PERIODICO MENSILE - N° 144 NOVEMBRE 2000 - L. 10.000 - € 5,16 - WWW.RUOTECLASSICHE.IT

RUOTECLASSICHE

Alfa Romeo 90 ANNI

DOSSIER
Autobianchi «A112 Abarth»

INCHIESTA DEMOLITORI
I ricambi sono a Nord-Est

GRANDI EVENTI
Coppa d'Oro delle Dolomiti

Alla fine ci scappò il Mondiale

«33/2 Daytona» 1969

«33 SC 12» 1976-77

«33 Stradale» 1968

NOVANT'ANNI

L'avventura della **«33»**

Sembrava che l'Alfa Romeo non volesse saperne delle corse Sport. Invece, a fine anni 60, ecco un prototipo sviluppato dall'Autodelta di Chiti. Che viene persino prodotto, in pochi esemplari, in una bella versione stradale disegnata da Scaglione. Dapprima brilla solo nella sua classe. Poi si evolve, cresce in cilindri e cilindrata e si aggiudica due titoli

di Gaetano Derosa, foto di Alfredo Albertini

PERSINO ACCOGLIENTE
Imbottiture dei sedili e finiture denotano una certa cura del particolare: la leva a fianco del volante è quella per l'aerazione. Non c'è il tachimetro. Foto in alto a destra: il motore è davanti all'asse posteriore; il cambio è a sbalzo.

UNA "2000" DA 260 ALL'ORA

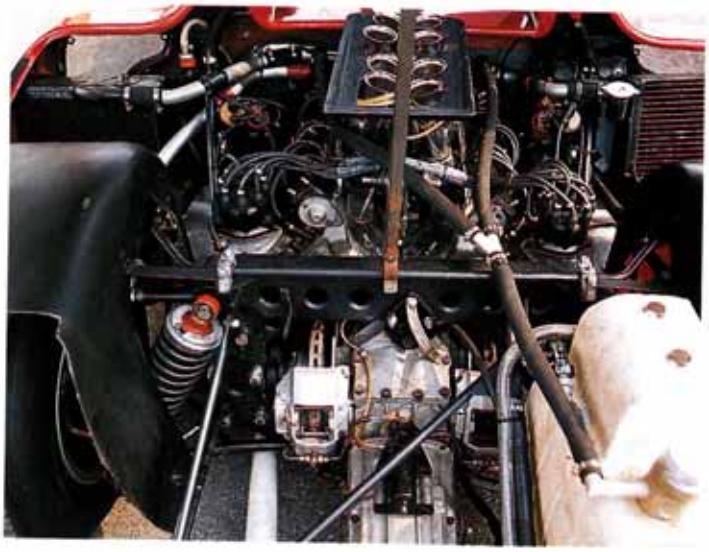
La «Stradale» deriva dalle prime «33» da corsa. Il motore, dunque, è un 8 cilindri a V di 90° di 1995 cm³, a doppia accensione, con monoblocco e teste in lega leggera: collocato dietro al pilota longitudinalmente, eroga 230 CV a 8800 giri. La distribuzione è a doppio albero a camme in testa per bancata. L'alimentazione è a iniezione meccanica Spica multipoint con doppia pompa elettrica. Il cambio è a sei marce, tutte sincronizzate e molto ravvicinate; il differenziale è autobloccante. Le sospensioni sono a bracci trasversali, molle elicoidali e barra. Il serbatoio di 98 litri è in posizione laterale, davanti all'asse posteriore. La vettura è alta 990 mm, lunga 3970 mm, larga 1710 mm; il passo misura 2350 mm, la carreggiata anteriore 1350 mm, quella posteriore 1445 mm. Il peso in ordine di marcia è di 700 kg. La velocità di 260 km/h è eccellente anche con i parametri di oggi.

LA RICONOSCI DAL TERGI
Numero di telaio 12, è uno dei primi esemplari: ed è forse la prima costruita col «tergi» infulcrato in basso. Mancano le prese aria laterali.

