

DATI SESTO PROPRIETARIO 2016

SVIZZERO FRANCESCO

CORSO VITTORIO EMANUELE II N. 79

PADOVA

RELAZIONE SUI DOCUMENTI DI CIRCOLAZIONE

L' Autodelta S.P.a. acquistava le vetture direttamente da Alfa Romeo, ovviamente prive di sedili, moquette, pannelli portiere e quanto altro non necessario per una preparazione sportiva a cui il mezzo era destinato, la strumentazione rimaneva invariata.

Preso visione del libretto di circolazione nel suo stato attuale si evince in modo ineccepibile l'originalità dello stesso anche in virtù della presenza del timbro ad inchiostro (originale) dell'Agenzia di pratiche auto ALEXANDRA con sede in via Procaccini n. 68 Milano, agenzia a cui l'Autodelta affidava tutte le sue pratiche.

Inoltre c'è da notare il nome del secondo proprietario Delmonte Angelo in quanto le vetture Autodelta finita la stagione agonistica venivano passate a suo nome in qualità di proprietario per poi essere rivendute.

Era usuale che tali vetture venissero poi vendute a Team "semiufficiali" o quanto meno a stretto contatto con l'Autodelta e ne abbiamo la riprova con il passaggio della proprietà al Jolly Club.

Da questo momento in poi la storia di molte vetture ex ufficiali si "perde" oppure vengono demolite o distrutte in gare minori, la vettura presa in esame ha avuto la fortuna di essere stata acquistata da appassionati del marchio Alfa Romeo come il caso del quarto proprietario addirittura dalla TE.V.A.R. una Concessionaria Alfa Romeo di Palermo o del quinto proprietario il Club Alfetta GT-GTV estimatore di tale modello con conoscenza trentennale specializzata su tutti i vari modelli stradali ed ex works, con una banca dati acquisita nel tempo ed una professionalità unica su questo tipo di vettura; Club riconosciuto dal Registro Italiano Alfa Romeo.

Tutta la documentazione raccolta ci porta a dichiarare senza alcun dubbio e senza nessuna riserva che la documentazione visionata risulta **ORIGINALE** ed appartenente alla vettura presa in esame.

Club Alfetta GTV

RELAZIONE SULLA VETTURA

CARROZZERIA

Presa visione della "scocca" ci rendiamo subito conto che la vettura è di colore rosso ORIGINALE , colore appartenente al numero di telaio AR 0009461.

L'interno mette in evidenza il cruscotto che è stato costruito in vetroresina così come i pannelli delle portiere anteriori, i pannelli posteriori i sedili del pilota e navigatore, qui c'è d aprire una parentesi :

dobbiamo tornare con il ragionamento agli anni '70 con le tecnologie che avevano in quell'epoca e con i costi "proibitivi" che differenziavano una vettura UFFICIALE da una preparata, è ovvio che molti di questi costi gravavano sulla parte meccanica ma non sono da sottovalutare anche gli altri accorgimenti che per far guadagnare "peso" venivano adottati solo da Case Ufficiali come appunto i pannelli interni, i sedili sempre in vetroresina che seguivano il "disegno" dell'originale ma costruito esclusivamente sulla seduta del Pilota (ogni pilota aveva il suo con dietro stampato il nome) .

Nel caso dell'auto in questione risulta non essere stato sostituito neanche il roll-bar che con il suo diametro "piccolo" era in omologazione in quel periodo.

Nella parte posteriore proprio a ridosso del sedile del pilota notiamo una "vasca" in vetroresina originale dell'epoca, dove il pilota ed il navigatore riponevano i caschi.

Nel tunnel centrale poco dietro al freno a mano n.b. "idraulico" vi è alloggiata la scatola dell'interfono originale (vedi spinotti grandi...) con ancora su la scritta Autodelta.

Usuale per l'Autodelta era il pomello del cambio che veniva sempre sostituito con uno in legno di uguale disegno come in questo caso.

