



Rarità e storia
L'ex pilota della squadra ufficiale Alfa Romeo "Chicco" Svizzero sorride al volante della sua Alfetta GT Gruppo 2 da rally. Nel 1975 ne furono realizzati nove esemplari, tra vetture da corsa e muletti.

TORNATA IN BUONE MANI

Al debutto nei rally a metà anni 70 sfiorò il successo nel campionato italiano. Tre gli esemplari ancora in vita. Uno lo custodisce un ex pilota del team ufficiale Alfa Romeo

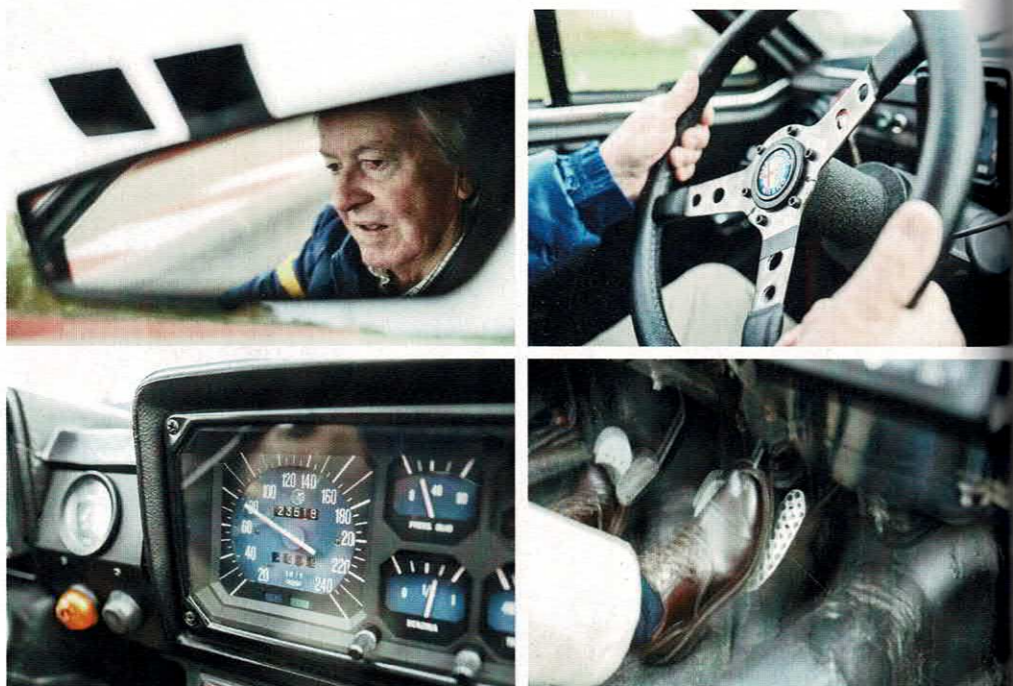
Testo di Emanuele Sanfront - foto di Alessandro Barteletti

Partiamo da un ricordo vivo per raccontare la storia dell'Alfetta GT nei Rally: Saluzzo, 25 ottobre 1975. È una soleggiata mattina d'autunno quando, conclusa l'ultima prova speciale del Rally dei 100.000 Trabucchi, la Fiat 124 Abarth Rally n° 4 di "Bobo" Cambiaghi e del sottoscritto si ferma al punto di assistenza della squadra Fiat.

Mentre i meccanici controllano l'auto, il direttore sportivo Gianfranco Silecchia ci conferma che abbiamo vinto il rally. Felicità incontenibile. Sì, perché la vittoria nella gara piemontese significa anche la conquista del campionato italiano. Bobo e io ci stringiamo la mano, come sempre alla fine di un rally. Questa volta però, la stretta è più forte del solito. Bobo ha guidato magistralmente, senza sbavature, nonostante l'insidioso fondo delle prove speciali e la presenza della nebbia. La Fiat 124 Abar-

Al posto di comando

Facile accomodarsi sul sedile grazie all'abitacolo spazioso. Assetto guida eccellente, volante comodo e ben dimensionato, strumentazione al centro della plancia completa e ben visibile, pedaliera correttamente dimensionata.



Il 4° ha fatto la sua parte, competitiva, efficiente e soprattutto affidabile.

Mentre percorriamo in tranquillità l'ultimo controllo orario prima dell'arrivo, penso alla grande opportunità che ci è stata data, cioè di far parte e correre per la squadra ufficiale Fiat Rally. Penso ai dirigenti che hanno creduto in noi, ai meccanici che ci hanno seguito con professionalità e premura, ai tifosi a bordo strada che ci hanno sempre sostenuto con un affetto incredibile. Penso a tutte le peripezie vissute in un campionato italiano '75 interminabile, durissimo, reso incerto sino alla fine dalla notevole competitività di una temibile avversaria, l'Alfa Romeo Alfetta GT, che in gara ci ha dato sempre del filo da torcere. Se l'Alfa Romeo non avesse programmato di far debuttare l'Alfetta GT nei rally, la Fiat non avrebbe deciso di potenziare la squadra ufficiale per contrastare la sua competitività nel campionato italiano.

