



il Quadrifoglio

Numero 35 • Aprile 1992 • Lire 6.000 • Spedizione Abbonamento Postale Gr. IV/70

155 GTA De Adamich e Nannini
al volante dell'Alfa da corsa

COSTUME Luca Goldoni:
perché piace la 33 Sport Wagon

PAGINE ALFA La prima guida completa
ai modelli, agli accessori, alla manutenzione





A quasi nove anni dal suo primo numero, la rivista di chi ama, compra, colleziona e soprattutto guida un'Alfa Romeo entra in una fase nuova. Una fase importante, inaugurata dalla presentazione della 155, la nuova berlina con i colori del Biscione che sta muovendo i suoi primi passi sul mercato italiano e che ha appena esordito con la sua esclusiva veste sportiva nel campionato velocità turismo. Una fase di intenso lavoro finalizzato a mettere a disposizione degli Alfisti vecchi e nuovi vetture sempre in sintonia con l'esigente clientela del marchio Alfa e con le più moderne tendenze della tecnologia automobilistica.

Anche la nostra comunicazione e l'immagine della Casa e dei suoi prodotti si proiettano in avanti, per accompagnare e sottolineare le tappe dell'evoluzione programmata per i prossimi mesi e anni. E per anticiparne i contenuti al pubblico che ci segue e che desidera approfondire la conoscenza dei più tipici caratteri Alfa.

Per queste ragioni anche il "Quadrifoglio" cambia: grafica, contenuti, impostazione. Intanto, torna alle origini di una testata monotematica per vocazione e per lettori, capace di offrire un'informazione molto ampia su prodotti, tecnica, sport, storia e tradizione Alfa Romeo. Un magazine, come si usa dire oggi, "tutto Alfa" e senza titubanze: al lettore che ci sceglie perché sceglie Alfa Romeo noi proponiamo l'ingresso in un mondo molto particolare, dove i motori e il design sono il simbolo di un certo stile di vita che preferisce l'espressione

al conformismo, la guida creativa e sicura alla routine degli spostamenti, il confort funzionale al gadget. Un mondo che si incontra facilmente in ogni angolo d'Europa, che vanta cultori e clienti in America come in Australia e che ha fatto della storia Alfa quell'ineguagliabile mito in grado di suggerire traguardi sempre nuovi. Un universo dove la fedeltà al marchio di Arese mantiene intatta la sua forza.

L'ultimo rapporto Aci testimonia questo legame straordinario e unico nel suo genere tra una casa automobilistica e la sua clientela: primi assoluti in Italia, con oltre il 53 per cento come indice di fedeltà, davanti a tutti gli altri. Un motivo d'orgoglio e una ragione in più per ripensare e aggiornare la nostra rivista, luogo d'incontro e di discussione ideale per la nostra clientela e per tutti coloro che seguono con passione la vicenda Alfa.

La dimensione informativa scelta da "Il Quadrifoglio" nuova edizione unisce al gusto dell'appartenenza alla tradizione tecnica, stilistica e sportiva Alfa Romeo il piacere di approfondirne anche altri connotati, quelli, per intenderci, che non si trovano sui giornali specializzati: gli appuntamenti dei club e delle associazioni, le proposte esclusive Alfa, la disponibilità di servizi di assistenza e manutenzione. E altro ancora. Il tutto sempre con una forte attenzione all'attualità, alle sfide più impegnative del mondo dell'auto, agli appuntamenti più stimolanti della competizione internazionale.

Per il momento è tutto. Buona lettura.

155 GTA Una spettacolare serie di gare nel Campionato Turismo. Una supersportiva Alfa dalla impressionante aggressività.

Andrea de Adamich, il popolare telecronista ed ex pilota, traccia una guida per entrare nei segreti di un modello "esasperato in ogni dettaglio".



ALFA CONTRO TUTTI

La mia carriera sportiva è partita nel 1962 ed è terminata alla fine del 1974. 13 anni di grande attività, con un numero di gare per ogni anno, volendo fare un po' di statistica e... qualche confronto, veramente impressionante.

Pensate, in certi anni si correvano 10 gare di Campionato Italiano F. 3, 10 gare del Mondiale Prototipi e 10 dell'Europeo Turismo. Una vera e propria gavetta, in cui l'importante era "correre" più che "pianificare".

In ogni caso, il valore in assoluto dei vari campionati di quegli anni era: F. 1, Mondiale sport - prototipi e Campionato Europeo Turismo. I miei ricordi migliori, le battaglie sportivamente più cattive sono infatti quelle dell'Europeo Turismo, che ho vinto 2 volte, 1966 e 1967, sempre al volante dell'Alfa Romeo GTA! Oggi il Turismo si è frazionato in campionati nazionali, lasciando però invariato il fascino di

L'immagine aggressiva della nuova 155 GTA, al suo debutto nel Campionato Italiano Velocità Turismo. Nella pagina a fianco, Andrea de Adamich.





Alla 155 GTA spetta l'onere di rinverdire il mito delle celebri Giulia GTA e GTAm e dell'Alfetta GTV. Ma erano altri tempi: oggi secondo de Adamich, per essere competitivi nel Turismo occorrono tecnologia e professionalità da squadra di Formula 1.

allora. Manca solamente, secondo me, l'internazionalità.

