di **Alessandro Barteletti**

IL RISCATTO DELLA PISTA

LE VERSIONI DA CORSA FANNO ONORE ALLA TRADIZIONE SPORTIVA DELLA CASA. AL SUO ESORDIO, LA PRIMA VINCE 17 GARE SU 20; LA SECONDA È L'UNICA "NON TEDESCA" AD AGGIUDICARSI UN DTM

L'hanno guidata Nicola Larini e Alessandro Nannini, Giorgio Francia e Michele Alboreto; è l'Alfa Romeo da competizione che, in relazione al numero di gare disputate, ha vinto più di tutte. La "155" esordisce nel Campionato Italiano SuperTurismo del 1992. Si chiama "GTA", in onore della "Giulia GTA". È un'evoluzione della "Q4", di cui mantiene la trazione integrale, ma con 350 kg in meno e un motore due litri turbo 16V da 400 cavalli con cambio a sei marce e l'intercooler raffreddato da un getto d'acqua nebulizzato. Diverse anche le sospensioni posteriori, con bracci trasversali. Viene fatto largo uso di materiali compositi per la carrozzeria. La meccanica la fornisce l'Abarth di Chivasso (TO), dove è nata la Lancia "Delta Integrale" da rally. "La nostra '155' ne ereditava la meccanica e noi dell'Alfa Corse ci dovevamo interfacciare con loro per lo sviluppo" ricorda Giovanni Arosio, capo montaggio cambi, differenziali e sospensioni. "Erano parti pensate e collaudate per i rally. In pista c'era il problema della durata: in un weekend di gara, con sessioni anche di un'ora, cambio, giunti e trasmissione devono funzionare e basta, non li puoi sostituire in corsa". Su venti gare, quell'anno, le "155 GTA" portano a casa 17 primi posti. Prosegue Arosio: "La maggior parte di noi era nel team già dai tempi dell'Autodelta di Carlo Chiti: io avevo cominciato con le 'GTA' nel 1967. La '155' in pista è stata una gran macchina. Aveva tecnologia e materiali da Formula 1". Infatti ci »

SUL CORDOLO ALZA LA RUOTA
Sopra, Alessandro Nannini con la "155 GTA" a Monza nel 1992 durante una delle gare del CIVT. Il pilota toscano arrivò sesto nella gara 1 e dodicesimo nella 2.

NEL CIRCUITO CASALINGO
Ancora la "155 GTA" a Monza nel marzo del 1992: alla guida c'è Nicola Larini, che arrivò primo nella gara 2. Alle sue spalle si intravvede la vettura di Alessandro Nannini.

PREUMATICI 245/645 X 18
Il 4 cilindri di 1995 cm³, sovralimentato da una turbina Garret "T3", fornisce 400 CV a 6500 giri/min. La coppia motrice viene ripartita per un terzo sull'asse anteriore, due terzi sull'asse posteriore.

SUPERTURISMO

EVOLUZIONE DELLA "Q4", DI CUI MANTIENE LA TRAZIONE INTEGRALE, MA CON 350 KG IN MENO

DTM

MOTORE V6 LONGITUDINALE, TRAZIONE POSTERIORE: NEL '93 VINCE IL TITOLO COSTRUTTORI CON LARINI

UNA BESTIA DA 490 CAVALLI
Inizialmente il motore (aspirato) è il V6 con bancate a 60 gradi dell'Alfa. A metà 1996 viene montato un V6 con bancate a 90 gradi, derivato dal V8 della "33 Stradale". Nella sua massima evoluzione arriverà a esprimere 490 CV.

CORREVA IN TUTTA EUROPA
Tarquini con la "155 TS" a Donington nel 1994 per il BTCC inglese. A sinistra, Nannini con la "155 V6" nel 1993 al Nürburgring per il DTM.

mettono le mani tecnici come Sergio Limone dell'Abarth (padre, tra l'altro, delle Lancia "037", "Delta S4" e "Delta Gr. A", oltre che progettista delle versioni da pista delle Alfa "155" e "156") e Antonio Tomaini, che proviene dal reparto corse Ferrari. Nel 1993 la "155" viene stravolta per il campionato tedesco DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft) e nasce la "155 V6 TI", con motore longitudinale, trazione posteriore e pianale rinforzato da una struttura tubolare. Come da regolamento, la carrozzeria ricalca le linee della "155" di serie ma è in fibra di carbonio con un attento studio dei flussi d'aria nella parte inferiore. Il motore adesso è aspirato e di derivazione Alfa Romeo: un V6 a 60° prima e a 90° da metà 1996. La base del primo è il sei cilindri di serie, completamente rivisto a cominciare dalla distribuzione non più a cinghia dentata ma a cascata di ingranaggi. Arriverà a 460 CV. Il secondo è invece una rivisitazione del V8 della "Montreal" (a sua volta derivato da quello della "33 Stradale"), ma con due cilindri in meno. Il regolamento, infatti, permetteva di elaborare qualunque motore derivato dalla serie - anche fuori produzione - a patto di mantenere invariato l'angolo della V e l'interasse tra i cilindri. Nella sua massima evoluzione, la "V6 TI" raggiunge i 490 CV. Grazie alle valvole a richiamo pneumatico, già adottate a fine 1994, questo motore potrebbe toccare i 15-16.000 giri/min ma per regolamento i giri sono limitati elettronicamente a 12.000. Sempre nel 1994 il cambio, ancora a sei rapporti, diventa sequenziale e idraulico con controlli al volante (i "paddles"). "Era come quello delle F.1" spiega Stefano Cresta, meccanico di pista di Alessandro Nannini. "I comandi erano ai lati del volante. Alessandro, dopo l'incidente in elicottero del 1990, aveva perso il controllo della mano destra e i suoi comandi erano stati spostati tutti a sinistra". Nell'anno d'esordio, 1993, la "155 V6 TI" domina il campionato DTM: a fine stagione Nicola Larini si aggiudica il primo posto e l'Alfa Romeo guadagna il titolo Costruttori, prima e unica volta di una Casa non tedesca. Negli anni successivi le vittorie sono tante, ma frazionate tra i vari piloti, e non permettono di scalare le classifiche. Nel 1995, problemi di elettronica limitano i risultati; nel 1996 la "155 V6 TI" scende per l'ultima volta in pista (si corre il Campionato Internazionale Turismo). In parallelo, una versione meno esasperata e più vicina alla serie, con il due litri "Twin Spark" a 16 valvole, corre come Turismo categoria D2. Nel 1994 vince il BTCC inglese con Gabriele Tarquini e il CET iberico con Adrian Campos. L'ultima vittoria è proprio di una "155 TS" con Fabrizio Giovanardi che si aggiudica nel 1997 il campionato spagnolo. **II**

BTTC E DTM

NEL 1993 L'ALFA VINCE IL TITOLO COSTRUTTORI CORRENDO NEL CAMPIONATO TEDESCO