

Lorenzo Ardizio

Tutto Alfa Romeo

EDIZIONE AGGIORNATA



GIORGIO NADA EDITORE



Le vetture ITC 1996 rappresentano la massima espressione della tecnologia applicata alle Turismo, sviluppate quasi senza limiti in un'epoca in cui anche la Formula 1 adotta regolamenti rigidissimi. La FIA non crede però nel Campionato: la copertura mediatica è insufficiente a giustificare costi mostruosi (Autosprint titola: "Alfa, scappa via!") e per l'ITC è la fine.



155 V6 TI "ITC"

1995

Il "boom" di popolarità della classe D1 (Classe 1 per la FIA) fa sì che anche gli appuntamenti extra-classifica si moltiplichino. Nel 1995 sono cinque, raggruppati dalla FIA nel nuovo ITC (International Touring Car series). Contemporaneamente le maglie del regolamento si allargano, trasformando le già estreme Turismo in vere "silhouette": telaio e sospensioni sono riprogettati e la presenza dell'elettronica è sempre più massiccia.

Alfa Romeo schiera sei vetture ufficiali e tre private. Larini e Nannini con il team Alfa Corse-Martini Racing, Stefano Modena e Michael Bartels per Euroteam, Michele Alboreto e Christian Danner con Schubel. I ritardi nello sviluppo della nuova vettura (la "Step 2") compromettono però la prima parte del Campionato, che si concluderà a Magny-Cours con entrambi i titoli, DTM e ITC, alla Mercedes di Bernd Schneider.

Il 1996 vede la scomparsa del DTM, a favore dell'ITC, ormai divenuto Mondiale e forte di 13 doppi appuntamenti. La vettura 1996 è un'ulteriore evoluzione della Step 2: la carreggiata si allarga di 30 mm grazie al contemporaneo allargamento del modello di serie, la trasmissione viene migliorata con l'adozione del cambio X-Trac, mentre il propulsore raggiunge i 460 CV e l'aerodinamica è perfezionata. Aggiornata l'elettronica, ora Magneti Marelli.

Nannini sarà ancora il portacolori dello squadrone Alfa Romeo (ben 15 le 155 ufficiali) e il debutto al Nürburgring del nuovo motore 6V a 90° e 490 CV rilancerà il senese nella corsa per il titolo. Almeno fino al penultimo appuntamento di San Paolo, dove le vittorie di Nannini e Larini non basteranno a strappare il titolo alla Opel Calibra di Manuel Reuter. L'escalation dei costi (nel 1996 Mercedes registra un'ulteriore impennata tecnologica con l'adozione di materiali compositi per il telaio) e il non proporzionale feedback sui media decretano però la fine del Campionato, con l'Alfa che dichiara il ritiro a fine stagione già a Magny-Cours.

SCHEDA TECNICA

MOTORE

	anteriore, longitudinale, 6 cilindri a V di 60°
Struttura	monoblocco e teste in lega leggera
Cilindrata	cc 2497
Alesaggio x corsa	mm 98x55,2
Distribuzione	2 alberi a camme in testa per bancata con comando a ingranaggi
Numero valvole	4 per cilindro
Rapporto di compressione	-
Alimentazione	Iniezione elettronica
Accensione	elettronica a 2 candele per cilindro
Raffreddamento	a liquido
Lubrificazione	a carter secco
Potenza massima	460 CV a 11500-11800 giri/min
Coppia massima	31,5 kgm a 9000 giri/min

TRASMISSIONE

trazione integrale permanente	-
Frizione	-
Cambio	semiautomatico elettroidraulico a 6 marce + RM, tipo sequenziale

CORPO VETTURA

Berlina Superturismo

AUTOTELAIO

Telaio	tubolare a traliccio, integrato con elemento posteriore scatolato in compositi di carbonio
Sospensione anteriore	ruote indipendenti, a quadrilateri deformabili, puntoni diagonali "push-rod" molle ammortizzatori, barra stabilizzatrice regolabile dal pilota
Sospensione posteriore	ruote indipendenti, a quadrilateri deformabili, puntoni diagonali "push-rod" molle ammortizzatori, barra stabilizzatrice regolabile dal pilota
Freni	a disco autoventilanti sulle 4 ruote, ABS
Sterzo	cremagliera
Serbatoio carburante	capacità litri 140
Pneumatici ant./post.	-

DIMENSIONI E PESO

Passo	-
Carreggiata ant./post.	-
Lunghezza	-
Larghezza	-
Altezza	-
Peso a vuoto	kg 1060

PRESTAZIONI E PRODUZIONE

Velocità massima	km/h 290
Vetture prodotte	-