



ALFA ROMEO

S P O R T C O L L E C T I O N

Official Licensed Product



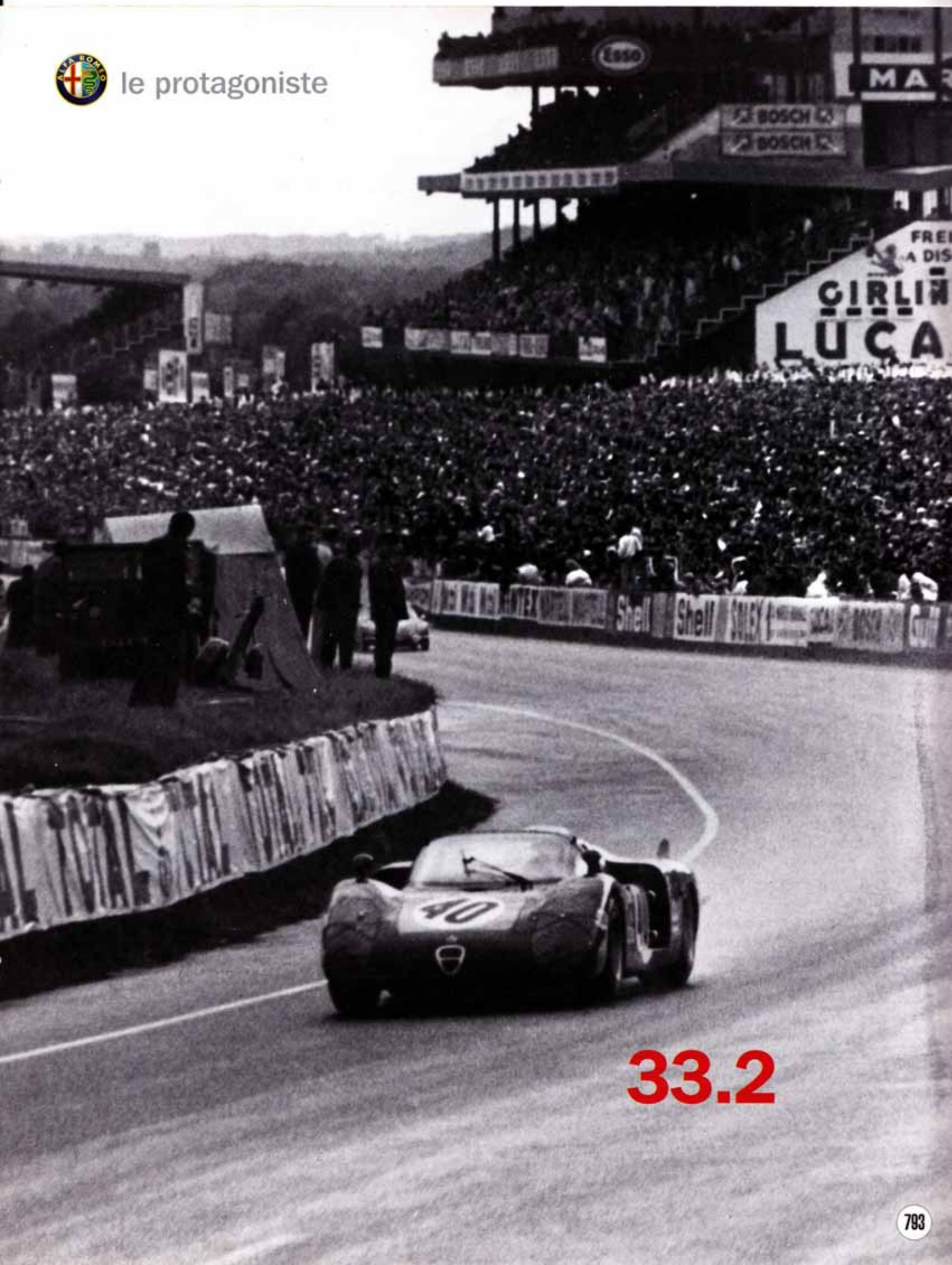
La Gazzetta dello Sport



FABBRIC
EDITORIALE



le protagoniste



33.2



le protagoniste



Il ritorno nel Campionato Mondiale Marche con la 33.2

Con uno squadrone composto da Spartaco Dini, Giuliano Facetti, Nanni Galli e Ignazio Giunti, l'Alfa Romeo e la sua Sport Prototipi sono un team formidabile. Se a questi si aggiunge una coppia di gentleman driver, Giampiero Biscaldi e Mario Casoni, gli allori sono assicurati

