

La seconda vita della 1750 GT Veloce

TESTO MICHELE ZAPPA
FOTOGRAFIE ARCHIVIO F&V EDITORI

Uno dei numeri magici per l'Alfa Romeo è 1750. Cifra che l'accompagna a partire dalla fine degli Anni '20, il 1929 per la precisione. Ci riferiamo alla cilindrata del motore montato per la prima volta su una **6C** fabbricata al **Portello** e presentata al *Salone dell'Automobile* di Roma alla fine di quel decennio. Questa cilindrata, con le ovvie evoluzioni, la ritroviamo anche sulla macchina di questo servizio, certo l'architettura del motore non è la stessa delle origini, ha due cilindri in meno e tanta potenza in più, ma montato sotto il cofano della più bella coupé disegnata per la carrozzeria **Bertone** da **Giorgetto Giugiaro**, ai tempi fra le fila di quell'azienda, è stato il sogno proibito per gli alfisti dal piede pesante e oggi, per gli appassionati, rappresenta una vera e propria opera d'arte e come tale degna di essere restaurata con cura.

Senza scalino

Alla fine degli Anni Sessanta, quando fu consegnata ai primi clienti (per la precisione a inizio 1968. *Ndr.*), la **1750 GT Veloce** era arrivata quasi alla completa maturità come derivata dal progetto **105**, aveva perso il mitico "scalino" sul cofano, il frontale si riconosceva per il singolo baffo cromato sulla mascherina con i quattro fanali – gli abbaglianti di diametro più piccolo – mentre sui montanti posteriori faceva capolino lo stemma del quadrifoglio oro.

La strana coppia. Questo doveva essere il titolo di questa intervista, perché Dino e Roberto lavorando su questo progetto durato cinque anni, al contrario della trama del famoso film, hanno messo in campo doti di pazienza e perizia non comuni



Inserita in una collezione di Alfa Romeo storiche, la 1750 GT Veloce posa sorniona in mezzo ai protagonisti di questa storia: Roberto Cavanna, a sinistra, e a destra il decano dei carrozzieri della Val Tidone, Dino Bianchini.

Anche all'interno qualcosa era cambiato, in meglio, i sedili profilati erano dotati di poggiatesta regolabile, inoltre, sulla consolle centrale avevano trovato posto degli strumenti supplementari. Dopo poco più di un anno la **GT** varia ancora, poco, ma nella seconda serie cambia: la pedaliera che diventa sospesa, nuovi i sedili mentre la carrozzeria presenta piccoli ritocchi sui paraurti e sui fanali posteriori. Infine il motore alimentato da due carburatori doppio corpo eroga 122 CV (contro i 118 della prima serie) che fa toccare alla **1750 GT Veloce** i 190 km/h.

Meglio di prima

Ora che vi abbiamo descritto brevemente la genesi di questo modello potete intuire quanto fosse desiderata questa macchina da chi l'**Alfa Romeo** l'aveva nel sangue. Così, nel marzo del 1970, la **1750 GT Veloce** che vedete nelle foto fu acquistata nuova da un appassionato di Castel San Giovanni (PC) e dopo una storia travagliata è finita nelle mani di due persone, amici da 50 anni, che definire appassionati forse è poco, infatti, il risultato del loro impegno ora è sotto i nostri occhi e non delude le aspettative. Li abbiamo intervistati, uno è il decano dei carrozzieri della provincia di Piacenza (ancora oggi consultato per i "casi" più gravi, a dispetto delle sue 88 primavere. *Ndr.*), da sempre fa questo lavoro e ne è innamorato avendo iniziato a 15 anni con il padre che all'epoca verniciava le carrozze, ed è così orgoglioso dei suoi risultati che non vuole rovinarli usando le auto personali sotto il sole o a bagnarsi nelle giornate di pioggia (si scoloriscono. *Ndr.*) così le lascia nel garage e va a piedi, mentre l'altro è un collezionista amante del bello, cioè delle **Alfa Romeo**: non potevano non incontrarsi.



Partiamo dall'inizio, il primo proprietario?

«Come tutte le cose molto desiderate anche questa **1750 GT** ha alle spalle una storia un po' movimentata – inizia così **Roberto Cavanna**, collezionista e attuale proprietario della macchina, mentre ci spiega, aprendo la serranda della sua rimessa, che il tempo non ha alcun valore, visto che questa vettura ha richiesto molta pazienza e un impegno durato cinque anni di restauro – il primo proprietario vendette l'auto a un'altra persona con cui sono amico e fra amici ci si dà una mano, e con gli alti e bassi della vita capita di avere bisogno di liquidità specialmente se si fa l'imprenditore. Così un giorno questo mio amico mi telefona e mi chiede di comprargli la sua **GTV**, non discussi neppure il prezzo e gliela comprai, erano tanti anni fa e non feci neanche il trapasso forse pensando un giorno di rendergliela, e così fu. La macchina rimase posteggiata per

Provenienti dall'archivio di Roberto Cavanna alcune fasi del restauro durato cinque anni. La carrozzeria è stata portata a nudo non tramite sabbatura, ma rigorosamente a mano, così come il sottoscocca.

parecchi anni sotto un porticato inutilizzata finché la riacquistai definitivamente. Il problema si pose quando andai alla revisione perché i documenti anni prima erano stati ritirati al vecchio proprietario, ma con un po' di pazienza riuscii a riaverli dalla Motorizzazione e chiudere ogni pendenza. La macchina dal punto di vista del motore era perfetta ma la carrozzeria lasciava a desiderare così ci ha pensato **Dino Bianchini** a riportarla com'era in origine, abbiamo sostituito solo le portiere i sottoporta e tolti chili di vecchio antirombo dal pianale e una volta risanata è stata la manualità di **Dino** a fare la differenza».

