

Youngtimer

LE IMPERDIBILI DAGLI ANNI 80 A OGGI



Mondial
Quattrovalvole



348 TS



328 GTS

BUDGET 5K

SAAB 900 TURBO CABRIO
L'icona svedese per pensare
già alla bella stagione

F355
Berlinetta

MATCH

FERRARI V8

"ULTIMA CHIAMATA"

COMPRATELE ORA PRIMA CHE SIA TARDI



BUDGET 30K

**ALFA ROMEO 75
EVOLUZIONE**
Una delle 500 costruite



CAR CONFIGURATOR

AUDI TT 1.8 TURBO
I consigli fondamentali
per azzeccare l'acquisto

ALFA ROMEO 75 1.8 TURBO EVOLUZIONE

COSTRUTTORE

L'Alfa Romeo fa sognare gli sportivi da 109 anni e con gli ultimi prodotti sta trovando estimatori anche tra i giovani.

PERCHÉ COMPRARLA

La Turbo Evoluzione è stata costruita in 500 esemplari, quindi è un investimento sicuro. E poi è divertente da guidare.

DA SAPERE

Le sovrastrutture esterne specifiche sono molto difficili da trovare e lo spoiler anteriore è sempre a rischio.

PROFONDO ROSSO

ASPETTO ARROGANTE E MECCANICA RITOCcata PER ESSERE MEGLIO PREDISPOSTA ALLE PREPARAZIONI CORSAIOLE: QUESTA VERSIONE SPECIALISSIMA DELLA 75 TURBO È UN'AUTO INTRIGANTE COME POCHE ALTRE, HA QUOTAZIONI IN CRESCITA ED È TUTTA DA GUIDARE

Testo Saverio Villa - Foto Leda Paleari



La 75 1.8 Turbo Evoluzione è stata prodotta solo nel 1987. Le sue derivazioni da corsa se la dovettero vedere in gara con avversarie del calibro di BMW M3 e Ford Sierra Cosworth.

ALFA 75 1.8 TURBO EVOLUZIONE

Anno 1987 (ma non ne sono sicuro): Michele Alboreto sta guidando una 75 Turbo Evoluzione al Giro Automobilistico D'Italia. Il navigatore gli legge una nota ma lui, che è un pistaiolo non avvezzo a queste cose, non la metabolizza. Doveva essere qualcosa tipo "Sinistra piano" mentre Michele capisce "Destra piena" e, a quel punto, come in uno "slow motion" onirico vede con la coda dell'occhio il navigatore che, avendo realizzato cosa sta per succedere, con calma olimpica posa il quaderno delle note sul cruscotto, raccoglie le braccia sul petto e si piega in avanti preparandosi all'impatto. Tutti salvi, auto distrutta, gara finita. Michele - grande pilota e uomo - mi raccontava divertito l'episodio al quale ormai collego inscindibilmente quest'Alfa. E, dopotutto, il mostro rosso (tutti i 500 esemplari erano in Rosso Alfa pastello 555 doppio strato) diede il meglio al Giro d'Italia.

Se l'Alfa 75, con la sua linea tormentata ed esasperatamente a cuneo, sembra già più massiccia di quello che è in realtà, la Turbo Evoluzione, sepolta di sovrastrutture aerodinamiche e appesantita ulteriormente dalla scelta monotinta, sembra l'enorme caricatura di una vettura da corsa.

