



# il Quadrifoglio

Numero 49 • Settembre-Ottobre 1994 • Lire 6.000 • Milano • Spedizione Abbonamento Postale Pubbl. inf. 50%

**ANTEPRIMA SPIDER E GTV** Torna la grande tradizione sportiva Alfa.  
Tecnica, stile, prestazioni svelate dai progettisti



## **ANTICIPAZIONI 146**

Come è stata disegnata e costruita  
la nuova berlina quattro porte

## **MOSTRE ALFA**

La Bellezza Necessaria  
a Barcellona

## **SPORT / TRIONFO ALFA NEL TURISMO**

Tarquini e la 155 Campioni d'Inghilterra



*Alfa Romeo Spider: arriva l'erede di una grande tradizione sportiva.*

**D**opo i successi sportivi, replicati con autorevolezza quest'anno in Gran Bretagna e in Spagna, dopo la presentazione internazionale della 145 e il suo lancio commerciale ormai in corso, dopo le indiscrezioni e le prime anticipazioni sulle nuove sportive d'élite del Biscione, il mito Alfa entra finalmente nel vivo.

Torna alla sua più classica e invidiata tradizione, con due nomi che da soli evocano la stagione indimenticabile del primato in fatto di bellezza ed esclusività: Spider e GTV, una scelta quasi obbligata, che richiama alla mente non solo due nomi di successo ma una specifica filosofia costruttiva, i suoi contenuti tecnici, il profilo estetico, persino il destino commerciale. Tutti concepiti, in epoche diverse, in casa Alfa e tuttora ben visibili a chi voglia curiosare nelle grandi sale del suo Museo e incontrare i protagonisti della trentennale stagione di Giuliette e Duetti, o quella altrettanto blasonata del GT e dei GTV. Ma questa è storia, anche se è una storia particolare della quale i progettisti Alfa traggono in continuazione ispirazione quando mettono mano alle forme e alla tecnica di una nuova vettura.

L'anteprima di Spider e GTV al Salone di Parigi, il "Mondiale de l'Automobile", segue l'inizio delle operazioni ufficiali di presentazione e lancio delle due vetture. Da sempre l'appuntamento parigino è una ghiotta occasione per svelare alla stampa e alla clientela internazionale le automobili più belle e più attese. Un'occasione che Alfa Ro-

meo non poteva mancare e alla quale seguiranno altre per svelare, un po' per volta, la personalità di due sportive destinate, anche loro, a lasciare il segno nella cultura automobilistica internazionale. E sempre in tema di debutti, in questo numero de "Il Quadrifoglio" vengono rievocate le più famose presentazioni parigine dell'Alfa, con le vetture, gli uomini, gli aneddoti che ne sono stati protagonisti.

Si diceva della 145, che in questi giorni calca le scene delle nostre concessionarie. L'interesse, molto forte subito dopo le prime descrizioni giornalistiche, sta ancora crescendo. Le show room saranno molto affollate, e anche questo - anzi, soprattutto questo - è l'indicatore più eloquente del successo. Si potrà fare molto di più di guardare e toccare la nuova piccola berlina del biscione. La si potrà provare, in compagnia ovviamente di esperti collaudatori.

Se a Parigi Alfa toglie il velo a Spider e GTV, sul nostro giornale cominciamo a parlarvi della 146, l'altra berlina, che sta completando il suo ciclo di sperimentazioni e verifiche ed è ormai vicina all'avvio di produzione. Una vettura originale, che si staglia con nettezza nell'affollatissimo panorama automobilistico attuale. È parente della 145, ma sono come quei parenti che hanno pochi tratti somatici in comune e che a furia di osservarli sembrano sempre più diversi. Ci sarà tempo a sufficienza per imparare a conoscerla. Per riconoscerla basterà un istante.

