

L' ALFA ROMEO TIPO 33/2 TELAIO 750.33.014

Genesi e sviluppo della prima fase un ciclo tecnico ed agonistico durato oltre dieci anni – la storia della “trentatre” pilotata dal pistoiese Aldo Bardelli

di **Vallero Fagioli & Luigi Pulcini**

INTRODUZIONE - Quando Emanuele Marciànò ci ha chiesto di realizzare, in occasione della presentazione della Alfa Romeo Tipo 33/2 telaio 750.33.014 organizzata dall' "Associazione Autocultura" a Villa di Gropoli, una scheda che descrivesse per grandi linee la storia di questa particolare versione portata in gara dal pilota pistoiese Aldo Bardelli tra la fine degli anni sessanta ed i primissimi anni settanta, ci siamo trovati di fronte alla necessità di documentare quanto possibile quella che era stata la vicenda tecnica ed agonistica della vettura caratterizzata dal telaio n° 14 della due litri milanese.

Le prime fonti consultate, oltre ai periodici specializzati e quotidiani dell'epoca sono state le due biografie dell'ingegnere Carlo Chiti scritte da Piero Casucci e da Oscar Orefici, ma ci sono immediatamente sembrate lacunose proprio nella individuazione della genesi ed evoluzione della prima fase del ciclo "33", ovvero il contesto nel quale era stata realizzata anche la "014".

Poi grazie alla collaborazione di Giorgio Rapezzi, che ha seguito da vicino l'attività agonistica di Aldo Bardelli nelle stagioni 1969, 1970 e 1971 ed Alessandro Carrara, sono state ricostruite, riteniamo con buona approssimazione, le partecipazioni e risultati ottenuti in quegli anni dal pilota pistoiese con la sua particolarissima Alfa Romeo 33.

Ma non poteva bastare. Andava ricostruita la metamorfosi di una delle "33/2 coupè Daytona" nella rarissima "versione spiderizzata" che ha fatto

il suo ritorno a Pistoia e, grazie ad internet e a due inglesi, Peter Collins ed Ed McDonough, che hanno scritto nel 2005 **"Alfa Romeo Tipo 33 – the development & racing history"**, quella che possiamo definire la più attendibile tra le ricostruzioni della vicenda tecnica ed agonistica dell'auto da competizione che negli anni sessanta riportò l'Alfa Romeo a competere nel grande automobilismo, pensiamo di avere trovato il bandolo della matassa.

Una matassa alquanto ingarbugliata, anche per ammissione dei due britannici che hanno dedicato tre anni alla loro ricerca, resa difficilissima dal fatto che alcune fonti di archivio riferite alla "33" erano documenti "Alfa Romeo", altre erano documenti "Autodelta" ed altre ancora erano siglate "Chiti", e non erano quasi mai custodite nello stesso posto e spesso non erano nemmeno coerenti tra loro.

Poi abbiamo avuto la conferma che la strada che avevamo individuato era la stessa di quella intrapresa, con più mezzi e con più capacità, da Collins e McDenough, ovvero capire quale fosse stato il meccanismo decisionale all'interno dell'azienda che aveva individuato il ritorno alle grandi competizioni come un importante elemento sia tecnico, che commerciale di rilancio del marchio Alfa Romeo, ovvero, chi fossero stati gli uomini, le risorse impegnate ed i tempi che hanno consentito di realizzare questo ambizioso progetto, non tutto "Alfa", non tutto "Autodelta", non tutto "Chiti", ma un po' di tutto questo, in un "mix" che forse è stato il limite di questo sogno durato più di dieci anni:

riportare questo storico "brand di stato" a valori assoluti nell'ambito dell'automobilismo mondiale.

IL CONTESTO NEL QUALE SI SVILUPPO' IL RIENTRO UFFICIALE DELL'ALFA ROMEO NEL GRANDE AUTOMOBILISMO MONDIALE - IL PROGETTO DELLA PRIMA "TIPO 33" - Nel 1952 l'Alfa Romeo decise di sospendere la sua partecipazione alle competizioni automobilistiche di formula uno, ritirandosi da trionfatrice con Juan Manuel Fangio al volante della "159".

