

CAMPIONE EUROPEO

La Junior ha difeso il nome dell'Alfa Romeo nel mondo al pari della GTA. A destra, Hezemans/van Lennep vincitori nella 1° Divisione alla 4 Ore di Jarama 1972 e GTA Junior Autodelta per la seconda volta consecutiva Campione Europeo Turismo.



E voi, tornate al banco!

Esperienza stupenda alla guida dell'Alfa Romeo Giulia GTA junior, che dominò in gara e continua a dimostrare il valore della passione e della competenza italiane. Anche le sportive moderne hanno da imparare...

TESTO E FOTO DI TOMMASO FERRARI



Si lo sappiamo, è un po' banale: ma ogni volta che si pensa alla sigla "GTA" ci stupiamo dell'effetto che tre semplici lettere dell'alfabeto possano avere sui nostri sensibili cuori. È un po' come GTO per Ferrari o RS (o ancora meglio R) per Porsche: sigle che simboleggiano da decenni il meglio che questi marchi possono offrire in termini sia di prestazioni sia di esclusività, per non parlare delle sensazioni al volante. Pochi caratteri apparentemente ordinari che nel tempo acquisiscono un peso e un valore giganteschi nelle nostre menti, abitate ormai ad associarli a design seducenti, motori incredibili e ad un passato così denso di significato da mettere in soggezione. Casualmente entrambe le sigle (Gran Turismo Omologata e RennSport) rimandano al mondo delle competizioni, e sempre "casualmente" anche GTA - Gran Turismo Alleggerita - affonda le sue radici nel più puro Motorsport. È qui che le nostre tre lettere inizieranno a diventare conosciute e a costruire la propria storia... e questa è una gran bella storia.

Nel 1951 Alfa Romeo si ritira dalle competizioni dopo aver vinto il secondo Campionato del mondo di F1 con il fenomenale Fan-



gio, lasciando un enorme vuoto sulle griglie di partenza e nel cuore degli appassionati. I motivi sono principalmente economici e gestionali, così nonostante l'enorme successo e potenziale della categoria Turismo all'inizio degli anni '60 la casa di Arese è ancora ferma sulla propria idea, impegnata a vendere dopo le 1900, le Giulietta e le Giulia, specie la TI per la quale l'IRI ha dato il beneplacito alla costruzione dello stabilimento di Arese. Sotto la cenere però c'è la brace e nel 1963 Carlo Chiti e Lodovico Chizzola (ex-concessionario Alfa Romeo), che si danno di gomito con il presidente dell'Alfa Romeo, Giovanni Luraghi, fondano l'Autodelta,



azienda che in via ufficiosa si propone di far tornare a correre le vetture del Biscione. La prima creazione sarà la "TZ" (Tubolare Zagato, a proposito di sigle notevoli) di cui la neonata realtà dovrà costruire i 100 esemplari necessari per l'omologazione. Dalla prima sede a Feletto Umberto, in provincia di Udine ben lontano dal Portello e dall'IRI che vuole tenere il Biscione ben concentrato sulla produzione, con il passare del tempo e delle vittorie si arriva al 1965 quando l'attività di Chiti e Chizzola si sposta a Settimo Milanese e diventa il reparto corse ufficiale dell'Alfa Romeo. In realtà le cose si muovono da tempo dietro le quinte: la Giulia TI Super che ha dominato il panorama motoristico del 1962 e del '63 - grazie anche a Chiti - ha riaperto la concorrenza che si è riaffacciata più agguerrita che mai, così già nel '64 l'Alfa chiede lumi all'Autodelta. Come soluzione si sceglie di creare una nuova vettura da corsa, derivata dalla più compatta Giulia Sprint GT, aggirando un problema regolamentare che contesta l'insufficiente spazio a bordo della macchina. Chiti lo risolve togliendo i sedili posteriori - lasciandoli come optional sull'auto di serie - con una sottile panchetta che permette di rientrare nelle dimensioni richieste.