**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

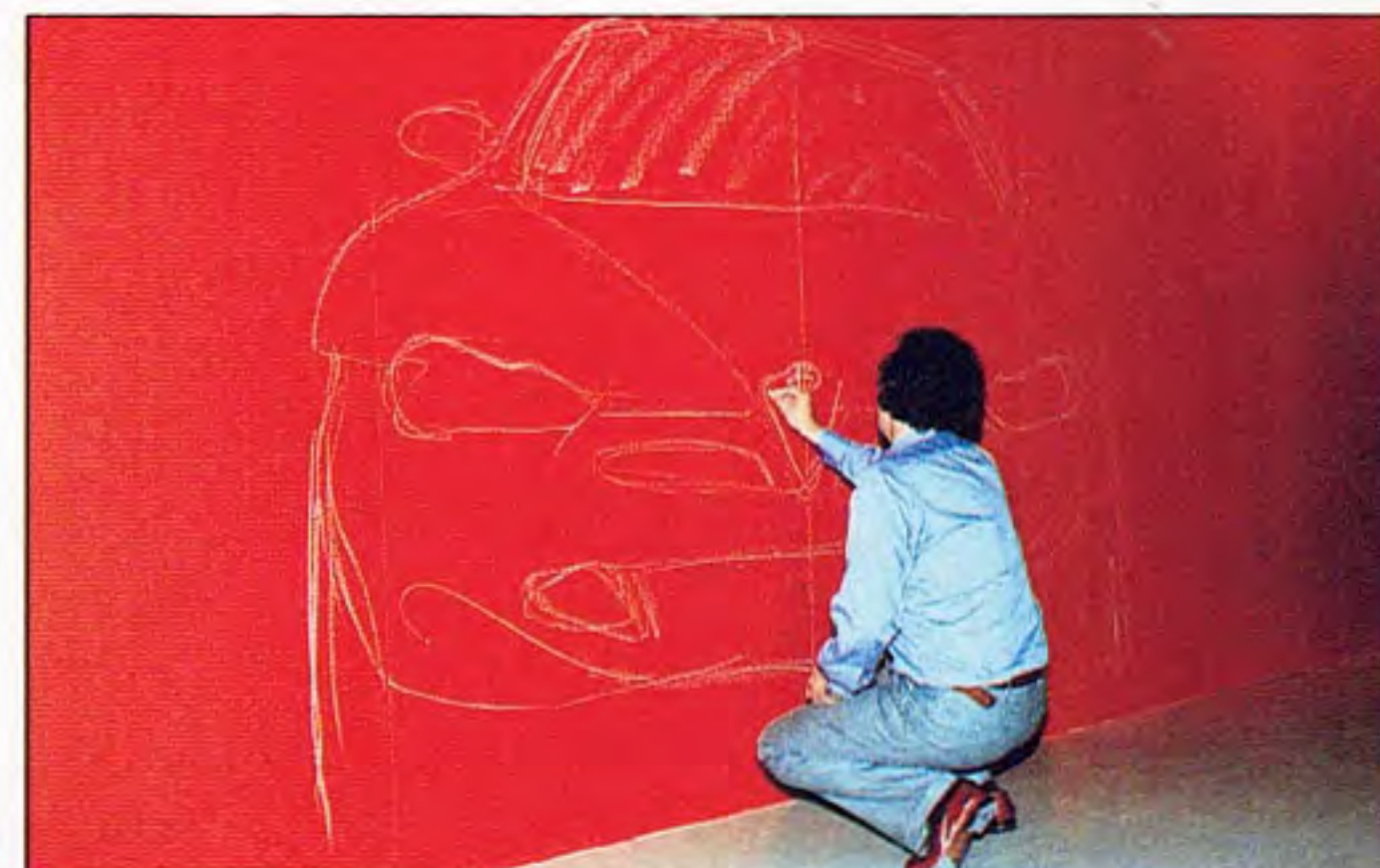
**COORDINAMENTO EDITORIALE**  
SCS s.r.l. - Via Giacosa 16 bis  
10125 Torino - tel. (011) 4619911

**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

**HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO:**  
**Per i testi:** Griffith Borgeson, Gianni Cancellieri, Bruno de Prato, Michele Fenu, Marco Matteucci, Fabio Ravaioli, Ignacio Sáen de Càmara, Andrea Silvuni.  
**Per le foto:** Archivio Alfa Romeo, Sandro Bacchi.



**Due capolavori di Alfa Tecnologia pag. 6**

Spider e GTV hanno debuttato al Salone dell'auto di Parigi. E il loro successo ha creato subito un caso. Sportivissimi ma estremamente sicuri, eleganti ma con design rivoluzionario, pieni di soluzioni futuristiche eppure perfetti interpreti della tradizione di Arese. Il Quadrifoglio svela i particolari dei modelli che vedremo in strada all'inizio del '95.



