

Un anno da **PUROSANGUE**

DI GIUSEPPE PIAZZI - FOTO FABIO RICCARDI

Un programma dispendioso per una sola stagione: una 155 speciale, la Q4 di serie, costosa e quasi invendibile, come base di omologazione. Dalla quale deriva la GTA, arma che annichisce la BMW nel campionato italiano e **mantiene vivo il marchio Alfa Romeo**. E serve per sperimentare e arrivare alla 155 V6 che batte i tedeschi a casa loro, nel DTM



SECONDO DEBUTTO
Giorgio Francia in azione con la 155 GTA del Jolly Club durante la gara di Varano (PR) nel 1992. In alto, la stessa macchina a restauro ultimato quasi 15 anni dopo. Sulla pista di Balocco (VC), con il proprietario (primo da destra in piedi), l'autore del servizio (a sinistra con la giacca rossa), gli uomini della pista e alcuni amici.

La 155 GTA è progettata velocemente alla fine del 1991 per un sussulto d'orgoglio dell'Alfa Romeo, battuta più volte dalle rivali BMW M3 Sport nel Campionato italiano Superturismo: sconfitte annunciate, per le 75 Turbo dal motore ultrapotente (2 litri con 390 CV) ma rallentate dal telaio non più competitivo. Occorre una pronta rivincita, anche per sostenere il prestigio commerciale della nuova 155, appena lanciata sul mercato con l'accredito di una tecnologia evoluta.

C'è però una difficoltà, per trasformare questa berlina in un missile da corsa: rispetto alla 75, la 155 segna il passaggio alla trazione anteriore, ottima per le auto di serie ma problematica nelle gare. L'Alfa decide allora di introdurre nella gamma una 155 "speciale" a 4 ruote motrici, la 155 2.0i turbo 16V Q4. Prodotta in 2500 esemplari, come richiesto dal regolamento, la Q4 legittima l'Alfa a farne la versione da corsa. Ed ecco la 155 GTA: l'accoppiata del turbo con la trazione integrale la designa a un destino vincente. E' facile immaginare, ma difficile stabilire, quale enormità costi nell'insieme questa "operazione GTA". La Q4 di serie è pressoché invendibile: con qualche op-

zionale più o meno necessario costa 50 milioni di lire, quasi il doppio della versione di base 155 1.8 Twin Spark. Per di più, l'attesa di vita della GTA è per la sola stagione di gare 1992: l'anno dopo un nuovo regolamento tecnico ha già stabilito il divieto del turbo nella categoria Superturismo. La GTA ballerà una sola estate.

La sfida vinta

Tanto più audace è quindi la scommessa: bisogna vincere, e vincere subito. Si allestisce una squadra di quattro GTA: due gestite dall'Alfa con la Scuderia Martini e affidate a piloti dal recente passato in F.1 come Alessandro Nannini e Nicola Larini; e due del Jolly Club, sponsorizzate Totip e pilotate dagli esperti Giorgio Francia e Antonio Tamburini.

Già nella prima gara, a Monza il 21-22 marzo, le Alfa ancora in debito di sviluppo tecnico mostrano i muscoli con prestazioni entusiasmanti. Due GTA occupano la prima fila qualificandosi a una media sul giro di 191 km/h: sensazionale, considerato che la domenica precedente in una gara di Granturismo una Ferrari F40 (3 litri biturbo,

478 CV, 326 km/h) fa la "pole" sulla stessa pista con la media di 171 km/h. Da lì in poi il Campionato Superturismo 1992 è una marcia trionfale per le GTA: Larini vince il titolo davanti alle altre tre Alfa con le BMW ufficiali, le nuove M3 Sport Evolution, al quinto e sesto posto con i piloti, pure ex-F1 Gabriele Tarquini ed Emanuele Pirro.

I segreti tecnici

Come si riesce a trasformare una berlina di serie in una belva da corsa tanto più agile e veloce della più veloce Ferrari stradale?

E' quanto chiedemmo, a stagione appena iniziata, allo stesso progettista della GTA, l'ingegner Sergio Limone: tecnico di grande esperienza con le vetture Lancia da rally, dall'ideazione della 037 alle Delta a trazione integrale, sei titoli mondiali in nove anni. Con l'Alfa GTA esordiva nelle competizioni di velocità su pista ("una sfida che mi appassiona", ci disse).

