

AutoCapital



Mensile - N. 4 - Aprile 1992 - Lire 8.500
Sped. abb. post. gruppo III/70

Speciale Alfa Romeo

**Anteprima esclusiva,
in prova
la 155 da
400 cavalli
Dossier,
sapere tutto
della
Giulia GTA**

Test

**Cambi automatici,
permettono
la guida sportiva?**

AutoCapital





Alfa Romeo-1/Debutta in gara la 155 più veloce e potente: trazione integrale, 400 cavalli, fibra di carbonio e kevlar per una vettura-laboratorio destinata a fornire esperienze preziose per la produzione di serie. Saprà raccogliere l'eredità della sua prestigiosa antenata? AutoCapital l'ha provata in anteprima esclusiva

Bentornata, GTA

Alfa Romeo

Bella e impetuosa, programmata per vincere, la 155 Gta ha un motore da 1.995 cc capace di sviluppare una potenza massima di quasi 400 cavalli. Di razza, naturalmente.



La 155 Gta raccoglie idealmente il glorioso testimone della Gta di ieri che per una quindicina di anni ha fatto il vuoto attorno a sé, vincendo tutto quanto al mondo c'era da vincere. E la grinta del frontale manifesta intenzioni serie.

Comunque vada a finire l'edizione 1992 del Campionato italiano velocità turismo (più noto agli appassionati come Clvt), l'Alfa Romeo ha già vinto la gara più importante. Con la creazione e con la presentazione della 155 Gta, la quattro cilindri a trazione integrale da 400 cavalli che sarà portata in gara da Alessandro Nannini, Giorgio Francia, Antonio Tamburi-

ni e Nicola Larini, la casa di Arese ha già creato intorno alla 155 buona parte di quell'alone di gloria corsaio-la che tradizionalmente accompagna tutte le macchine con lo stemma del Biscione in punta di cofano.

È stata un'operazione da manuale, iniziata l'estate dell'anno scorso con la comparsa, centellinata, delle prime foto rubate da fotografi d'assalto appostati ai bordi del circuito toscano del Mugello, dove la Gta ha mosso i primissimi passi. Poi, durante il prosieguo invernale delle prove, con qualche immagine in più e con la notizia che Alessandro Nannini, già dato per certo al volante di una turismo Ford per la stagione agonistica '92, avrebbe invece corso per i colori dell'Alfa Romeo. Infine, con una serie di prove di preparazione alla prima gara dell'anno (che ha luogo a Monza proprio nel momento in cui questo numero di *AutoCapital* va in macchina) in cui si sono riscontrati tempi record, decisamente migliori di quelli

La scheda tecnica

Motore: anteriore trasversale, quattro cilindri in linea, cilindrata 1995 cc, alesaggio e corsa 84x90 mm, quattro valvole per cilindro, distribuzione bialbero in testa, alimentazione a iniezione elettronica digitale I.A. W.-Weber, accensione a quattro bobine poste direttamente sui cilindri, turbo Garrett con intercooler, potenza max 400 CV a 6.000 giri/min, coppia max 51 kgm a 4500 giri/min.

Trasmissione: quattro ruote motrici con ripartitore centrale di coppia a slittamento limitato (Ferguson), differenziale autobloccante anteriore e posteriore, cambio a 6 rapporti + RM. Sterzo servoassistito a cremagliera.

Sospensioni: anteriori e posteriori tipo Mc Pherson con bracci oscillanti e barra stabilizzatrice. Freni con dischi ventilati e pinze a quattro pistoni.

Dimensioni: Lung./larg./alt.: 4,44 / 1,78 / 1,44 m, passo 2,54 m, cerchi: 9x18, pneumatici Pirelli 245/645-18, peso 1.050 Kg.

fatti segnare dalle rivali Bmw M3 ufficiali. Il tutto con una macchina che, pur avvalendosi al meglio di tutte le possibilità di elaborazione che il regolamento sportivo consente, non

tradisce più di tanto l'immagine della vettura di serie: anzi, con una configurazione tutt'altro che lontana da quella che, in un prossimo futuro, potrebbe essere una 155 Gta prodotta in serie limitata. Esattamente quanto avvenne, 27 anni fa, con un'altra Gta, la Giulia Sprint passata alla leggenda (*vedere il servizio da pag. 17*): una delle sportive più note e indimenticabili di tutti i tempi.

In attesa di fare il suo debutto in gara, la Gta si è sottoposta a una prova in anteprima riservata ad *AutoCapital* e ai suoi lettori. I suoi piloti e i suoi tecnici la spiegano e la raccontano nel servizio di queste pagine, tra un test di pneumatici e una simulazione di gara. Difendendola, in primo luogo, da un'accusa (velata, ma non troppo) che qualcuno ha già rivolto alla vettura: quella di non essere altro che una Delta Integrale sotto mentite spoglie.

«In tutto questo uno sfondo di verità c'è», ammette Giorgio Pianta, 56 an-

ni, responsabile all'Alfa Corse del progetto Gta. «Ma sarebbe sbagliato che così non fosse: nel realizzare questa macchina ci siamo avvalsi dell'esperienza globale, e unica al mondo, acquisita con la Delta, trasferendola dai rally alla pista. Ma la Gta è una vettura tutta nuova, ancora tutta da inventare. È un'auto da pista con un occhio alla produzione: bella ma replicabile, perfetta per fare ingolosire il pubblico più esigente. A questo momento dello sviluppo della vettura i cronometri ci stanno dando ragione, ci confermano la qualità del lavoro e dell'impegno, ma la strada per l'affinamento della Gta è ancora lunga. È pur vero che ci portiamo dietro, fermando la bilancia a quota 1.050, ben 90 chilogrammi più degli avversari (le Bmw M3), ma possiamo farcela. Il vero problema è nato da una decisione improvvisa della Fisa che, andando contro un accordo tra i costruttori, ha ridotto di 25 millimetri la larghezza massima (fuori tutto, in



La 155 Gta ha un look esterno decisamente aggressivo. Le fiancate con i nuovi, grandi parafanghi in kevlar, il pronunciato alettone posteriore in fibra di carbonio (regolabile) e il sottoscocca interamente carenato sono il frutto di una robusta cura di body building dopo innumerevoli studi compiuti nella galleria del vento di Orbassano.