Interessante come la vettura sia stata lasciata nella sua originalità osservando il poggia piedi ,saldato sulla scocca,su cui il navigatore doveva "spingere" durante le gare per potersi tenere; infatti siccome una delle ultime gare fu fatta da Andruet con navigatrice Biche una ragazza di piccola statura, il poggia piedi è molto arretrato rispetto ad un navigatore di media statura.

Passando al "baule" posteriore si nota subito la presenza del serbatoio della benzina "poggiato" sulla paratia che lo divide dall'abitacolo, serbatoio con bocchettone di rifornimento rapido e chiusura a scatto originale.

Nel guardare la base del baule notiamo due fori di medie dimensioni che permettevano di convogliare l'aria incanalata dai parafangoni sopra l'impianto frenante per raffreddarlo.

La parte esterna dell'auto evidenzia un preciso taglio di lattoneria sui quattro parafanghi ridimensionandone l'altezza a cui poi andavano montati i "parafangoni" in vetroresina, al fine di poter ospitare gomme di misura maggiore e nella vettura presa in esame risultano presenti addirittura i cerchi in lega di magnesio Campagnolo quelli ORIGINALI.

Il musetto mette in evidenza l'originalità della scocca tipo 116.10 tramite la lamiera che si pone sotto la mascherina e che "divide" le luci di posizione-frecce essendo "chiusa" tipologia utilizzata solo per questo modello.

Gruppo Autodelta GTV

Vano motore

Il vano motore mette in evidenza alcuni accorgimenti tipici dell'epoca per quanto riguarda i "rinforzi" fatti su punti strategici visto l'utilizzo della macchina, le "misure" del vano venivano rispettate e non alterate in base all'alloggiamento del motore che pur essendo più "ingombrante" viste le varie modifiche tromboncini, carburatori, passaggi di tubi di raffreddamento ... portavano a difficoltà nel togliere o inserire il motore che usualmente veniva tirato giù ogni gara.

Le altre parti meccaniche presenti sulla vettura dall'impianto frenante con pinze "grosse" sia sull'anteriore che sul posteriore (quest'ultime "costringono" per l'alloggiamento varie modifiche dal ponte alla campana del cambio ...), al cambio ravvicinato ad innesti frontali, agli ammortizzatori, ai braccetti ecc. rafforzano l'idea che questi interventi potevano permetterselo solo le vetture Ufficiali.

La vettura Alfetta Gt 1800 con targa MI V76018 è una macchina nota e conosciuta sia nell'ambito sportivo che nell'ambito fieristico, nell'anno è stata selezionata ed onorata di fare da apripista al Rally Legend di San Marino, gli altri apripista Miki Biason, Walter Rohrl, erano a bordo di Lancia 037 o Audi Quattro; nelle fiere italiane più importanti tra cui non poteva mancare la Fiera di Auto e Moto d'Epoca di Padova è stata sempre ammirata ed apprezzata oltre che dal pubblico anche dagli stessi piloti che ci avevano corso come Ballestrieri, Svizzero, Pittoni, o meccanici ex Autodelta che la conoscevano; questa esposizione negli anni aperta anche a "gente" specializzata e preparata nel settore non ha mai portato ad appunti, critiche o dubbi sull'originalità della macchina, anzi in alcuni casi a "sorprese" di come all'epoca 1975, avessero adottato alcuni accorgimenti particolari ed unici.

Questo insieme di elementi, insieme alla nostra conoscenza e presa visione negli anni di altre vetture da corsa, ci permettono di poter affermare in tutta sicurezza e senza ombra di dubbio che la vettura già presa in esame a suo tempo, (con una analisi valutativa sulla provenienza, sul buono stato in cui si trovava e sul numero di telaio) ed oggi di nuovo analizzata corrisponde all'Alfetta Gt targata MI V76018 ovvero una delle 11 Alfetta Gt Gr.2 Ufficiali Autodelta costruite per gareggiare nel Campionato di Gruppo 2.

In fede

Club Alfetta GT-GTV

Paolo Esposito



Relazione su vettura Alfa Romeo Alfetta GT anno 1975 targata MI V76018- pagine 5-