

€ 2,00

in edicola il 10 e il 25 del mese

Quindicinale di storia, tecnica  
informazione e annunci  
dedicato ai veicoli storici

# epocaAuto

[www.epocaauto.it](http://www.epocaauto.it)

N.2 - Anno 7 - 25 gennaio 2013

Quindicinale - Poste Italiane S.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB - Filiale di Bologna

ISSN 1973-5944



In caso di mancato recapito  
viare CMP BOLOGNA per la  
tuzione al mittente che si  
grazie a versare la dovuta tar

Austria e Belgio € 5,50 - Spagna e Portogallo Cont. € 4,50 - Svizzera CT. 5,60

## Giulia GTA SA, una storia semisconosciuta



- Hans Hermann, protagonista di un ventennio
- Moto di Lombardia in mostra a Novegro

## ROVER SD1, affascinante ammiraglia inglese



## Stratos vs Fiat 1300 due regine del rally a confronto



## Il gasogeno: quando le risorse mancavano



## Rovigno Rimond un tranquillo uomo da corsa





*Il Challenge Europeo per vetture turismo faceva tradizionalmente il suo debutto a Monza. Siamo nel 1968, qui ritratta la SA di Schutz e Bianchi, poi costretta al ritiro per la rottura dell'acceleratore.*

# GTA SA, una Giulia veramente speciale

Oggi sono pochi gli esperti in grado di tracciare compiutamente la storia di questa vettura così particolare e originale, anche perché in Alfa non esiste documentazione. In occasione di un'intervista con il compianto ingegnere toscano, lo stesso Chiti si dimostrò piuttosto vago sulle sorti della SA.

*di Umberto Cattani*

*Foto: Alfa Romeo Automobilità Storico, Centro Documentazione Arese Milano*

**A**l Salone di Amsterdam 1965, l'Alfa Romeo presentò una versione alleggerita della Giulia Sprint GT tramite la divisione sportiva Autodelta. Due anni più tardi, in occasione della terza edizione della mostra delle vetture da competizione che si teneva a Torino a marzo, fu svelata, accanto alla GT 1300 Junior destinata a gareggiare nei rally, la versione denominata SA (sovralimentata) già provata da Teodoro Zeccoli a Monza nel corso dell'inverno.

Negli anni Sessanta, le corse delle vetture derivate dalle "turismo" erano molto in voga. L'Alfa Romeo, prima con le 1900 TI e Super, poi con la Giulietta Ti, aveva adottato

uno slogan divenuto celebre, "le vetture di famiglia che vincono le corse". Con la nascita nel 1963 di un campionato specifico, animato da piloti del calibro di Jim Clark, John Surtees, Jacky Ickx, Willy Mairesse, Jochen Rindt, Andrea de Adamich o Toine Hezemans, gli autodromi videro le battaglie tra vetture quali la Jaguar MK II, la Ford Galaxie e la Mercedes 300 SE. L'Alfa Romeo contrapponeva la Giulia Ti Super, ma serviva un'arma nuova in grado di opporsi alla concorrenza con maggiore incisività. In risposta all'ingresso nelle scene della Ford Cortina Lotus, la casa italiana schierò la Giulia GTA, il suffisso A significava alleggerita. Per ridurre il peso,



*Caratteristica di tutte le GTA la ruota anteriore alzata in fase d'impostazione della curva. In coda si notano i caratteristici codolini allargati sui parafranghi. (Nella foto una GTA 1300 Junior).*