I piloti della precedente Alfa Superturismo, la 75 Turbo, lamentavano soprattutto l'insufficiente rigidità torsionale del telaio ("si storce", diceva il toscancaccio Nannini), che negli estremi appoggi in cur-

va provocava una serie di rimbalzi destabilizzanti, non controllabili dalle sospensioni.

Ingegnere, la situazione è migliorata con la 155 GTA?

"Di molto. Nella scocca della 75 era specialmente l'avantreno che tendeva a muoversi, malgrado i tanti irrigidimenti apportati alla versione da corsa: la sospensione con i puntoni rivolti in avanti scaricava infatti gli sforzi sulla parte anteriore del pianale, più stretta e quindi soggetta a deformazioni elastiche. Servendoci ora dell'autotelaio 155, tecnologicamente e strutturalmente evoluto, il lavoro di irrigidimento si è semplificato e ha tuttavia garantito risultati migliori. All'anteriore, per esempio, non si sono resi necessari rinforzi particolari in quanto la sospensione ha i punti d'attacco dietro l'asse ed è sostenuta da una robusta trave. Anche la gabbia tubolare di protezione dell'abitacolo, che collabora col telaio, è più rigida, grazie a una struttura più efficiente, di nuovo progetto (in tubi d'acciaio di diametri differenziati di 40 e 35 mm secondo le zone di maggiore o minore sollecitazione), che si chiude dai duomi anteriori fino a quelli posteriori delle sospensioni McPherson. Tutto sommato, rispetto

SEMPRE IN GARA

La 155 GTA restaurata in azione sul circuito di Balocco. Il restauro si è reso necessario per mantenere fresche le prestazioni della macchina, che continua a essere usata con successo nelle gare per vetture di scaduta omologazione.



PILOTA IN GABBIA

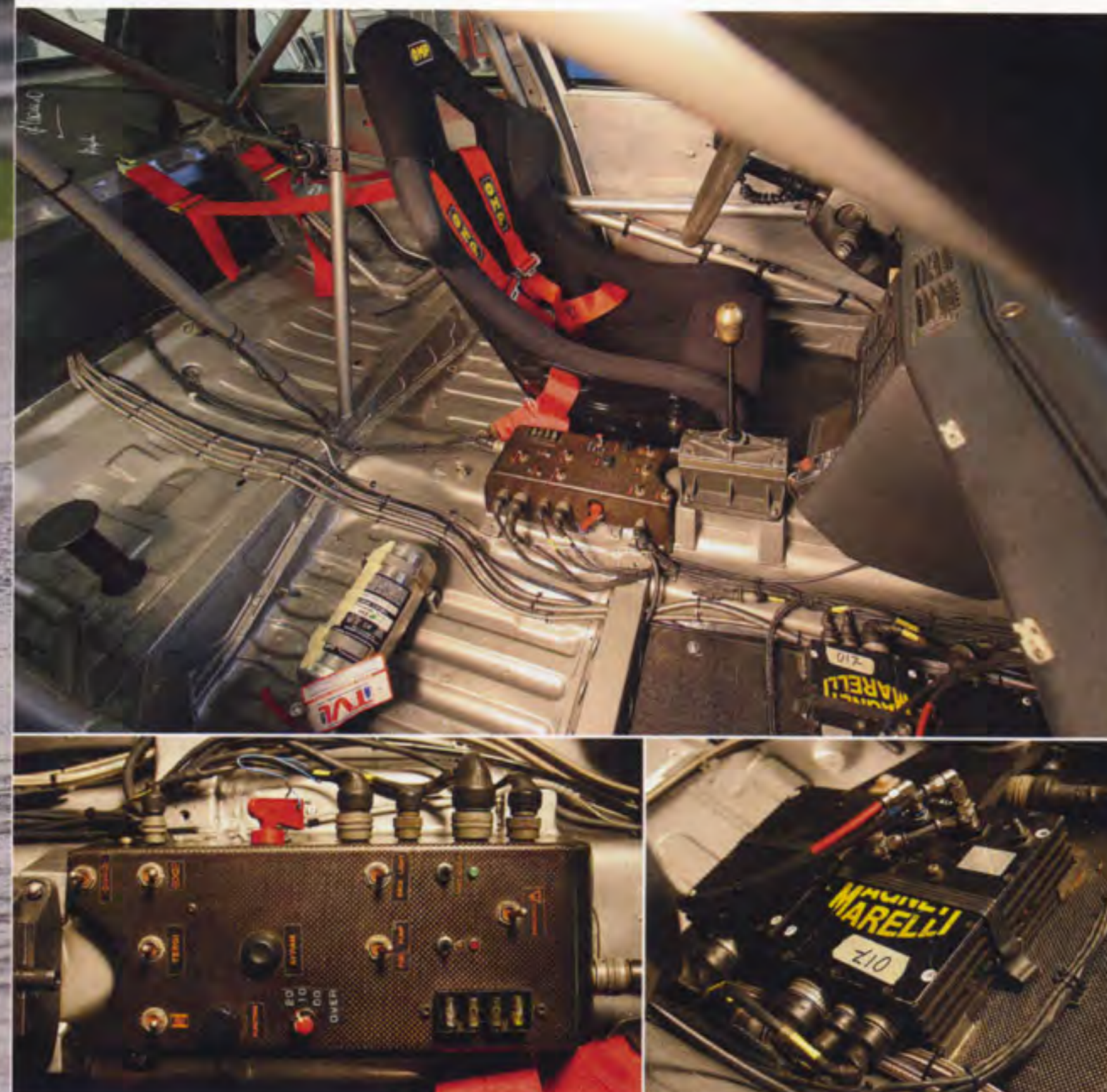
Sopra a sinistra, l'abitacolo circondato dai tubi della gabbia di sicurezza, che ha anche compiti di irrigidimento del telaio. I pulsanti sul volante sono per la radio (rosso) e per il lampeggio (verde). In alto, le prese degli spinotti per controllare i parametri della centralina Marelli. Qui sopra, le leve per la regolazione delle barre antirollio, per la retromarcia (rossa) e uno dei martinetti idraulici per sollevare la vettura ai box.