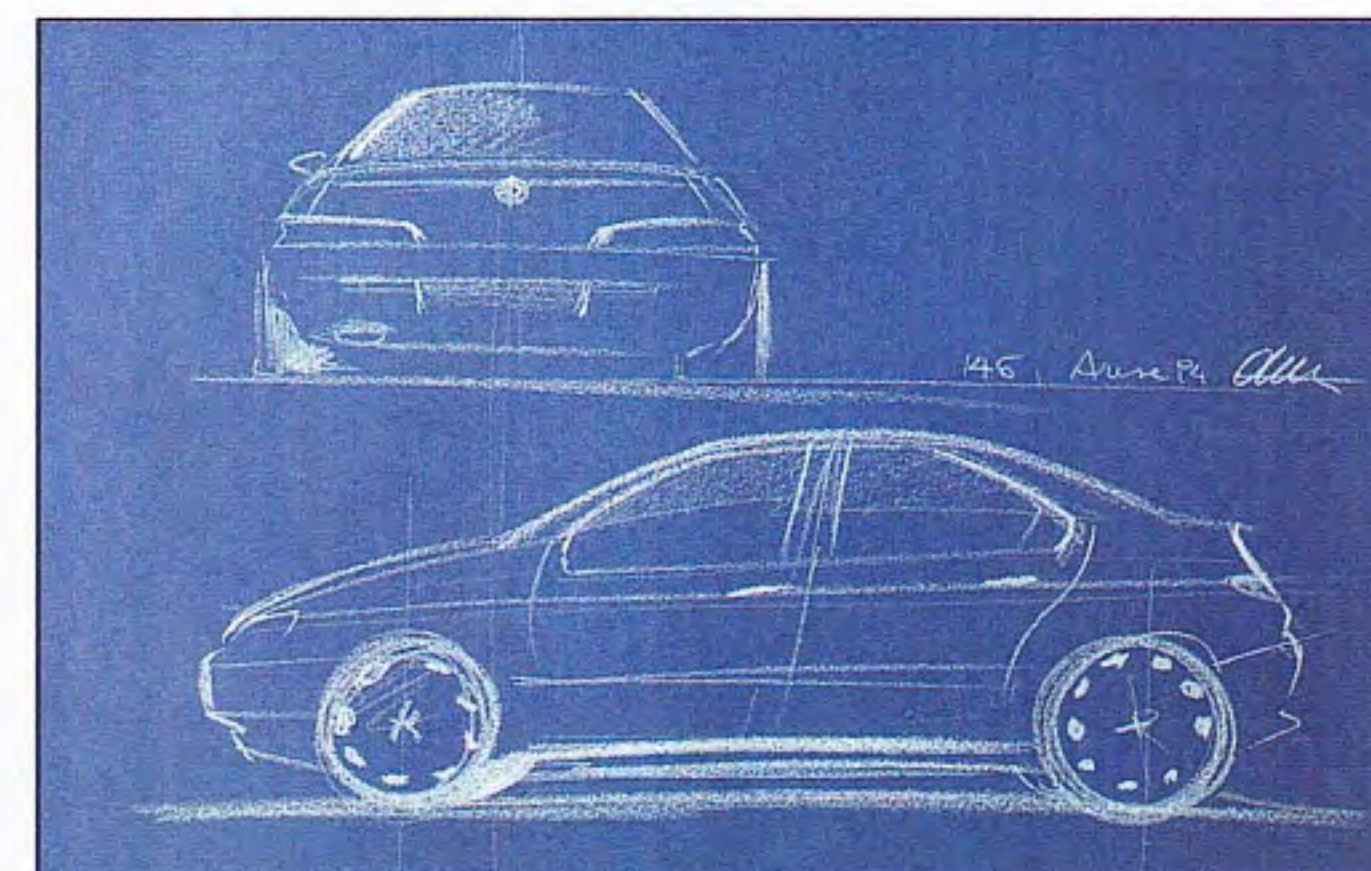
**Alfa the champion pag. 36**

Il punto su un'altra straordinaria stagione delle Alfa 155 da competizione, a partire dal trionfo nel Turismo inglese. L'avvincente duello con la Mercedes nel campionato tedesco. Le vittorie in Spagna. L'esordio in Giappone. E il capolavoro di Tarquini con la conquista del BTCC battendo tutte le marche più titolate.



