



il Quadrifoglio

Numero 50 • Novembre-Dicembre 1994 • Lire 6.000 • Milano • Spedizione Abbonamento Postale Pubbl. inf. 50%

ANNIVERSARI

Venti anni fa
la 33 conquistava
Monza

NUOVA 146

Radiografia tecnica
dell'ultima berlina
cinque porte

SPORT

Tarquini rivela il diario
del suo trionfo
in Inghilterra

ANTEPRIMA

Andrea de Adamich prova il GTV
Come va, come si guida il nuovo coupè Alfa





Andrea de Adamich, con il GTV che ha provato per il Quadrifoglio.

Siamo alle battute finali di un anno, il 1994, che ha visto Alfa Romeo protagonista della scena automobilistica. Una specie di escalation, che si concluderà in pieno '95, iniziata ad Aprile con l'anteprima della 145 al salone di Torino e culminata a Parigi con la trionfale - è il caso di dirlo - presentazione di Spider e Gtv. Al Motor Show di Bologna l'ultimo appuntamento dell'anno, con la presenza allo stand Alfa della nuova 146, la berlina a due volumi e mezzo che si affiancherà alla 145 nel corso della prossima primavera.

Siccome la curiosità degli alfisti è tanta, e la voglia di conoscere meglio le nuove proposte del Biscione si fa difficile da contenere, non potevamo sottrarci a un primo approfondimento di una delle più attese novità Alfa Romeo: il Gtv. Ce lo racconta, mischiando le sue impressioni di prima mano ai ricordi di guidatore d'eccezione, Andrea de Adamich, un vero cultore della storia "automobilistica" della Casa di Arese, nonché pilota professionista delle legendarie Gta negli anni Sessanta. A de Adamich "Il Quadrifoglio" ha anche chiesto di ricordare per i lettori una storica vittoria Alfa, quella del 1974 alla mille chilometri di Monza, con le 33 TT12 giunte ai primi tre posti della lunga gara su pista. E tra queste c'era proprio quella guidata dall'ex pilota di Formula 1. Sul tema "alfisti", per non prenderci troppo sul serio, ospitiamo il contributo, davvero speciale, di Gene Gnocchi, l'unico che poteva istruirci su usi e costumi igienici, sentimentali e alimentari legati a un'Alfa. Sempre per il filone "grandi vetture Alfa Romeo", abbiamo chiesto a un altro esperto del settore, Gianni Cancellieri, di raccontarci la storia di spider e coupé Alfa che, come è noto, vanta

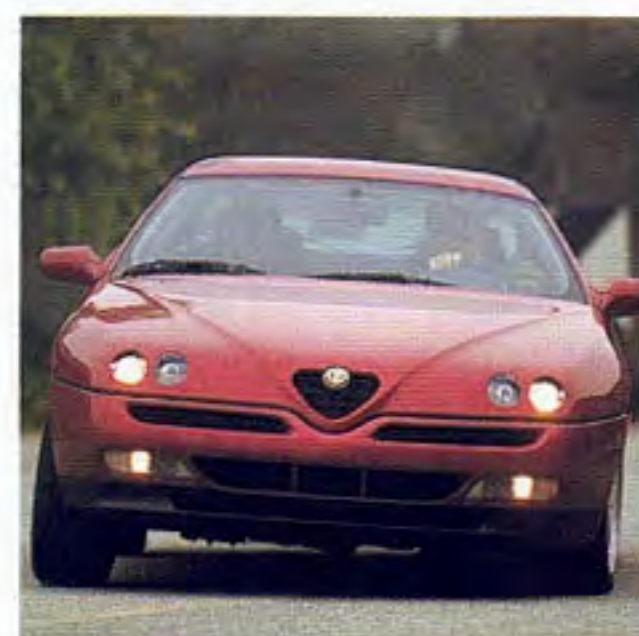
alcune tra le più belle vetture mai disegnate. Le stesse alle quali i progettisti delle nuove sportive d'élite si sono ispirati, e i cui motivi stilistici evidenziano la continuità di quella tradizione.

