

OGGICOMEIERI



Alfa Romeo Arese

Un museo molto dinamico alla Winter Marathon



L'Alfa Romeo Giulia TI Super impegnata oggi come ieri sui fondi innevati. Nella foto a colori, alla Winter Marathon 2013 l'esemplare di proprietà del Museo Alfa Romeo di Arese; in quella in bianco e nero, la Giulia TI Super al Rallye di Montecarlo del 1964.

OGGICOMEIERI

La partecipazione all'evento trentino dell'Alfa Romeo Giulia Ti Super Quadrifoglio, prodotta in appena 501 esemplari, a cinquant'anni dalla sua presentazione

di Roberto Valentini - foto Alfa Romeo Automobilità Storico, Centro Documentazione (Arese, Milano), René

Anche se per il momento non è aperto al pubblico, il Museo Alfa Romeo di Arese è vivo e fa condurre alle sue automobili una vita intensa e dinamica. Se non è possibile ammirare i modelli fermi sulle pedane delle sale di un museo, con questa formula molte più persone possono vederli impegnati nel loro ambiente naturale: la strada o la pista. In questo modo si coinvolgono altri sensi, come quello dell'udito, che può percepire anche il rombo del motore. Così succede in occasione degli eventi internazionali più importanti e tra questi anche alla Winter Marathon, dove La Manovella ha avuto l'opportunità di vivere un'avventura lunga 447 km attraverso i passi dolomitici più epici e impegnativi. Un test che ha permesso di valutare e di conoscere ancor più nel dettaglio l'Alfa Romeo Giulia Ti Super Quadrifoglio, calandosi nel periodo storico in cui questo modello era impegnato in circuito e nei rally, grazie anche alla bravura di Fabio Salvinelli - pilota ufficiale Alfa Romeo Storico alla 1000 Miglia - e alla competenza di chi lavora al Museo e al Centro di Documentazione Storica di Arese. L'esemplare utilizzato appartiene al Museo ed è stato prodotto nel 1964, un anno dopo la presentazione ufficiale, avvenuta a Monza il 1° aprile 1963.

NATA PER LE COMPETIZIONI

Appena un anno prima, nell'estate del 1962, sempre a Monza, era stata presentata la Giulia 1600 Ti, una berlina dalle prestazioni piuttosto brillanti, destinata a sostituire un modello di successo come la Giulietta. Sin dall'inizio la potenza e la progressività del suo motore di 1.600 cm³ e la grande tenuta di strada la rendono adatta alle competizioni. La Giulia 1600 Ti è però una berlina di classe e ha finiture di pregio, inutili e pesanti su un'auto da corsa. Nasce così l'idea di creare un modello specifico per la clientela sportiva. Nel 1963 nasce il modello Ti Super, destinato alle competizioni e all'omologazione nella categoria Turismo. Proprio per quest'ultimo motivo si decide una produzione di 501 unità (500 è il numero minimo di esemplari per l'omologazione, che avverrà nel gennaio del 1964).