**Il bello delle debuttanti pag. 18**

Settant'anni di storia Alfa a Parigi: al "Salon" sono nate molte straordinarie Alfa Romeo. Dalla RM del 1923 fino alla RZ Zagato del '92 e agli Spider e Coupé GTV di oggi. Un'avventura ricca di aneddoti. L'incredibile presentazione della 6C 2500 Sport nel 1946. Lo scalpore suscitato nel 1950 dalla 1900 e, 18 anni dopo, la curiosità per la Carabo di Bertone.



**Comoda & compatta pag. 26**

La nuova 146: due volumi e mezzo, cinque porte, studiata per la famiglia. È la "cugina" della 145, di cui riprende novità tecniche e di contenuto, ma dalla quale si distingue per il design.

**Pronta a tutto pag. 32**

Dal 15 ottobre gli alfisti vecchi e nuovi possono provare e acquistare la 145, un'auto modernissima capace di soddisfare ogni esigenza.

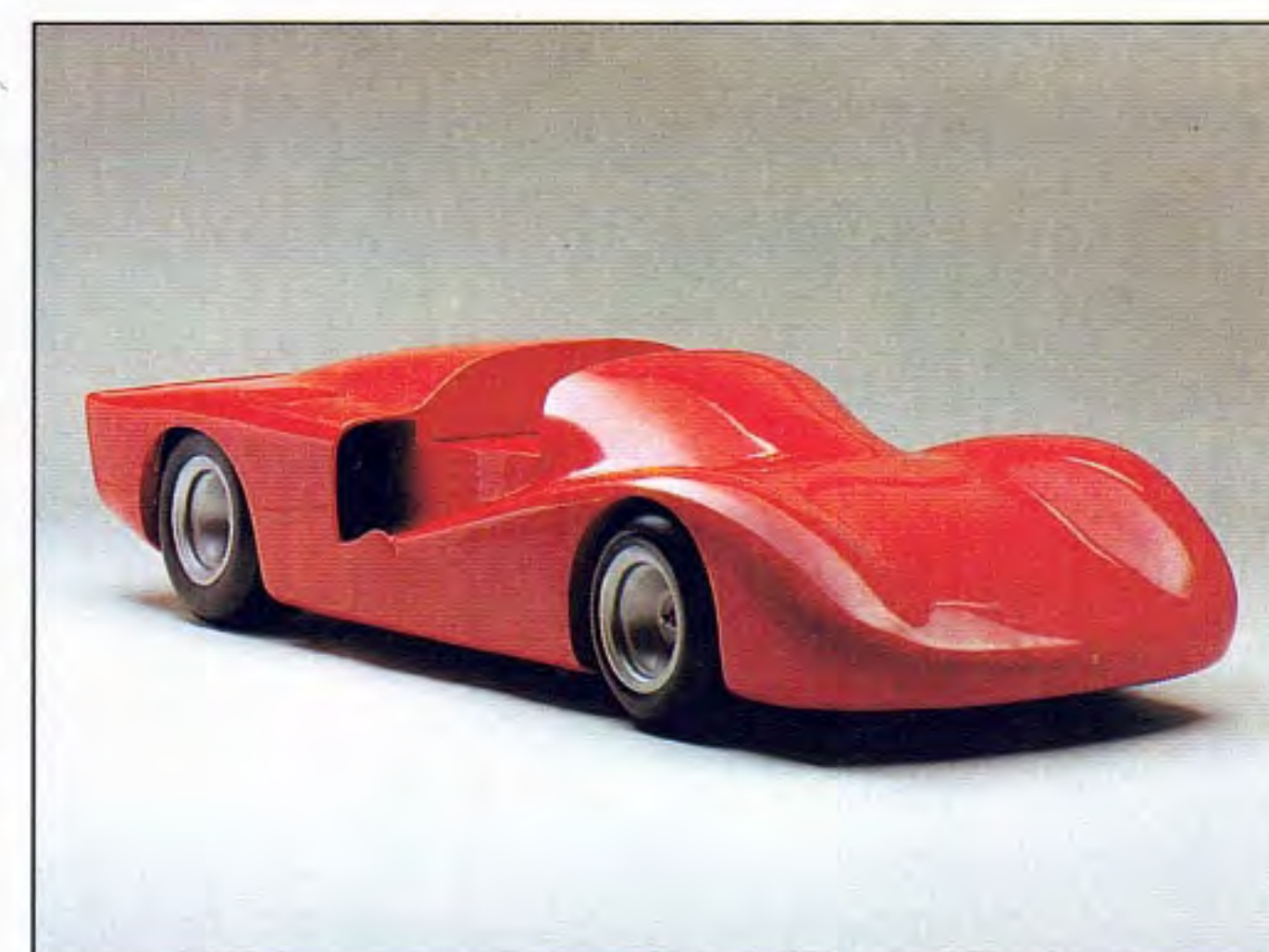


**Addio, ai quattro moschettieri pag. 50**

Quest'estate, a pochi giorni l'uno dall'altro, sono usciti di scena quattro straordinari personaggi che hanno fatto la storia dell'Alfa Romeo. Carlo Chiti, Giovanni Guidotti, Bruno Bonini, Luigi Chinetti.

