-TEDESCO
DELL'EQUIPAGGIO



PIT STOP

Sopra: il momento del secondo pit stop, con Arturo Merzario che aiuta Roberto Restelli ad uscire dall'abitacolo, mentre dietro la GTA è pronto Mathias Korber a prendere il volante per l'ultima frazione di gara. Nel frattempo, in primo piano, un meccanico controlla la pressione degli pneumatici.

Quando il gioco si fa... Endurance!

La squadra Alfa Delta ha disputato la 6 Ore di Spa con questa Gruppo 2, interessante perché realizzata "su misura" per la gara delle Ardenne. Nell'equipaggio c'era anche Arturo Merzario

DI EUGENIO MOSCA - FOTO MASSIMO CAMPI

Bisogna prepararsi adeguatamente. La 6 Ore di Spa-Francorchamps è tra le gare più amate dagli appassionati e gentleman driver, sia per la sua storia sia per le caratteristiche del tracciato belga considerato ancora uno dei circuiti "veri" rimasti. Infatti, anche quest'anno, sui saliscendi che si snodano tra i boschi delle Ardenne, si sono presentate al "via!" ben 120 auto! Tra

gli equipaggi, uno italo-tedesco abbastanza particolare, composto da Mathias Korber, grande appassionato di Alfa Romeo e socio della OKP che produce ricambi per Alfa storiche, Roberto Restelli, tra i più apprezzati preparatori delle auto del Biscione che, oltre alle chiavi inglesi, maneggia molto bene anche il volante, e Arturo Merzario. Il "fantino" comasco, che sul circuito belga in versione di 14,1 km vinse la 1000

Km del 1972 con la Ferrari 312 PB (in coppia con Brian Redman) all'estero è letteralmente venerato dagli appassionati. Figuriamoci quando si trova al volante di una vettura del Biscione, altro simbolo "sacro" per la passione. Per l'occasione è stata "rispolverata" l'Alfa Romeo Giulia GTA 1600 che l'Alfa Delta usa quasi esclusivamente per l'appuntamento belga, perciò preparata ad hoc.



CONTROLLO TOTALE
A sinistra: la plancia con la strumentazione analogica completa, da destra termometro temperatura lubrificante, manometro pressione lubrificante, termometro temperatura liquido raffreddamento, contagiri, tachimetro, indicatore carica alternatore. Sotto, in senso orario: uno dei sei punti di fissaggio della gabbia al pianale, tramite saldatura su apposita piastra, nello specifico in prossimità del montante centrale; la targhetta di identificazione della vettura; la gabbia di sicurezza con doppio tubo laterale. Si nota l'abitacolo completamente spoglio di ogni rivestimento, tranne la plancia e le semplici pannellature alle portiere.



Preparatore e pilota

Il motivo lo chiediamo a Roberto Restelli, che incarna una figura tipica delle corse di una volta, quella del preparatore-pilota. “Alla 6 Ore di Spa si può correre con auto costruite fino al 1965, e tra le auto di Alfa Delta la più competitiva è questa GTA 1600. Ma non in assoluto, perché la classifica di Spa premia soltanto le categorie, cioè GT e Turismo. Non esiste la divisione in classi e periodi come avviene da noi, perciò una GTA si confronta con auto molto più potenti, comprese le Ford di 4,7 litri”.

► Quindi non c'è storia?

“Non del tutto. La GTA è molto più leggera e consuma meno, perciò noi, montando il serbatoio della capacità massima consentita di 100 litri, riusciamo a percorrere circa due ore e mezzo di gara, quindi facciamo solo due soste, necessarie anche per il cambio pilota, mentre molte altre auto devono farne almeno una in più”.

Istruzioni per l'uso

► Come si prepara la macchina per una gara impegnativa come questa?

L'UFFICIO DEL PILOTA

Sopra: scorcio del posto di guida, con l'unica concessione moderna del sedile e delle cinture di sicurezza a sei punti, per ragioni di comodità e sicurezza, mentre il resto è classico, con il tipico volante a tre razze a calice, la pedaliera di serie, la piccola console centrale con i pochi interruttori necessari e l'estintore alla destra.

“La GTA è preparata al massimo consentito dal regolamento, ma con alcuni accorgimenti nella preparazione pre-gara e durante la stessa, così come alcuni componenti utili per affrontare questo tipo di competizioni. Ad esempio, il motore preparato da Facetti eroga circa 170 Cv a 8.000 giri, ma precauzionalmente in gara non tiriamo mai più di 7.500. Prima della gara si fa un controllo generale: cambio e differenziale sono smontati e ove necessario sostituiti particolari usurati, così come gli snodi sferici e supporti, mentre i cuscinetti ruota