I singoli campionati, italiano - tedesco - francese, sono molto belli, ma l'aspettativa generale è di trovare un regolamento comune ed una serie di gare che metta a confronto i piloti rappresentanti le singole nazioni, ma soprattutto le marche di ogni paese. Allora eravamo noi, Alfa Romeo, contro Ford, BMW, Porsche (omologata con la 911 nel Turismo). Oggi in Italia è sempre Alfa contro BMW, ma in Germania ad esempio lo scontro è generale con BMW, Mercedes ed Audi. Se un campionato Europeo Turismo di questa qualità prendesse piede, sicuramente la sua popola-



rità seguirebbe a ruota la F. 1, scalzando tutte le altre attività motoristiche di estrazione Europea. GTA dunque, 1966 e 67; le battaglie erano soprattutto contro le Ford - Cortina Lotus, lungo i chilometri del vecchio Nurburgring, sulle curve sopraelevate di Monza, tra le dune di sabbia di Zandvoort. Per concludere la "guerra" sul piatto di Snetterton, in un classico tracciato inglese, in cui il derapage in curva era il massimo dello spettacolo. La GTA era la versione alleggerita, in alluminio, della Giulia GT. Un assetto incredibile, ma una tenuta di strada formidabile per quel tempo, e facile-facile per la guida. Si poteva fa-

re quello che si voleva ed io veramente "ci" facevo quello che volevo, asciutto o bagnato che fosse. Anzi mi ricordo benissimo che se pioveva ero molto più contento, perché gli avversari li tenevo a bada con maggior tranquillità.

Oggi l'Alfa Romeo ha deciso di rinverdire il mito della GTA nelle gare turismo. Parte il Campionato Italiano Turismo e ricomincia la lotta tra Alfa e BMW. Ma quest'anno l'arma Alfa è una nuova GTA, la 155 elaborata, esasperata ai limiti del regolamento, partendo dalla versione Q4, cioè Quadrifoglio/integrale, con motorizzazione 4 cilindri 2 litri turbo, a trazione appunto integrale. La carrozzeria è



**"Se già la Q4 di serie,
da cui deriva, è cattiva,
la GTA è di una aggressività
impressionante"**



Altre immagini di esterni ed interni della 155 GTA. Ogni dettaglio è curato non solo dal punto di vista tecnico, ma anche da quello estetico. La carrozzeria è stata adattata alle esigenze di aerodinamica, peso e prestazioni.

stata adattata alle esigenze di peso, aerodinamica e prestazioni. Se già la Q4 è cattiva, parlando in gergo automobilistico, la Q4 GTA è di una aggressività impressionante, pur mantenendo invariata l'immagine istituzionale del marchio Alfa Romeo. Il campionato '92 sarà sulle piste nazionali, alcuni di livello F. 1, altre più raccolte, compatte, ma forse per questo teatro di gare ancora più aperte e spettacolari. Ed è anche il debutto, a livello di risultato assoluto, di una vettura integrale. Tanto interesse per il duello BMW M3 e Alfa Q4 GTA, perché i risultati in Italia diventeranno probabilmente il riferimento per i futuri regolamenti di un

Campionato Europeo. Oggi la professionalità e la tecnologia richieste per essere competitivi nel Turismo sono equivalenti a quelle necessarie in una squadra di Formula 1. Le vetture sono perfette. A controllare, seduti nell'abitacolo della GTA, la preparazione interna della macchina c'è da restare stupiti. Impossibile far confronti con gli anni '60, ma oggi ogni dettaglio è curato non solo da un punto di vista tecnico, ma anche da quello estetico. Ogni elemento deve essere funzionale, affidabile, e "bello" da vedere. Il valore di una squadra si nota non solo dalle prestazioni, ma anche dalla preparazione generale. Certo, chi vince ha

sempre ragione, ma normalmente la squadra vincente in ogni categoria o formula, è quella che si presenta meglio. Ritorniamo nell'abitacolo della GTA: tutto su misura per il pilota, Larini o Nannini che sia, proprio come in una Formula 1. Nella vecchia GTA il sedile era sì avvolgente, ma nelle gare di durata, 6 ore o più, il cambio del pilota obbligava ad avere un sedile scorrevole, quasi artigianale in certi casi. I sedili di oggi, in carbonio e/o kevlar, per peso e robustezza, da soli valgono una buona percentuale della vettura. La facilità di guida della GTA '66 era allora un elemento importante. Oggi è addirittura decisivo per chi



**"Con la 155 GTA è la prima volta
che una vettura a trazione integrale
punta alla vittoria
nel Campionato Turismo"**



Il Campionato Turismo ha il suo maggiore motivo di interesse nel duello tra la 155 GTA e la BMW M3, riproponendo la tradizionale sfida tra marche italiane e straniere. De Adamich vinse l'Europeo Turismo nel '66 e nel '67 battendo le BMW, le Porsche e le Ford.

guida vetture impegnative, precise fino ai limiti della tenuta, ma poi brusche nelle loro reazioni, con il pilota mai rilassato,... neanche in rettilineo, per accelerazione e velocità di percorrenza. Il passaggio dalla direzionalità alla perdita di aderenza è così rapido, che il pilota deve avere reazioni immediate. Grande sensibilità quindi, ma anche armonia nella reazione, per non imbarcarsi in un contro-effetto che può rendere la vettura incontrollabile.

Le gare del Campionato attuale sono a loro volta rapide e "concentrate". Gare sprint, da spettacolo, la cui unica tattica diventa tirare al massimo, sfruttando il 110% del

pilota e della vettura. Ho detto "spettacolo" proprio perché la F. 1 ha condizionato in generale il mondo del motore. Gare brevi, in cui l'errore penalizza totalmente il risultato, in cui non ci sono margini di recupero. Anche il Turismo è diventato così; e forse per questo motivo sta crescendo in popolarità. Forse sarà perché ci partecipa l'Alfa Romeo, ma i risultati del Campionato li seguo con assiduità, e, quando posso, mi vado a vedere qualche gara, soprattutto in quelle piste in cui da un punto si vede quasi tutto, come a Varano de' Melegari. I tempi della mia GTA sono lontani, ma le vittorie come quella della 6 ore del