Solo in foto, però. Perché quando guardi dal vivo l'auto di Fabio Danieli, capisci che è lunga solo un cm più della Giulietta di oggi. E, pur continuando a ripeterti che avresti qualche pudore ad andarci in giro, sotto sotto pensi che per mettertene una in box ruberesti la pensione della nonna. E forse - sotto, sotto - anche Fabio la pensa così, visto che al terzetto di domande istituzionali "quando l'hai comprata, quanti km aveva, quanti ne ha ora" risponde rispettivamente "tre anni fa, 19 mila... 19 mila e 300 km". Trecento km in tre anni?! Già. E uno dei tragitti più lunghi è stato proprio quello da Vicenza, sua città d'origine, a Salò, dove risiede e dove abbiamo realizzato il servizio. Quindi è inutile torchiarlo per spillargli indicazioni su affidabilità e manutenzione, che lui ha limitato al canonico e irrinunciabile tagliandone iniziale. La 75 Turbo Evoluzione era il suo sogno da ragazzo. Il padre di un suo amico ne aveva una e i due gliela rubavano spesso e volentieri per andare a fare qualche "freno a mano" nelle zone industriali vicentine. Non l'aveva mai neppure guidata, perché il suo ruolo era quello del compagno di "traversi", ma gli è comunque rimasta nel cuore. E così, quando un altro amico di Trento - che è il suo "pusher" di vecchiette - gliene ha segnalata una a Gela, è partita l'operazione 75 Turbo Evoluzione.

Era di proprietà di un maggiorenne locale, appassionato di Alfa, che la utilizzava - anche se forse sarebbe meglio dire "che non la utilizzava" - come terza auto. "L'ho pagata cara - ammette Fabio, ma senza spingersi oltre nelle cifre - però ne valeva la pena". Questa Turbo Evoluzione è l'esemplare n.142 di una serie di 500 vetture realizzata nel 1987, resa necessaria per omologare alcune varianti aerodinamiche e meccaniche rispetto alla 75 Turbo di serie e facilitare lo sviluppo di una versione da corsa. Fabio corre per diletto in kart, quindi ha una certa esperienza di guida che lo porta a dire che, per quanto la 75 sia ben bilanciata, è un'auto impegnativa, che "se la dai in mano a un ragazzo abituato alle auto di oggi sicuramente combina qualche casino". Ma siccome mi ha appena confessato di possedere anche una Sierra Cosworth "pinnone" (cioè la due volumi con quell'alettone abnorme che sembra una mensola dell'Ikea), non posso non chiedergli un confronto tra le due auto coeve, che sono state anche avversarie nelle competizioni. "L'Alfa è più facile, precisa e scorrevole - dice Fabio - spinge meno della Ford (del resto ci sono 49 CV di differenza a vantaggio »



Il muso della 75 Turbo Evoluzione è molto incombente a causa dello spoiler aggiuntivo, basso e avanzato, che migliora la deportanza e il raffreddamento, ma che risulta piuttosto a rischio quando si affrontano rampe e passi carrai.



La grafica arancione della strumentazione è tra le poche variazioni interne rispetto al ponte di comando delle Alfa 75 normali. I sedili anteriori sono molto ben profilati ma il colpo d'occhio interno è largamente meno sportivo di quello offerto dall'esterno.



FABIO DANIELI

TOGLIETEMI TUTTO MA NON LA 75 EVOLUZIONE



È cominciata solo cinque anni fa la carriera di collezionista di Fabio Danieli, 38 anni, commerciante di metalli di Vicenza. Ma è partita alla grande con le auto dei sogni da giovanissimo: **Porsche 964, Mercedes SL R129 e BMW Z3 M**. Quest'ultima è tutt'ora nel suo garage insieme con una M3 E46 e una Sierra RS Cosworth due volumi, oltre naturalmente alla 75. Ora segue una versione a tiratura limitata della Subaru Impreza e una "Deltona" Evo 2, ma anche una più impegnativa Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2. Ammette che per raggiungere i suoi obiettivi futuri **potrebbe anche liberarsi di qualcosa, ma che l'Alfa non si tocca.**

ALFA 75 1.8 TURBO EVOLUZIONE

LA PAGELLA

MOTORE	Molto potente, tanta coppia in basso, non prontissimo	****	PRESTAZIONI 4,5 Media stelle
ACCELERAZIONE	Da vera sportiva, degna di una 2000 turbo	*****	
RIPRESA	Tempi migliori di quelli delle concorrenti	*****	
VISIBILITÀ	Un po' penalizzata dietro dalla coda alta e dai montanti massicci	*****	SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA 4,7 Media stelle
DOTAZIONE	Manca l'ABS quando molte concorrenti l'avevano già	*****	
FRENI	Più potenti e resistenti rispetto a quelli della 75 Turbo normale	*****	
TENUTA DI STRADA	Migliore di quella standard per l'assetto rigido e gomme larghe	*****	ECONOMIA 2,5 Media stelle
STABILITÀ	Sicura anche se leggermente lenta nel riallineamento	*****	
CONSUMO	Accettabile a bassa e media andatura, elevato quando si tira	*****	
AERODINAMICA	La linea squadrata e le appendici deportanti non aiutano	*****	