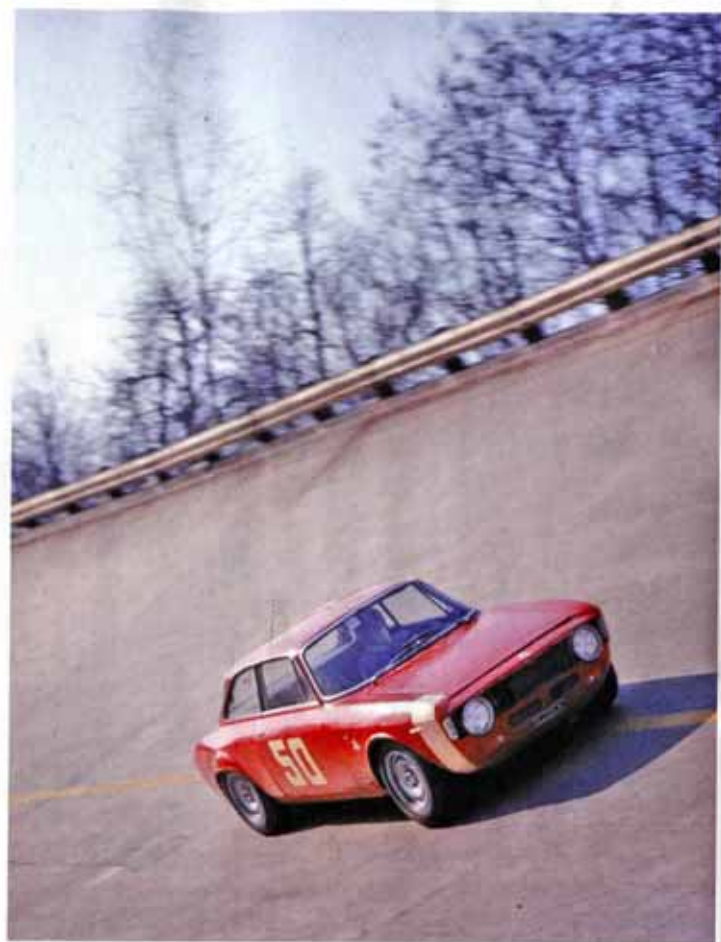
La SA è impegnata sulla parabolica di Monza nella 4 ore del 1968. Tutte le SA in gara furono costrette al ritiro, causa noie meccaniche o uscite di pista.

alcuni pannelli della carrozzeria erano realizzati in peraluman 25, un materiale che comprendeva rame, alluminio, magnesio, zinco e manganese. Eccetto le portiere e i cofani che avevano uno spessore di 1 mm, lo spessore dei pannelli era di 1,2 mm. Inoltre, si eliminava ogni materiale antirombo. Gli interni comprendevano sedili anatomici, volante con corona in legno e un allestimento semplificato. Sulla bilancia, i risultati furono incoraggianti, si arrivò infatti a risparmiare oltre due quintali. La base del motore era il collaudato 1600 a quattro cilindri di derivazione Giulia modificato con l'adozione della doppia accensione, valvole maggiorate e spinterogeno Marelli del tipo S119. Più elevato il rapporto di compressione, ora a 9,7:1. Su queste basi fu sviluppata la versione sovralimentata. Non era la prima volta che in Alfa si faceva appello a questo sistema per incrementare la potenza. Fin dagli anni Venti, le 6C 1500 e 1750 unitamente alle 8C 2300 e 2900 impiegavano compressori Roots. Nei primi anni Sessanta, il dipartimento corse Alfa Romeo, capitanato da Orazio Satta Puliga e Filippo Surace, studiò alternative per ottenere potenze più elevate. Dopo diversi mesi di prove fu scelto un sistema di compressori centrifughi alimentati da un corpo centrale idraulico. Questo particolare era montato direttamente sull'albero a gomiti per ottenere un rendimento costante. In alternativa, poteva essere montata una turbina, ma questa implicava il classico "buco" di erogazione ben conosciuto anche ai tempi. S'iniziò adottando un compressore Pelton, presto rimpiazzato da uno Stur. Il motore tipo 516, ereditato da una Giulia Super, sviluppava 15 CV in più. Il progetto fu abbandonato per poi essere ripreso alla fine del 1966, anno in cui la commissione sportiva permise alle Gruppo 5 una grande libertà in fatto di alimentazione dei motori, testate,

sospensioni e carrozzerie. Partendo da questi nuovi regolamenti, Carlo Chiti tracciò nuovi obiettivi. Prima a Torino, poi una settimana più tardi a Ginevra, il grande pubblico poté scoprire la versione SA della GTA.

Le differenze più importanti si celavano sotto al cofano anteriore. Il propulsore proveniva infatti da una unità 1600 F2, un motore sperimentale che serviva di base per la tipo 105.59, la GTA 1300 Junior. In questo caso, la base era un superquadro di 86 mm x 67,5 mm in luogo del 78 mm x 82 mm. Chiti usò la testata 00502/A bialbero con valvole al sodio (40,5 mm all'aspirazione, 36,5 mm allo scarico) l'angolo d'inclinazione era di 80°.