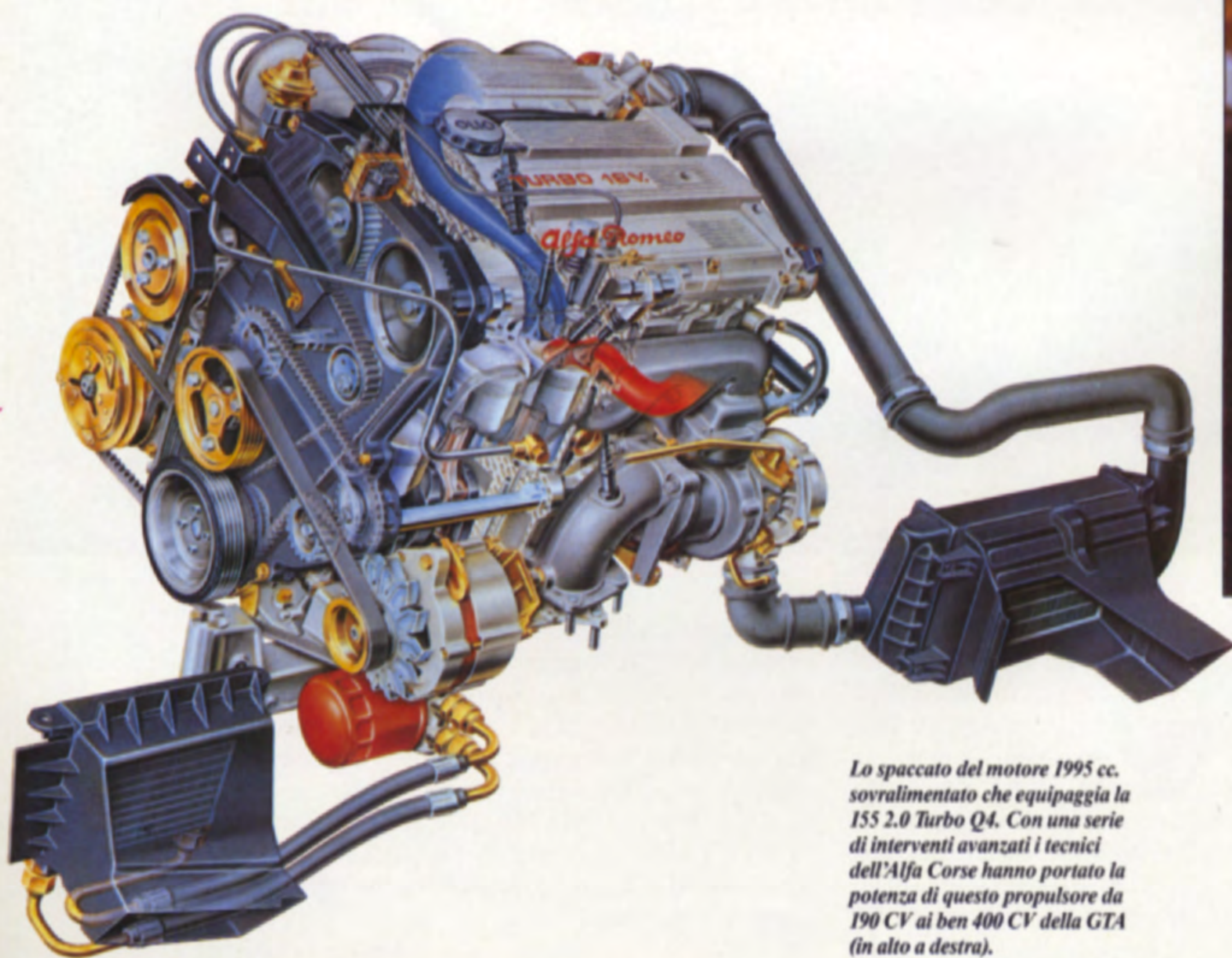
Nurburgring, della 9 ore di Monza, della 500 Km di Snetterton, del G.P. di Budapest o delle Coppe del Re a Zolder, sono ancora vive. Ed ancora più vivo il ricordo della "prima volta" in assoluto di una Turismo sotto i 10' lungo i 22 Km del vecchio Nurburgring con la mia Alfa Romeo GTA e con tutti gli avversari che... non ci credevano.

Oggi, con la nuova 155 GTA, il tempo sarebbe da "F. 1", ma lascio volentieri queste sensazioni ai piloti dello squadrone Alfa Romeo, con un grande "in bocca al lupo" per questo nuovo challenge.

Andrea de Adamich

TECNICA / La base di partenza della nuova GTA è quella della 155 Q4 di serie. È stata modificata negli impianti di aspirazione, di scarico, di sovralimentazione e i cavalli del motore 2000 turbo sono saliti a 400. Una cura dimagrante alla carrozzeria ha ridotto sensibilmente il peso. Adesso l'Alfa da corsa è pronta per la sfida del Campionato turismo, e intanto ad Arese si pensa a una versione stradale.