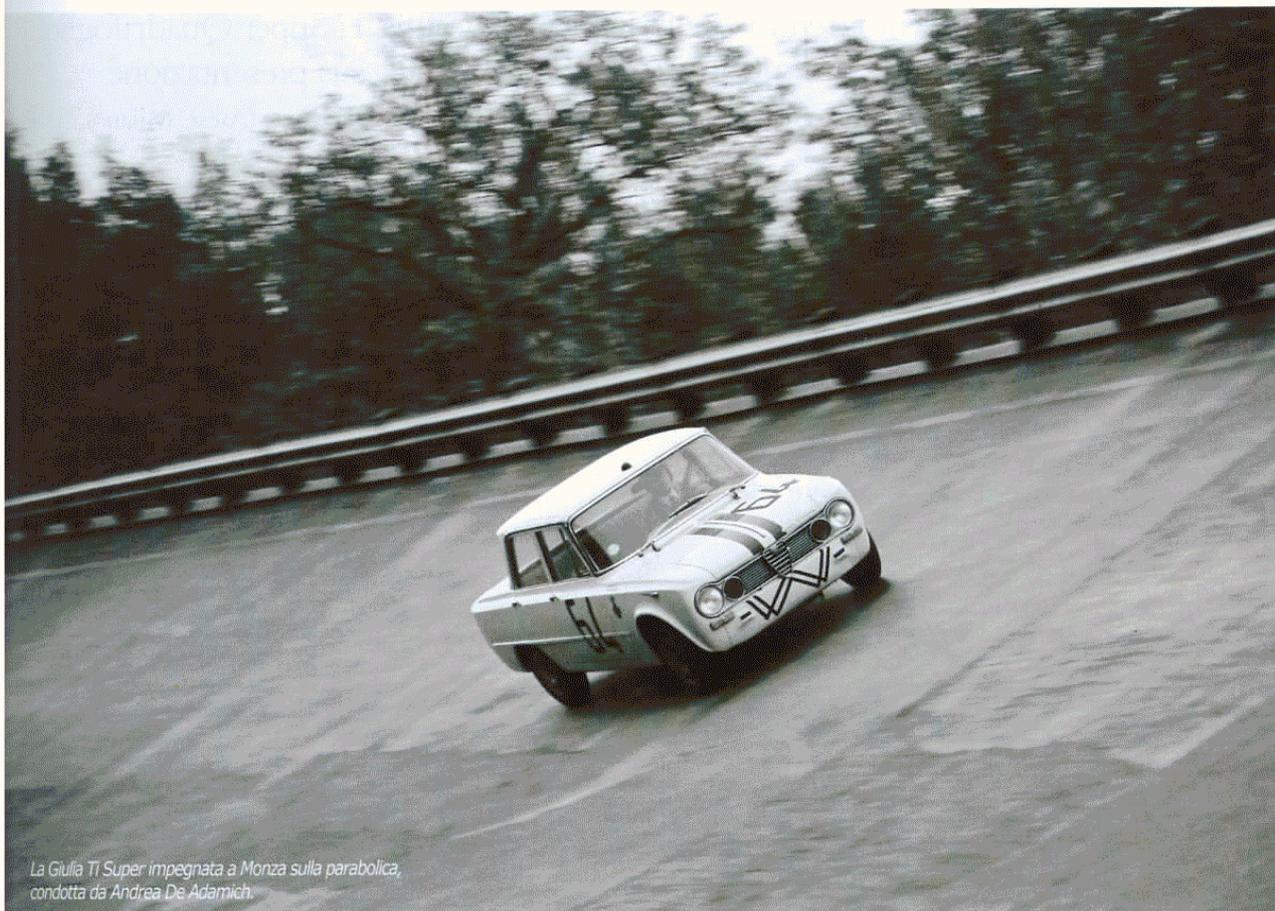
Rispetto alla 1600 Ti la Super si differenzia per la potenza del motore, che eroga una potenza di 113 CV (contro i 90 della Ti) essendo lo stesso montato sulla coupé Giulia Sprint Speciale. È alimentato da due carburatori doppio corpo orizzontali Weber 45 DCOE 14, ha la pompa elettrica per la benzina, gli scarichi da competizione. Il cambio a 5 rapporti e la leva centrale a cloche (la Giulia Super ce l'ha sul volante) con la possibilità di scegliere tra due tipi di coppia conica (9/41 o 8/41) a seconda dell'impiego in pista o nei rally. I freni della versione presentata nella primavera del 1963 sono a tamburo, ma a partire dal mese di settembre sono disponibili a disco. Soluzione che viene adottata di serie dal gennaio del 1964. Le sospensioni

seguono lo schema del modello base, ma con una taratura più rigida e un'altezza da terra inferiore. I cerchi in lega sono abbinati a pneumatici 155 - 15. Contemporaneamente si riduce il peso complessivo di circa 100 kg, adottando i cristalli delle porte posteriori e del lunotto in plexiglass e adottando rivestimenti interni più leggeri. Anche i sedili sono di tipo specifico, con quelli anteriori anatomici con un ottimo contenimento del pilota e del passeggero. La strumentazione è completa, inserita nell'elegante cruscotto, che mantiene le finiture in legno attorno agli strumenti. Il volante è a tre razze. All'esterno la Ti Super si riconosce per la mascherina che ospita solo una coppia di fari, conservando le cornici della coppia interna, sostituita da griglie metalliche che lasciano passare l'aria per un miglior raffreddamento. In occasione della Winter Marathon (dove si sono toccati i 18° sotto zero) alcune parti della mascherina sono state coperte per consentire di mantenere una temperatura dell'acqua ottimale. ➤



La presentazione della Giulia Ti Super nel 1963 (sopra).
A sinistra, la Giulia Ti Super di Masoero-Maurin al Tour de France del 1963, impegnata sul circuito di Spa-Francorchamps.

OGGICOMEI TRI



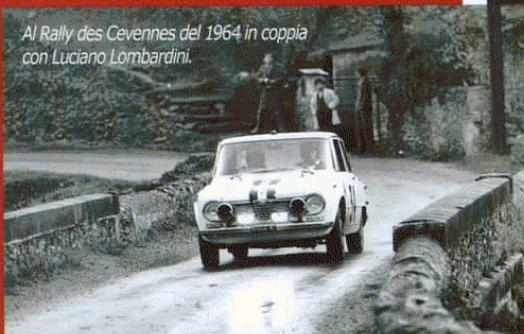
La Giulia Ti Super impegnata a Monza sulla parabolica, condotta da Andrea De Adamich.