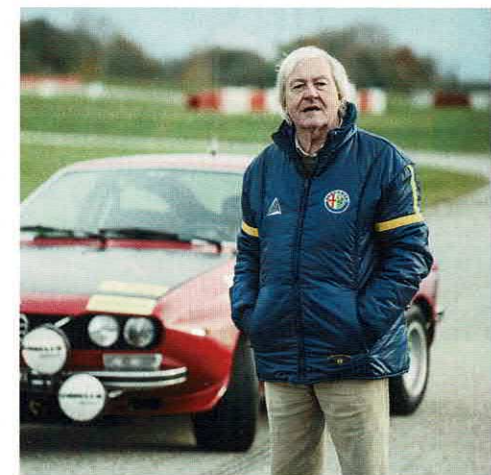
Affidabile, con un ottimo impianto frenante derivato dalla 33 da pista, doveva fare i conti con un motore non troppo potente

E così l'avvenimento più importante della stagione ralistica 1975 fu senza dubbio il ritorno sulla scena dell'Alfa Romeo che si affiancò a Fiat e Lancia, ormai da anni protagoniste in-contrastate del settore. Un approccio nel '74 in alcune gare in Italia e all'estero con l'Alfetta berlina, poi, visti gli incoraggianti risultati, l'Alfa nel '75 decise di partecipare ufficialmente ai rally con la coupé, l'Alfetta GT. Nonostante fosse un'outsider, cui mancava l'esperienza nel pianificare l'organizzazione del team anche dal punto di vista tecnico, l'Alfa Romeo riuscì a creare un gruppo di validi piloti, navigatori, tecnici e meccanici in grado di affrontare senza remore le squadre più forti del settore, anche a livello mondiale. Di prim'ordine i piloti: Amilcare Ballestrieri, campione italiano con la Lancia, Jean-Claude Andruet vincitore del Rally di Montecarlo 1973 al volante dell'Alpine A110 e, ancora, "Chicco" Svizzero e Leo Pittoni, ai quali si affiancò in seguito Federico Ormezzano.

Dell'Alfetta GT da rally in versione Gruppo 2, spinta da un motore di 2 litri con architettura analoga al propulsore della GTAm (testa stretta e doppia accensione), ma derivato dal 1800 della coupé, con potenza di circa 200 CV, vennero realizzati nove esemplari, tra vetture da corsa e muletto. Di questi, solo tre sono ancora oggi esistenti. Uno è di proprietà dell'ex pilota della squadra ufficiale Alfa Romeo Chicco Svizzero. "È stata una trattativa"

Riecola in pista
Un veloce passaggio dell'Alfetta GT Gruppo 2 lungo il tracciato della pista di Vairano. Nelle foto in alto, la plancia con la completa strumentazione, il freno a mano tra i sedili e le cinture di sicurezza a più punti d'attacco.





va estenuante durata oltre 10 anni, ma alla fine sono riuscito a portare a casa l'Alfetta GT targata MI V76018 con cui ho corso i rally nel 1975", afferma orgoglioso Chicco Svizzero "al volante di questo esemplare hanno gareggiato anche Amilcare Ballestrieri e Jean-Claude Andruet. Se l'era accaparrata, non so come, un collezionista che non ne voleva sapere di privarsene. Non ho mollato, l'ho perseguitato per anni fino a quando, sfinito, ha ceduto e me l'ha venduta. Ora, dopo un accurato restauro, ha ritrovato la grinta di oltre quarant'anni fa. Merito anche dell'esperto Arnaldo Tonti, ex meccanico dell'Autodelta dove all'epoca venivano allestite le Alfetta da rally ufficiali".

Che l'Alfetta GT fosse un'auto competitiva lo si intuì fin dalle prime gare disputate all'estero in quella stagione, con il terzo posto assoluto e la vittoria in Gruppo 2 dell'equipaggio Ballestrieri-Gigli alla Lyon-Charbonnières. Poi il debutto nei rally italiani, che vide l'Alfetta GT di Ballestrieri-Gigli terminare quarta assoluta e prima di Gruppo 2 al Rally di Sicilia e, con lo stesso equipaggio, vincere addirittura l'importante Rally dell'Isola d'Elba. "La stagione rallistica 1975 fu fantastica", ricorda Chicco Svizzero "l'Alfa Romeo interruppe l'egemonia nel settore che detenevano ormai da anni Fiat e Lancia". Il motivo della competitività dell'Alfa fu quello di essere riuscita a formare in pochissimi mesi un team efficiente, capace di contrastare fin dalle prime gare le squadre più forti. Abili i tecnici e i meccanici, abituati a stare nei box dei circuiti ad aspettare il rientro delle auto in corsa, a variare l'approccio con il lavoro dato che nei rally dovevano attendere l'arrivo degli equipaggi in molti punti del percorso e poi ripartire velocemente per un altro posto di assistenza. E tutto ciò con qualsiasi condizione di tempo. Validi i piloti nel dare utili indicazioni ai tecnici per un rapido e proficuo sviluppo dell'auto.