sono sostituiti in via precauzionale, così come i dischi freno. Le pastiglie, nuove per la gara, sono Pagid RS29 di mescola dura, in grado di durare tutte le 6 ore. Lo stesso vale per gli pneumatici: utilizziamo degli Avon GR622 stradali, non i più prestanti su asfalto asciutto ma durevoli e usabili anche con il bagnato, il che può essere un bel vantaggio a Spa; inoltre per l'intera gara ne basta un treno. Sempre per garantire una maggiore durata, il cambio è simile all'originale, con rapportatura ravvicinata di tipo MA che si usava già all'epoca e omologa-

ta in fiche, ma gli ingranaggi sono specifici per uso sportivo con materiali e trattamenti particolari oltre a essere maggiorati per garantire affidabilità. L'autobloccante, a lamelle, è simile a quello dell'epoca ma costruito con materiali moderni. Come rapporto utilizziamo un 8/43, ideale per i tracciati veloci: a Spa, in fondo al rettilineo del Kemmel, che è leggermente in salita, tocchiamo velocità di circa 190 km/h, mentre a Monza con lo stesso rapporto viaggiamo a più di 200 km/h. Infine vi sono una serie di accorgimenti tecnici necessari per questa



gara, a partire dall'impianto elettrico modificato con i fari supplementari, una lucciola azzurra per evidenziare la propria vettura quando transita davanti al muretto box e una luce interna all'abitacolo da usare in caso di problemi, oltre al parabrezza termico per evitare l'appannamento. Per sopportare tutti questi accessori elettrici aggiuntivi, è stato necessario montare un alternatore più potente, da 95 A. Infine, il lunotto posteriore è stato oscurato con l'applicazione di una pellicola adesiva per evitare che il pilota sia abbagliato dal riflesso delle luci delle auto che seguono".

Occhio al... traffico

► Quali sono le maggiori difficoltà di questa gara?

"Con 120 macchine distribuite in soli 7 km il traffico è notevole, perciò soprattutto chi ha vetture meno prestanti, come la nostra, deve prestare molta attenzione a quelle più veloci. Tanto per dare un'idea, le Ford GT40 giravano circa 25" al giro più veloci di noi, perciò il divario di velocità è notevole e i doppiaggi sono molto frequenti. In questo caos, infatti, non è raro che due vetture vengano a contatto, oppure che qualcuno rompa il motore seminando olio sulla pista.

Insomma, le situazioni a rischio non mancano, perciò bisogna prestare sempre molta attenzione alle bandiere gialle, che segnalano situazioni di possibile pericolo, oppure a quelle blu che segnalano l'arrivo alle proprie spalle di un'auto più veloce. Tutto questo fa sì che non si riesca ad essere concentrati al 100% nella guida e a compiere un intero giro pulito, dovendo badare a perdere meno tempo possibile nei doppiaggi".

► **Inoltre a Spa c'è l'ulteriore variabile meteo, che spesso fa le bizze, al proposito si devono adottare regolazioni**

MERZARIO: CHE BELLE LE "VINTAGE" MODERNE!

Arturo, avevi già corso con la GTA ai tuoi tempi?

"La mia prima esperienza con la GTA 1600 risale a fine anni '60, ma solo per poche gare. Poi all'inizio degli anni 2000 ho disputato diverse corse con Jason Wright e le vetture della Scuderia del Portello".

Tu hai corso sul "lungo" di Spa, cosa ne pensi della pista attuale e della 6 Ore?

"La gara è tra le più belle. È sempre un piacere correre su questa pista, anche se non è più la Spa di una volta, dove il pilota talentuoso faceva la differenza. Anche questa versione è impegnativa, però la sicurezza è molto aumentata, giustamente, e quindi ora tutti osano, mal che vada si tira dritto percorrendo qualche decina di metri in più. Perciò c'è meno selezione. Inoltre sono molto migliorati i materiali, che contribuiscono pure alla sicurezza".

Anche sulle auto storiche?

"Certamente: i materiali di freni e sospensioni non sono più quelli di una volta. Così come sono molto migliorate le gomme. Perciò queste vetture, che definisco "vintage moderne", diventano anche più prestanti e, anche se non sono completamente d'accordo sull'estremizzazione di alcuni particolari che all'epoca non esistevano, posso dire che sono ancora più piacevoli da pilotare e portare al limite".

Una delle difficoltà maggiori che segnalano altri piloti è quella del traffico in pista, accentuato dalle prestazioni molto differenti tra le vetture, è vero?

"Da sempre nelle gare endurance c'è il problema del traffico in pista e delle prestazioni differenti tra le auto. Ma aggiungerei anche piloti differenti, perché insieme ai professionisti vi sono i cosiddetti gentleman driver. I piloti della mia generazione sono abituati, mentre i più giovani hanno maggiori difficoltà ad abituarsi. Ad esempio, nel '67-'68, partecipai alla 1000 Km di Monza con il "Millino" Abarth, perciò dovevo stare molto attento perché da dietro arrivavano i prototipi di 3 litri a una velocità molto superiore!".

Come ti sei trovato con questa GTA?