Ancora per un breve periodo fu il Reparto Sperimentale Corse della "Casa del Portello" ad occuparsi di auto da competizione e fu l'ingegnere pistoiese Carlo Chiti a curare lo sviluppo della sport Alfa Romeo 3000 CM a partire da luglio del 1953.

Chiti seguiva le trasferte della squadra ed ebbe modo di essere presente alla vittoria di Juan Manuel Fangio con la "Disco Volante", al Circuito di Merano il 6 settembre 1953.

Negli anni successivi l'Alfa lasciò le vetture sport e si dedicò al Campionato Gran Turismo con la Giulietta Sprint, per poi chiudere definitivamente quel settore aziendale nel 1957 ed affidare totalmente la gestione agonistica ad officine esterne.

Chiti interruppe il rapporto con l'Alfa per approdare prima alla corte di Enzo Ferrari (dove lo aveva chiamato l'ing. Giotto Bizzarrini) e poi intraprendere la sfortunata avventura con l'ATS. Due episodi importanti ma che rappresentarono solo una parentesi nella carriera del tecnico pistoiese, infatti un elemento nuovo stava per far cambiare l'atteggiamento dell'Alfa Romeo nei confronti delle competizioni: alla presidenza di una delle più importanti aziende della holding di Stato IRI era arrivato Giuseppe Eugenio Luraghi.

Nato nel 1905 a Milano in una famiglia della piccola borghesia si laurea nel 1927 alla Bocconi in Economia e Commercio alla Bocconi con uno studio dedicato all'aviazione civile e commerciale che gli apre la strada all'attività giornalistica.

Attraverso i suoi articoli interviene con lungimiranza nelle polemiche tecniche del tempo a favore degli aerei contro i dirigibili prima e successivamente contro i massicci investimenti operati in Italia sugli idrovolanti.

Viene assunto dalla Pirelli nel 1930 e contemporaneamente avvia una intensa attività letteraria.

Nel primissimo dopoguerra, nel periodo della ricostruzione industriale e civile italiana, fonda insieme a Leonardo Sinisgalli la rivista aziendale della Pirelli che, da semplice periodico pubblicitario, diventa un terreno di dialogo tra personalità della scienza, dell'arte e della letteratura.

Luraghi nel 1950 passa alla SIP – Società Idroelettrica Piemontese e nel 1952 diviene direttore generale della Finmeccanica del Gruppo IRI, dedicando una particolare attenzione al settore automobilistico rappresentato dalla Alfa Romeo. Ancora con Leonardo Sinisgalli crea la rivista "Civiltà delle Macchine" sulle cui pagine collaborano poeti, letterati e pittori, facendo rivivere in qualche modo i temi della rivoluzione futurista.

Luraghi e Sinisgalli dichiarano che la cultura dell'Occidente era rimasta incredibilmente arretrata e scettica nei confronti della tecnica, dell'ingegneria e che erano sfuggite alla cultura le scoperte di Archimede e di Leonardo, di Cardano e di Galilei, di Newton e di Einstein.

"Civiltà delle macchine" aveva intrapreso il suo cammino affidandosi, fin dal primo giorno, ad un patrono protettore la cui figura ha rappresentato la personalizzazione della perfetta armonia tra diversi campi del sapere umano, così dal primo numero la rivista elesse Leonardo da Vinci a suo nume tutelare, pubblicando in copertina lo studio dello scienziato sul volo degli uccelli e dedicandogli un articolo di Vittorio Somenzi dal titolo "Leonardo restituito".

Leonardo da Vinci impersonava nel migliore dei modi la filosofia editoriale del periodico: uno scienziato-artista che si era cimentato in quasi tutte le discipline raggiungendo risultati spesso superlativi; Leonardo era l'uomo che aveva cercato di migliorare la civiltà tramite la macchina ma stando sempre attento a non farsi dominare dalla macchina stessa.