**Quadrifoglio Club pag. 44**

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



**In ordine di bellezza pag. 56**

La Mostra Alfa a Barcellona: una passerella spettacolare intitolata "La Bellezza Necessaria", in cui la Casa del Biscione ha esposto i suoi pezzi d'arte.

**Pagine Alfa pag. 66**

Una guida completa all'acquisto, agli accessori e all'utilizzo delle Alfa Romeo. L'elenco di tutti i concessionari e dei loro servizi al pubblico. I suggerimenti per preparare la propria Alfa in vista della stagione invernale.

**SPIDER E GTV PRESENTATE A PARIGI** / Hanno debuttato al Salone dell'auto il 6 ottobre. E il loro successo ha creato subito un caso. Sportivissime ma estremamente sicure, eleganti ma con un design rivoluzionario, piene di soluzioni futuristiche eppure perfette interpreti della tradizione di Arese. Con loro il Biscione apre una nuova era. Il Quadrifoglio svela i particolari dei modelli che vedremo in strada all'inizio del '95

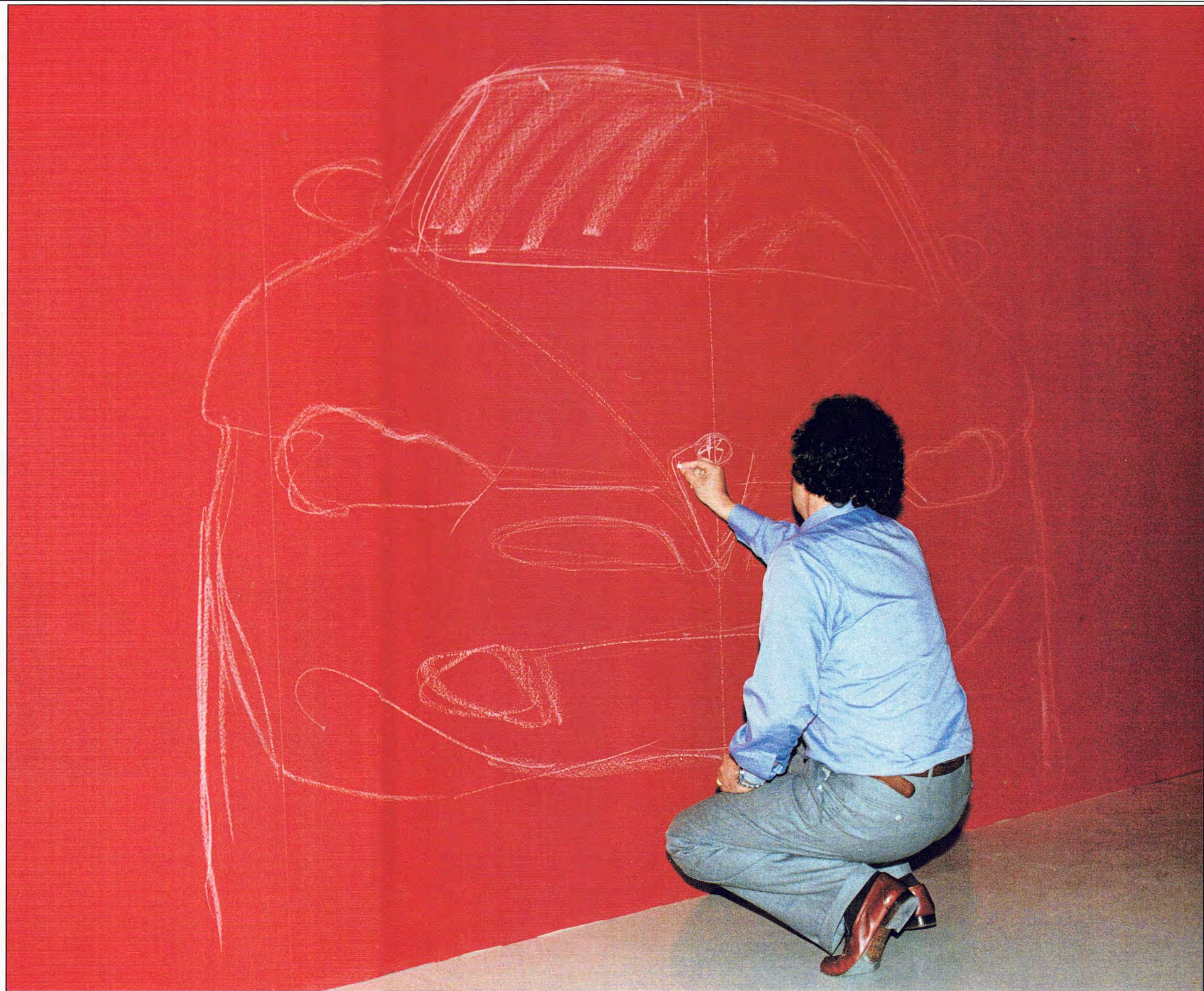
## DUE CAPOLAVORI DI ALFA TECNOLOGIA



*Spider (in alto) e GTV (qui sopra) hanno debuttato al Salone di Parigi suscitando l'entusiasmo dei visitatori. Sulla destra, Walter de Silva, responsabile del Centro Stile di Arese, ritocca uno schizzo del nuovo progetto sportivo Alfa.*

Se per tutte le Alfa Romeo cadere nell'anomino sarebbe un peccato mortale, figurarsi per quelle con una impronta più squisitamente sportiva. Ma non è certo un rischio che corrono lo Spider e il coupé GTV, presentati in anteprima mondiale al Salone di Parigi. Due modelli agili e possenti, in grado di comunicare immediatamente la forza che si nasconde sotto l'elegante, aerodinamico vestito e che esaltano i valori tipici del Biscione, fondendo con sapienza tradizione e innovazione.

Non è senza significato se l'Alfa Romeo ha scelto Parigi per questo debutto. La Ville Lumière è città d'arte, di musei e di architettura, capace di sposare le ricchezze del