**AERODINAMICA**

La 155 GTA sprizza grinta da tutti i pori. Le auto per il Superturismo tenevano in conto anche l'aerodinamica, come si intuisce osservando la zona posteriore, dove oltre all'ala superiore si vede anche un estrattore sul fondo. A sinistra in basso la pedaliera ridotta all'osso: la vicinanza dei pedali richiede grande precisione di movimento.

RESTAURATE ANCHE LE CENTRALINE

Sotto, notare la quantità di cavi idraulici ed elettrici e il posto guida arretrato (lo schienale del pilota è all'altezza del montante). In basso, a sinistra il "ponte di comando": la levetta di fianco ai tergi è lo sbrinatori del parabrezza; il pomello rosso controlla le mappature; l'interruttore con la lucina rossa è il boost; la chiave rossa è lo staccabatteria. A destra, una delle centraline elettroniche che hanno richiesto il lavoro di programmatori dell'epoca.



alla 75 Superturismo completa di gabbia, abbiamo ottenuto un aumento del 50% di rigidità torsionale dell'intera scocca (passando da 900 a oltre 1300 kgm per grado)".

Tutto questo senza problemi di peso?

"Direi di no, anzi: visto che per rispettare il limite minimo di 1050 kg stabilito dal regolamento abbiamo dovuto aggiungere zavorra, utile, del resto, per ribassare il baricentro e correggere la ripartizione della massa. Questo pur avendo già a bordo una notevole zavorra tecnologica, per così dire, costituita dal sistema di trazione integrale che è lo stesso, piuttosto sofisticato, della Lancia Delta da rally, con tre differenziali e giunto viscoso Ferguson al centro. Abbiamo inoltre un cambio a 6 marce con circuito di lubrificazione, pompa e radiatori propri; l'idroguida; dischi freno metallici di grande diametro (355 mm gli anteriori, 278 i posteriori) con cerchi ruota da 18 pollici. Abbiamo infine potuto aggiungere al motore, sempre restando sotto il limite di peso, un sistema di nebulizzazione d'acqua per raffreddare lo scambiatore aria-aria del turbo, che interviene automaticamente quando la pressione di sovralimentazione supe-



ra un dato valore e che comporta un serbatoio da 28 litri. Si abbassa così di 15-20°C la temperatura dell'aria compressa che alimenta il motore, rimanendo più ricca di ossigeno".

Come è ripartito il peso nella 155 GTA?