Giuseppe Eugenio Luraghi nel 1956 dopo un contrasto con il presidente dell'IRI, abbandona il gruppo statale e approda come presidente ed amministratore alla Lanerossi per lasciarla nel 1959 e rientrare l'anno successivo in IRI quale presidente dell'Alfa Romeo e rimanervi insediato per quattordici anni.

L'azienda automobilistica di stato beneficia di un grande impulso sotto la presidenza Luraghi e conquista una ottima posizione di mercato nel settore di vetture di serie ad alte prestazioni, espandendosi anche verso gli esigenti mercati esteri in competizione con una concorrenza che, in quel particolare segmento del mercato, è estremamente agguerrita.

Appena qualche anno dopo l'intreccio delle vicende umane e professionali di Luraghi e Chiti si fa più stretto ed intenso. Chiti era appena uscito dalla disastrosa vicenda ATS e Luraghi non riusciva a vincere le resistenze interne ad un ritorno dello storico marchio milanese quale protagonista ai massimi livelli sulla scena delle competizioni automobilistiche.

All'Alfa avevano bisogno di una struttura, esterna all'azienda, che realizzasse un programma sportivo sulla base di un sostanzioso concorso economico che sostanzialmente regalasse "immagine" alla casa madre in caso di buoni risultati, ma che si facesse totalmente carico degli eventuali insuccessi.

Esperienze analoghe erano state intraprese alla Fiat con Abarth alla Renault con Gordini ed Alpine.

Il 5 marzo 1963 venne registrata presso la Camera di Commercio di Udine la società a nome collettivo "Delta-Auto", formata dai soci paritari Carlo Chiti e Lodovico Chizzola, il concessionario Innocenti della città friulana.

La Delta-Auto trovò sede a Feletto Umberto in provincia di Udine dove vennero assemblate e preparate le prime TZ (Tubolare Zagato) che si caratterizzarono per la loro caratteristica più evidente: la "coda tronca", una applicazione aerodinamica sperimentata da Carlo Chiti.

Il ruolo affidato alla Delta-Auto, che diventò nel novembre del '64 l'Autodelta S.p.A., era quello di rappresentare l'azienda delegata alla progettazione, sviluppo e produzione di auto da competizione per nome e per conto della Alfa Romeo.

Alla fine del 1964 la sede dell'Autodelta viene trasferita a Settimo Milanese, avvicinandosi, non solo geograficamente, all'Alfa e contemporaneamente al trasferimento a Milano viene realizzato il circuito di prova Alfa Romeo a Balocco: un impianto all'avanguardia, utilizzato per lo sviluppo ed il collaudo delle vetture da competizione e quelle destinate alla produzione

Nel 1966 l'Autodelta è definitivamente assorbita dall'Alfa Romeo e Carlo Chiti ne è nominato il direttore. Da quel momento l'Autodelta diviene a tutti gli effetti la branca dell'Alfa Romeo dedicata allo sviluppo tecnologicamente più avanzato, sostituendosi ad ogni altro ufficio sperimentale e di progettazione avanzata, più o meno segreto, che sino allora era attivo all'interno dell'azienda milanese.

HA INIZIO IL CICLO "TIPO 33" - Il disegno di Luraghi e Chiti mirato ad aggirare gli ostacoli frapposti dalla sclerotizzata dirigenza IRI al ritorno in grande stile alle competizioni dell'Alfa Romeo si era compiuto.

Il presidente prima di essere un dirigente d'azienda esperto ed affermato è un uomo che conosceva perfettamente i meccanismi della comunicazione: accennò così al suo piano per un impegno in grande stile in ambito sportivo dell'Alfa Romeo in un conversazione con il giornalista Franco Lini, pubblicata da Auto Italiana nel febbraio del 1966. La premessa a questa conversazione/intervista è il fatto che una vettura sport prototipo con motore posteriore 8 cilindri a V 90° da due litri sia già stata messa a punto dal reparto più segreto dell'Alfa e che abbia già mosso i primi passi a Balocco.