DE ADAMICH: IO LA GUIDAVO COSÌ

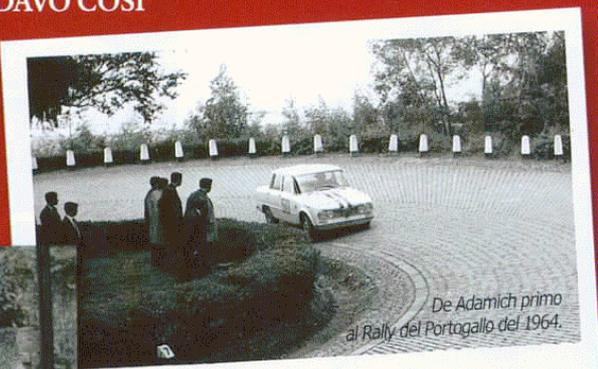
Uno dei piloti che ha vinto maggiormente al volante dell'Alfa Romeo Giulia Ti Super è sicuramente Andrea De Adamich, che l'ha portata sul gradino più alto del podio in pista, nei rally e nelle cronoscalate.

"Il ricordo della Giulia Ti Super Quadrifoglio è in parte oscurato dalla GTA con la quale ho corso molto più a lungo. In ogni caso una delle caratteristiche migliori della berlina era la velocità massima, dovuta all'aerodinamica della coda tronca. Sui circuiti più veloci come quello di Monza, dove abbiamo vinto la 4 Ore, eravamo più competitivi delle Cortina Lotus, che avevano un baricentro più basso e una preparazione da Gran Turismo".

"Il massimo la Giulia Ti Super lo dava sui fondi veloci e con poca aderenza. Soprattutto sotto la pioggia era decisamente equilibrata e competitiva. Il differenziale autobloccante era tarato al 75% e la vettura perdeva un po' di trazione quando si sollevava la ruota



Al Rally des Cevennes del 1964 in coppia con Luciano Lombardini.



De Adamich primo al Rally del Portogallo del 1964.

posteriore interna. In ogni caso era molto valido nei percorsi rallyistici, soprattutto nelle gare più veloci, come il Rally del Portogallo, dove le medie erano elevatissime e io, giovane della squadra, avevo corso come fossi stato in pista, tirando sempre al massimo".

OGGICOMEIERI

UN RICCO PALMARES

Al momento della presentazione la Giulia Ti Super non è ancora omologata nella categoria Turismo ed è quindi costretta a confrontarsi nella classe della Gran Turismo, con vetture di impronta decisamente sportiva, come le Cortina Lotus e le Mini Cooper. La politica Alfa Romeo è quella di sviluppare le auto da competizione e di lasciarne la gestione ai team privati, supportandoli con due validi collaudatori come Guido Moroni e Bruno Bonini. Tra le scuderie maggiormente impegnate, la milanese Jolly Club, mentre tra i preparatori si distinguono i torinesi Almo Bosato e Virgilio Conrero, e i milanesi Samuele Baggioni e i fratelli Facetti, che riescono a incrementare la potenza del motore fino a 140 CV. Rally, pista e cronoscalate sono le specialità nelle quali la Giulia Ti Super è sovente vincente. La coppia francese Pensier-Areclin vince il Rallye du Var 1963, mentre in salita Roberto Bussinello ottiene diversi successi di categoria. La prima grande affermazione a livello internazionale avviene in occasione del Tour de France Automobile, una maratona lunga oltre 6.000 km, 9 prove speciali in salita e 7 corse sui circuiti francesi da effettuare in 9 giorni. Una vera e propria prova di resistenza, che vede al traguardo solo 31 equipaggi dei 120 al via. In questa situazione dove è essenziale l'affidabilità, l'Alfa Romeo Giulia Ti Super di Masoero-Maurin si piazza al 4° posto assoluto, prima della propria classe, preceduta unicamente dalle Ferrari GTO e SWB con motore 12 cilindri. A fine anno una grande affermazione a Monza alla Coppa Intereuropa, con 3 Giulia Ti Super ai primi tre posti di categoria nell'ambito del Gran Turismo. Nel gennaio del 1964 la vettura viene omologata nella categoria Turismo e inizia a mietere tantissimi successi in tutte le specialità. Vince tra le Turismo il Rallye di Montecarlo con Herbert-Burgraff e il Rally del Portogallo con Andrea De Adamich. Lo stesso, eclettico pilota si impone anche a Monza nella Coppa Carri. Tornando ai rally, Arnaldo Cavallari e un giovanissimo Sandro Munari si impongono in Sardegna e a San Martino di Castrozza. Successi che proseguono e si intensificano nel 1965, anno agonistico che si apre con una bella tripletta alla 24 Ore di Sebring, seguita dal 1° posto alla Coppa Europa di De Adamich e Arcioni, alle vittorie a Zandvoort, Spa-Francorchamps, Melbourne e Ixelles. Memorabile il 4° posto assoluto conquistato sul circuito stradale del Mugello da Enrico Pinto, ottenuto sotto una pioggia battente, preceduto unicamente da tre Ferrari. Nei rally la Giulia Ti Super vince a livello internazionale il Rally Automobile Club France con Masoero-Massad e il Rally dei Fiori con Bottalla-Chiaddini, oltre a registrare innumerevoli vittorie di categoria nelle gare minori. Anche nel 1966, nonostante l'arrivo nella categoria Gran Turismo della GTA, la Giulia Ti Super raccoglie allora vincendo la categoria Turismo al Rally di Hessen e, in pista, la 1000 km del Brasile e la 24 Ore di Interlagos. ➤