"Non in modo ottimale per le competizioni su pista, è ovvio, trattandosi di un modello a trazione anteriore con motore trasversale a sbalzo, progettato cioè per essere comodo e sicuro nel traffico stradale. La 155 di produzione ha quasi il 61% del peso sull'avantreno. Con l'elaborazione Superturismo abbiamo cercato, nei limiti concessi dal regolamento, di raggiungere un equilibrio più favorevole all'utilizzo nelle corse. Si è alleggerito l'anteriore mediante fusioni di magnesio per il cambio e il gruppo differenziale, titanio o Ergal per le parti accessorie esterne del motore, acciai speciali per i portamozzi scatolati (come quelli delle Formula 1) e i bracci della sospensione, per farli più rigidi e insieme più leggeri. Sul posteriore abbiamo proceduto al contrario, per appesantirlo. Abbiamo ridisegnato la sospensione McPherson (secondo lo schema a bracci trasversali e puntoni longitudinali dell'Alfa 164) scegliendo per la

costruzione materiali meno raffinati. Abbiamo collocato sul retrotreno il serbatoio della benzina da 80 litri e quello dell'acqua da vaporizzare sull'intercooler del turbo. La ripartizione del peso risulta alla fine 57-43%, con una prevalenza sull'anteriore ridotta, ma ancora causa di qualche problema di sottosterzo".

La trazione integrale non consente di correggere questa tendenza sottosterzante?

"Riesce ad attenuarla, certo, ma non a compensarla. Abbiamo ripartito la coppia motrice con prevalenza sul retrotreno per il 67% per controllare il sottosterzo mediante effetti di sovrasterzo di potenza. Il risultato è soddisfacente in certi tipi di curve, ma in altri meno".

Il 4 cilindri turbo 2 litri 16 valvole della 155 GTA ha guadagnato potenza rispetto alla 75 turbo?

"Nei motori turbo di questa categoria la potenza è determinata e limitata dalla strozzatura di 41 mm imposta dal regolamento alla presa d'aria di alimentazione. Il progresso è stato pertanto marginale: dai 390 CV a 6000 giri della 75 si è arrivati attorno a 400 CV a 6.500 giri, con una pressione del turbo a 2,6 bar. Si è cercato piuttosto di compensare la limitazione della potenza massima privilegiando i valori di coppia ai regimi intermedi, con l'adozione di una turbina di maggiori dimensioni rispetto al modello di serie, come consentito dal regolamento. Abbiamo così ottenuto una coppia massima note-

vole: 51 kgm a 4500 giri. Con la turbina surdimensionata la fascia di regimi di utilizzo del motore è abbastanza ristretta: da qui la scelta del cambio a 6 marce, che consente rapporti ravvicinati".

Sul veloce bisogna darle del "lei"

Una sessione di prove di sviluppo della nuova Alfa Superturismo ci offrì l'opportunità di percorrere qualche giro di pista al volante della 155 GTA di Nannini sulla pista del Mugello, la stessa dove un anno prima avevamo guidato la 75 Turbo.

La vettura era dotata di rapporti al cambio programmati per quel veloce circuito. Con il motore al regime dei 6500 giri raggiungeva le seguenti velocità: 101 km/h in I, 142 in II, 179 in III, 220 in IV, 248 in V, 269 in VI. Sul rettilineo dei box, pur superando un tratto in leggera salita, raggiungeva il regime massimo in VI (cioè 269 km/h) poco prima del punto di frenata: ottima dimostrazione di potenza e di scorrevolezza aerodinamica. L'accelerazione alle alte velocità si faceva sentire del resto prepotente e continua: il cambio a innesti frontali consentiva inserimenti "a salire" rapidi e immediati, senza toccare la frizione (multidisco di carbonio) né rilasciare del tutto l'acceleratore, sicché le ricadute del regime motore nei passaggi restavano sempre ampiamente al di sopra dei 4500 giri di coppia massima (III-IV a 5300, IV-V a 5700, V-VI a 6000) e il turbo spingeva quasi senza

pause. Nelle curve, certo, gestire i 400 CV di quel motore fortemente sovralimentato era una faccenda molto più delicata, per il pilota. La turbina, di grandi dimensioni, aveva una notevole inerzia: nelle decelerazioni a gas chiuso rallentava molto la rotazione e quando si riapriva l'acceleratore tardava a riprendere i suoi regimi utili (50-80.000 giri), dopo di che l'enorme coppia motrice di 51 kgm si scaricava bruscamente sulla trasmissione.