400 NUOVI CAVALLI



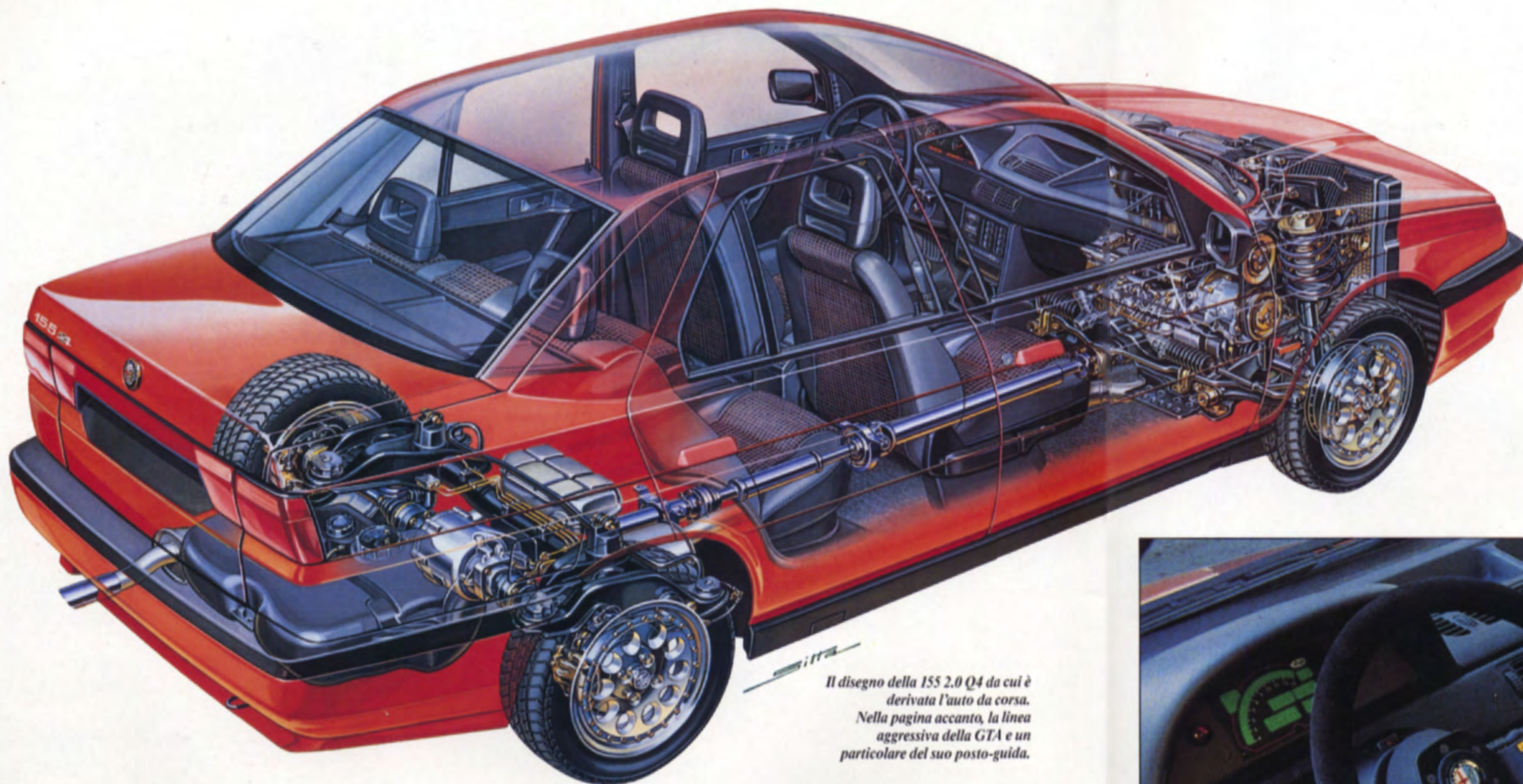
Lo spaccato del motore 1995 cc. sovralimentato che equipaggia la 155 2.0 Turbo Q4. Con una serie di interventi avanzati i tecnici dell'Alfa Corse hanno portato la potenza di questo propulsore da 190 CV ai ben 400 CV della GTA (in alto a destra).



“Sviluppo sperimentale del progetto 155 finalizzato alla realizzazione di una sportiva da competizione”. Con questa espressione di sapore forse un po' burocratico i responsabili dell'ingegneria Alfa Romeo sintetizzano la “missione” della GTA. Che dunque non si deve considerare come una semplice esercitazione di alta tecnica giustificata dall'esigenza di rappresentare competitivamente il Biscione nel Campionato velocità turismo, ma soprattutto come un primo concreto passo verso la probabile futura realizzazione di una 155 ultrasportiva accessibile anche ai privati patiti dello sprint d'élite.

Se si considera che gli interventi attuali, in tandem con Alfa Corse, sulla struttura della 155 Q4 per ricavarne la GTA sono stati necessariamente limitati dalle norme regolamentari del CIVT, appare evidente che davvero la 155 ha già connotato in sé una forte carica di sportività. Della quale tutti i modelli della gamma forniscono la prova e che la Q4, la versione di serie a più alte prestazioni, manifesta in misura particolarmente convincente; ma che certo può trovare ancora più alte espressioni.

Il discorso si attaglia soprattutto al sofisticato sistema di trazione integrale permanente, che per la vettura da