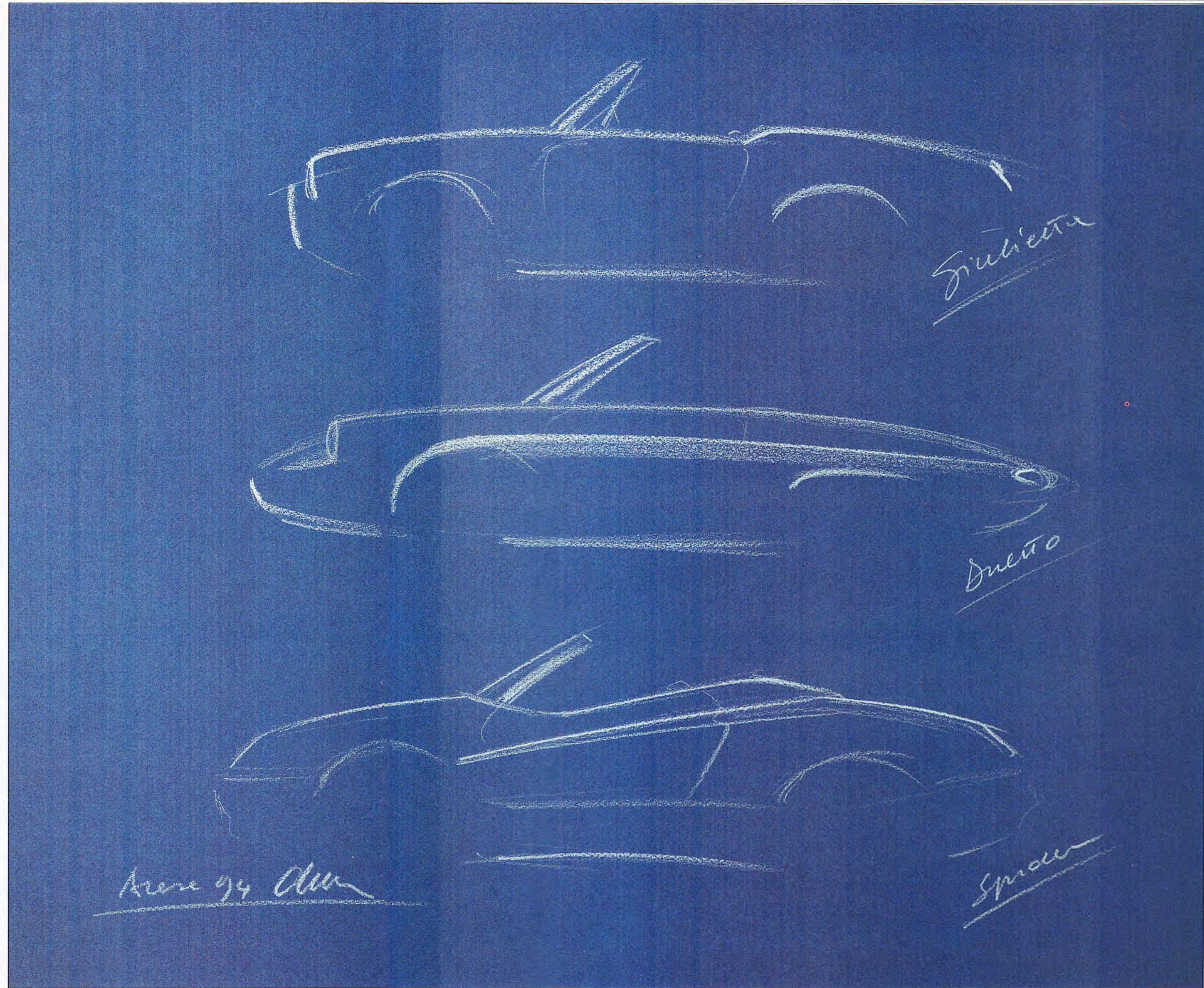


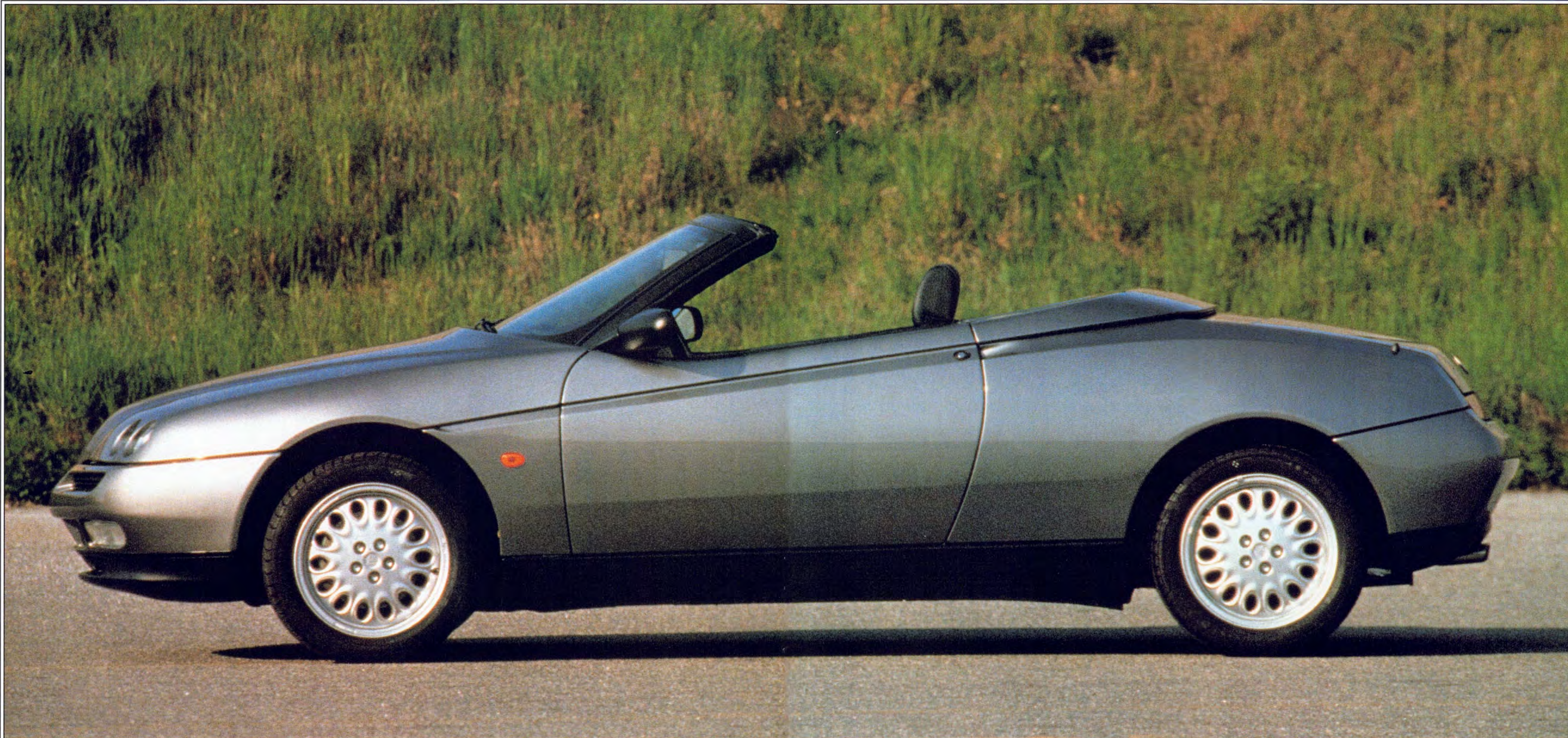
*Lo Spider visto da tre quarti posteriore: una linea filante e molto originale, nata dalla collaborazione tra il Centro Stile di Arese e la Pininfarina, che esprime un grande dinamismo, senza ammicciare a operazioni di tipo retrò. Dagli schizzi di design (sulla destra) appare evidente la ricerca di linee fluide e graffianti e di una reinterpretazione del motivo a cuneo. Il parabrezza ha anche la funzione di roll-bar, in modo da non alterare la purezza del design della vettura.*