Nell'Alfa 75 turbo Superturismo dell'anno prima, che aveva la trazione sulle ruote posteriori, questo effetto violento del turbo tendeva a scomporre l'assetto con decisi sovrasterzi di potenza che il pilota doveva prevenire e controllare controsterzando tempestivamente, spesso anche ritardando l'accelerazione in uscita di curva.

Con la 155 GTA a trazione integrale, invece, i problemi di reazione alle "frustate" del turbo erano molto attenuati, anche se non sempre allo stesso modo. Nelle curve medio-ampie, per esempio, era possibile ottenere un comportamento si può dire ottimale: nell'accelerazione in uscita, la prevalenza programmata della trazione sul retrotreno (67%) provocava quel tanto di slittamento delle ruote posteriori e di sovrasterzo utile per compensare il sottosterzo "naturale" della vettura, dovuto alla pur modesta prevalenza del peso sull'avantreno (57%). Si realizzava così una condizione di equilibrio dinamico che consentiva al pilota di anticipare la riapertura del gas. Nell'uscita dalle curve strette, però, il bilanciamento non era più così efficace: accelerando in marce basse, la brusca "scarica" di coppia motrice faceva pattinare le ruote posteriori oltre il limite utile programmato e allora il sistema di trazione integrale provvedeva a trasferire automaticamente una quota maggiore di potenza all'avantreno, con annullamento immediato della tendenza sovrasterzante e passaggio al sottosterzo. Al contrario, nei curvoni ultraveloci affrontati "in pieno", senza rilascio del gas in entrata, era possibile che la prevalenza della trazione sul retrotreno provocasse un effetto di sovrasterzo, tutt'altro che de-



LA RIVALE

In alto, Nannini impegnato nel '92 a Imola, dove colse un terzo e un quarto posto. Sopra, la rivale BMW M3 Sport Evolution: aveva un motore 4 cilindri di 2486 cc, aspirato, da circa 375 CV a 9200 giri. Trazione posteriore, cambio a 5 o 6 marce e peso di soli 958 kg.



CLASSIFICA CAMPIONATO ITALIANO SUPERTURISMO 1992

Pilota (Vettura)	Monza	Magione	Mugello	Binetto	Vallelunga	Imola	Misano	Pergusa	Varano	Monza	Punti
1. Larini (Alfa 155)	0+20	15+12	0+15	20+20	20+20	20+20	20+20	10+0	15+15	10+12	284
2. Francia (Alfa 155)	15+15	20+15	10+12	15+15	12+10	15+10	12+8	20+20	12+12	15+15	260
3. Nannini (Alfa 155)	6+0	8+10	20+20	10+12	15+15	12+15	0+10	15+0	20+8	20+10	226
4. Tamburini (Alfa 155)	8+0	6+8	12+10	12+10	8+8	0+8	15+15	12+15	8+10	12+20	197
5. Tarquini (BMW M3)	0+0	10+0	15+8	0+0	6+0	10+0	10+12	8+0	6+0	4+0	89
6. Pirro (BMW M3)	10+12	12+20	0+0	0+0	10+12	0+0	0+6	0+0	0+0	0+0	82
7. Ravaglia (BMW M3)	20+0	0+0	0+0	0+0	0+0	8+12	0+0	0+0	4+20	6+0	70

Note: nel 1992 il Campionato Italiano Superturismo prevedeva due gare per ogni appuntamento, una il sabato e una la domenica. Per ogni gara era assegnato il seguente punteggio: 20 punti al primo, 15 al secondo, 12 al terzo, 10 al quarto, 8 al quinto, 6 al sesto, 4 al settimo, 3 all'ottavo, 2 al nono, 1 al decimo.

CERTIFICATA DAL R.I.A.R.

Restaurare un'auto da corsa è sempre un'impresa lunga e difficile. Restaurarla per poi usarla in corsa, portandola ad alti livelli di prestazioni e affidabilità, è ancora più complesso. Un conto infatti è preparare carrozzeria, interni e, soprattutto, meccanica, per raduni non competitivi o gite domenicali. Ben diverso è invece metterle a punto per sfidare, possibilmente cercando di vincere, vetture altrettanto potenti e agguerrite.