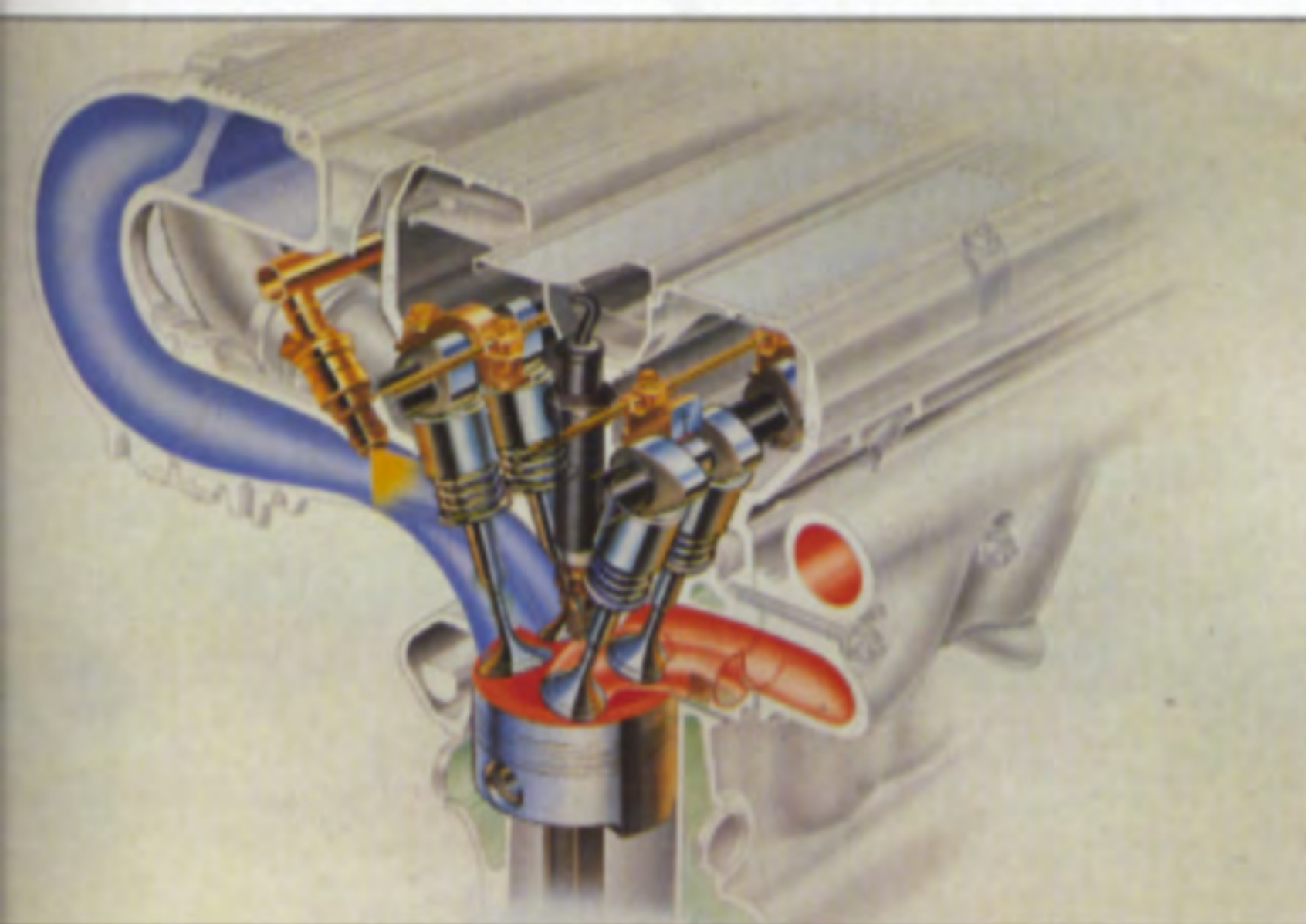
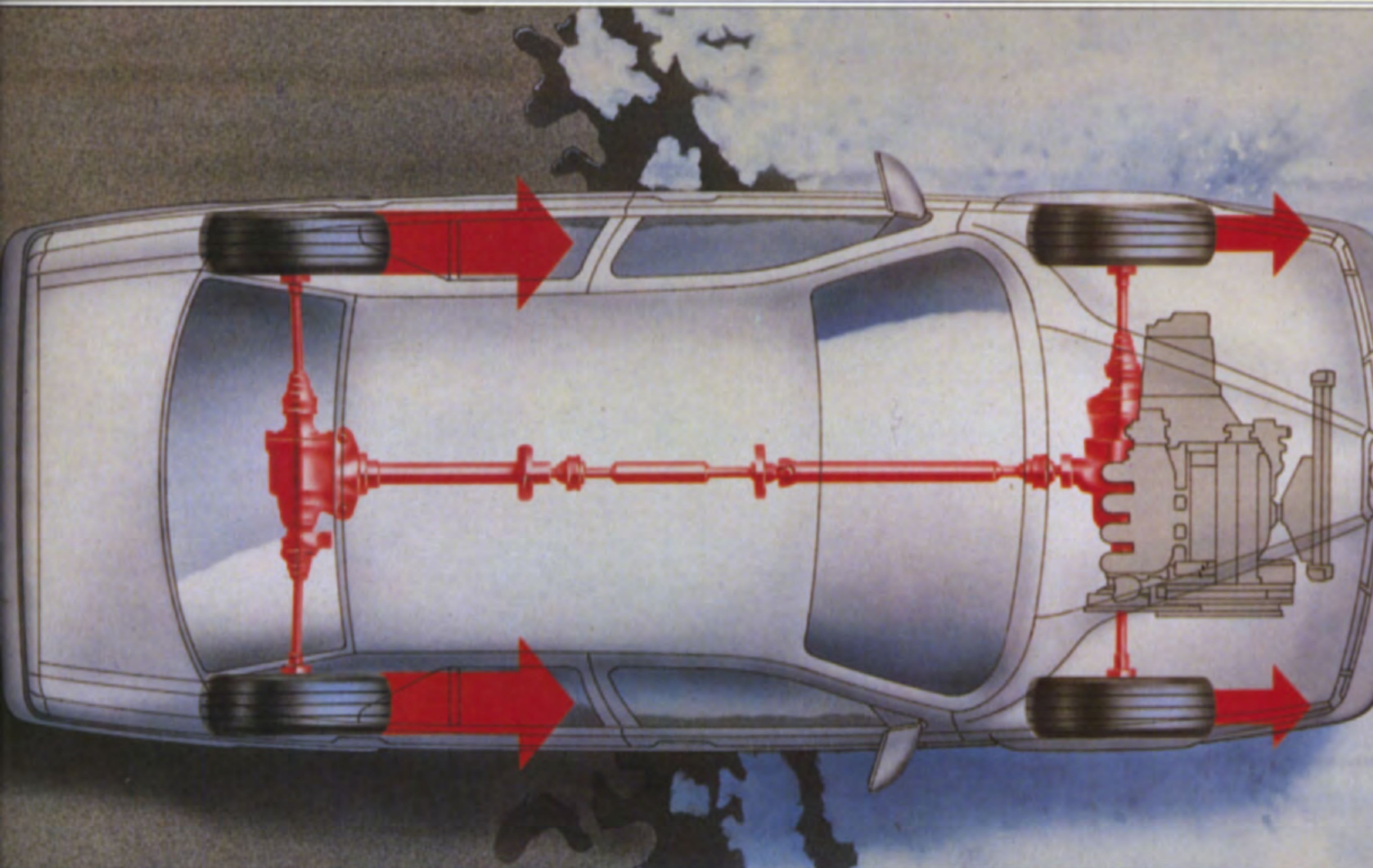
Il disegno della 155 2.0 Q4 da cui è derivata l'auto da corsa. Nella pagina accanto, la linea aggressiva della GTA e un particolare del suo posto-guida.



