

Lorenzo Ardizio

---

# Tutto Alfa Romeo

---

EDIZIONE AGGIORNATA



---

GIORGIO NADA EDITORE

---



Il Superturismo del 1992 sarà dominato dalle 155 GTA tanto che – nonostante le proteste della BMW – l'unico spettacolo sarà offerto dalla battaglia interna fra Larini e Francia, nella seconda parte della stagione. Nel 1993 i regolamenti però cambiano e la GTA è messa fuori gioco: farà ancora qualche gara in classe S1, poi vivrà una nuova giovinezza – in mani private – nelle cronoscalate.

#### SCHEMA TECNICA

##### MOTORE

anteriore, trasversale, 4 cilindri in linea

Struttura monoblocco in ghisa e testa in lega leggera

Cilindrata cc 1995

Alesaggio x corsa mm 84x90

Distribuzione 2 alberi a camme in testa, azionati da cinghia dentata

Numero valvole 4 per cilindro

Rapporto di compressione 8:1

Alimentazione Iniezione elettronica Marelli IAW e con turbocompressore Garret T3 e intercooler aria-aria

Accensione elettronica

Raffreddamento a liquido

Lubrificazione a carter umido

Potenza massima 400 CV a 6500 giri/min

Coppia massima 51 kgm a 4500 giri/min

##### TRASMISSIONE

trazione integrale permanente

Frizione monodisco a secco

Cambio 6 marce + RM

##### CORPO VETTURA

Berlina

##### AUTOTELAIO

Telaio

Sospensione anteriore

Sospensione posteriore

Freni

Sterzo

Serbatoio carburante

Pneumatici ant./post.

##### DIMENSIONI E PESO

Passo mm 2540

Carreggiata ant./post. mm 1580

Lunghezza mm 4443

Larghezza mm 1800

Altezza mm 1440

Peso a vuoto kg 1050

##### PRESTAZIONI E PRODUZIONE

Velocità massima -

Vetture prodotte -

scocca autoportante in acciaio con telaietti ausiliari anteriore e posteriore ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (Mc Pherson), molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (Mc Pherson), molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice idraulici, a disco autoventilanti sulle 4 ruote

cremagliera con servocomando capacità litri 80-100 245/645x18



## 155 GTA

1992

Dopo anni di delusioni nel Campionato Italiano Superturismo, con le 75 Turbo Evoluzione ormai giunte al massimo dello sviluppo della meccanica transaxle (nata alla fine degli anni Sessanta con l'Alfetta) e facilmente surclassate dalle BMW M3, nel 1992 l'Alfa Romeo decide di ritornare in grande stile alle corse per rinverdire i fasti del passato in una categoria che per il Biscione è sempre stata il cavallo di battaglia.

Poco dopo la presentazione, viene subito derivata dalla 155 Q4, con il suo quattro cilindri turbo e trazione integrale, una versione da gara: l'elaborazione è profondissima sotto tutti gli aspetti. Il propulsore – di origine Lancia Delta, così come la trasmissione – viene portato a 400 CV a 6500 giri/min (dai 186 CV della versione stradale), anche grazie ad un grande intercooler raffreddato da getti d'acqua. La trasmissione viene adeguata all'impiego in pista, con cambio a sei marce differenziali ZF a percentuale variabile. I freni sono sviluppati appositamente ed addirittura le sospensioni posteriori sono modificate adottando lo schema a tiranti trasversali di origine 164. Il telaio viene inoltre irrigidito con strutture tubolari (il roll bar a gabbia) e la carrozzeria ha cofani, alettoni (il posteriore regolabile), minigonne e parafanghi in fibra di carbonio.

Prendono parte al Campionato quattro vetture ufficiali: due gestite dalla rinata Alfa Corse – Martini Racing Team con Nicola Larini ed Alessandro Nannini, reduce da un pauroso incidente in elicottero - e due affidate al Jolly Club con l'esperto Giorgio Francia e Antonio Tamburini. La M3 di Ravaglia vince la prima gara, poi per i concorrenti non ci sarà più nulla da fare, tanto che BMW chiederà alla Federazione di penalizzare le 155 con zavorre o flange al turbo (poi adottate) per limitarne le prestazioni. Alla fine della stagione 17 delle 20 gare saranno dell'Alfa Romeo con Larini, Francia, Nannini e Tamburini ai primi quattro posti della classifica.