Nel numero che chiude la collezione '94 non poteva mancare un capitolo sullo sport. Ricco anche quest'anno di successi: dopo le vittorie di Tarquini e di Alfa Corse al Campionato turismo britannico, l'ormai famoso Btcc, ecco un'altra coppa: quella vinta da Adrian Campos al Campionato turismo spagnolo, con relativo titolo strappato ai rappresentanti delle più importanti case europee davanti a una folla di oltre 20 mila persone assiegate nel circuito di Jerez de la Frontera. È stata, quella spagnola, l'ultima competizione a chiudersi in ordine di tempo, ma non la meno importante per Alfa. Si tratta di un'impresa che corona uno sforzo importante, condotto con estrema determinazione dai nostri piloti (oltre a Campos, il bravo Luis Villamil), che ha dato respiro internazionale a un campionato giovane e promettente nel quale Alfa sarà presente anche l'anno venturo.

Una presenza, quella dei piloti e delle macchine di Giorgio Pianta, ormai dilagante. C'è il Dtm, con il suo nuovo regolamento e le sue molte innovazioni tecnologiche; il Btcc, nel quale difendere il titolo con Simoni e Warwick; l'italiano che vedrà scendere in campo Gabriele Tarquini; e persino il francese, per il quale sono previste un certo numero di partecipazioni degli uomini Alfa.

Insomma, un 1995 con tante sfide nuove e impegnative. In bocca al lupo, Alfa.

Vittorio Meloni



IL QUADRIFOGLIO

Registrazione al Tribunale di Torino n. 4480 del 15/5/1992

DIREZIONE E REDAZIONE

Ufficio Stampa Alfa Romeo
Viale Alfa Romeo
20020 Arese (MI)
Tel. (02) 93392474
(Segreteria di redazione, Nadia Cattaneo)

DIRETTORE RESPONSABILE

Vittorio Meloni

VICE DIRETTORE

Marino Bussi

COORDINAMENTO EDITORIALE

SCS s.r.l. - Via Giacosa 16 bis
10125 Torino - tel. (011) 4619911

EDITRICE

Fiat I. & C.S. - Corso Marconi 20
10125 Torino

STAMPA

Tipolitografia
G. Canale & C. S.p.A.
Borgaro Torinese (TO)

CONCESSIONARIA PER LA PUBBLICITÀ

PK Publikompass S.p.A.
Via G. Carducci, 29
20123 Milano - Tel. (02) 86470.1
Fax (02) 86470540

DISTRIBUTORE:

RCS Rizzoli Periodici S.p.A.
Via A. Rizzoli 2 - 20132 Milano

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO:

Per i testi: Andrea de Adamich, Vincenzo Borgomeo, Gianni Cancellieri, Gene Gnocchi, Marco Matteucci, Daniele Pellegrini, Fabio Ravaioli, Antonio Ruzzo, Aldo Soleri, Gabriele Tarquini.

Per i disegni: Carlo Baffi, Enzo Laurà.

Per le foto: Archivio Alfa Romeo, Archivio Touring, Archivio Zagato, Sandro Bacchi, Tiziano Bertin.



"Un coupé... di fulmine" pag. 6

Debutta il nuovo GTV. Andrea de Adamich racconta in anteprima l'ultima sportiva del Biscione: "Una straordinaria auto con due anime". "Prestazioni e tenuta da macchina da gara, confort su ogni tipo di fondo e grande sicurezza".

La prova della verità pag. 14

Il test Alfa sulla pista di Nardò. Le prove cominciano alle cinque del mattino e finiscono dopo mezzanotte. Sul circuito pugliese dei record si corre senza soste. E i computer rilevano anche il più piccolo difetto.