competizione è stato semplicemente modificato nei differenziali anteriore e posteriore (con l'adozione di autoblocanti convenzionali, più idonei all'impiego agonistico) e che nella sua impostazione cinematica originaria risponde pienamente alle esigenze di motricità e di tenuta di strada

proprie di un'auto di serie supermotorizzata quale la versione Q4 della 155. Gli altri interventi tecnici introdotti per lo sviluppo della GTA - comprese le modifiche agli impianti di aspirazione, di scarico, di sovralimentazione, che insieme con drastiche misure di alleggerimento hanno con-

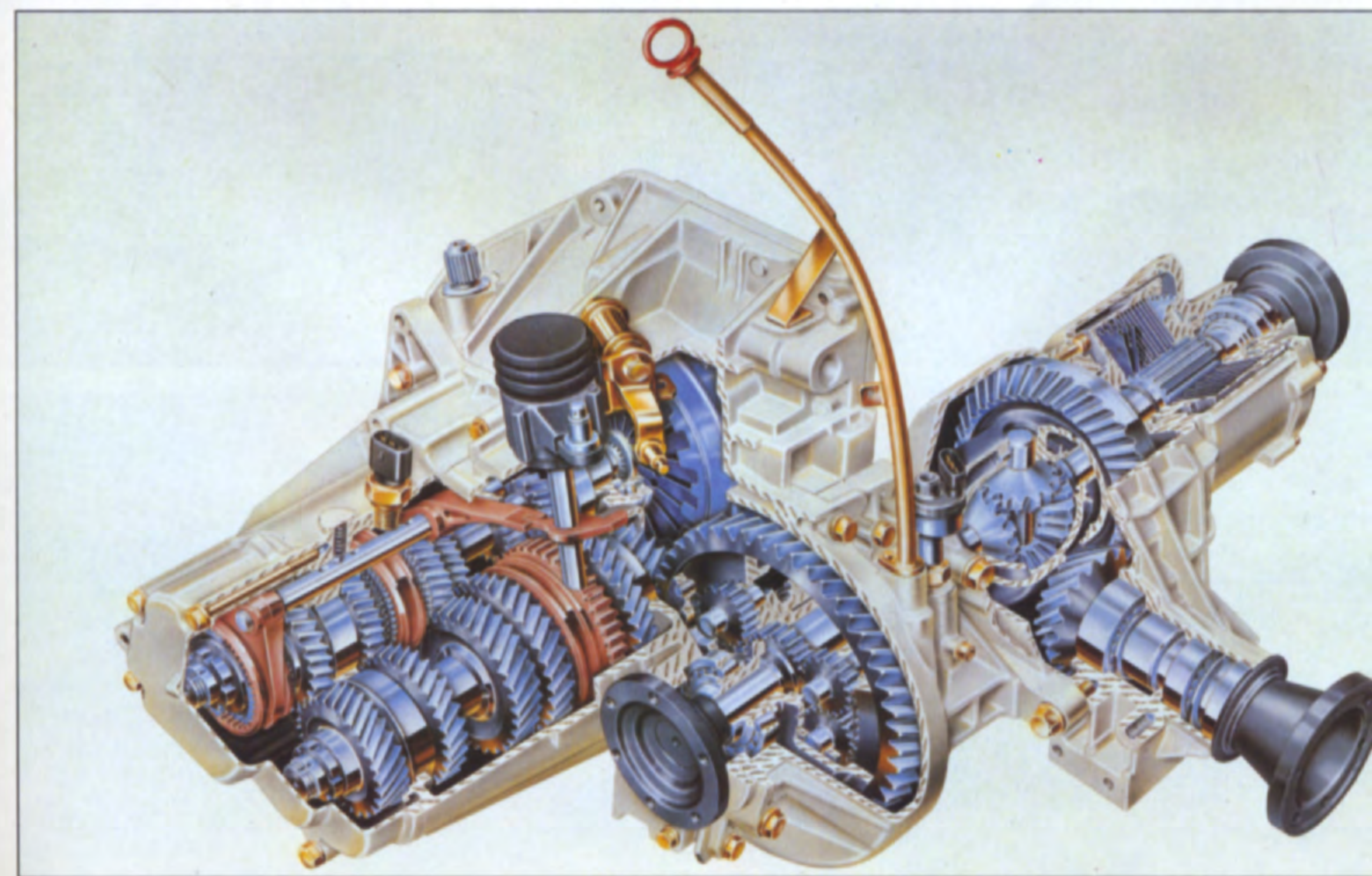




In alto, lo schema del funzionamento della trazione integrale della 155 Q4 su fondo stradale a differente aderenza. La GTA ricorre allo stesso sistema modificato con l'adozione di due differenziali autobloccanti. Qui sopra, le 4 valvole per cilindro del motore della Q4 e, nella pagina accanto, lo spaccato del cambio.