Come in una partita di pallavolo **Roberto** ha alzato e **Dino** non ha aspettato altro per iniziare la descrizione del suo “colpo di genio”: «Dovendo montare le nuove portiere io sapevo di un difetto che affligge tutte le **GT** sin dalla progettazione, nessuno si è mai posto il problema però io l'ho risolto. Da sempre per chiudere le portiere bisogna sbatterle con forza, infatti, molti modelli portano i segni di tale “violenza” perché le maniglie dopo anni di colpi si sono letteralmente incassate, basta passare un dito fra lamiera e maniglia e si noterà il dislivello. Bene, io ho capito il perché individuando la causa nelle guarnizioni delle portiere, montate troppo a filo. Ecco che cosa ho fatto: ho



tolto le guarnizioni originali e ho staccato la loro sede metallica per poi risaldarla alla scocca, ma spostandola di 4/5 millimetri più all'interno creando più gioco, o se vogliamo "aria". Questo è bastato per evitare che fra portiera e guarnizione ci fosse troppa compressione e, quindi, difficoltà nel chiuderla a meno di non "sbatterla". Ora, dopo il mio intervento, questa **GT** si può definire veramente una coupé di classe che con un tocco si chiude quasi da sola... e con le guarnizioni originali. Ma per essere onesti non è un lavoro alla portata di tutti, lo può fare solo un carrozziere in pensione che non guarda più alle ore di lavoro affiancato dal proprietario della macchina, esattamente come abbiamo fatto noi due, per divertimento (Ride. *Ndr.*)».

Ma prima di dare il colore definitivo ne è passata ancora di acqua sotto i ponti, **Dino Bianchini** continua il suo racconto: «Sistemati i problemi di corrosione e dopo aver risolto la questione portiere si è passati alla preparazione della carrozzeria per la verniciatura. La macchina era stata portata al nudo metallo rigorosamente a mano svelando delle imperfezioni, ondulazioni. Così una volta

Un reperto storico: il libretto di circolazione originale della 1750 GT Veloce con firma autografa dell'ing. Carlo Chiti.

dato il fondo l'ho lisciata tutta (ancora una volta con il solo olio di gomito. *Ndr.*) e ripresa con attrezzi fatti a mano, come si usava una volta, per renderla perfetta come dico io». A questo punto interviene **Roberto** che fra il serio e il faceto commenta quest'ultima frase del suo amico **Dino**, il carrozziere: «Si è dimenticato di dire che, una volta dato il fondo, mi ha fatto rimontare la **GT**, comprese infrastrutture, per vedere meglio le imperfezioni... per poi farmela smontare completamente e finire il suo lavoro». Riprende la parola **Dino** per spiegarmi il perché di questa che sembra una bizzarria: «Capita spesso che la macchina da restaurare sia già passata sotto le mani di un carrozziere per riparare qualche bottarella subito nel corso degli anni. Durante le lavorazioni era abbastanza normale risistemare fregi o listelli cromati allargando i fori di fissaggio sulla lamiera che poi venivano stuccati, pochi millimetri inten-



In basso a destra la maniglia, motivo scatenante che ha impegnato Dino Bianchini nel trovare una soluzione al problema che hanno tutti gli alfisti: la chiusura della portiera senza sbatterla con forza.



diamoci, ma la linea finale della macchina non è più la stessa e questo lo puoi verificare e sistemare solo prima della verniciatura perché dopo è troppo tardi».

Dino Bianchini ha chiuso la sua carrozzeria anni fa, per cui la fase di verniciatura è stata fatta presso un'altra azienda specializzata i cui soci, tempo addietro, erano stati dei dipendenti di **Bianchini** e ne avevano assorbito le competenze. Il racconto continua da parte di **Roberto** perché **Dino**, per una forma di ritrosia innata non voleva confidarlo, ecco che cosa è successo: «Finalmente la macchina era pronta per la verniciatura e fu affidata a questa azienda su consiglio diretto di **Dino**, mi occupai io della consegna e mi misi d'accordo sulla lavorazione, ma

quando dissi ai titolari dell'azienda che il grosso del lavoro di preparazione l'aveva fatto il loro vecchio titolare vidi un'espressione preoccupata nei loro visi. I due sembravano scolari che si presentavano a un esame e non volevano fare brutta figura. Morale, la consegna slittò di qualche giorno e i due mi spiegarono il perché, dopo la prima verniciatura che filò liscia come l'olio perché la macchina era stata preparata alla perfezione, i due carrozzieri visto che il risultato poi sarebbe stato valutato dal loro vecchio capo... la verniciarono di nuovo, non soddisfatti del primo passaggio». A questo punto **Dino Bianchini** ride fragorosamente, ma sotto sotto si vede che è orgoglioso del suo lavoro e di quello che ha trasmesso a tanti ragazzi della zona. ■