Nella storia della Casa fa eccezione. Nata per le corse, la «33» venne costruita anche in versione stradale. Esattamente il contrario di quanto era avvenuto per tanti altri modelli che, concepiti per il turismo, venivano poi adattati all'impiego sportivo.
La «33», numero di progetto 105.33, era stata voluta dall'allora presidente Giuseppe Luraghi per sostituire la «TZ» con una macchina in grado di contrastare la Porsche nelle gare Sport. Il debutto sulla pista Junior di Monza, sabato 7 gennaio 1967, fu sfortunato: davanti ai notabili dell'Alfa e a un nugolo di giornalisti, il collaudatore Teodoro Zeccoli mise due ruote sul ghiaccio a bordo pista e andò dritto: fece un looping perfetto e fu sbalzato fuori. Niente di grave per lui, ma per la «33», finita bruciata, non poteva esserci esordio peggiore.
Da questa vettura da corsa derivò una «stradale» la cui carrozzeria, disegnata da Franco Scaglione, era realizzata in due versioni: la prima, «normale», aveva cristalli di sicurezza, rivestimenti interni imbottiti, impianto di riscaldamento e vetri laterali discendenti; la seconda, «sportiva», aveva vetri fissi in plexiglass e sedili da competizione in tessuto. La «33 Stradale» fu però una meteora: solo 18 esemplari, costruiti dal novembre '67 al marzo '69, con varie differenze ►

DAL MUSEO ALLA PISTA
I responsabili del museo Alfa di Arese hanno portato sulla nostra pista una «Stradale» perfettamente efficiente. I doppi fari lasciarono il posto, dopo poco tempo, a quelli singoli. Le luci dietro sono le stesse della Fiat «850».

«33 Stradale»



PESA SOLO 580 CHILI

Sulle prime «33» da corsa vennero montati due motori: oltre al due litri da 270 CV a 9600 giri, poi destinato alla «Stradale», debutta alla Targa Florio del '68 il 2,5 litri ex Tasmania. Questo motore ha una potenza di 315 CV a 8800 giri. La carrozzeria, di fibra di vetro e resina (aperta al debutto, con periscopio, poi solo aperta e in seguito anche chiusa), straordinariamente leggera (55 kg), permise di contenere il peso della vettura in soli 580 kg. La «Daytona» venne schierata fino al 1970, a seconda delle circostanze, nelle versioni a coda corta (come l'esemplare del servizio) e a coda lunga (tipo Le Mans) e anche in quella alleggerita per le cronoscalate. I serbatoi sono due, laterali e comunicanti, da 98 litri. Le dimensioni sono: passo 2250 mm, carreggiata anteriore 1336 mm, carreggiata posteriore 1445 mm, lunghezza 3960 mm (coda corta), larghezza 1760 mm, altezza 950 mm. La velocità sfiora i 300 orari.

ATTENTI ALLA TESTA
I dischi freno posteriori sono «entrobordo». Foto in alto a sinistra: L'accesso è reso difficoltoso dalla ridotta altezza del tetto. A fianco del pilota, in posizione protetta, le centraline. Le «33» venivano montate presso l'Autodelta.

VESTITO LEGGERO
La carrozzeria pesa, nella soluzione definitiva, appena 55 kg. Il parabrezza, da solo, ne pesa 5. La vetroresina veniva stratificata a mano, sotto la supervisione di Chiti e le carrozzerie erano ognuna diversa dall'altra.

l'uno dall'altro, tanto da venir considerati spesso come pezzi unici. L'esemplare di queste pagine, del museo Alfa Romeo di Arese, è uno dei primi costruiti. È l'ultimo con i doppi fari, che poi sarebbero diventati singoli, e il primo col tergicristallo infulcrato in basso, i vetri fissi e il cofano anteriore senza profilo lucido. L'otto cilindri a V di 2 litri con cambio a 6 marce, collocato dietro l'abitacolo, venne sviluppato direttamente dal Servizio Esperienze Alfa assieme all'autotelaio, rimasto quasi immutato in tutte le due litri: tre grossi tubi di alluminio a sezione circolare, con elemento trasversale fra sedili e motore, mentre il traliccio anteriore (il «castello» in gergo alfista) veniva fuso in elektron.

La carriera sportiva delle «33» da corsa registrò molti successi. Il primo, e il più significativo, fu alla 24 Ore di Daytona (3-4 febbraio 1968), quando la «33» conquistò i primi tre posti nella classe 2000 Prototipi. Da qui la denominazione «Daytona» delle prime trenta «33/2» costruite dall'Autodelta in versione coupé e roadster per le gare di categoria. Uno degli esemplari di queste pagine, telaio 015, è una «Daytona» del '69, recentemente restaurata da Massimo Gambi, che all'Autodelta è stato uno dei meccanici fidati di Carlo Chiti. La «Daytona» che vediamo nel nostro servizio debuttò alla Targa Florio del '68 con De Adamich: in quell'occasione fu

CLASSE DI FERRO
La «33/2» corse dal '67, anno del suo debutto, al '69, come ufficiale Alfa nella classe due litri del Campionato mondiale Marche e nelle gare in salita, ottenendo molti brillanti successi.

