



il Quadrifoglio

Numero 51 • Gennaio-Marzo 1995 • Lire 6.000 • Milano • Spedizione Abbonamento Postale Pubbl. inf. 50%

ANTEPRIMA

De Adamich svela tutti i segreti del nuovo spider Alfa Romeo

NUOVA 155

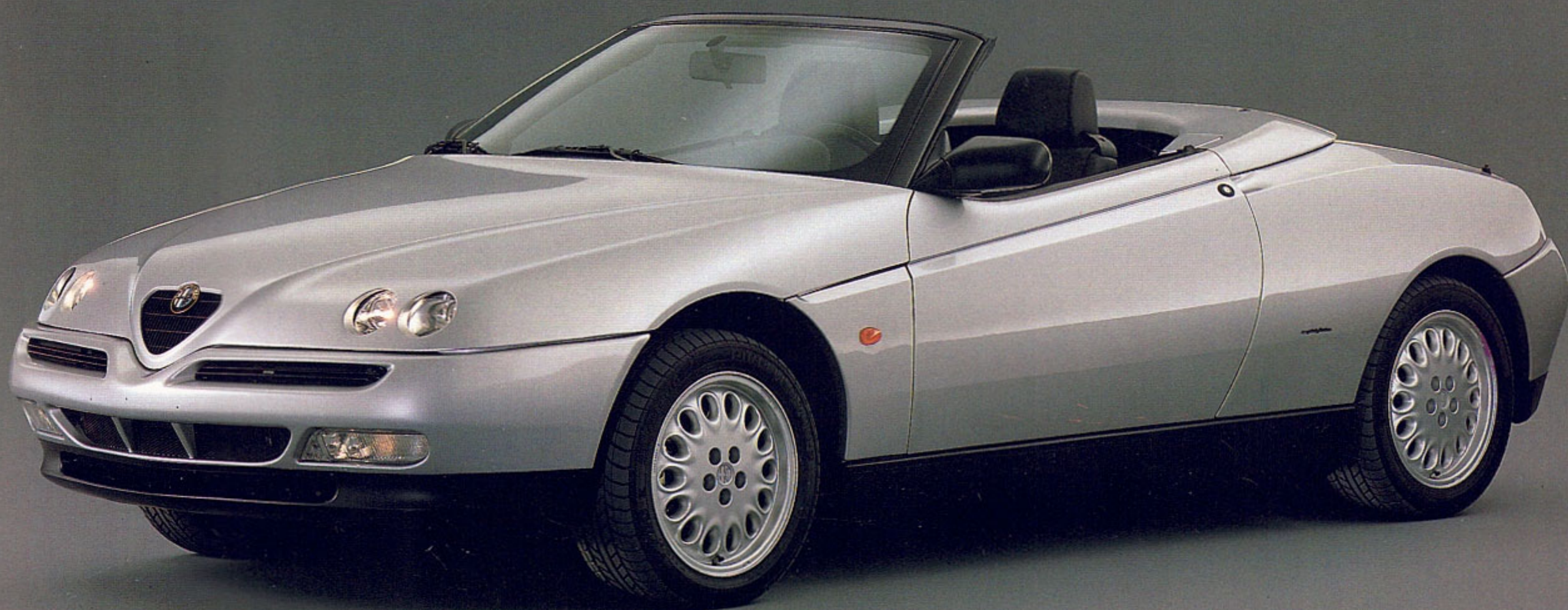
Più sportiva, più larga.
Ecco come cambia
dopo i successi in gara.

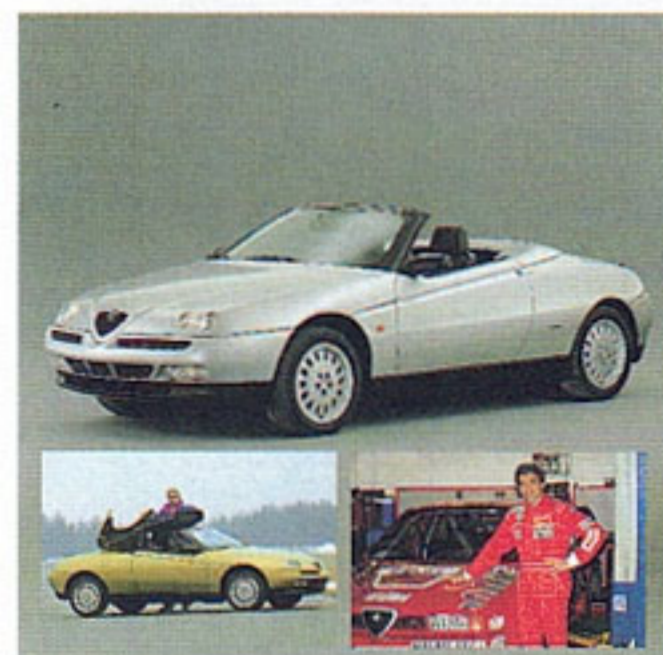
SPORT

Michele Alboreto
racconta: "Ricomincio
tutto dall'Alfa"