Per migliorare il flusso d'alimentazione, Chiti sviluppò un sistema originale. A lato dei carburatori, era collocata un scatola in alluminio che prevedeva il montaggio di un compressore centrifugo da 70 mm. in grado di girare a 100.000 giri/minuto. Questo serviva ognuno dei carburatori Weber da 45 mm. Le turbine erano mosse da un circuito ad olio ad alta pressione completamente indipendente dal sistema di lubrificazione del motore. Una pompa assiale montata alla base del motore, animata dall'albero a gomiti per mezzo di una catena, forniva l'alta pressione richiesta. Fu necessario modificare leggermente il coperchio della distribuzione. La sincronizzazione tra i compressori e i carburatori creò grosse difficoltà in fase di messa a punto. Un conto era la progettazione su carta, altro riuscire a scaricare sull'asfalto i disegni teorici. In teoria, la potenza doveva arrivare da subito, ma purtroppo ciò avveniva solo tra i 3500 e i 4000 giri, creando qualche grattacapo al pilota, con effetti molto vicini a quelli tipici dei turbocompressori. Naturalmente, i pistoni erano speciali, più bassi, per evitare i fenomeni di detonazione, il tasso di compressio-



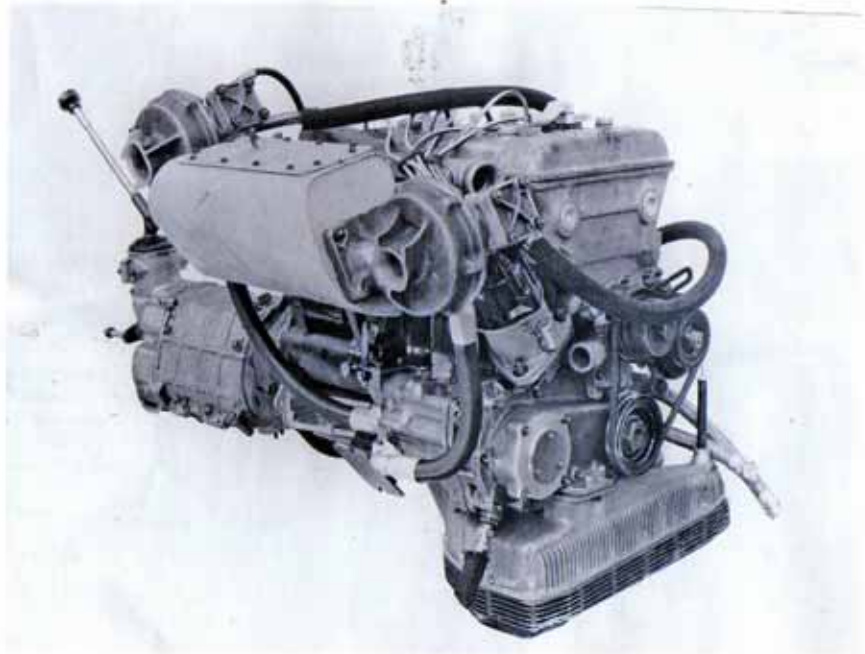
ne fu abbassato a 8:1. Con la sovralimentazione, il valore effettivo saliva a 10,5:1. Secondo alcuni, fu adottato un'iniezione d'acqua per diminuire il fenomeno ma questa soluzione non fu poi usata in corsa. In media, la pressione di combustione arrivava a 16,84 bar. Oltre ai pistoni, del tutto nuove erano pure le bielle e l'albero a gomiti, sostenuto - come tutti i motori Giulia - da cinque cuscinetti. A partire dal 1968, un'accensione a transistor rimpiazzò il sistema originale. La potenza arrivava a 250 CV SAE a 7500 giri/minuto. Potenziati i freni, si fece ricorso a gomme allargate che richiesero parafrangenti allargati sul posto.

## La SA scende in gara

Nel 1967, l'Autodelta iscrisse una GTA/SA alla 51a Targa Florio affidandola ad Alessandro Federico e Giancarlo Barba. Iscritta nella categoria prototipi oltre 2000 cc. la vettura non poté prendere il via della gara a causa di gravi problemi di surriscaldamento emersi nel corso delle prove.