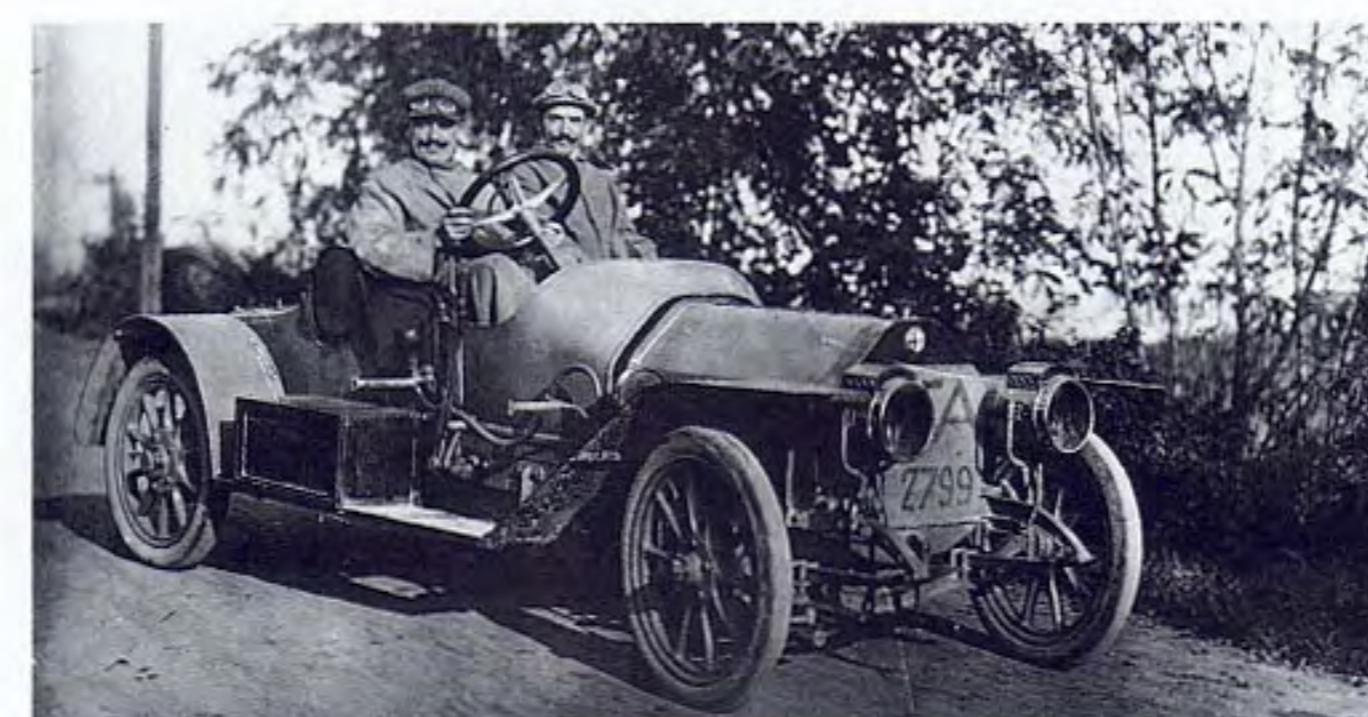


"Il diario della mia Battaglia d'Inghilterra" pag. 36

Gabriele Tarquini racconta il trionfo nel BTCC. Sportivissimo, calciatore nel tempo libero, il pilota dell'Alfa spiega tappa per tappa la lunga avventura nel Turismo inglese.

Quadrifoglio Club pag. 44

Una guida al mondo Alfa. Gli appuntamenti per gli Alfisti. Gli indirizzi degli Alfa Club in Italia e all'estero.



Fatte per sport pag. 16

Coupé e Spider: ottanta anni di storia Alfa. La prima auto scoperta debuttò nel 1911 alla Targa Florio. Poi vennero molte grandi Alfa Romeo. Il Quadrifoglio ripercorre, con uno storico dell'auto, le loro vicende. Ecco, nella prima puntata, i modelli fino agli anni della seconda guerra mondiale.

Il Gene del volante pag. 26

Secondo un celebre comico e scrittore, Gene Gnocchi, ecco come si va in vacanza, ci si lava, si corteggia una fidanzata quando nel sangue si ha il virus dell'Alfa.