sentito di portare il due litri turbo dai 190 CV di serie alla quasi stratosferica soglia dei 400 CV - per quanto frutto di un know-how ingegneristico di alto livello quale quello degli specialisti di Alfa Corse, proprio in virtù di questa consolidata tradizione si possono considerare in un certo senso di routine per un programma di preparazione agonistica. Semmai, merita di essere sottolineata l'ardita operazione di "trapianto" rappresentata dall'adozione, per il treno posteriore della GTA, di una sospensione direttamente derivata da quella dell'Alfa 164: operazione imposta da esigenze di tempo (era impossibile rielaborare adeguatamente quella posteriore della 155 nelle poche settimane disponibili fra il varo della nuova Alfa di serie e la prima gara di Campionato) ma eloquente circa la funzionalità dei principi ingegneristici perseguiti dalla Casa, che consente addirittura una sorta di "intercambiabilità" fra un modello e l'altro. Affidato alle sorti del CIVT il riscontro delle capacità agonistiche della GTA, per i patiti della "guida d'istinto" (come recita l'azzeccato slogan coniato per la 155) c'è ora la possibilità di mettersi al volante di una sportiva stradale, la Q4, capace di offrire sensazioni non lontane da quelle del modello da corsa. Se, poi, un colpo di fulmine generato dal look armoniosamente aggressivo della GTA - frutto di un sapiente lavoro degli stilisti in galleria del vento - ha tolto il sonno a qualche Alfista doc, non c'è che da consigliargli di portar pazienza. Presto o tardi, scommettiamo che una GTA appena più addomesticata farà la sua comparsa in listino?

Marco Matteucci





Dopo le stagioni in Formula 1, Alessandro Nannini, ripresosi dal grave incidente in elicottero, è tornato in pista con la 155 GTA nel Turismo vincendo la prova d'esordio a Monza. A fianco, in basso, Giorgio Pianta.

SPORT / Giorgio Pianta, ex pilota, ed ora responsabile della gestione Alfa Corse, spie i programmi per il Campionato italiano velocità turismo. "Quattro 155 GTA schierate in ogni corso con Nannini, Larini, Francia e Tamburini". "I segreti di una piccola organizzatissima équipe di 16 persone". "Il ritorno di un Nannini pieno di voglia di rivincita".

GIOCO DI SQUADRA

Un uomo vincente. Giorgio Pianta non si è mai abituato alle mezze misure. Come pilota è stato in grado di dire la sua, sia in velocità sia in rally, e quando ha iniziato a lavorare a tempo pieno nella gestione dei vari reparti da corsa (comunque tutti italiani) che lo hanno visto all'opera, l'elenco dei successi si è allungato sempre di più.

Nella sua veste di responsabile della gestione dell'Alfa Corse, quest'anno deve impegnarsi per favorire nel Turismo quella tradizione che ha sempre visto la Casa del Biscione al vertice. Senza andare troppo indietro, le celebri Giulia GTA e GTAm e più recentemente l'Alfetta GTV, hanno creato un mito. In assenza di Campionato internazionale, che tornerà solo l'anno prossimo, l'Alfa ha debuttato con la nuova 155 GTA nel Campionato Italiano Velocità Turismo. "Effettivamente è un bell'impegno - ammette Pianta - considerata la presenza della concorrenza straniera e tenendo conto che dovremo schierare quattro vetture in ogni corsa: due ufficiali per Alessandro Nannini e Nicola Larini e due iscritte con i colori del nostro partner ormai abituale, la Scuderia Jolly Club: guidate da Giorgio Francia e dal giovane Tamburini, sono vetture preparate dall'Alfa ma saranno gestite sui campi di gara dal Jolly stesso. Il nostro team completo prevede la presenza di 16 persone, più altre quattro/cinque con funzioni meno dirette, tutte coordinate dal direttore sportivo Claudio Chierici, con l'Alfa già negli anni della F1 e della Formula Indy. Sedici persone possono sembrare non molte, secondo le moderne abi-





A sinistra, Antonio Tamburini (al volante) scambia le sue impressioni sulla vettura con l'ingegner Sergio Limone (responsabile per i telai e il montaggio vetture) e con Alessandro Nannini. Il giovane Tamburini (a destra) è il pilota della GTA per i colori della Scuderia Jolly Club, come Giorgio Francia. Le vetture ufficiali sono invece condotte da Nicola Larini (sotto) e da Nannini. Per partecipare al Civi l'Alfa Corse schiera un team di 16 persone coordinate dal direttore sportivo Claudio Chierici.



tudini agonistiche, ma sono convinto che dipenda solo dall'organizzazione del lavoro: se tecnici e meccanici sanno quello che devono fare, gli esercizi sono inutili. Anche se il programma è impegnativo perché in ogni occasione, oltre alle due macchine da gara, prepareremo anche una 155 Q4 di scorta. Più che "muletto", preferirei definirla, come si usa negli Stati Uniti, una "T-Car", cioè una macchina che viene continuamente aggiornata e preparata, tanto quanto le "sorelle" da gara, in modo da poterla impiegare senza problemi in qualsiasi momento".

Campionato professionale e dall'altissimo contenuto agonistico, il cosiddetto "Superturismo" tricolore esige la

presenza di piloti di notevole livello. Anche sotto questo aspetto l'Alfa non ha scelto mezze misure ma soprattutto il debutto della 155 Q4 coincide con il ritorno alle gare di un grande campione, decisamente al top per il coraggio dimostrato nella sfortuna (dopo l'incidente in elicottero e l'operazione con cui gli è stato riattaccato un braccio, Nannini ha subito un lungo periodo di rieducazione) e per l'inesauribile carica umana. "Il fatto di riportare su una macchina da corsa Alessandro Nannini - prosegue Pianta - ci regala un grande piacere e, ovviamente, non solo perché in F. 1 ha ampiamente dimostrato di essere al livello dei migliori. La sua capacità di reagire dopo il terribile in-

cidente ci ha confermato che Alessandro è anche un uomo di enorme carattere e di incredibile volontà. Ha già provato la 155 "Superturismo" nel corso dell'inverno e con risultati ottimi: Nannini ha l'agonismo nel sangue e andrebbe forte con qualsiasi tipo di vettura; non a caso non ha avuto alcuna difficoltà a debuttare con una integrale da 400 cavalli. In quanto a Larini, è un altro che non si discute. L'anno scorso con la 75 Turbo Evoluzione ha fatto cose egregie, in particolare in occasione della sua vittoria nell'ultima gara di Monza.