Alla 500 km di Snetterton debuttarono finalmente due SA, affidate a Roberto Bussinello e a Nanni Galli. L'anno seguente il mutamento dei regolamenti consentì alla SA iscritta nella categoria Turismo Speciale

Il motore Giulia GTA SA. Nella grossa scatola in alluminio è alloggiato il compressore centrifugo.



so a gomme allargate che richiesero parafranghi allargati sul posteriore. All'atto della messa in moto, erano utilizzate candele calde, un dettaglio penalizzante soprattutto quando la SA partecipava a gare in salita. Sul cruscotto fu montato un manometro che indicava la pressione dei compressori. Secondo i rapporti al ponte impiegati, la velocità di punta variava dai 220 ai 240 km/h. Il serbatoio conteneva 90 litri di benzina; per dare un'idea sui consumi della GTA sovralimentata, nel corso della 24 ore di Spa 1968 la vettura di Pinto e Demoulin chiedeva 31,771 litri per percorrere 100 km, ben oltre quanto richiesto, ad esempio, da una ben più parca Porsche 911. La SA pesava circa 80 kg. in più rispetto la GTA tradizionale. In Autodelta furono costruiti circa una dozzina di motori di questo tipo, montati poi su vetture di base. In totale, si stima che solo sette o otto SA furono costruite ma il dato è discordante.

ta nella categoria Turismo Speciale di partecipare alla Challenge Europeo per vetture "turismo" nella classe oltre 2000 cc. (coefficiente 1,4 per le vetture sovralimentate) Diretta concorrente era la Porsche 911R, versione alleggerita della conosciuta 911 con carrozzeria in materiale plastico, lunotto e cristalli laterali in plexiglas e motore derivato da quello montato sulla 910. A questa avversaria si affiancava la BMW 2002 Ti. Le "tedescone" mettevano in corsa, rispettivamente, 210 e 205 CV, ma erano potenze più sfruttabili se confrontate con la brutalità dei puledri italiani. Secondo la tradizione, il campionato si apriva in quel di Monza, la gara era la celebre 4 Ore, organizzata dal Jolly Club. L'Autodelta fece scendere sull'anello brianzolo due SA, una per l'equipaggio Nanni Galli-Giancarlo Baghetti, l'altra affidata a Lucien Bianchi e Udo Schutz mentre una terza vettura era appannaggio della filiale tede-



sca, per i cui colori gareggiavano Weber e Stenzel. Bianchi si aggiudicò la pole con il tempo di 3'27" davanti alla 911R di Von Wendt. Al via, scattò in testa la vettura di Stoccarda, al termine del primo giro la SA di Stenzel non transitò sulla linea del traguardo per un principio d'incendio. Poco dopo, alla Parabolica la vettura gemella di Baghetti uscì di strada causa una foratura e la SA superstita di Bianchi non ebbe sorte migliore a causa della rottura dell'acceleratore. Quindici giorni più tardi, la SA incrociò le armi con le concorrenti in Austria. Teatro della tenzone, Aspern. Fu schierata una sola GTA, che Weber riuscì a portare a un brillante secondo posto finale alle spalle della BMW di Dieter Quester. Dopo soli sette giorni si varcò la Manica, destinazione Snetterton;

pur troppo il camion Autodelta fu coinvolto in un incidente che gli impedì di raggiungere in tempo utile il circuito inglese. La sei ore del Nordschleife vide di nuovo presenti le SA. Vaccarella e Casoni finirono quinti assoluti, ma distanti dai primi. La gara più importante del campionato era in ogni caso quella che si correva in Belgio. La 24 ore di Spa-Francorchamps costituiva l'appuntamento più importante della stagione. Al via fu iscritta una sola SA chassis 613069, affidata all'equipaggio Pinto-Demoulin. Secondo posto in griglia per la GTA del Team Bianchi e un avvio promettente sotto la pioggia, la vettura era infatti in testa alla gara prima che un guasto al tergitristallo e un problema successivo alla dinamo ne decretassero l'uscita di scena. A Brno, l'unica SA