LE GRANDI INIZIATIVE

Entra in concessionaria
e concorri per un
posto da pilota





IL QUADRIFOGLIO

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

DIRETTORE RESPONSABILE

Simone Migliarino

VICE DIRETTORE

Marino Bussi

COMITATO DI REDAZIONE

Massimo Burzio, Walter de' Silva, Giovanni Osellame, Fabrizio Paschina, Giorgio Pavia

REDAZIONE

Viale Alfa Romeo
20020 Arese (MI)
Tel. (02) 93392421
(Segreteria di Redazione,
Nadia Cattaneo)

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, Marco Belletti, Gianni Cancellieri, Marco Matteucci, Fabio Ravaoli, Giulio Signori, Andrea Silvani, Giorgio Terruzzi.

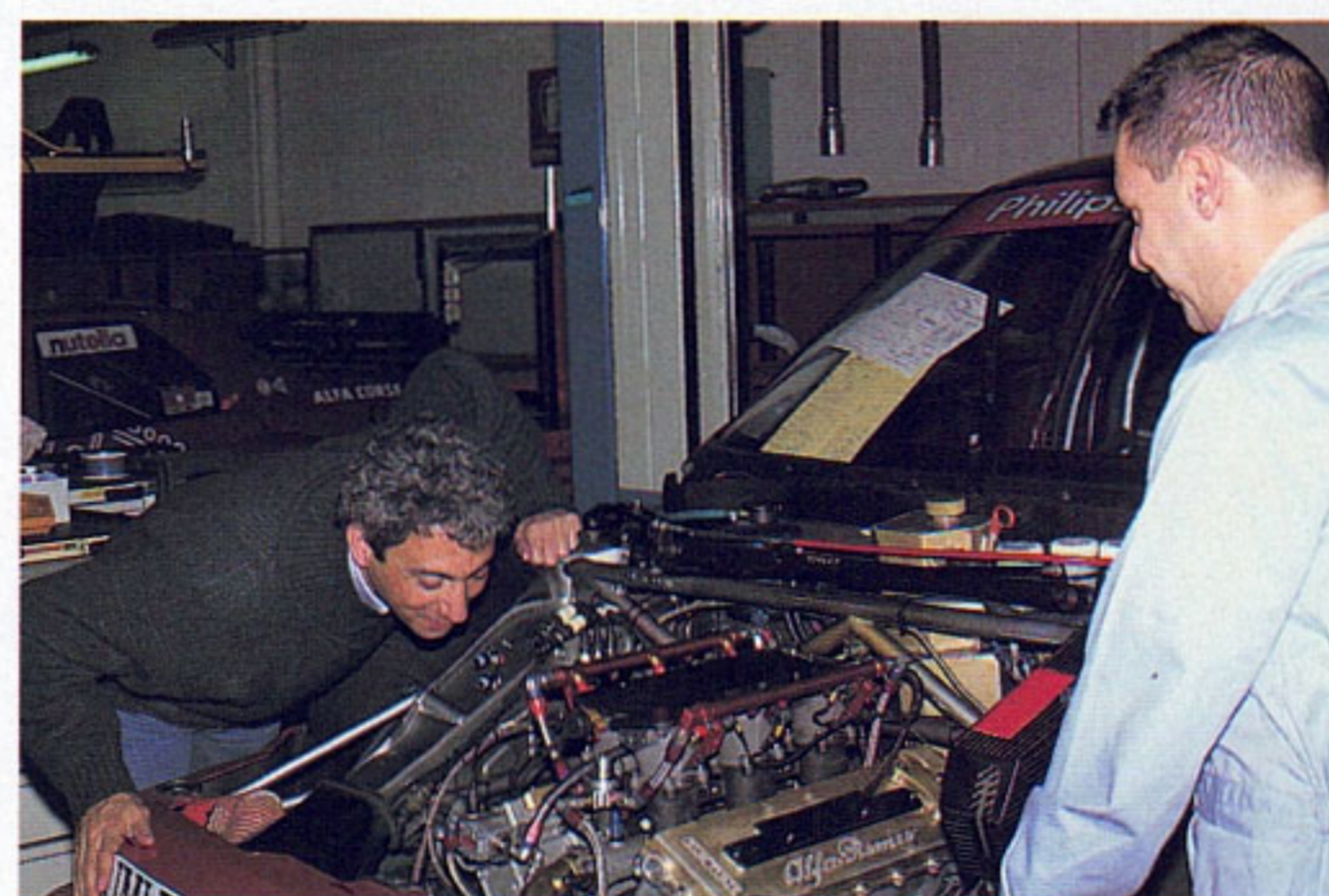
Per i disegni: Centro Stile Alfa Romeo, Enzo Laurà.