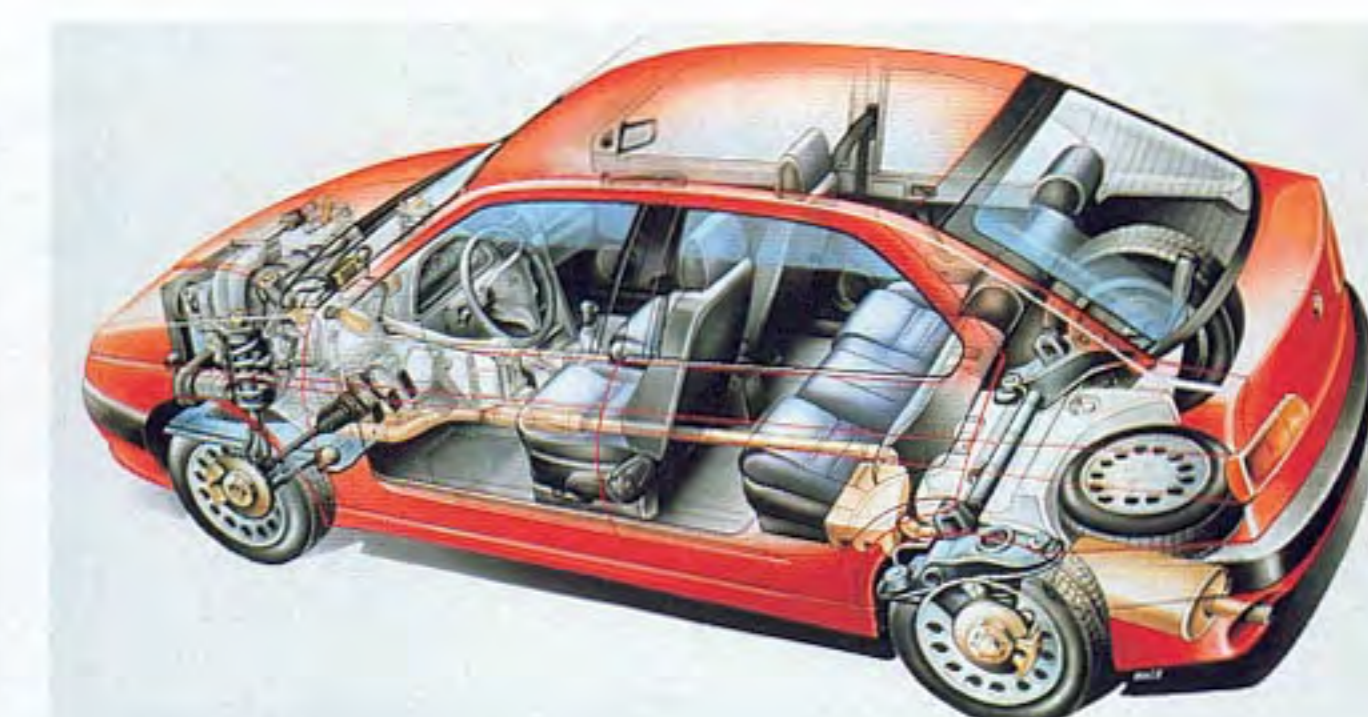


La fabbrica della qualità pag. 50

Dove nascono le nuove Alfa. Robot, elettronica, sistemi computerizzati e una struttura che è all'avanguardia in Europa. Così a Pomigliano d'Arco vengono costruiti i modelli dell'ultima generazione. Ecco come viene prodotta la 145: totalmente ecologica, senza difetti di montaggio e con motori sofisticati ma indistruttibili.

145, la più amata dagli italiani pag. 56

L'identikit del cliente della 145, che nel 65% dei casi ha rinunciato a un modello straniero.



Largo alla famiglia pag. 28

All'inizio del 1996 arriverà contemporaneamente su quasi tutti i mercati europei la nuova Alfa 146. L'attesissima compatta, che riprende la filosofia della 145, interpreta le esigenze di chi viaggia anche a pieno carico. Cinque porte, grandissimo bagagliaio e la stessa gamma di motorizzazioni della 145. E intanto si annunciano altre versioni.