Luraghi al giornalista non confermò la notizia di un rientro nel grande automobilismo sportivo e lamentò lo scarso rilievo dato dalla stampa italiana alle competizioni automobilistiche delle categorie turismo e granturismo dove l'Alfa Romeo, dopo il definitivo l'abbandono del 1957, aveva attivato una stretta collaborazione con officine private grazie alle quali le "Giulietta" erano protagoniste nei circuiti o sulle salite di tutta Europa. Il presidente dell'Alfa Romeo dichiarò che i benefici pubblicitari e di immagine derivati dalle numerose affermazioni conquistate nell'ambito di categorie "derivate dalla serie" ed in forma non ufficiale erano comunque troppo limitati.

Luraghi sostanzialmente confermava che questo tipo di competizioni che vedevano come protagoniste "derivate di serie" erano una esperienza tecnica preziosissima per testare materiali, componenti e assetti in condizioni di utilizzo esasperato e che fornivano elementi di giudizio di valutazione e di collaudo insostituibili per la produzione di vetture Alfa Romeo.

Tutto questo per Luraghi non era sufficiente e di conseguenza affermò che le gare che erano più interessanti al fine dell'incremento delle vendite Alfa in Italia e all'estero erano le grandi classiche come la 24 ore di Le Mans, la 1000 Km. del Nurburgring, ma soprattutto le grandi competizioni su strada come il Tour de France, la Targa Florio ed il Circuito Stradale del Mugello.

Luraghi concluse la conversazione con Franco Lini affermando che non era sicuramente la F1 ad interessare nell'immediato all'Alfa Romeo in quanto le monoposto del massimo livello erano realizzazioni tecniche troppo lontane come impostazione e struttura dalle vetture di serie.

In effetti nella seconda metà degli anni sessanta in occasione del ritorno ufficiale alle competizioni, la "Casa del Portello" non optò per le monoposto a ruote scoperte bensì decise di avvicinarsi a quelle vetture che in quel periodo riscuotevano un vasto successo di pubblico e che concorrevano nel Campionato Mondiale Sport - Prototipi e nelle gare di velocità in salita la cui massima espressione era il Campionato Europeo della Montagna: era almeno a partire dal 1964 che Luraghi pensava ad un rientro ufficiale da protagonista sul palcoscenico delle automobili sportive a livello mondiale.

Grazie ad Autodelta, Alfa Romeo aveva come auto di punta la Giulia TZ che gareggiava nel Gruppo 4° classe fino a 1600 cc. (vetture sport con omologazione a 50 unità prodotte minime) e il giornalista sollecitò ulteriormente il massimo dirigente per sapere se ci fossero reali intenzioni di inserirsi nelle maggiori gare internazionali di velocità nella categoria "prototipi". La risposta fu la conferma che lo studio e la progettazione di prototipi ai massimi livelli erano una attività costante del dipartimento sperimentale Alfa.

Questa affermazione fu la conferma come già dal 1964 l'Alfa avesse consegnato il progetto 105.33 alla Autodelta per continuarne lo sviluppo. Quella vettura sarebbe stata la seconda Alfa da competizione, dopo la 512 del 1940 (che non partecipò a nessuna competizione), con motore posteriore.

Sulla 105.33 venne montato lo stesso propulsore quattro cilindri in linea adottato sulla TZ2 di 1570 cc..

Le esperienze sino allora maturate all'interno di un anonimo reparto sperimentale dell'azienda automobilistica milanese confluirono nel nuovo strumento creato da Chiti e ora in mano a Luraghi per affrontare la grande sfida a Porsche e Ferrari.

Alla Autodelta fu sviluppato un propulsore da 1.995 cm³, 8 cilindri a V di 90° che erogava una potenza di 273 CV (201 kW) a 9.600 giri/min.