Per le foto: Centro Documentazione Storica Alfa Romeo, Sandro Bacchi, Tiziano Bertin.



“Un'altra Alfa tutta da scoprire” pag. 6

Il nuovo Spider Alfa Romeo. Cosa prova un telecronista, abituato alle Formula Uno, davanti all'ultima sportiva Alfa? E come si ritrova in pista, con un'auto di serie, un pilota che ha corso tanti anni? Andrea de Adamich, giornalista ed ex campione, prova in anteprima lo spider del Biscione e se ne innamora. “Mi hanno sorpreso la modernità, la tecnologia, le prestazioni: una supersportiva del futuro, con la classe di sempre”.



Alboreto: “Ricomincio dall'Alfa” pag. 30

Campionati Turismo '95: nuovi regolamenti, auto sostanzialmente modificate, avversari sempre più agguerriti. I segreti delle nuove 155 da competizione. Ed ecco come la pensa un campione, ultimo acquisto della squadra di Giorgio Pianta per il DTM.

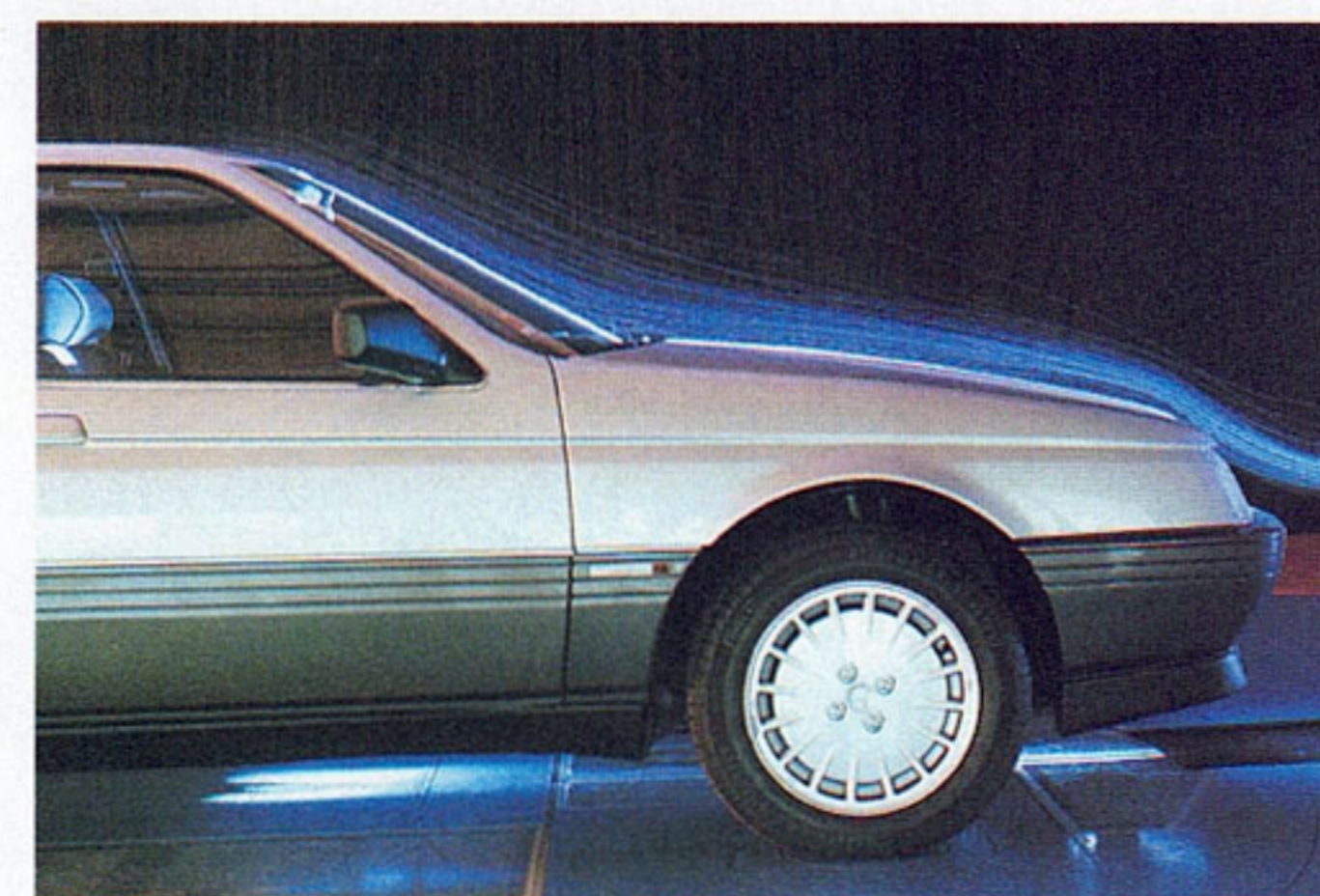
Scopri il pilota che c'è in te pag. 40

Una grande iniziativa Alfa. Sognate di diventare come Tarquini, Larini o Alboreto? O semplicemente vi piacerebbe assistere alle corse da spettatore privilegiato? Ecco come cogliere al volo una delle tante possibilità offerte agli alfisti sportivi.