presente finì la corsa al settimo posto, sopravanzata da due GTA tradizionali. Malgrado la delusione alimentata dagli scarsi risultati, la SA riuscì a riscattare le apparizioni ufficiali grazie alle scuderie private. La filiale belga ottenne dall'Autodelta lo chassis 613069, affidato al team capitanato da Lucien Bianchi. Il campionato era caratterizzato da partecipazioni qualificate di squadre ufficiali. Pilota di punta era Demoulin che vinse a Zolder e terminò secondo a Spa, alle spalle di Jacky Ickx, complice un cattivo funzionamento del compressore. La gara seguente era il Grand Prix delle Frontiere. La concorrenza era di quelle importanti: Erwin Kremer su una Porsche 911R ed Hahne sulla BMW 2002 ufficiale! Di che tremare... Dopo le prove, la 911 e la 2002 erano davanti alla SA ma in gara la vettura italiana prese il sopravvento, girando ad oltre 180 km/h di media. Alla successiva Coppa dell'Avvenire, Demoulin fu rallentato da noie d'alimentazione dopo aver vinto la prima manche, ma ciò fu ininfluente dato che il pilota belga riuscì ugualmente ad imporsi nel Campionato. Nel frattempo si affacciava alla ribalta una giovane ed avvenente ragazza, Christine Beckers, le cui doti di pilota furono subito bene evidenti. Verso la fine della stagione, condusse con ottimi risultati la SA nell'ambito delle gare in salita, vincendo all'Houyet. Nel 1969 la Beckers ottenne ottimi risultati, sempre in salita, con affermazioni assolute o di classe a Condroz, ai Tre Ponti oppure ad Herbeumont. Nel 1969, questa SA fece due sporadiche apparizioni in circuito: al Gran Premio delle Frontiere Christine si ritirò per problemi alle sospensioni, mentre alla Coppa del Benelux, corsa a Zandvoort, riuscì a conquistare una brillante seconda piazza finale. L'otto marzo 1970 (data emblematica...) la Beckers ottenne l'ultima vittoria di categoria alla salita di Condroz, finendo al secondo posto assoluto. Poco più tardi, il motore sovralimentato fu rimpiazzato da un'unità sperimentale da 1300 cc.

In Francia, l'importatore SOFAR ebbe in dotazione due esemplari della GTA/SA. Il 28 aprile, in occasione

della Coppa di velocità USA corsa a Montlhéry, Guy Verrier giunse secondo assoluto e primo di classe. A Digione, invece, giunse la piazza d'onore. Dechent, dopo un bel duello con la Porsche di Parot, terminò la gara al secondo posto propiziato da una panne di benzina nei pressi del traguardo finale. La SA, come si sapeva, beveva come una spugna...

Al Gran Premio di Parigi le due SA di Verrier e Déchent terminarono alle spalle della Lotus Elan di Alain Dex, imponendosi nella loro categoria. Quindici giorni più tardi, arrivò a Chamrousse una vittoria di classe, grazie a Verrier. Un buon palmarès, senza alcun dubbio. Anche il dipartimento tedesco Alfa Deutschland allineò in gara alcune SA. Trondolin fu primo di classe alle gare in salita di Heilbron, risultato analogo fu colto da Dau a Baden-Neuenhar. Quest'ultimo pilota vinse pure alla 100 Miglia di Hockenheim, teatro d'importanti sfide.

Nel corso del 1969, la maggior parte delle GTA/SA furono riconvertite in versione atmosferica. Oggi, solo quattro vetture originali sono sopravvissute, facendone della Sovralimentata una delle GTA più rare e appetibili sul mercato. Teodoro Zeccoli, che era all'epoca pilota e collaudatore ufficiale Alfa Romeo, non ebbe mai parole d'elogio per la SA, definita una tragedia. Questo giudizio così penalizzante era attribuito essenzialmente alle difficoltà di guida. La potenza infatti arrivava del tutto inattesa e, se questo avveniva in curva oppure su superfici bagnate, le probabilità d'uscire di pista erano quasi certe. A tutto questo, bisognava aggiungere che i collaudi furono piuttosto approssimativi, rendendo le potenzialità della vettura inespressate.

Nel corso degli anni, s'è perso il ricordo della SA, preferendo esaltare le doti delle sorelle più docili. La SA resterà comunque nella storia dell'automobilismo sportivo di razza come una signora bella ma capricciosa, davvero difficile da conquistare. Insomma, sapeva far battere più di un cuore... ▶

*Una bella immagine che ritrae l'ing. Giuseppe Luraghi a fianco della SA. Luraghi fu uno tra gli artefici del rilancio del marchio lombardo.*