Leggera

C'è però da risolvere anche il problema del peso, che penalizza la Giulia rispetto alla rivale più forte, la Ford Cortina Lotus. Chiti, da bravo ingegnere aeronautico ed esperto di regolamenti, mette i finestrini in plexiglass e gli elementi di carrozzeria, compreso il tetto, in Peraluman 25, una particolare lega di alluminio zinco e magnesio, rivettati anziché saldati; infine toglie tutto l'antirullo e realizza in lega leggera il triangolo di ancoraggio del ponte posteriore. Risultato: 200 kg meno dell'auto di serie. L'auto così modificata si chiama Alfa Romeo Giulia Sprint GT Alleggerita, ed è una meravigliosa coupé. Il motore 1.6 bialbero con bielle e pistoni rivisti, valvole maggiorate, doppia accensione e carburatori Weber da 45 mm è capace di 115 Cv. Il volante Helibore in legno è ripreso dalla TZ, la coppa dell'olio è maggiorata e la scatola del differenziale ZF, la campana del cambio e i cerchi Campagnolo sono realizzati in Elektron, un'altra lega speciale a base di magnesio (circa il 90%), zinco e manganese. Le versioni da corsa preparate dall'Autodelta superano i 170 Cv, e la mac-





DIFFERENZE ESTETICHE

La GTA Junior riprende in pratica tutte le soluzioni già adottate per la 1600, a cominciare dalla "pelle" in lega leggera. Se ne differenzia a livello estetico unicamente per le scritte e le decorazioni esterne a contrasto (verde su bianco come nel nostro caso, oppure bianco su rosso) e per i cerchi in acciaio di primo equipaggiamento.





china vince al debutto alla Trento-Bondone del 1965. Da lì in poi la GTA macina vittorie: domina per tre anni il Campionato europeo Turismo, vince la 4 Ore di Monza, la 6 Ore del Nürburgring, il GP di Zandvoort e una miriade di altre gare su pista e in salita. Nel 1968 viene presentata l'erede della 1.600, la Giulia GTA 1300 Junior con cilindrata ridotta a 1.290 cc, adesivi diversi (una linea e un quadrifoglio sulla fiancata e un biscione sul cofano), un peso a secco leggermente maggiore - i cerchi ad esempio restano in acciaio - ma la stessa capacità di essere imprendibile in gara. La GTA 1300 ha 120 Cv-SAE (96 DIN) in versione stradale e persino 180 (!) nelle ultime versioni da competizione che mandano in rovina gli allibratori: tutti scommettono su di lei, e tutti vincono perché lei continua a vincere. La piccola Alfa conquista due titoli di fila nel campionato europeo, la Coupe des Alpes, la 4 Ore di Jarama (peraltro battendo le molto più potenti Capri RS 3100) e svariate vittorie al Nurburgring, a Monza, Silverstone, Spa e via dicendo. Scontato dire che l'adagio "Win on Sunday, sell on Monday" sia valido anche in questo caso, con il Biscione che vende oltre 250.000 esemplari di Giulia. Non di GTA, però: Alfa Romeo produrrà soltanto 447 esemplari di 1300 Junior in questa versione, tra cui quello di queste pagine.

Acqua e sapone

La GTA non è una di quelle auto che sfoggiano appendici aerodinamiche vistose o linee da fumetto per farsi notare dal mondo, lei è bella e basta. È bella per la sua linea aggraziata e proporzionata, per il suo frontale incisivo e alleggerito e per quei velati dettagli racing che pochi estimatori possono cogliere; come una ra-