Tre Alfa sole al comando pag. 58

Accadeva vent'anni fa sulla pista di Monza. Fu la Mille Chilometri più entusiasmante della storia Alfa. Ce la racconta uno dei grandi protagonisti.

Pagine Alfa pag. 66

Una guida completa all'acquisto, agli accessori e all'utilizzo delle Alfa Romeo. L'elenco di tutti i concessionari.

Il canone è equo pag. 76

Guida ai diversi e convenienti sistemi per acquistare un'Alfa.

DEBUTA IL NUOVO GTV / Andrea de Adamich, il popolare telecronista della F.1 ed ex pilota, racconta in anteprima l'ultima sportiva del Biscione. "Una straordinaria auto con due anime: da una parte mi ricorda le GTA e GTV di quando correvo, dall'altra le Alfa più comode e spaziose". "Le sue doti? Prestazioni e tenuta da macchina da gara, confort su ogni tipo di fondo e grande sicurezza".
"Un consiglio: divertitevi a provarla, ve ne innamorerete"

"UN COUPÉ... DI FULMINE"

Finalmente! Il Coupé Alfa è arrivato. L'immagine Alfa Romeo è sempre stata legata ai suoi coupé, ai suoi "due porte" sportivi.

Logicamente c'è un po' di soddisfazione personale.

La mia storia di pilota, ed anche di guidatore di tutti i giorni è stata condizionata dai coupé storici di Alfa Romeo. Automobili straordinarie, come la GTA 1600, fantastica "macchina da vittoria" che mi ha permesso di conquistare per ben 2 anni con-

secutivi il titolo Europeo Turismo, ottenendo vittorie in tutte le piste in cui si svolgevano le gare valide per il campionato europeo: Nurburgring, Monza, Zolder, Zandvoort, Snetterton, Oulton Park.

E poi la mia GTA stradale, di cui ricordo, pensate un po', ancora la targa UD (perché l'Autodelta allora aveva la sede legale ad Udine) 119518!

Prestazioni fantastiche e divertenti; agilità; facilità di controllo; in gara e per strada.

Andrea de Adamich accanto al nuovo GTV e, sullo sfondo, l'Alfa spider. Il GTV sarà offerto in due versioni: con motore 2000, che è una evoluzione del noto Twin Spark, e con motore 6 cilindri a V 2000 turbo. Nella prima versione il GTV dispone di 150 CV, raggiunge i 215 kmh e passa da 0 a 100 in 8,5 secondi. Nella seconda versione ha 202 CV, raggiunge i 232 kmh e passa da 0 a 100 in 7,3 secondi.





Ecco come Andrea de Adamich giudica la linea del GTV. "Estremamente innovativa, con una personalità che la contraddistingue immediatamente, anche quando è in mezzo al traffico. Mi piace la sua compattezza, anche se poi, una volta saliti a bordo, ci si stupisce per i volumi dell'abitacolo".

E dopo la GTA 1600, il GTV 2000, più "signorile", più elegante e confortevole, sempre naturalmente rosso Alfa Romeo con interni neri.

Alla fine il coupé GTV nuova generazione, anno 1975! Motore 2500 di cilindrata, dalle grandi prestazioni, con una linea aggressiva e di nuova concezione.

Ricordo ancora perfettamente la sua presentazione alla stampa specializzata sulle strade della Maremma. Ed io, coinvolto in qualità di "quasi" testimonial insieme con una stupenda fotomodella, in modo che i giornalisti - fotografi, come si usava a quei tempi, potessero fare foto personalizzate con dei personaggi.

È passato molto tempo. Praticamente 20 anni. Ed oggi eccoci di nuovo insieme con un altro coupé Alfa Romeo, dal nome familiare: GTV.

Sono cambiate certamente le esigenze dell'utente - auto, in senso generale, ed ancor più in senso particolare pensando al segmento vetture sportive-coupé, con uso praticamene quotidiano.