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE	Anteriore longitudinale; 4 cilindri in linea; alesaggio 79,6 mm, corsa 88,5 mm; cilindrata 1762 cm ³ ; rapporto di compressione 7,5:1; potenza 114 kW (155 CV) a 5800 giri/min; coppia 226 Nm (23,0 kgm) a 2600 giri/min; distribuzione bialbero in testa, catena, 2 valvole per cilindro; alimentazione a iniezione elettronica multipoint Bosch LE2-Jetronic, turbocompressore Garrett T3 con intercooler.
TRASMISSIONE	Trazione posteriore, frizione bidisco a secco, cambio manuale a 5 marce, comando a leva centrale, differenziale autobloccante, cerchi in lega, pneumatici 205/50 VR 15.
CORPO VETTURA	Berlina 4 porte, 5 posti; scocca portante e carrozzeria in acciaio; sospensione anteriore a ruote indipendenti, bracci trasversali e bielle oblique, barre di torsione longitudinali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici; sospensione posteriore ad assale rigido, schema De Dion, bracci obliqui, parallelogramma di Watt, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici; freni a disco, anteriori autoventilanti; sterzo a cremagliera.
DIMENSIONI E PESO	Lunghezza 4360 mm, larghezza 1660 mm, altezza 1400 mm, passo 2510 mm, carreggiata anteriore 1373 mm, carreggiata posteriore 1352 mm; massa in ordine di marcia 1150 kg.
QUOTAZIONE	30.000 euro.

PRO E CONTRO

- Motore potente ed elastico ■ Prestazioni brillanti
- Tenuta di strada ottima
- Sterzo pesante ■ Manovrabilità cambio scarsa
- Finitura migliorabile

ANALISI DI MERCATO

Per gli Alfisti è il "Sacro Graal" delle youngtimer. Per tutti gli altri... pure. La Evoluzione è passata in pochi anni da "Alfa più tamarra di sempre" a oggetto per palati raffinati. Per questo motivo in un lustro ha triplicato il suo valore e la sua corsa al rialzo non sembra accennare a rallentare. Oggi 30.000 euro sono la base per intavolare una trattativa per un esemplare ben conservato, ma per chi punta a una 75 Evoluzione immacolata deve far frusciare davanti al naso del venditore non meno di 40.000 euro. Un investimento che ripagherà con interessi: è un assegno circolare.

VALORE NEL TEMPO



IL BORSINO DI Yt

Valore di mercato	▲	È il momento di... ✓ vendere comprare tenere
Rarità	▲	
Utilizzo frequente	▲	
		5
		2
		5