gazza acqua e sapone che apparentemente non ha nulla di speciale, se non fosse che non riuscite a toglierle gli occhi di dosso. La "nostra" 1300 Junior è un esemplare del 1969 verniciato in un più raro bianco Biancospino anziché nel classico Rosso Alfa, con livrea verde a contrasto e condizioni impeccabili: che ci crediate o no la verniciatura è conservata, così come gli interni che sono rimasti pari al nuovo ed esibiscono persino il disco orario originale; soltanto la meccanica è stata leggermente rivista dalla Automobile Tricolore di Isorella (Brescia) che ha montato alberi a camme più "estroversi" e tromboncini di aspirazione per raggiungere circa i 115 Cv-DIN della versione 1.600. Il 1300 Junior in origine vuole essere una versione meno dispendiosa ed estrema rispetto alla sorella maggiore, ma il peso a secco riesce comunque a fermarsi a 760 kg mentre la cilindrata inferiore (ottenuta accorciando la corsa) è spesso preferita perché permette regimi di rotazione più elevati. Quel che è certo è che non ci aspettavamo si guidasse così bene. Dannatamente bene. Già accomodati nell'abitacolo hai buone sensazioni: i sedili sembrano troppo comodi per essere davvero sportivi invece stringono adeguatamente i fianchi, il bellissimo volante ha dimensioni corrette (molti di quest'epoca sono enormi a causa dell'assenza del servosterzo) e tutto - dalla leva del cambio alla pedaliera - è ben posizionato. Giriamo la chiave nel quadro (a sinistra come sulle 911) e il quattro cilindri si anima con un "brap-brap" aggressivo e penetrante: la nostra vocina dispiaciuta per l'aspirazione non originale è cancellato come un'ombra a mezzogiorno, parteggiando immediatamente per quei tromboncini che fanno respirare a pieni polmoni i magnifici Weber doppio corpo. Ci sono auto capaci di conquistar-



ALLESTIMENTO ESSENZIALE

Gli interni della GTA Junior in versione stradale sono essenziali ma molto ben curati. Il grande e bel volante in legno Hellebore domina la plancia, identica a quella della GT Junior di serie. I bellissimo sedili sono simili a quelli della contemporanea 1750 GT, ma più leggeri e privi del meccanismo di regolazione e sgancio; la pedaliera infulcrata in basso è un classico Alfa Romeo fino al 1970.



vi e sembrare speciali anche in manovra, e la GTA è una di quelle. Durante gli spostamenti per il servizio fotografico il nostro subconscio pensava "che pedaliera ben fatta", "il cambio sembra eccezionale", "che sterzo delicato" e avanti così, mentre eravamo ansiosi di trovare un nastro d'asfalto per conoscere a fondo la piccola Alfa. Nonostante in questa

zona di Lombardia tutto sia rettilineo, scoviamo alcuni chilometri conditi da rotonde, curve veloci e una bella superficie dove iniziamo a spingere - ed amare - il 1.300 bialbero. Meno di 120 Cv possono sembrare pochi, ma non quando avete 760 kg da muovere e un'erogazione pronta e vivace, spostata prevalentemente nella parte alta del contagiri. Mentre ai basi infatti il quattro ci-

lindri è fin troppo lineare, al passare dei 5.000 guadagna carattere e foga, dimostrando con fierezza le proprie origini; il tutto accentuato dallo stupendo e tagliente gorgoglio dei tromboncini di aspirazione che fanno aumentare il vostro sorriso al salire del contagiri.

Che telaio!

La cosa che però stupisce sulla GTA è che il motore - per quanto eccellente - passi quasi in secondo piano rispetto alle altre qualità. Il cambio non solo sembrava eccezionale... lo è proprio: la leva alta e reclinata verso di voi è un monumento all'ergonomia e gli innesti sono di una dolcezza e morbidezza sbalorditive; persino la corsa lunga non è un difetto visto che potete godere per più tempo della precisione di questa trasmissione. Le cambiate sono tattili, leggere e impossibili da non apprezzare vista l'accuratezza nell'inserimento e la spaziatura impeccabile.



PARENTELA MITICA

La pubblicità che celebra la vittoria nel Campionato Europeo Turismo 1971 compare su tutte le principali riviste del settore automobilistico. L'intento è di sottolineare la stretta parentela tra la GTA che vince e la GT Junior, vero mito per i giovani dei primi anni '70.

bile. Eravamo certi di dover piazzare un bel “ma” alla voce freni, considerato che molti impianti degli anni '60 non brillano per efficacia, invece il pedale incernierato al pavimento ha un mordente notevole e una modulabilità pressoché perfetta. Non immaginatevi un effetto da “faccia contro il parabrezza”, bensì un pedale ben fermo, regolare e talmente trasparente da - se avete un po' di tatto - permettervi staccate importanti appena prima del punto di bloccaggio.