Oggi ci si è abituati molto bene; si pretende tutto: prestazioni, sportività, tenuta di strada da F.1, confort su ogni tipo di fondo stradale, sicurezza totale, attiva e passiva naturalmente,

economicità di utilizzo e di gestione, affidabilità.

Il nuovo GTV Alfa Romeo risponde a tutte queste esigenze: straordinariamente sportiva, come le Alfa di una volta, e comando confortevole come quello di oggi. Motori 2 litri Twin Spark 16 valvole, nuova generazione e 2 litri V6 turbo che non hanno bisogno di presentazioni.

Su 2 livelli di prestazioni, non molto distanti fra loro, d'accordo, ma indubbiamente ciascuno con propria personalità, il GTV ha colpito per linea ed aggressività aerodinamica. Una aggressività non esagerata; non c'è senso di esibizionismo. Un coupé che si può usare tutti i giorni, per andarci anche al lavoro, se si vuole.

La filosofia della trazione anteriore è stata mantenuta, in linea con la tendenza attuale Alfa Romeo.

Obiettivo: maggiore senso di sicurezza per il guidatore nell'uso quotidiano, maggiore spazio per abitacolo e baule, maggiore facilità di controllo in caso di errore o di manovra di emergenza.

Il bilanciamento del GTV è ottimale, per cui, se non si fanno pazzie, se non si viaggia veramente al limite, non vi sono sensazioni di sottosterzo da "trazione anteriore".





Ancora immagini della prova di de Adamich con il GTV. "L'Alfa è molto attaccata a terra, agile nel misto, compatta e stabile nei percorsi veloci e medio-veloci". Merito anche della sospensione posteriore a bracci multipli che permette di modulare le traiettorie con grande precisione.

La vettura è molto attaccata a terra, precisa, agile nel misto, compatta e stabile nel veloce, nel medio-veloce.

Logicamente nella curva stretta, da seconda marcia, aprendo tutto il gas bruscamente, senza progressione, i cavalli si fanno sentire sulla trazione. Ma diventa un sottosterzo che il pilota gestisce con facilità lavorando con l'acceleratore in modo da modulare la quantità di cavalli che il motore mette a disposizione.

Sospensione sportiveggiante, posteriori multi-link, per avere sempre un ottimo bilanciamento in curva nel comportamento in traiettoria.