Ebbe inizio il ciclo "Tipo 33": la prima vettura verrà presentata il 7 gennaio 1967 ad un ristretto gruppo di dirigenti Alfa Romeo.

La 33 debuttò nelle competizioni in una cronoscalata a Fléron il 12 marzo 1967 con una vittoria di Teodoro Zeccoli. Questa versione fu chiamata "periscopio" per il caratteristico sistema di aspirazione dell'aria.

La vettura partecipò con poco successo anche al Campionato mondiale Sport Prototipi nello stesso anno ottenendo il miglior risultato, al Nürburgring nella classica 1000 Km. sempre con Zeccoli e Roberto Bussinello.

Nel 1968 il Reparto Corse Alfa Romeo progettò e costruì l'evoluzione della vettura che venne carrozzata da Franco Scaglietti.

Alla 24 Ore di Daytona, nella gara dominata dalle Porsche 907 da 2,2 litri, le 33 conquistarono il primo posto nella loro classe, precedendo altre due vetture gemelle. L'arrivo in parata delle tre vetture, seguendo in questo l'esempio della Ferrari 330 P l'anno precedente, fece sì che la "33" venisse definita con il nomignolo di "Daytona" ed è qui che fa la prima apparizione la 75033.014 con Casoni-Bianchi.

La vittoria di classe si ripeté anche nella Targa Florio con le prime due posizioni conquistate da Giunti-Galli e Casoni-Bianchi alle spalle della Porsche vincitrice assoluta anche in questo caso. Galli-Casoni vinsero la loro classe alla 1000 km del Nürburgring (e il quinto posto assoluto) mentre la nuova versione con cilindrata aumentata a 2.500 cm³ con Schütz e Bianchi conquistò il quarto posto nella classe 3 litri, arrivando però alle spalle della "33" di cilindrata inferiore. La versione V8 da 2.500 cm³ di cilindrata erogava 320 CV (235 kW) di potenza a 8.800 giri/min.

LA "33" TELAIO 750.33.014 - La prima traccia della vicenda della "33" telaio 750.33.014 che ci forniscono Peter Collins e Ed McDonough sul loro libro, è la partecipazione alla trasferta siciliana dello squadrone Alfa Romeo alla conquista della edizione 1968 della prestigiosa Targa Florio dove troverà come principale antagonista l'altrettanto motivata squadra Porsche che allineava una nutrita schiera di 907/2200 8 cil. affidate a specialisti quali Mitter - Scarfiotti, Elford - Maglioli, Siffert - Stommelen, Hermann - Nerpaasch.

L'Alfa affidava, in quel lontano 5 maggio 1968, le sue chances a tre 33 di 2000 cc. rispettivamente per Baghetti - Biscardi, Galli - Giunti, **Casoni - Bianchi (con il telaio 14)**, e la 33 di 2500 cc. che era stata assegnata a Vaccarella - Schutz. Al via subito battaglia: a contendersi il primato furono subito Scarfiotti e Vaccarella, poi salito il tedesco Schutz sulla macchina di Vaccarella la musica cambiò, la guida irruenta del tedesco mise fuori uso la rossa Alfa, uscita fuori strada dopo pochi minuti dall'inizio del suo turno. Intanto anche le Porsche accusavano problemi ritirandosi. In testa restava un'altra Alfa 33, quella di Galli -

Giunti inseguita da un'altra **Alfa 33 di Casoni – Bianchi (#192)** e dalla Porsche di Elford - Maglioli attardata da una foratura.

Elford che aveva personalmente cambiato la gomma, riprese la guida come un forsennato inseguendo le Alfa di testa. inanellando giri veloci su giri veloci che gli consentirono di raggiungere e superare prima Casoni e poi Giunti che nulla poterono fare per contenerlo .

Vincitori della gara così Elford - Maglioli in 6h 28' 49" alla media di 111,111 km/h. Dello stesso Elford il giro più veloce e nuovo primato in 36'02", migliorandolo di oltre un minuto.