Concorrenti agguerriti

Negli anni '60 il Campionato Mondiale Marche è molto, molto più importante di quello di Formula uno. Il perché è semplice: il Mondiale Marche è il massimo concentrato di grandi piloti, grandi marche e grandi circuiti. In Formula 1, Ferrari e Lotus a parte, ci sono tanti piccoli costruttori inglesi con macchine per lo più improbabili e non competitive, mentre oltre alla Ferrari, nelle gare di durata s'impegnano ufficialmente importanti costruttori come Alfa Romeo, Ford, Porsche, Alpine-Renault, Chevrolet, Matra, Austin Healey, Mg, Triumph, Aston Martin, in pratica il Gotha dell'industria automobilistica mondiale. Su quelle macchine si alternano praticamente tutti i piloti di Formula 1 e i più grandi assi delle vetture sport. Quanto ai circuiti, quelli

di Le Mans, del Nürburgring e di Daytona sono parte integrante della storia delle corse, mentre la Targa Florio e il Mugello, le ultime corse su strada ancora ammesse al mondo, sono, più che storia, il mito. Ma c'è un altro motivo per cui questo campionato ruba spettatori a qualsiasi Grand Prix: le macchine che vi partecipano sono derivate da quelle di serie, o addirittura sono delle versioni corsa di modelli di serie, e quindi più vicine, più accessibili alle emozioni del grande pubblico.

Logico quindi che, nel momento in cui l'Alfa Romeo decide di tornare alla grande in pista, scelga il Campionato Mondiale Marche. Nelle gare Turismo ha le sue GTA, GTA Junior e GT Am che mietono allori, ma il ritorno

In alto, Ignazio Giunti e Nanni Galli alla 24 Ore di Le Mans del 1968, valida per il Campionato Internazionale Marche Sport Prototipi fino a 2000 cc, primi assoluti.



A sinistra, la 33 2 litri in corsa al Mugello il 28 luglio del 1968, ottiene la vittoria assoluta con Bianchi e Vaccarella.



Progetto	Alfa Romeo e Autodelta
Categoria	Gruppo Sport Prototipi
Anno	1968
Piloti	Giancarlo Baghetti, Giampiero Biscaldi, Mario Casoni, Spartaco Dini, Carlo Facetti, Nanni Galli, Ignazio Giunti



A sinistra, la 33 2 litri che ha corso alla Targa Florio del 4 maggio 1969.

d'immagine è circoscritto all'Europa. Nasce così, nel 1968, la 33/2 Sport Prototipo, versione aggiornata, potenziata e incattivita della 33 prima serie. Il motore V8 di 2 litri non consente all'Alfa di puntare al titolo assoluto, appannaggio della Ferrari 330P3/4, delle Ford Gt40 e Mk IV, delle Porsche 917, tutte con cilindrata di 3000 cc e oltre. Sapientemente però, la Fia (l'organismo che regola lo sport dei motori), ha diviso il campionato in tre categorie e classi (1300, 2000, oltre 2000 cc), per cui la 33 si trova competitiva nella categoria che comprende le macchine più vicine al grande pubblico, dalle inglesi Mg e Triumph, alle Porsche 911 Rs e Carrera 6. È un'occasione d'oro, perché sulla carta nessuna delle

concorrenti è così completa. Il cronometro darà ragione alla teoria: le Porsche 906 hanno il passo troppo corto che penalizza le alte velocità sui circuiti come Le Mans e Daytona, mentre le Alfa, con carrozzeria allungata, guadagnano anche 12 km di velocità massima prima di curvoni sopraelevati. Quanto alle macchine inglesi, non c'è storia: la loro proverbiale robustezza non basta a compensare le prestazioni ben più modeste e la maneggevolezza sui circuiti tortuosi come la Targa Florio poco influisce, se comparata alla maggiore potenza e leggerezza delle 33. Ma una buona dose di merito va anche ai piloti dello squadrone Alfa Romeo.





le protagoniste

A destra, un esploso la 33 2 litri in cui sono evidenti il motore, il telaio e i serbatoi.