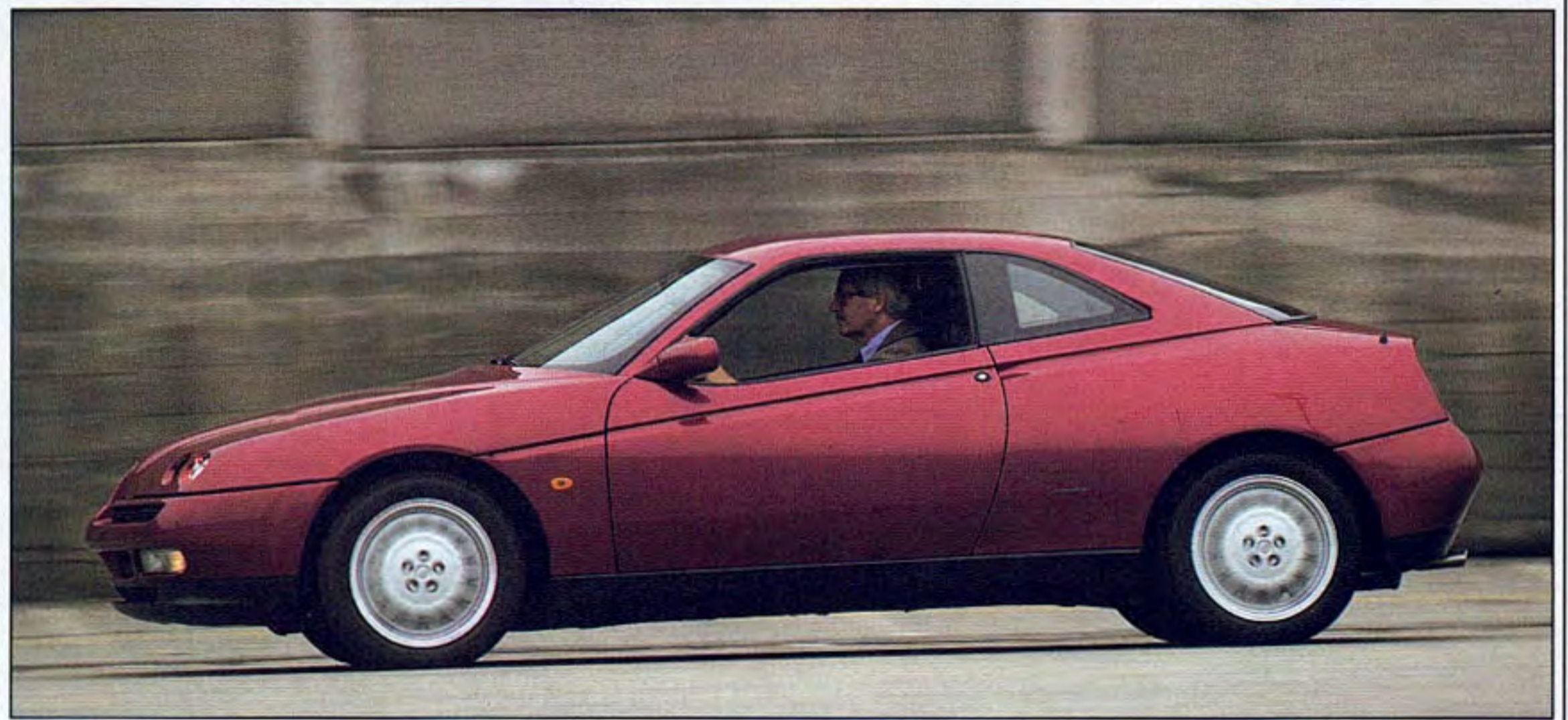
Ne deriva un contenuto trasferimento di carichi longitudinali e laterali che non scompensano il GTV lasciando al guidatore maggiore sensibilità sui reali comportamenti della vettura.

Vettura divertente nella sua sportività, anche se vorrei sottolineare che su strada normale, aperta al traffico, diventa improponibile sfruttarne tutta la potenzialità... restando nelle norme del codice.

Per tirare veramente ci vuole un percorso chiuso al traffico, una pista cioè, in modo da poter veramente verificare i limiti.

Sedili avvolgenti, con una posi-





zione corretta rappresenta un valore aggiunto alla qualità della propria guida, insostituibile da qualsiasi tecnologia o sicurezza attiva e passiva.

Ecco, sempre per quanto riguarda la sicurezza, è naturale che per il GTV, punto di riferimento della gamma sportiva Alfa Romeo, air bag guida e passeggero, ABS, servosterzo, barre di protezione laterale siano elementi irrinunciabili.

Confort di marcia, elasticità di motore, progressione di utilizzo, permettono il viaggio in tutto riposo, godendosi i chilometri in totale relax, senza perdere il gusto il "sapore" di essere al volante di una sportiva Alfa Romeo. La linea del GTV è innovativa, con una personalità che la contraddistingue immediatamente anche

quando è tra altre vetture, nel traffico; comunque senza ostentazione come ho già detto prima, senza esibizionismo. Compatta nel guardaroba dall'esterno, ma voluminosa verificando l'abitacolo e gli spazi disponibili al suo interno! Macchina che assorbe con naturalezza le potenze delle attuali motorizzazioni, ma che già dà la sensazione di poter assorbire con il suo assetto e motricità, anche un maggior numero di cavalli. C'è un unico sistema, però, per verificare quanto vi ho raccontato: provatela.

Andrea de Adamich

Nel prossimo numero Andrea de Adamich farà, per i lettori del Quadrifoglio, anche la prima prova della versione spider.

La sicurezza è uno dei punti chiave del nuovo GTV, che garantisce air bag (lato guida e lato passeggero), ABS, servosterzo, barre di protezione laterale antinvasione. Ma de Adamich, che qui vediamo impegnato nella prova, descrive anche l'assoluto confort di marcia.