Secondi classificati Giunti - Galli su Alfa a meno di tre minuti, terzi Casoni - Bianchi sulla Alfa 33/2 con telaio 014, che riappare il 25 agosto 1968 al G.P. di Zeltweg in Austria affidata dal team satellite VDS del conte belga Rudi Van Der Straeten al pilota Trosch.

L'Autodelta a Hockenheim il 15 settembre e il 28/29 dello stesso mese alla 24 ore di Le Mans schiera per la "prima squadra" telai con numerazione superiore al 20 sino al 26.

Ritroviamo nella stagione successiva la "33/2" con telaio 14 di nuovo alla Targa Florio affidata dalla Autodelta (che dispone delle nuove 33 con motore tre litri) a Mario Casoni ed al fiorentino Spartaco Dini (#172).

La "33/2" con telaio 14 sarà seriamente danneggiata a causa di un incidente in prova, ma l'esperto Casoni riesce comunque a trovare una guida con la Scuderia Tridentina che schiera un'altra Alfa Romeo 33/2 (telaio 29 #172). Per la cronaca nuovo trionfo Porsche con le 908 che occupano i primi quattro posti della classifica assoluta. A limitare il naufragio Alfa Romeo è il quinto posto dell'ennesima 33/2 (telaio 22 #248) affidata dalla Scuderia Madunina a Giovanni Alberti ed Enrico Pinto. Queste ultime due vetture avranno un destino comune alla "telaio 014" nella mutazione da "Coupè Daytona" a "Spider".

Un documento fiscale Autodelta custodito nell'archivio di Aldo Bardelli testimonia che il passaggio di proprietà della "Autovettura Alfa Romeo 33 tipo Sport Daytona telaio 750.33.014 usata nello stato di fatto in cui si trova come vista e accettata completa di: batteria, cintura, ruota di scorta, alleggerita.." avviene il 17 giugno del 1969. E per la vettura inizia una stagione agonista che si sviluppa sino a tutto il 1971 e che viene riassunta da una cronologia realizzata attraverso la consultazione dei periodici specializzati dell'epoca.

1969

15 giugno – **Aosta/Pila** - 25° assoluto, 1° di classe

22 giugno – **Bologna/Raticosa** - 3° assoluto, 1° di classe

29 giugno - **Coppa della Sila** - *manca il risultato*

6 luglio - **Bolzano/Mendola** - 20° assoluto, 2° di classe

13 luglio - **Trento/Monte Bondone** - 7° assoluto, 3° di classe

3 agosto - **Cesana/Sestriere** - 8° assoluto, 4° di classe

10 agosto – **Rieti/Terminillo** - 4° assoluto, 2° di classe

15 agosto - **Cronoscalata delle Svolte di Popoli** - 4° assoluto, 4° di classe

24 agosto - **Ascoli/Colle San Marco** - 2° assoluto 2° di classe

31 agosto – **Cefalù/Gibilmanna** - 3° assoluto 3° di classe

14 settembre - **500 KM di Imola** - 31° tempo in prova, non prende il via

21 settembre - **Alpe del Nevegal** - 3° assoluto, 1° di classe

28 settembre - **Coppa del Chianti** - 4° assoluto, 1° di classe

5 ottobre – **Castione/Presolana** - *manca il risultato*

In quella stagione intensissima Aldo Bardelli corre anche con una Alfa Romeo TZ 2 con la quale partecipa alle seguenti gare :

4 maggio - Targa Florio in coppia con C. Giugno - ritirati per uscita di strada

18 maggio – Castione Baratti/Neviano Arduini 5° assoluto e 2° di classe

25 maggio - Trieste/Opicina - 5° assoluto 2° di classe

20 luglio - Circuito del Mugello in coppia con C. Giugno - 36° assoluti

1970

26 aprile – **Amalfi/Agerola** - 3° assoluto, 1° di classe

3 maggio - **Pieve S. Stefano/Passo dello Spino** - 5° assoluto, 3° di classe

21 maggio - **Trieste/Opicina** - 6° assoluto, 3° di classe

La 33/2 viene trasformata dall' Autodelta in una versione spider ulteriormente alleggerita ed omologata come prototipo, dopo che la medesima operazione era stata effettuata solo ad altri due esemplari contrassegnati dai telai "22" e "29" (esordio 1000 km. di Monza)