Prima tra le Turismo al Rally del Sole di Mezzanotte nel 1964 con Tecilla-Milior.



La Giulia Ti Super alla Winter Marathon guidata nel 2013 da Pablo Salvarelli.

ORFICOMETRI

WINTER MARATHON, IL SUCCESSO A MARGIOTTA

Centessesta iscritti con l'obiettivo di arrivare tra i primi 32 per disputare il Trofeo Tag HEUER Barozzi sul lago ghiacciato di Madonna di Campiglio. La stragrande maggioranza delle vetture partecipanti alla maratona trentina era certificata Asi. A vincere è stata una coppia assolutamente eterogenea, formata dal giovane siciliano Antonino Margiotta e dal veterano piemontese Bruno Perno che, sulla Mini Cooper del 1965, hanno compiuto l'impresa di vincere sia la Winter Marathon sia la prova sul lago ghiacciato. Seconda posizione per la Lancia Aprilia del 1940 condotta da Alberto Aliverti e Alberto Maffi, davanti a un'altra Lancia Aprilia, quella del 1938, dei coniugi bolognesi Giuliano Canè e Lucia Galliani.

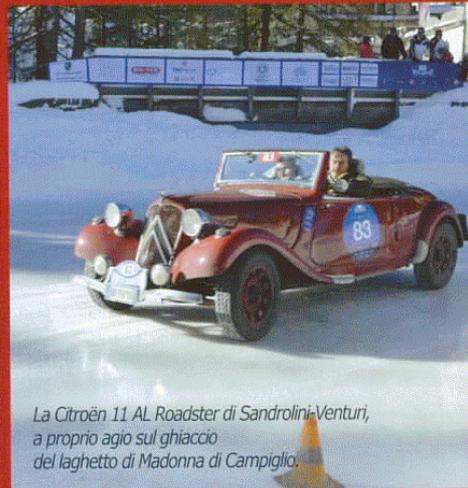
Una gara considerata una sfida per molti equipaggi sulle automobili più anziane, alcune prive della capote, che hanno affrontato con grinta e con grande spirito di sfida le temperature molto rigide (-18° sul Passo Pordoi) e la notte. La gara di regolarità si è svolta infatti in gran parte di notte, aumentando la suggestione di questa classica invernale organizzata da due persone che della specialità se ne intendono: Roberto e Andrea Vesco, padre e figlio. Quest'ultimo ha vinto nel 2012 il Campionato Italiano Regolarità Autostoriche.