"Molto bene. D'altronde è sempre un piacere guidare una GTA. Se pensiamo che è nata da un modello stradale, fa capire quanto l'Alfa Romeo in quegli anni fosse tecnologicamente avanti rispetto a tanta concorrenza straniera".



INOSSIDABILE COW-BOY

Nella foto grande (foto Patrick Davin): Arturo Merzario in azione con la GTA 1.6. Tra i proiettori supplementari si nota la "lucciola" blu che serve per riconoscere la propria macchina dal muretto box quando transita al buio. A destra: l'equipaggio italo-tedesco al box, da sinistra Roberto Restelli, Mathias Korber, Arturo Merzario e Christian Ondrak, l'altro socio di OKP.

di assetto particolari?

“Sulle nostre Alfa da corsa montiamo degli speciali ammortizzatori realizzati dalla Bilstein in esclusiva per la OKP. Questi consentono la regolazione della taratura dell'idraulica su 10 differenti posizioni modificando in modo differente la curva tra estensione e compressione. Curve che abbiamo studiato e collaudato arrivando a questo passo finale che in caso di repentino cambiamento del meteo ci consente di intervenire rapidamente adattando la taratura alle mutate condizioni del fondo”.

► **Arturo Merzario ha chiesto regolazioni particolari?**

“No. Le nostre regolazioni gli sono piaciute. Per il resto si è semplicemente adattato al posto di guida”.

► **Durante la gara effettuate interventi standard di manutenzione?**

“Se non intervengono problemi particolari ci limitiamo al controllo della pressione dei pneumatici nelle soste ai box e alla pulizia del parabrezza. Nella seconda sosta, dopo circa quattro ore di gara, aggiungiamo in via precauzionale 1,5 kg di olio”.

Quinta galeotta

► **Com'è andata la gara?**

“Abbiamo concluso al 66° posto su 120 partenti, che con la nostra macchina non è male. Soprattutto in considerazione del fatto che nell'ultimo terzo di gara abbia-



mo avuto un problema al cambio che ci è costato almeno una decina di posizioni. Il posto di partenza era il 78°, in qualifica era salito prima Merzario che non aveva provato nelle libere, e con il fondo ancora bagnato, poi ho girato io e per ultimo Korber, che ha segnato il tempo migliore. Anche la gara l'abbiamo affrontata in quest'ordine e tutto è filato liscio fino all'ultimo turno, quando sono cominciati i problemi nell'inserire la 5ª marcia. Abbiamo perso tempo cinque minuti nella sosta al box per una verifica. Il problema non era risolti-

bile dall'esterno, perciò Mathias è tornato in pista badando a concludere la gara. Senza questo problema penso che saremmo arrivati più avanti di almeno una decina di posizioni”.

► **Siete comunque soddisfatti?**

“Certamente sì. Questa gara ha un fascino unico. La pista è di gran lunga la più bella su cui ho corso, e poi ci sono il buio e la pioggia sempre in agguato. E poi, correre insieme ad Arturo, che calamita l'attenzione di tutti gli appassionati, è un'emozione unica”.



ALLEGGERIMENTI

In alto: la linea eternamente bella della GTA. Sopra, a sinistra, dietro il disco freno si notano il braccio oscillante e il puntone anteriore, entrambi con registri per poter variare rispettivamente gli angoli di camber e incidenza, in basso la barra antirollio. Al centro, la sospensione posteriore con il puntone longitudinale ampiamente forato, l'ammortizzatore con molla coassiale e la cinghia di cuoio per limitare l'escursione della sospensione. A destra, il comando del freno a mano meccanico, che rimane attivo, a destra si nota una parte del ponte posteriore con il canocchiale che contiene il semiassie e collega il montante alla scatola differenziale. A lato: il complessivo della sospensione anteriore, in primo piano il braccetto dello sterzo, con i registri per variare la convergenza, in basso il trapezio tradizionalmente forato sulla GTA per alleggerimento, e l'ammortizzatore Bilstein con 10 regolazioni realizzato in esclusiva per la OKP.



DOPPIA ACCENSIONE

Dall'alto, in senso orario: quell'autentico gioiello del bialbero 1.6 doppia accensione della GTA, in primo piano i due carburatori doppio corpo Weber DCOE152, appena sotto a destra si intravedono le doppie bobine e lo spinterogeno maggiorato con gli otto cavi che distribuiscono corrente alle doppie candele per cilindro; la pellicola scura applicata al lunotto per evitare l'effetto abbagliante dei fari delle vetture che seguono; il serbatoio maggiorato da 100 litri, con bocchettone per il rifornimento rapido; l'alternatore maggiorato da 95 A con il condotto di raffreddamento; il serbatoio di recupero dell'olio (nello scolatoio del cofano si notano i rivetti di fissaggio della carrozzeria in peralluman alla scocca in acciaio, tipici della GTA); i collettori di scarico ricoperti con le apposite "bende" termiche, in tessuto di fibra imbevuto di ceramica, per mantenere il calore.