Formidabili quegli anni pag. 14

Coupé e Spider. Continua, con la seconda puntata, l'analisi dello storico dell'auto Gianni Cancellieri, che ripercorre 80 anni di produzione sportiva Alfa. I capolavori costruiti dal 1954 al 1974: una specie di linea genealogica che porta fino agli attuali Gtv e Spider. Ecco la Giulietta sprint del 1954, le Zagato e le GTA degli anni Sessanta, il Duetto del film “Il Laureato” e, infine, la Montreal, oggetto di culto per i collezionisti.



164, per sempre giovane pag. 48

L'evoluzione di una ammiraglia. La sua linea disegnata da Pininfarina continua a fare scuola e la sua immagine è il meglio tra le berline di rappresentanza con impronta sportiva. Passata attraverso restyling e speciali motorizzazioni, piace ai giovani come ai professionisti più dinamici e agli opinion leader. Scopriamo come e perché.

Quadrifoglio Club pag. 60

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



Bassa, larga e cattiva pag. 24

Ispirate ai modelli che corrono in pista, modificate per aumentare prestazioni e tenuta di strada, con ammortizzatori pensati per le gare, e un raffinatissimo sistema antifurto. L'Alfa Romeo fa debuttare cinque inedite versioni sportive della 155 destinate ad entusiasmare gli appassionati.



Addio Hruska, padre di tante Alfa pag. 68

La scomparsa di un grande tecnico. Viennese, sportivissimo, innamorato delle auto, ha legato il suo nome a una parte importante della storia Alfa Romeo. Un giornalista che lo conosceva bene ci racconta gli aneddoti, le intuizioni e lo stile di Rodolfo Hruska.

Nuvolari schiaccia i panzer di Gøring pag. 70

Accadeva 60 anni fa. Sulla pista del Nürburgring si prepara la grande celebrazione della tecnologia tedesca. Ma sull'infernale circuito si scatena Nuvolari con l'Alfa P3...

NUOVO SPIDER / Cosa prova un telecronista, abituato alla Formula uno, davanti all'ultima sportiva Alfa? E come si ritrova in pista, con un'auto di serie, un pilota che ha corso tanti anni? Andrea de Adamich, giornalista ed ex campione prova lo spider del Biscione e se ne innamora. "Mi ha sorpreso la modernità, la tecnologia, le prestazioni incredibili: una supersportiva del futuro, con la classe di sempre"

UN'ALTRA ALFA TUTTA DA SCOPRIRE



Alfa Romeo Spider: purtroppo sono molto stonato, ma proprio molto, altrimenti avrei cantato, per celebrare la nuova scoperta Alfa, il motivo del "laureato".

Una novità capace però di riportare me, e molti altri alfisti indietro nel tempo; fino alla Giulietta Spider.

Il sogno della mia gioventù? Quando mancava poco alla patente? La Giulietta Spider veloce! Abitavo in un vialone a Milano, via Elba. Non

c'erano limiti di velocità neanche in città. C'era allora una Concessionaria Alfa che aveva i capannoni dell'officina in piazza Po, all'inizio di via Elba. I collaudatori, i meccanici provavano le macchine dei clienti lungo via Elba appunto, e tiravano.