Il massiccio impiego di kevlar e di fibre di carbonio per la realizzazione degli interni e di altri particolari ha permesso alla Gta di pesare 340 chilogrammi in meno, rispetto alla 155 Q4 stradale. Nella foto qui sotto in evidenza la essenziale strumentazione digitale e il pannello portiera con i vetri in plexiglas.



gergo) della vettura. Una cosa da niente? Non proprio: obbliga a una revisione globale della geometria delle sospensioni, con il campionato ormai alle porte. «Quando entro in curva l'inserimento è pronto, ma in uscita la Gta tende prima al sottosterzo e poi diventa di colpo sovrasterzante»: per Nicola Larini, che guiderà l'Alfa nel Civt, lo strano comportamento si verifica solo nelle curve lente, più guidate. Quanto al resto, sul piano

aerodinamico e dell'assetto, la Gta è proprio okay. Promossa a pieni voti. «Il lavoro svolto nella galleria del vento di Orbassano è semplicemente eccezionale: l'auto è praticamente incollata all'asfalto». Alessandro Nannini, pilota di punta dell'Alfa nel Civt, è già soddisfatto della vettura. «Onestamente, in questo momento, penso più che a quella della Gta alla mia messa a punto. In uscita di curva la vettura si scompone un poco, ma

non mi preoccupa: quello che si perde nelle curve lente si recupera in quelle più veloci. La tenuta di strada, ad alta andatura, non è male. Semmai, con l'auto che tende a muoversi, che è un po' ballerina, aumenta il consumo delle gomme e questo può creare delle difficoltà». Piccoli inconvenienti da eliminare. Ma come nasce una Gta? Si prende una 155 e la si rende aerodinamica al massimo, con un effetto che si tradu-

ce, alla fine, in una robusta cura di body building. All'esterno la 155 Q4 è gonfiata, sulle fiancate, con generose iniezioni di kevlar, ha i passaruota allargati, un alettone posteriore regolabile e l'intero sottoscocca è carenato per creare, aerodinamicamente, qualcosa di assai vicino all'effetto suolo. Il frontale è grintoso, con uno scudo anteriore che scende quasi a sfiorare minacciosamente l'asfalto. Ma nonostante tutto la Gta pesa 340

chili in meno della 155 Q4, punto di partenza dell'operazione Civt. Questo è dovuto anche alla quasi totale cannibalizzazione degli interni, alla sostituzione dei cristalli (laterali e posteriore) con pannelli di plexiglas nonché al massiccio impiego, in regola con le severe norme del campionato turismo, di kevlar e di fibre di carbonio. L'alluminio non andava bene? È che al giorno d'oggi non si trovano più abili battilastra come una volta e

il carbonio offre un prodotto finito, in tempi brevi, di buona qualità e di notevole robustezza. Continuando la descrizione tecnica della nuova Alfa da combattimento le ruote sono Tecnomagnesio da 18 pollici, i pneumatici 245/645-18 sono Pirelli, i freni Brembo (e qui il carbonio è vietato) sono da 355 millimetri anteriormente, e da 278 posteriormente. E dalla Delta gr. A cosa si è preso? «Il motore quattro cilindri è cugino di quello

della Delta», spiega l'ingegner Sergio Limone, 44 anni, supertecnico dell'Alfa Romeo, «ma aspirazione e scarico sono di serie. Il regolamento obbliga a mettere una strozzatura di 40 millimetri, esattamente 100 millimetri davanti alla turbina, il collettore è libero, l'intercooler è maggiorato ed è quello, grosso modo, della 75 dell'anno scorso. Come potenza arriviamo, cavallo più cavallo meno, a quota 400. L'albero di trasmissione è in materiale composito, la frizione è in car-

bonio, il cambio è un sei marce derivato da quello della Delta ma con i rapporti modificati, gli autobloccanti sono due ZF, anteriore e posteriore, a lamelle con un giunto viscoso Ferguson centrale, facile da tarare in tempi brevi». Cos'altro manca da sapere? Poco, a questo punto. Che su un telaio fatto per la Tempra e la Dedra si montano le sospensioni anteriore della 155 e posteriore della 164. E quest'ultimo tocco conferma l'immagine di una vettura nata da uno sfor-

zo sinergico di tutte le realtà della galassia Fiat.

Il risultato però è da vedere, ormai sotto gli occhi del mondo, e quattro piloti (Nannini e Larini ufficiali Alfa Romeo, Francia e Tamburini per il team Jolly Club) tenteranno la grande avventura nel campionato italiano turismo. Già pensando all'anno prossimo, quando punteranno decisi anche al campionato tedesco. Da moderni guerrieri...

Roberto Denti



Passato e presente insieme sulla pista del Mugello. La 155 tenterà la grande avventura nel Civt con quattro piloti: Alessandro Nannini e Nicola Larini, ufficiali dell'Alfa Romeo, Giorgio Francia e Antonio Tamburini, portacolori del Jolly Club.