Competitiva, infine, l'Alfetta GT, un'auto molto equilibrata, dotata di un ottimo impianto frenante derivato da quello Lockheed della 33 da pista, anche se doveva fare i conti con un

motore non molto potente e a volte si trovava in "sofferenza" nelle prove speciali su terra. La lunga e combattuta stagione sportiva doveva ancora concludersi, ma la direzione del reparto corse poteva ritenersi soddisfatta dei risultati ottenuti nel campionato italiano, grazie ai quali l'Alfa Romeo mantenne le posizioni di vertice con i piloti Svizzero e Ballestrieri.

Poi l'epilogo a Saluzzo, al termine del Rally 100.000 Trabucchi, dove l'indomito equipaggio Amilcare Ballestrieri-Enrico Gigli su Alfetta GT concluse la gara al secondo posto, non riuscendo però ad avere la meglio su Bobo Cambiaghi-Emanuele Sanfront con la 124 Abarth. I due della Fiat vinsero il rally e si aggiudicarono quindi il campionato italiano con una gara d'anticipo.

Certo, i ritiri in alcune gare lasciarono un po' di amaro ma, a ricordo di quell'appassionante stagione 1975, resta l'impresa dell'outsider Alfa Romeo, che fu una grande protagonista e un'avversaria di valore. E della competitività della coupé milanese è ovviamente convinto Chicco Svizzero: "Nelle prove speciali su asfalto l'Alfetta GT era un'auto dal comportamento dinamico sincero, equilibrato, quasi neutro dato il corretto assetto e la giusta ripartizione dei pesi. Insomma era molto stabile, facile da pilotare, un giocattolo che non aveva nulla da invidiare alla nota maneggevolezza della Fiat 124 Abarth Gruppo 4. Molto veloce il cambio, potenti i freni, sensibile e diretto lo sterzo. Come accennato, la guida, tuttavia, diventava più impegnativa nelle prove speciali su terra, dove si dovevano dosare con attenzione sterzo e acceleratore per contrastare il sottosterzo. Ciò era dovuto alla particolare geometria delle sospensioni posteriori con ponte De Dion, uno schema più adatto alla pista che non ai rally, mentre le avversarie disponevano di sospensioni a ruote indipendenti che consentivano di avere più trazione e quindi maggior tenuta.

Quanto al motore, infine, generoso e dal funzionamento regolare, fu costantemente aggiornato, anche se disponeva di circa 10-15 CV in meno rispetto alle avversarie".

Dettagli da corsa

Motore di due litri con testa stretta, doppia accensione e potenza massima da 190 CV (8 valvole) a 215 CV (16 valvole). Regolazione dall'abitacolo per gli ammortizzatori posteriori (sotto a sinistra) e cerchi ruota da 9 e 10 pollici.



In azione in prova speciale

L'Alfetta GT impegnata in prova speciale al Rally San Martino di Castrozza 1975 (sopra), uno dei tanti ricordi di quell'appassionante stagione in cui fu un'indiscussa protagonista. Più a sinistra, Chicco Svizzero indossa la giacca a vento della squadra ufficiale Alfa Romeo dell'epoca.



CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea Cilindrata 1995 cm ³ Potenza 190 CV (8V) - 215 CV (16V) Due assi a camme in testa Distribuzione a 2 o 4 valvole per cilindro Alimentazione con due carburatori doppio corpo da 45 mm Lubrificazione forzata a carter umido.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 5 marce con innesti frontali Differenziale autobloccante Cerchi Campagnolo in lega leggera da 13" e canale da 9" e 10".
Corpo vettura	Coupé 2 porte, 2 posti Sosp. ant. a barre di torsione Sosp. post. a ponte De Dion, molle elicoidali Ammortizzatori Koni regolabili Freni anteriori e posteriori a disco autoventilanti Lockheed con ripartitore di frenata Sterzo a cremagliera senza servocomando Capacità serbatoio carburante (in alluminio) 100 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2400 mm Lungh. 4190 mm - Largh. 1640 mm Altezza 1430 mm Peso in ordine di marcia 980 kg.