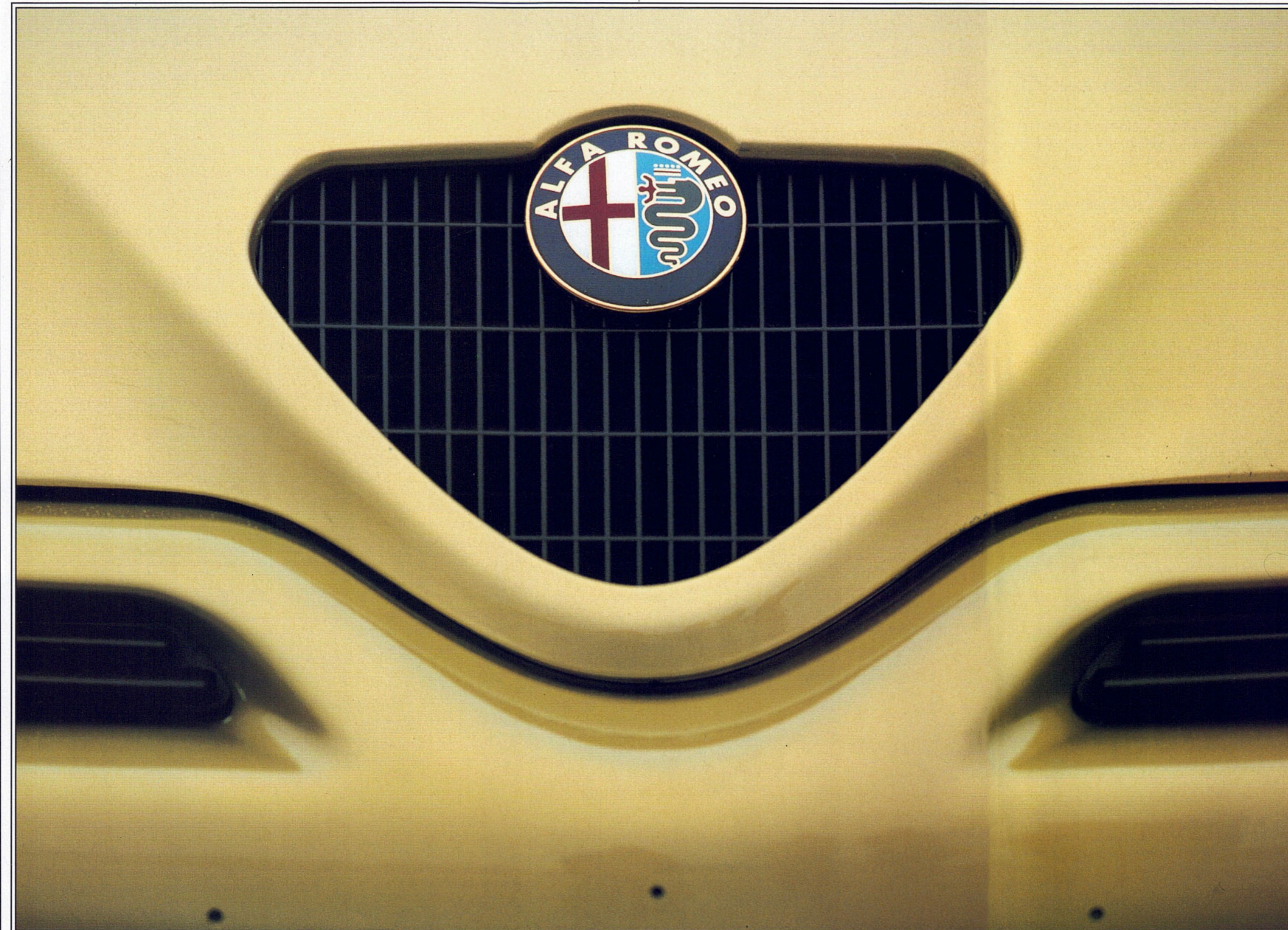
E nei pomeriggi passati a studiare, quando sentivo il rumore dello scarico della Veloce, un po' rauco, identificabile tra un milione di macchine (e chi lo ha sentito, capisce be-

nissimo che cosa intendo dire!) schizzavo fuori sul balcone, per guardare passare la Veloce e naturalmente sognavo. "Disprezzavo" la moto con la quale andavo a scuola e che pure garantiva una magnifica libertà di movimento, e mi vedevo al volante della Spider veloce a gustare in diretta rumori e sensazioni. Tempi che mi sembrano così lontani, anche perché di "acqua" in casa Alfa ne è passata tanta! Per acqua intendo Spider!

«Moderna, compatta, ma con un piglio da vettura di prestigio, non sbarazzina come poteva sembrare il Duetto».

Così Andrea de Adamich sintetizza l'impressione a prima vista del nuovo Spider Alfa Romeo, ultimo sviluppo di una tradizione che ha fatto epoca. «Una automobile "vera", che cioè può anche essere la prima macchina della coppia o della persona singola che voglia gustarsi il piacere di guidare sportivamente, integrando l'opportunità del cielo aperto all'eventuale uso quotidiano».





Lo Spider è offerto con due motorizzazioni: il due litri 16 valvole da 150 cavalli e 210 km/h, e il tre litri V6 da 192 cavalli e 223 km/h. Il propulsore due litri V6 turbo è stato riservato al coupé GTV.

Ma ora eccoci qua: 1995, uno Spider Alfa tutto nuovo, per linea e tecnologia, che affianca un altro splendido modello, il GTV (vedi Quadrifoglio n. 50).