LA SCHEDA TECNICA

33/2 - 1968

Modello 33/2 Sport Prototipi coda lunga

Anno 1968

Motore posteriore, 8 cilindri a V di 90°. A doppia accensione

Alesaggio e corsa 78x50,4 mm

Cilindrata 1995 cc

Alimentazione A iniezione indiretta con pompa Lucas, 2 pompe elettriche

Distribuzione 4 alberi ruotanti su 5 supporti ricavati nella testa

Potenza 270 cv a 9600 giri/min

Telaio Composto, con elementi tubolari saldati e in lega superleggera

Trasmissione Ruote posteriori motrici, semiassi omocinetiche estensibili

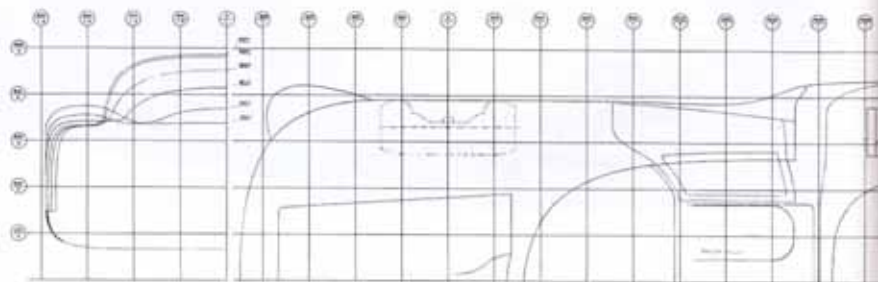
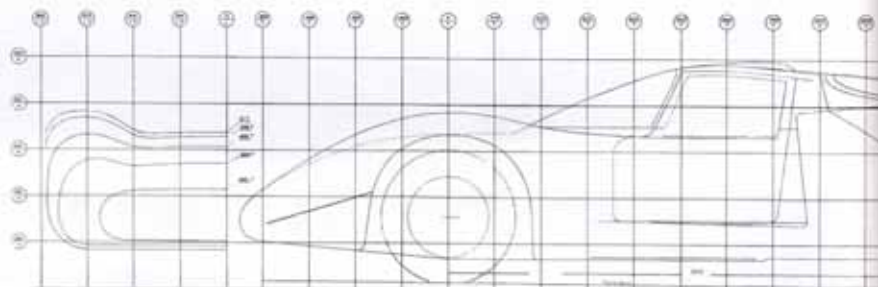
Cambio 6 marce sincronizzate + RM, comando a cloche

Sospensioni Anteriori e posteriori a ruote indipendenti con bracci trasversali, molle elicoidali e barra

Freni A disco sulle 4 ruote, circuito idraulico doppio, a mano sulle ruote posteriori