"Ho acquistato la 155 nel 1999 a Brescia - racconta Massimo Sordi, proprietario della 155 -, da Giovanni Anzeloni, uno dei principali piloti della Scuderia Brescia Corse degli anni Sessanta. L'ho presa subito a punto per corserci, la storia della 155 GTA è stata breve ma di successo e io volevo riportarla agli splendori dell'origine. Dal 2000 al 2005 ho quindi corso con regolarità nelle gare in pista riservate

alle vetture con omologazione scaduta. Gli avversari erano di tutto rispetto: Bmw M3, Porsche 935 e GT2, TVR e supercar simili, e la 155 non ha mai sfigurato, anzi... Però mi sembrava che a ogni gara le prestazioni diminuissero e la competitività della macchina calasse lentamente ma inesorabilmente. Soprattutto i freni mi sembravano sempre meno efficienti, come pure lo sterzo. Nel 2005 decisi di far controllare a fondo questi componenti rivolgendomi a 'La Officina' di Milano. E da lì sono partiti i grandi lavori".

All'inizio, il rapporto con La Officina è stato di tipo fiduciario: Massimo Sordi desiderava risolvere i problemi della vettura, e Carlo Giudice, il titolare, riteneva di essere in grado di mettere mano con efficacia alla macchina: "Il problema principale era la potenza della pompa dell'olio, insufficiente. Anche il

servosterzo mostrava problemi analoghi, e si decise di intervenire anche su questo."

E' soltanto il primo passo: il rapporto si consolida e si decide di intervenire più radicalmente, nonostante i grandi problemi (e rischi) che un'operazione di questo tipo può riservare. La 155 GTA è solo apparentemente simile ai modelli di serie. In realtà, tolto qualche pezzo di carrozzeria, tutti i componenti sono specifici e quindi di fatto impossibili da trovare. Mascherina anteriore, parafranghi e porte sono bombati e alleggeriti, le maniglie sono in carbonio; all'interno solo la sagoma della originale e qualche interruttore di comando originali. Per non parlare della meccanica che, pur derivata da una vettura di (relativa) grande serie come la 155 Q4, presenta non poche particolarità come per esempio il sistema di nebulizza-

zione dell'acqua per il raffreddamento dello scambiatore di calore o le specifiche geometrie delle sospensioni.

Nel 2005 si dà comunque inizio ai lavori: la 155 è completamente smontata, si rivedono tutti i componenti meccanici e si procede a una messa a punto approfondita sia del telaio sia della meccanica.

"Volevo che si mantenesse totalmente l'originalità della vettura" afferma senza esitazioni il proprietario "anche a costo di affrontare sacrifici e difficoltà di ogni genere". Per questo inizia a contattare persone in grado di aiutarlo nel restauro: l'ing. Limone, responsabile tecnico del progetto 155 GTA, Giorgio Pianta, esperto collaudatore del Gruppo Fiat e lui stesso pilota Alfa, vari piloti che, in tempi diversi, hanno portato in gara la 155. E poi proprietari di altre vetture

ex-corsa, che hanno già esperienza di un lavoro simile. Il tutto supportato dalla ricerca documentale, per approfondire la conoscenza della vettura e procedere al restauro in modo consapevole e mirato.

"Ci sono stati momenti di difficoltà, magari per scovare pezzi apparentemente simili a quelli della vettura di serie ma in realtà specifici di questa versione. E non sono mancati i momenti divertenti, come quando abbiamo trovato nella parte inferiore del pianale le scritte a pennarello dei meccanici rivolte ai piloti: 'Vai piano!' o 'Attento alla prima curva...'. Anche l'elettronica ci ha messo in difficoltà; per fortuna, contattando i programmatori del periodo e... utilizzando computer dell'epoca, siamo stati in grado di intervenire sulle centraline verificandone il funzionamento, riparandole ove necessario

e installando gli aggiornamenti richiesti per migliorarne comportamento e affidabilità. Perfino gli adesivi hanno richiesto un lavoro accurato."

Un lavoro lungo e impegnativo, ma che ha permesso di ottenere l'ambitissima certificazione RIAR, che testimonia della completezza e assoluta originalità della vettura. Che però, nonostante questo, non è diventata un pezzo da museo: guidata dal suo proprietario, corre ancora in vari trofei riservati alle auto di scaduta omologazione. E, grazie ai quasi 500 CV del suo due litri turbo, alla trazione integrale e a un telaio ancora valido e preciso, si permette di tenere dietro anche le ultime evoluzioni delle rivali di un tempo. Che si chiamano ancora Audi S4, Bmw M3 e Porsche GT2.