Quasi inutile descriverlo, raccontarla; bisogna vederlo di persona. Vorrei dire che le foto non riescono a renderle tutto il valore di linea che merita. E non si tratta di una scelta per pochi appassionati incalliti di

Spider, perché questa nuova Alfa è bella aperta, scoperta, con la capottina ripiegata, ed è bella e funzionale anche chiusa, mantenendo linea e grinta. Moderna, compatta, ma con un piglio da vettura di prestigio, non sbarazzina come poteva sembrare invece il Duetto. Vorrei aggiungere che non si possono fare paragoni, se non pensando che c'è il marchio Alfa Romeo che le accomuna.

Il nuovo Spider è una "automobile" vera, cioè può essere la prima macchina della coppia, della persona singola che vuole gustarsi il piacere di guidare sportivamente, in relax e sicurezza, integrando l'opportunità del cielo aperto all'eventuale uso quotidiano. Sarà il colore scelto, secondo me, che darà l'idea della personalità del proprietario: lo Spider in se stesso è una scelta concre-

ta, in linea con i tempi, funzionale. Insomma, non la macchina sportiva da tirar fuori solamente in certe occasioni, bella ma così scomoda che si è costretti a scendere con i capelli dritti in testa e la sciarpa congelata, alla Fantozzi. L'Alfa è confortevole, ma anche agile, scattante, al di là della motorizzazione scelta.

Precisa di sterzo e "precisa" nei riferimenti di guida in tutte le condi-

zioni. È logico che il tetto chiuso ci riporti praticamente al GTV; lo Spider è da provare, da sentire aperto, tempo e clima permettendo. Indubbiamente quei chili in meno del tetto si sentono nei trasferimenti di carico laterale solo se uno tira al limite, in pista. Per capire le differenze non resta che chiedere al concessionario di provarle in successione, con un confronto immediato Gtv-Spider: giù da una, su nell'altra e viceversa. Piazzati al volante, ci si trova in un

abitacolo spazioso, largo, pieno di comfort, ma con sedili avvolgenti, che ti tengono bene ancorato allo schienale anche nei percorsi misti, secchi, con esse veloci che richiedono dei cambi di direzione tempestivi.

Il tettino aperto dà una luminosità che facilita la sensazione di precisione nelle traiettorie, nei limiti di ingombro dello Spider e della strada che si sta percorrendo. La posizione di guida è ottimale. Sedile e volante permettono un aggiustamento per-

fetto per braccia - corpo - gambe. La posizione della leva del cambio rende il tutto ravvicinato senza movimenti eccessivi della mano/braccio destri, che si devono allontanare pochissimo dalla posizione base (cioè con la mano piazzata sulla razza del volante e impugnata ore 15). Lo sterzo è diretto, ma equilibrato per le caratteristiche e prestazioni dello Spider. Il servosterzo addolcisce molto la guida, ma non fa assolutamente perdere sensibilità al gui-