28 maggio - **Tolmezzo/Vezzenis**- 3° assoluto, 2° di classe

4 giugno - **Castione Baratti/Neviano Arduini** - ritirato per uscita di strada

21 giugno - **Coppa della Collina** - 4° assoluto, 4° di classe

28 giugno - **Coppa della Sila** - 3° assoluto 2° di classe

5 luglio - **Trento/Monte Bondone** - 7° assoluto 3° di classe

12 luglio - **S. Giustino/Bocca Trabaria** - 4° assoluto 1° di classe

19 luglio - Circuito del Mugello - 16° assoluto 12° di classe

26 luglio - **Ascoli/Colle San Marco** - 5° assoluto 2° di classe

9 agosto - **Rieti/Terminillo** - *a causa delle pessime condizioni meteo (sull montagna si abbatte un violentissimo nubifragio e poi nella zona dell'arrivo cala una fitta nebbia) le vetture sport e prototipo sono relegate nelle ultime posizioni della classifica assoluta.*

15 agosto - **Coppa Città di Enna** - *Bardelli non prende il via a causa del furto subito dei pneumatici preparati per la gara*

30 agosto - **Gubbio/Madonna delle Cime** - *causa un nubifragio le vetture sport e prototipi (quelle poche che presero il via) si sono classificate*

nelle ultime posizioni della classifica assoluta

13 settembre - **500 km di Imola** corsa in coppia con Mauro Nesti - 8° assoluti, 2° di classe

20 settembre - **Coppa del Chianti** - 4° assoluto, 1° di classe

29 settembre - **Coppa Alpe del Nevegal** - 5° assoluto, 1° di classe

1971

2 maggio - **Pieve S. Stefano/Passo dello Spino** - 2° assoluto, 2° di classe - *a causa della nuova regolamentazione viene modificato il roll bar*

23 maggio - **Castione Baratti/Neviano Arduini** - ritirato per guasto alla frizione, la vettura fu ulteriormente alleggerita con l'eliminazione i fari e modificato il cruscotto

30 maggio - **Coppa della Collina** - 6° assoluto, 2° di classe

25 luglio Ascoli - **Colle San Marco** - 7° assoluto, 4° di classe

8 agosto - **Rieti/Terminillo** - 9° assoluto, 8° di classe

15 agosto - **Cronoscalata Svolte di Popoli** - 11° assoluto, 1° di classe 3000 cc

22 agosto - **San Giustino/Bocca Trabaria** - 8° assoluto, 2° di classe 3000 cc.

29 agosto - **Gubbio/Madonna delle Cime** - 6° assoluto, 2° di classe 3000

2 Settembre - **Cefalù/Gibilmanna** - 4° assoluto, 1° di classe 3000 cc

29 settembre - **Coppa Nissena** - 4° assoluto, 1° classe fino a 3000 cc.

3 ottobre - **Val D'Anapo/Sortino** - 5° assoluto, 1° classe fino a 3000 cc.

10 Ottobre - **Coppa Città di Rende** - 6° assoluto, 1° classe fino a 3000 cc.

Dopo tre stagioni agonistiche, macinando migliaia di chilometri su e giù per l'Italia, Aldo Bardelli appese il casco al chiodo e vendette la sua "trentatre", che approdò nella collezione di auto da competizione di Peter Kaus il quale insieme ad Hans Holger e la Società Frenzel dal 1987 organizzò in una fabbrica abbandonata la sua raccolta nel Museo "Rosso Bianco".

Il resto è storia recente: la "trentatre" progettata, sviluppata da un ingegnere pistoiese e portata in gara da un altro concittadino, torna a Pistoia e viene presentata ufficialmente il 15 maggio 2010 a Villa di Groppoli.