Ma il rientro ufficiale dell'Alfa Corse nel campionato italiano non è motivato solo dal fatto che da marzo a otto-

bre è in palio il valore dell'immagine della Casa: "Non c'è dubbio che le gare per la categoria Turismo siano caratterizzate da una continua lievitazione di interesse e il fatto che la Federazione Internazionale abbia varato per il 1993 un nuovo campionato con un regolamento più o meno derivato da quelli delle varie nazioni, ci stimola parecchio. La nostra 155 GTA è nata anche in funzione delle possibili variazioni tecniche dettate dalla FISA (motore aspirato di 2500 cm³, *n.d.r.*) e d'altronde sono convinto che questa nuova formula internazionale ad alto livello sarà estremamente spettacolare".

Daniele Buzzonetti

Sotto il titolo, Giorgio Francia, milanese, 44 anni. Dopo aver vinto varie gare l'anno scorso con la 75 Turbo Evoluzione, è passato alla nuova GTA adattandosi alla trazione integrale. Qui a lato, la 155 GTA in pista.



SPORT / Giorgio Francia, collaudatore e pilota nel Campionato italiano turismo, racconta il suo passaggio dalla Alfa 75 Evoluzione del 1991 alla 155 GTA. "Ero perplesso, poi ho scoperto gli straordinari vantaggi della trazione integrale".

LA PROVA DEL QUATTRO



È l'erede di quella grande scuola di piloti-collaudatori che l'Alfa Romeo ha favorito fin dagli anni Venti. Uomini dalle doti personali paragonabili a quelle dei campioni più famosi ma anche dotati di un particolare orecchio per la meccanica oltre che forniti di quella sensibilità che li rende unici nello sviluppo di una macchina da corsa.

E infatti Giorgio Francia le Alfa da corsa le segue dai primi passi fino al raggiungimento della competitività, per poi guidarle anche la domenica sui circuiti e sempre con grande successo. La scorsa stagione una delle Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione iscritte dalla Scuderia Jolly Club nel "Superturismo" tricolore è stata pilotata da questo sempre giovane milanese di 44 anni. Verso la fine dell'anno - e dopo aver vinto parecchio con la "vecchia" 75 - , Francia è stato incaricato anche dello sviluppo delle 155 GTA, la nuova Gruppo A, "arma" ufficiale dell'Alfa nel "Superturismo" '92. Una esperienza nuova per lui che non aveva mai guidato una vettura da corsa dotata di trazione sulle quattro ruote, tanto che era perfino un po' scettico sull'utilità pratica di questa scelta. Ce lo ha confessato lui stes-



A sinistra, l'ingegner Sergio Limone e, sotto, i tecnici di Alfa Corse al lavoro intorno alla 155 GTA. È la prima volta che si cerca il risultato assoluto con una vettura a trazione integrale. "La 155 GTA ha praticamente tutti i vantaggi della 75 sui percorsi veloci ma è nettamente superiore nelle curve medie e lente. Ed è anche meno faticosa da guidare grazie al servosterzo", afferma Giorgio Francia.



so, quando gli abbiamo chiesto di paragonare la 75 Turbo Evoluzione con la nuova 155 GTA: "Ma sì, mi è venuto spontaneo pensare che non avremmo dovuto disputare dei rally, e dunque mi domandavo quali vantaggi pratici avrebbe potuto darci la trasmissione 4x4 ancora non molto utilizzata in pista. Un dubbio che però è durato poco: ho infatti cambiato parere quando mi son accorto che la Q4, al primo stadio di preparazione e sviluppo, riusciva a raggiungere i tempi della 75 Turbo, una macchina collaudata e ancora vincente. Altra sorpresa piacevole, il fatto che il passaggio non sia stato da parte mia assolutamente traumatico". In effetti dopo tanti anni di abitudine con le

macchine da corsa "classiche", al responsabile dei collaudi dell'Alfa Corse sarebbe stato perdonabilissimo un breve momento di iniziazione: "Non ne ho sentito il bisogno - continua Francia - perché la GTA ha praticamente tutti i vantaggi della 75 sui percorsi veloci ma è nettamente superiore nelle curve medie e lente, dove la macchina precedente non riusciva a scaricare in modo ottimale la potenza ed evidenziava lo sbilanciamento tipico delle macchine con il motore davanti e la trazione dietro. La GTA è invece incredibilmente neutra nelle reazioni: si accelera già dentro la curva e la macchina si riallinea con notevole precisione. La guida risulta assolutamente spontanea e d'altronde anche

Alessandro Nannini che pilota una delle vetture ufficiali nel "Superturismo" e che era ugualmente digiuno di "4x4" si è trovato in una situazione identica: prima dubbioso e poi subito a suo agio". Anche perché ci sono altri vantaggi e Francia non ne fa mistero: "Beh, la Q4 è molto meno faticosa rispetto alla 75 per via del servosterzo, necessario con una integrale. Inizialmente la delicatezza con cui si manovra il volante sembrava ripercuotersi sulla precisione ma si trattava anche in questo caso di abitudine. Dopo poco mi sono reso conto che le traiettorie arrivavano spontanee e in più potevo tenere una sola mano sul volante e l'altra sul cambio, in caso di necessità. Una situazione impen-

sabile con la 75, con la quale è possibile cambiare solo quando si è usciti dalla curva". Un telaio quindi che ha procurato più di una sorpresa ma anche il motore non è stato da meno: "Diciamo che è andato di pari passo con la trazione della macchina: è infatti meno violento rispetto al motore della 75. La potenza non sarà diversa, grosso modo, ma è distribuita in modo più costante. Con la 75 si sentiva un "calcio" che non rendeva semplice il controllo della macchina; con la Q4 si sente ugualmente una bella "botta" ma in progressione, tanto che anche il motore contribuisce a rendere più facile la guida".

D.B.