«33/2 Daytona»

SUL FILO DEI TRECENTO
La coda corta, come quella dell'esemplare in foto, venne impiegata con successo a Daytona nel '68: da qui il nome della vettura. Con la coda lunga tipo Le Mans, la due litri poteva raggiungere i 300 orari. Solo trenta, in tutto, le «33/2» realizzate.

▽ **TELAIO IN SCATOLA**
La linea ricorda quella della «TT 12» del '75, ma c'è una novità: il telaio è a struttura scatolata in lega d'alluminio (da qui la sigla «SC»).

△ **PASSA AL BOXER**
Il motore non è più un 8 cilindri ma un 12 boxer di tre litri aspirato, con oltre 520 CV. La coppia è di 33 kgm a 9000 giri. Sei gli esemplari prodotti in questa versione.

▷ **TUTTO COME ALLORA**
Il sedile è ancora quello che Arturo Merzario utilizzò nel vittorioso Campionato Marche del 1977. L'abitacolo aperto facilita l'ingresso e l'uscita del pilota: le porte sono soprattutto simboliche.

UN MOTORE MONDIALE

Dopo il salto nella classe «tre litri», avvenuto nel '69, le «33» adottarono motori a 8 e 12 cilindri contrapposti, come la nostra «SC 12» del '76: la cilindrata di 2995 cm³ è la stessa della precedente «TT 12», ma con potenza elevata da 500 a oltre 520 CV a 12.000 giri. La distribuzione è a 4 valvole per cilindro, mentre l'alimentazione viene garantita da due pompe elettriche e dall'iniezione meccanica indiretta multipoint Lucas. I due serbatoi laterali contengono 160 litri. Nella stagione '77 la «SC 12» vinse tutte le otto corse del Campionato Marche e il titolo. A Salisburgo debutta la versione turbo: 2134 cm³, 640 CV a 11.000 giri. Le dimensioni: passo 2500 mm, carreggiata anteriore 1490 mm, carreggiata posteriore 1470 mm, lunghezza 3800 mm, larghezza 2000 mm, altezza 960 mm (esclusa presa d'aria). Peso: 720 kg. Velocità: circa 330 orari per l'aspirata e oltre 350 per la turbo.

montato un motore con cilindrata portata a 2,5 litri per contrastare le Porsche «3000». Dopo la parentesi agonistica, la vettura finì addirittura in Angola, alla corte del principe Karim Tehere, appassionato di auto italiane. È stata di recente riportata in Italia da un collezionista lombardo: il motore era fuori uso, ma nell'abitacolo c'erano tutti i pezzi di ricambio con ancora l'imballo originale. L'evoluzione dell'otto cilindri proseguì anche nella prima parte degli anni 70, sempre contrassegnata da vittorie in campo internazionale, con cilindrata che si elevò a tre litri. Ma il trofeo più agognato, la conquista del Campionato mondiale Marche, arrivò solo nel '75 con la «33 TT 12», che aveva fatto il suo debutto un paio d'anni prima. Su un telaio tubolare (da cui deriva la sigla «TT») venne montato un motore boxer di 12 cilindri di tre litri. Un'autentica bomba: 500 CV a 11.500 giri, che consentivano di toccare i 330 km/h. L'esemplare che compare in queste pagine, telaio 014, è la «33 SC 12», evoluzione della «TT». Costruita alla fine del '76, fu la prima con telaio scatolato in lega di alluminio (da cui la sigla «SC»). Nel '77 arrivò la seconda vittoria nel Mondiale Marche. Il ritrovamento della «SC 12» fu un colpo di fortuna. Il collezionista Emilio Comelli la scovò in un garage di Bari un anno fa. Dopo la stagione ufficiale, era stata venduta infatti a Oddone Camerara, pilota pugliese, che l'aveva usata per qualche gara in salita e poi l'aveva chiusa in un capannone. Racconta Comelli: «Era lì assieme a un trattore e a un camioncino, coperta con dei cartoni. Il motore, per fortuna, era stato protetto con un foglio di cellophane. C'era ancora il sedile di Merzario e c'erano anche alcuni pezzi di ricambio e una scocca di scorta. Ma il proprietario ne conosceva il valore... Non fu una trattativa facile». ■

QUOTA PERISCOPIO
Come sulla «33 TT 12» campione del mondo 1975, anche la «SC 12», pure iridata nel '77, conserva la vistosa presa d'aria sopra al pilota per il motore boxer. Si noti l'altezza dello specchietto, posto in cima a un'asta.

«33 SC 12»

FATTI L'UNO PER L'ALTRA
Arturo Merzario alla guida della «SC 12» sulla nostra pista di Vairano: con la stessa vettura, nel 1977, Merzario si aggiudicò quattro corse su otto.