Andrea Lemma

siderabile in quelle condizioni di marcia in delicato equilibrio. Effetto che ci colse di sorpresa, infatti, durante il test di guida, provando un lungo, innocuo testacoda nell'uscire dal curvone "Arrabbiata 2", complici un po' la pista che in quel punto cambia da salita a discesa, e molto di più l'eccessiva sensazione di confidenza che la trazione integrale ci aveva regalato. Ma sotto questi limiti del comportamento sussisteva comunque la certezza di una superiore efficacia del telaio nello spendere i 400

CV del motore attraverso la trazione integrale. "Il vantaggio principale che ci dà la vettura a 4 ruote motrici", confermò Nannini, "sta proprio nella possibilità di anticipare un po' l'accelerazione nella parte centrale delle curve". E anche i piloti dell'avversaria BMW osservavano: "Le nostre M3 Sport Evolution hanno lo stesso rapporto peso/potenza delle Alfa GTA: 2,6 kg/CV. Ma all'uscita delle curve, loro mettono per terra quell'esplosiva coppia del turbo, e se ne vanno".

NEL DTM CON L'ESPERIENZA DELLA GTA

Abbiamo risentito oggi l'ing. Sergio Limone, 61 anni, in Abarth dal 1972, per fargli qualche domanda relativamente alla 155 DTM, la "bomba" V6 di 2,5 litri che proseguì (vittoriosamente) l'impegno di Ares nelle gare Turismo sulla scorta delle esperienze fatte con la GTA.

Ing. Limone, cosa fu trasportato della 155 GTA del '92 sulla 155 DTM utilizzata a partire dal 1993?

"Dal punto di vista tecnico, la GTA servi per imparare a usare la trazione integrale in pista, poiché fino a quel momento l'avevamo usata soltanto nei Rally. All'inizio ci furono non pochi problemi da risolvere in questa applicazione. Dal punto di vista sportivo fu utile rodare la squadra in vista dell'impegno nel DTM. A fine '92 andammo anche al Nürburgring per conoscere l'ambiente."

La 155 Q4 di serie fu fatta con lo scopo di avere una macchina adatta all'omologazione per le corse?

"No, era semplicemente la punta di diamante di quella gamma, che sfruttava in parte l'esperienza e la meccanica fatta con la Delta Integrale."

Quanto rimaneva della Q4 sulla GTA?

"Pochissimo: la Q4 era molto povera come telaio, non aveva le sospensioni di qualità della Delta, bensì quelle della Tipo. La posteriore, in particolare, era in pratica quella di un furgoncino, con bracci tirati. Già sulla GTA dovemmo fare una sospensione posteriore McPherson, che non è comunque il massimo per le gare, ma almeno faceva stare in strada la macchina. Nel DTM, invece, all'inizio la sospensione posteriore aveva regole simili a quelle delle auto da Rally, mentre davanti si doveva mantenere lo schema di serie, quindi McPherson. Poi, dal '95, dopo varie trattative tra noi e i Costruttori tedeschi, divennero più libere e i sostanza riprendevano lo schema di quelle usate in F.1."

E sulla 155 V6 DTM cos'altro rimaneva dell'auto di serie e della GTA?

"In pratica nulla. Alcune parti erano simili, ma del tutto diverse nella costruzione. Il motore V6 di 2,5 litri, che era la cilindrata massima ammessa, doveva rispettare come unica regola quella di avere interasse tra i cilindri e angolo tra le bancate uguali a quelli di un motore presente nella gamma della Casa. In sostanza, dalla GTA passò alla DTM soltanto un contributo di conoscenza."

In conclusione, il programma Superturismo con la GTA partì fin dall'inizio con lo scopo di andare nel DTM?

"Sì, quando a fine 1991 terminò il programma Lancia ufficiale nei Rally, si aprì il programma Alfa Romeo con l'obiettivo di andare a correre in Germania. L'idea di partecipare al Superturismo per un anno di preparazione venne come conseguenza."

F.P.

EVOLUZIONE VINCENTE

La 155 V6 2.5 TI per il DTM (vinto nel '93 da Larini), in una foto ufficiale a sinistra e qui sotto in azione con il tedesco Christian Danner nel 1994. Qui a fianco, Larini sulla GTA nella trasferta tedesca di fine '92 al Nurburgring.