Peso 580 kg

Velocità 298 km/h

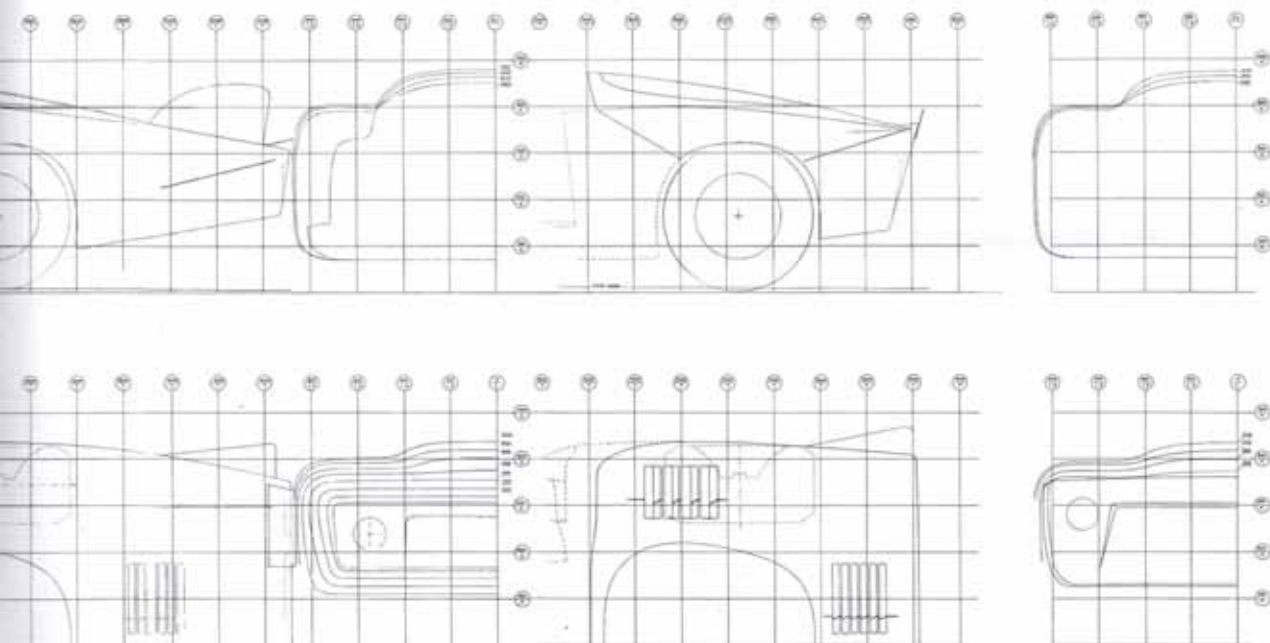


Vita da gara

Nanni Galli, Ignazio Giunti, Spartaco Dini e Giuliano Facetti sono un poker italiano che sbanca qualsiasi casinò. Ma c'è anche una coppia gentleman, vera espressione dello spirito Alfa Romeo, che fa scintille: è formata da Giampiero Biscaldi, gran signore milanese, e Mario Casoni, un uomo di affari bolognese. Entrambi nelle vene

hanno più benzina Super che sangue. Tutti e due si sono fatti le ossa nelle decine di cronoscalate e gare in salita di mezza Italia e conoscono a memoria tutte le curve dei 72 chilometri della Targa Florio e i 68 del circuito stradale del Mugello. Dietro di loro c'è la squadra, quell'Autodelta che tutte le case invidiano all'Alfa. Attenzione:

A destra, la 33 2 litri del 1968 nello stabilimento dell'Autodelta di Settimo Milanese.



A sinistra, i disegni della 33 2 litri, in cui sono evidenti sia le caratteristiche della coda lunga, sia della coda corta.

l'Autodelta non è un superteam di quelli che dagli anni '90 in poi sfoggiano motorhome fantascientifici, impianti satellitari e tecnologie futuristiche. A seguire le auto in gara, la squadra arriva con le Giulia T.I. familiari simili a quelli della polizia stradale, con un paio di 1750 Berlina mai lucide e scintillanti, una mezza dozzina di fur-

goni Romeo grigio chiaro con la scritta rossa adesiva Alfa Romeo e il logo dell'Autodelta dipinto a mano. I meccanici hanno una tuta kaki molto minimalista, e l'ingegnere Carlo Chiti, boss incontrastato della squadra, gira per i box con un camicione bianco che straborda da un completo Facis Montecarlo più stazonato che mai. Spon-

sor? Addetti stampa? Party e feste? Nemmeno l'ombra, naturalmente, il che non toglie che l'Alfa Romeo a fine stagione si porti a casa le vittorie più belle nelle gare più importanti e un 4° posto assoluto a Le Mans dietro a tre Ford GT 40 di cilindrata più che doppia che, da solo, vale in immagine tutta la stagione. 🍀