I QUATTRO GIOIELLI SPORTIVI

ALFA ROMEO SPIDER

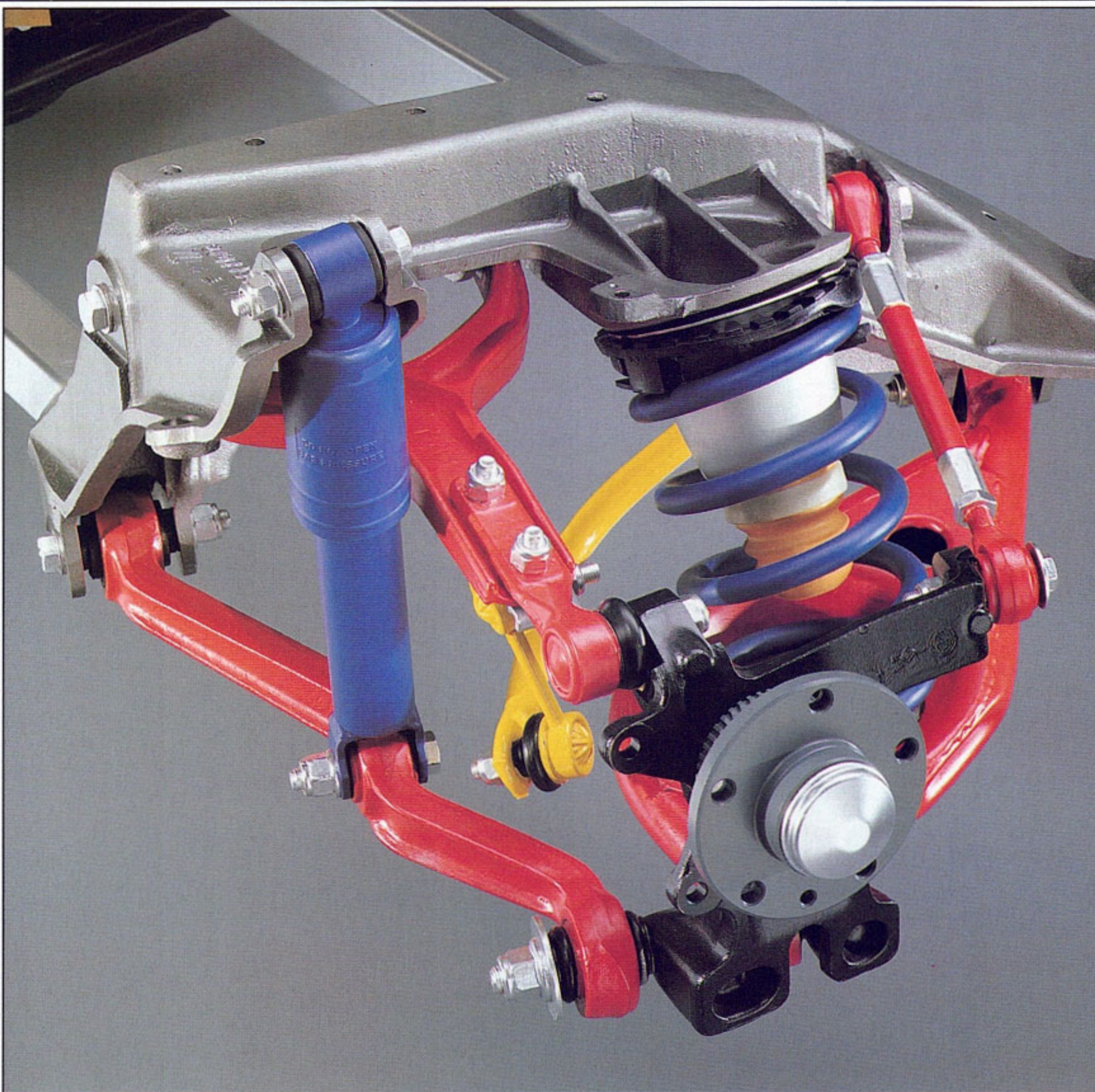
	Versione due litri	Versione tre litri
Motore	4 cilindri in linea, 16 valvole T.Spark	Sei cilindri a V
Cilindrata	1970 cc	2959 cc
Potenza	150 CV	192 CV
Coppia max	19 kgm	26 kgm
Velocità	210 km/h	223 km/h
Accelerazione 0-100 km	8,5 secondi	7,5 secondi

ALFA ROMEO GTV

	Versione due litri 16V	Versione due litri turbo
Motore	4 cilindri in linea, 16 valvole T.Spark	Sei cilindri a V sovralimentato
Cilindrata	1970 cc	1996 cc
Potenza	150 CV	202 CV
Coppia max	19 kgm	27,5 kgm
Velocità	215 km/h	232 km/h
Accelerazione 0-100 km	8,5 secondi	7,3 secondi



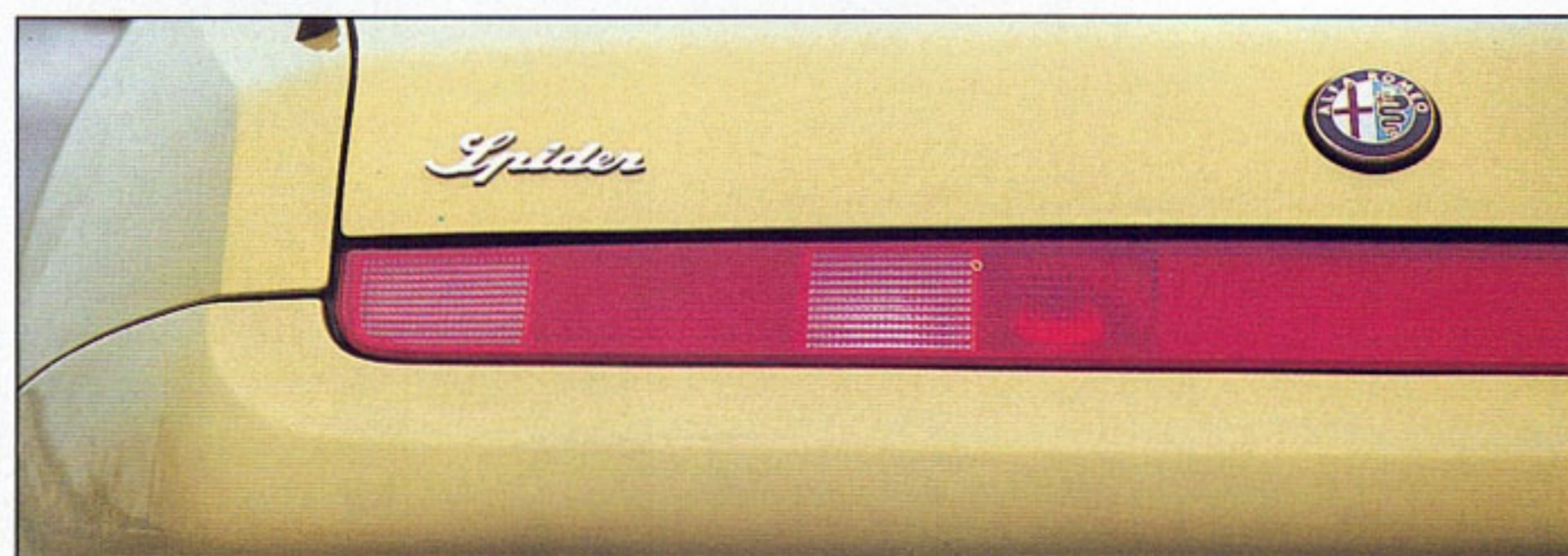
Una vettura inconfondibilmente Alfa Romeo: deciso l'andamento a cuneo della fiancata; niente cromature o orpelli inutili; maniglie quasi invisibili; generose dimensioni dei volumi posteriori e della gommatura, con cerchi dal design classico. È anche la prima Alfa scoperta a proporre di serie l'azionamento elettrico della capote. Negli interni, realizzati all'insegna della funzionalità e dell'ergonomia, la strumentazione è rigorosamente analogica e, con un richiamo alle Alfa del passato, gli strumenti secondari sono posizionati sulla consolle.