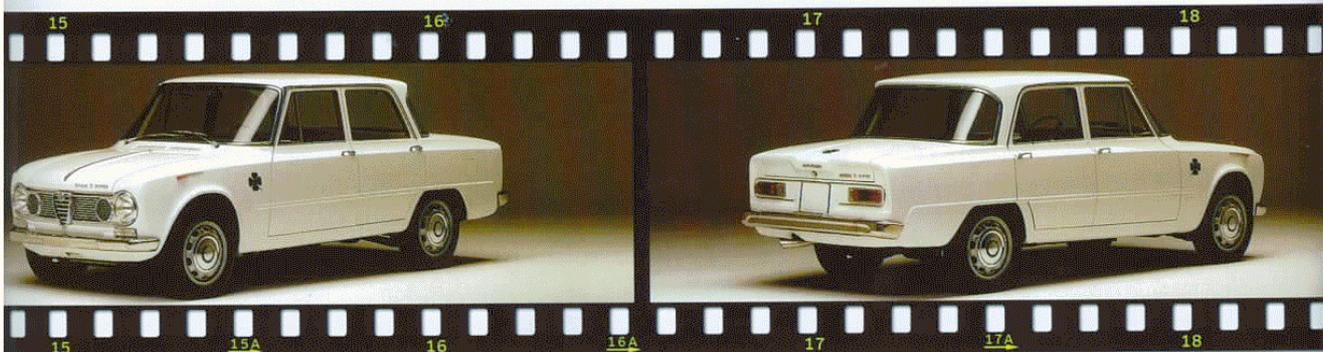
I vincitori dell'edizione 2013 della Winter Marathon, Margiotta-Perno su Morris Mini Cooper del 1965.



La Jaguar SS100 del 1938 di Gennaro-Giacomello, che hanno disputato l'intera prova a tetto aperto.



La Citroën 11 AL Roadster di Sandrolini-Venturi, a proprio agio sul ghiaccio del laghetto di Madonna di Campiglio.



OGGICOMEIERI

UN TEST PROBANTE

Alla luce di un curriculum sportivo tanto importante, il test che il Museo Storico Alfa Romeo ci ha consentito di fare in occasione della Winter Marathon ha assunto un contorno molto suggestivo, dovuto alla lunghezza e alla durezza del percorso e alle condizioni ambientali da vero e proprio rally invernale. Così abbiamo potuto vivere un "oggi come ieri" ritrovando situazioni e condizioni delle gare degli anni '60. Di grande aiuto è stato il perfetto stato di conservazione della Giulia Ti Super del Museo di Arese, un esemplare del 1964, mantenuto di serie in tutti i suoi particolari. L'auto viene utilizzata di tanto in tanto in alcune rievocazioni, in Italia e all'estero, suscitando l'interesse degli appassionati. La prima cosa che salta all'occhio è la livrea con il grande numero 105 sul cofano e sulle portiere, che contrassegna il numero del progetto "Giulia". Il motore è quello di serie, così come gli scarichi che lasciano comunque filtrare il piacevole rombo del 4 cilindri bialbero. Un motore che si rivela molto progressivo, anche nelle salite più ripide e tortuose, consentendo di mantenere medie piuttosto elevate. Il cambio, ben rapportato, ha innesti molto rapidi per l'epoca sia salendo con le marce, sia in scalata. Ottimi anche i freni, che non hanno dato segni di cedimento nemmeno nelle discese più lunghe. Per quanto riguarda la tenuta di strada, il test è stato condizionato dagli pneumatici invernali, che hanno comunque garantito un'ottima tenuta anche sul verglas presente e sul ghiaccio vivo della prova conclusiva, disputata sul laghetto ghiacciato di Madonna di Campiglio.



Test comparativo con il prototipo della GTA sulla pista di Balocco con i collaudatori Moroni, Sanesi e Zanardi.

CARATTERISTICHE TECNICHE ALFA ROMEO GIULIA 1600 TI SUPER (1963-1964)

MOTORE: tipo 00516, anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, 1.570 cm³, monoblocco e testa in lega leggera, alesaggio e corsa 78x82 mm, rapporto di compressione 9,7:1, 113 CV a 6000 giri/min, coppia 13,4 kgm a 4.200 giri/min, distribuzione a valvole a V in testa, due assi a camme in testa e doppia catena. Accensione a spinterogeno. Raffreddamento a liquido, circolazione forzata con ventola meccanica.

ALIMENTAZIONE: pompa elettrica, 2 carburatori doppio corpo orizzontali Weber 45 DCOE.

TRASMISSIONE: trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 5 marce + RM, comando a leva centrale a terra.

FRENI: a pedale, impianto idraulico; anteriori a tamburo a 3 ceppi, posteriori a tamburo (a disco disponibili a richiesta dal settembre 1963, di serie dal 1964). A mano, meccanico sulle ruote posteriori.

SOSPENSIONI: anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali e biella obliqua, barra stabilizzatrice, molla elicoidale. Posteriore ad assale rigido, braccio longitudinale, barra stabilizzatrice a T, molla elicoidale.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in lamiera stampata con pneumatici 155 R 15.

DIMENSIONI E PESI: passo lunghezza 4.115 mm, larghezza 1.560 mm, altezza 1.430 mm, passo 2.510 mm, peso in ordine di marcia 960 kg.

PRESTAZIONI: 189 km/h (in 5^a), consumo 13 litri/100 km.