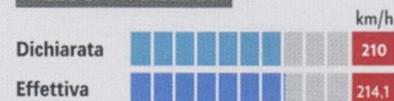
QUATTORRUOTE ARCHIVIO N. 8/1986

DATI RILEVATI



PROVA DELL'ALFA 75 1.8 TURBO

VELOCITÀ MASSIMA



ACCELERAZIONE KM



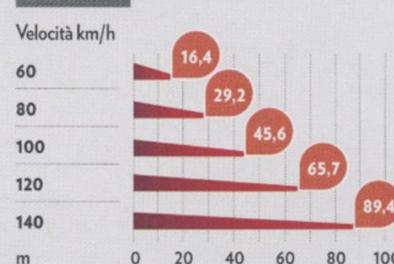
RIPRESA IN IV



PROVA SEMAFORO

400 metri con partenza da fermo 15,4 secondi

FRENATA



DIAMETRO DI STERZATA

11,2 m a sinistra 11,6 m a destra



della Ford, ndr) ma tutto sommato si guida meglio. Anche la 75, però, quando entra il turbo, diventa tanto impegnativa". A questo punto la provo. Salendoci si è traghettati in un'altra dimensione: tanto è tracotante fuori, tanto è discreta, al limite del grigiore, dentro. Il volante, che pure ha tre razze, potrebbe essere utilizzato per pubblicizzare il bromuro e la plancia sembra ricavata dal pieno dal monolite di "2001 Odissea nello Spazio". I sedili anteriori sono profilati ed efficaci, ma

rivestiti in un tessuto che ha poco di sportivo. Come su tutte le 75, i comandi degli alzacristalli elettrici montati sopra il retrovisore interno hanno un potere evocativo (leggi Lamborghini Miura, per esempio) e la radio è incassata alla base della consolle, davanti alla leva del cambio, in una posizione che solo un musicofobo incallito avrebbe potuto scegliere. Il bialbero della Evoluzione ha una cilindrata leggermente ridotta rispetto alla quella della 1.8 Turbo standard per ragioni

omologative che spiego nel riquadrato qui sotto, quindi è più "turbato" per mantenere la potenza originale. Oltre i 3 mila dà una bella botta di potenza, condita da un sibilo che non può non eccitare gli estimatori della sovralimentazione. Al pari di tutti i bialbero Alfa non gira altissimo, anche se sulla Evoluzione la potenza massima arriva in zona 6200/6300 giri anziché a 5800, però spinge tanto e forte. Diciamo pure che se il banco prova dicesse che i CV sono più dei 155 dichiarati, bisognerebbe crederci.

BORN TO RUN MOLTO PIÙ DELLA 75 1.8 TURBO DI SERIE



Presentata al Salone di Ginevra del 1986, la 75 Turbo Evoluzione venne realizzata per ottenere l'omologazione in Gruppo A nella classe entro i 3 litri. Per determinare la classe di un motore sovralimentato, però, la cilindrata effettiva veniva moltiplicata per il fattore 1,7. Perciò per rientrare nella classe 3000, la cilindrata fu portata dagli originali 1779 cm³ a 1762 cm³. La riduzione, però, venne compensata lavorando sulla pressione di sovralimentazione e sui condotti d'aspirazione. Rispetto alla 1.8 Turbo standard cambiavano anche freni, assetto e ruote. Nella prima versione da corsa la vettura arrivava a 290 CV, mentre nella configurazione IMSA più permissiva (foto sopra), che vinse il Giro d'Italia Automobilistico nel 1988 (con l'equipaggio Patrese/Biasion/Siviero) e 1989 (Francia/Cerrato/Cerri) arrivò fino a 400 CV.

Lo sterzo, non servoassistito, sembra evanescente quando si è in movimento, ma è l'effetto delle sospensioni a quadrilateri, perché in realtà fa fare alla 75 tutto ciò che si vuole, mentre il retrotreno ad assale rigido, pur nobilitato dallo schema DeDion, sembra portare sulle spalle tutto il peso dell'auto e pare inchiodato a terra. Ha un po' di inerzia, ma dà la stessa sensazione di tranquillità di una polizza kasko. Le sospensioni sono composte ma niente affatto granitiche e il cambio transaxle, tutto sommato accusa i leveraggi chilometrici meno di quanto non ricordassi, per esempio, sulla mia Alfetta. Richiede energia ma si lascia manovrare con una certa docilità, però bisogna considerare che fin qui ha avuto una vita non usurante. A conti fatti, la 75 Evoluzione, se dimostra i suoi 30 anni e più nello stile, specie in quello interno, ha una stradalità superiore a quella della maggior parte delle sue coetanee, ancorché sportive. Se dovete scovare una Evoluzione, saltatele addosso senza esitazioni, perché sarebbe un ottimo investimento. Ma credo proprio che anche una "banale" 75 1.8 Turbo sarebbe capace di darvi tante soddisfazioni. Pensateci. **Yt**