Più guidiamo e più la GTA ci impressiona, in particolare quando arriviamo ad una sezione ricca di rotonde e curve veloci dove emerge con forza l'ennesimo pregio della 1300 Junior: l'intuitività dell'anteriore. In inserimento e percorrenza l'Alfa sfoggia una tenuta e un bilanciamento stupefacenti. Vedete quasi materialmente lo spostamento di peso al retrotreno, che in uscita allarga in un delicatissimo traverso mentre restate come appesi all'anteriore, cristallino e preciso tanto da sembrare un'estensione delle vostre braccia. Vi ritrovate dopo il punto di corda con un mini-

mo angolo di controsterzo e un'agilità da ballerina classica, e soprattutto con tanta voglia di rifare quello che avete appena fatto per carpirne il segreto. E stiamo parlando di un'auto del 1969!

Come una danza

Questa esperienza senza filtri che la GTA vi offre è più unica che rara da trovare, una sorta di aurora boreale a Luglio. Ora capiamo come mai i piloti adorassero correrci. Una volta presa confidenza con la piccola 1300 avete in cambio una guida che si può soltanto descrivere come una danza, una delicatissima danza di mani e piedi scandita dai tempi di un telaio raffinato e di un motore brillante. La GTA è un piacere da osservare, ha una storia affascinante e nel suo modo molto posato ci ha fatto capire che potrebbe permettersi di far tornare sui banchi di scuola tante (troppe?) sportive moderne grazie alle sue impressionanti capacità dinamiche. Riconsegniamo le chiavi a malincuore, consci di aver provato qualcosa di speciale e sempre più raro.

LEGGERA PREPARAZIONE

Il motore della GTA Junior è molto diverso da quello della GT Junior: a doppia accensione, ha lo stesso alesaggio della GTA 1600 ma una corsa molto più corta, per rendere possibili regimi di rotazione elevati. Il coperchio valvole è in elektron (appare colorato per il bagno galvanico cui è stato sottoposto in fase di restauro) e i carburatori sono da 45 mm, in questo caso ad aspirazione libera per la leggera elaborazione effettuata. Nelle foto piccole, dettagli di un carburatore, del tappo dell'olio sulla testa e del disco orario originale di questo esemplare.



SCHEDA TECNICA

ALFA ROMEO GIULIA GTA JUNIOR

Motore: quattro cilindri in linea in lega leggera, alesaggio e corsa 78x67,5 mm, cilindrata 1.290 cc, potenza 110 Cv-*SAE* a 6.000 giri, coppia 12,3 kgm-*SAE* a 3.000 giri Distribuzione: bialbero a camme in testa, due valvole per cilindro a V di 80° Alimentazione: 2 carburatori doppio corpo Weber da 45 DCOE **Trasmissione:** motore anteriore longitudinale, trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio manuale a cinque rapporti + retro-marcia Cerchi in acciaio, pneumatici 165x14 o 175x400 (185/70 R14) **Corpo vettura:** scocca integrale portante in acciaio con elementi di carrozzeria in Peraluman 25; sospensioni anteriori a ruote indipendenti, doppi quadrilateri con molle elicoidali e ammortizzatori idraulici telescopici e barra antirullo; sospensioni posteriori a ponte rigido, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici telescopici coassiali Freni anteriori e posteriori a disco con servofreno Sterzo a vite e rullo **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.350, carreggiate ant/post 1.310/1.270, lunghezza 4.080, larghezza 1.580, altezza 1.315, 795 kg a vuoto

RARO BIANCOSPINO

Ancora più rara nella sua colorazione Biancospino, questa GTA Junior è nata ad Arese e cresciuta in Veneto, per poi emigrare in Svezia. Tornata in Italia, grazie alle sue splendide condizioni è stata sottoposta ad un restauro conservativo, che ha comportato soltanto una bella rinfrescata alla meccanica.