Scheda tecnica

ALFA ROMEO 155 GTA (1992)

Motore

4 cilindri in linea, anteriore trasversale Alesaggio e corsa 84 x 90 mm Cilindrata 1995 cc Rapporto di compressione 8:1 Distribuzione bialbero a camme in testa, 4 valvole per cilindro Alimentazione iniezione elet-

tronica Weber law, sovralimentazione con turbo Garrett e scambiatore di calore raffreddato con iniezione d'acqua, pressione di sovralimentazione max 2,5 bar Potenza 400 CV a 6500 giri

Trasmissione

Cambio a innesti frontali 6 marce + RM Frizione tridisco a secco con co-

mando idraulico Trazione integrale permanente con ripartizione 60% posteriore 40% anteriore

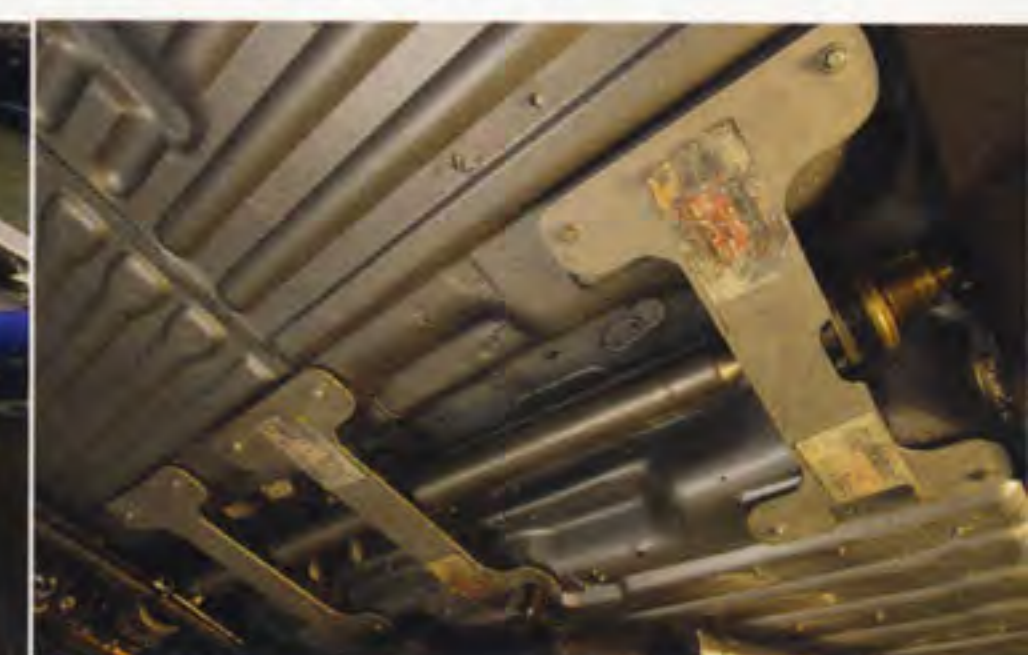
Corpo vettura

Berlina tre volumi quattro porte Sospensioni anteriori a ruote indipendenti con sistema McPherson Sospensioni posteriori a ruote indipendenti con sistema McPherson e ammortizzatori regolabili

Freni Brembo a disco autoventilante sulle quattro ruote, diametro dischi anteriori 380 mm Sterzo a pignone e cremagliera con idroguida Cerchi Tecnomagnesio 9x18" Pneumatici Pirelli 235/645-18 Capacità serbatoio 85 litri

Dimensioni (in mm) e peso

Lunghezza 4443 Larghezza 1800 Passo 2540 Peso 1050 kg



SUPERPOTENZA

A fianco, il motore 4 cilindri bialbero sovralimentato. Sulla Q4 di serie forniva circa 190 CV, che diventavano circa 400 sulla GTA, pur con una flangia per limitare la potenza. Sopra, l'albero di trasmissione della trazione integrale abbondantemente protetto dagli urti sui cordoli.

SOSPENSIONI RIFATTE

Nelle foto a fianco, da sinistra in senso orario: nel bagagliaio è installato il serbatoio della benzina, sotto il quale si cela quello dell'acqua per il sistema che raffredda l'intercooler. Freni e sospensioni sono tra le parti più lontane da quelle di serie. Infine, nel dettaglio la grossa ala sul cofano posteriore e l'estrattore sul fondo, che garantisce alti valori di deportanza senza frenare la macchina.

Notare anche le sospensioni posteriori, completamente riprogettate poiché quelle di serie derivavano ancora dalla Tipo a bracci tirati.