DTM non è solo la sigla del Campionato Turismo tedesco, ma anche quella dell'avanzato sistema di sospensioni posteriori montate sulle Alfa Romeo Spider e GTV: Dynamic Toe-in Movement (in alto). Il sistema consente una variazione "dinamica" della convergenza.

IL SEGRETO DELLA CURVA SENZA ERRORI

Fino a ieri la sigla DTM s'identificava soltanto con il campionato tedesco per vetture turismo. Oggi, invece, sta anche a definire il nuovo e sofisticato schema di sospensioni posteriori montate sugli Alfa Romeo Spider e GTV. La soluzione "Dynamic Toe-in Movement" (da cui, appunto, la sigla DTM) prevede montanti ruota guidati da quattro bracci, per raggiungere elevati livelli di guidabilità e tenuta di strada, anche durante l'uso impegnato della vettura. Evoluzione del tradizionale schema a quadrilatero deformabile, questa sospensione consente una variazione "dinamica" della convergenza (in inglese: Toe-in), con la conseguenza di realizzare nelle traiettorie curvilinee delle microsterzate - in fase o in controfase, a seconda delle condizioni di guida. Un retrotreno così concepito agevola, dunque, l'inserimento in curva e il mantenimento della traiettoria impostata, con effetti che sono egualmente positivi sui piccoli raggi (come i tornanti) e su quelli più ampi (come i curvoni autostradali). **A.S.**



datore sull'aderenza dell'anteriore. In queste due nuove sportive Alfa, Spider e GTV, la trazione anteriore non si avverte neppure nelle accelerazioni potenti, a marce basse. I cavalli vengono ben assorbiti dalle geometrie delle sospensioni anteriori e dal rapporto pneumatici/cerchi. Se poi si è a velocità superiore, 3^a, 4^a o addirittura 5^a, in un bel curvone, il comportamento di questo Spider è

molto plasmato; sensazione, vorrei dire, da trazione integrale. Il trasferimento di carico longitudinale è minimo anche di fronte a staccate o accelerate brusche.

Di conseguenza c'è poca tendenza ad alleggerire la parte posteriore in caso di tocco dei freni già impostati in curva. Anzi, il divertimento sta nello sfruttare la trazione anteriore in inserimento di curva per mi-

gliorare aderenza e direzionalità, quindi, dello sterzo. Ma siamo già oltre le possibilità di guida su strada normale, o su un percorso anche autostradale ma aperto al traffico! Stiamo parlando di una pista, non tanto per fare una gara, ma per poter gustare veramente i limiti di questa Spider Alfa senza la preoccupazione dei limiti di velocità e della strada. Il "cliente" oggi è legato si

alla tradizione, al valore del marchio, ma vuole un prodotto, un'automobile in linea con i tempi e la loro tecnologia. È molto preparato, fa confronti, pretende dalla sua vettura prestazioni, affidabilità, sportività, sicurezza. Questo Spider Alfa Romeo lo accontenta in tutto, concedendogli in più un piacere di guida inaspettato.

Andrea de Adamich

Sulla sinistra in basso, il particolare della tipica scritta «Spider» e la fanaleria posteriore. In alto gli eleganti interni che conferiscono alla vettura una spiccata connotazione sportiva.