passato con le audacie del futuro, in un contesto che si richiama da una parte ai valori cartesiani della cultura francese e dall'altra al giocoso spumeggiare dell'inventiva e della creatività. Il tutto in uno scenario internazionale che pone la rassegna parigina in primo piano nel campo dell'automobile e che sottolinea l'ampiezza della sfida tra i costruttori di tutto il mondo. E tali sono le due nuove Alfa, che verranno poste in commercio nei primi mesi del prossimo anno.

Lo Spider e il GTV costituiscono la punta di diamante di un impegnativo programma che vuol riconfermare l'Alfa Romeo nel proprio antico ruolo di produttore di vetture sportive di élite. Un ritorno che si basa sullo styling esclusivo, nato dalla collaborazione fra il Centro Stile di Arese e la Pininfarina, e sulla reinterpretazione del prezioso patrimonio ingegneristico di casa, con particolari caratterizzazioni dei motori e il ricorso a una meccanica raffinata. «Abbiamo puntato - dicono in Alfa - a esaltare la sportività della vettura e le qualità di chi guida, accantonando gadget e appiattimenti elettronici».

Il design delle due nuove Alfa, al di là delle differenziazioni stilistiche correlate alle rispettive tipologie di carrozzeria, esprime un grande dinamismo. Parte anteriore inclinata e sfuggente, con due coppie di proiettori rotondi di piccolo diametro (uno stile anticipato a suo tempo dal prototipo Protéo) incastonati nel muso e separati dai baffi dallo scudetto Alfa. Parte posteriore dalle dimensioni generose, che sembra voler spingere in avanti la vettura.





*Lo Spider nella vista laterale, dove si evidenziano le grandi ruote a filo che "riempiono" i passaruote e offrono una ulteriore sensazione di potenza. Due le motorizzazioni proposte: un 4 cilindri in linea a 16 valvole, derivato dal noto Twin Spark, e il classico V6 da tre litri sviluppato in chiave sportiva. Quest'ultimo raggiunge una potenza massima di 192 cavalli e una velocità di 223 chilometri orari.*

Le linee sono fluide e graffianti. È evidente il motivo del cuneo, e la forma globale pare una scultura con i suoi vuoti e pieni. E grandi ruote a filo, che riempiono i passaruote e offrono una sensazione di potenza. Nello spider è il parabrezza a far da roll-bar, così da non alterare il puro disegno della vettura.

Spiegano in Pininfarina: «Le Alfa Romeo sono sempre state auto ricche di personalità, talvolta addirittura trasgressive. Il GTV e lo Spider si ispirano a questo concetto di originalità ed esclusività nella sportività. Però, non si sono tentate operazioni di tipo retrò, anche se i fari roton-

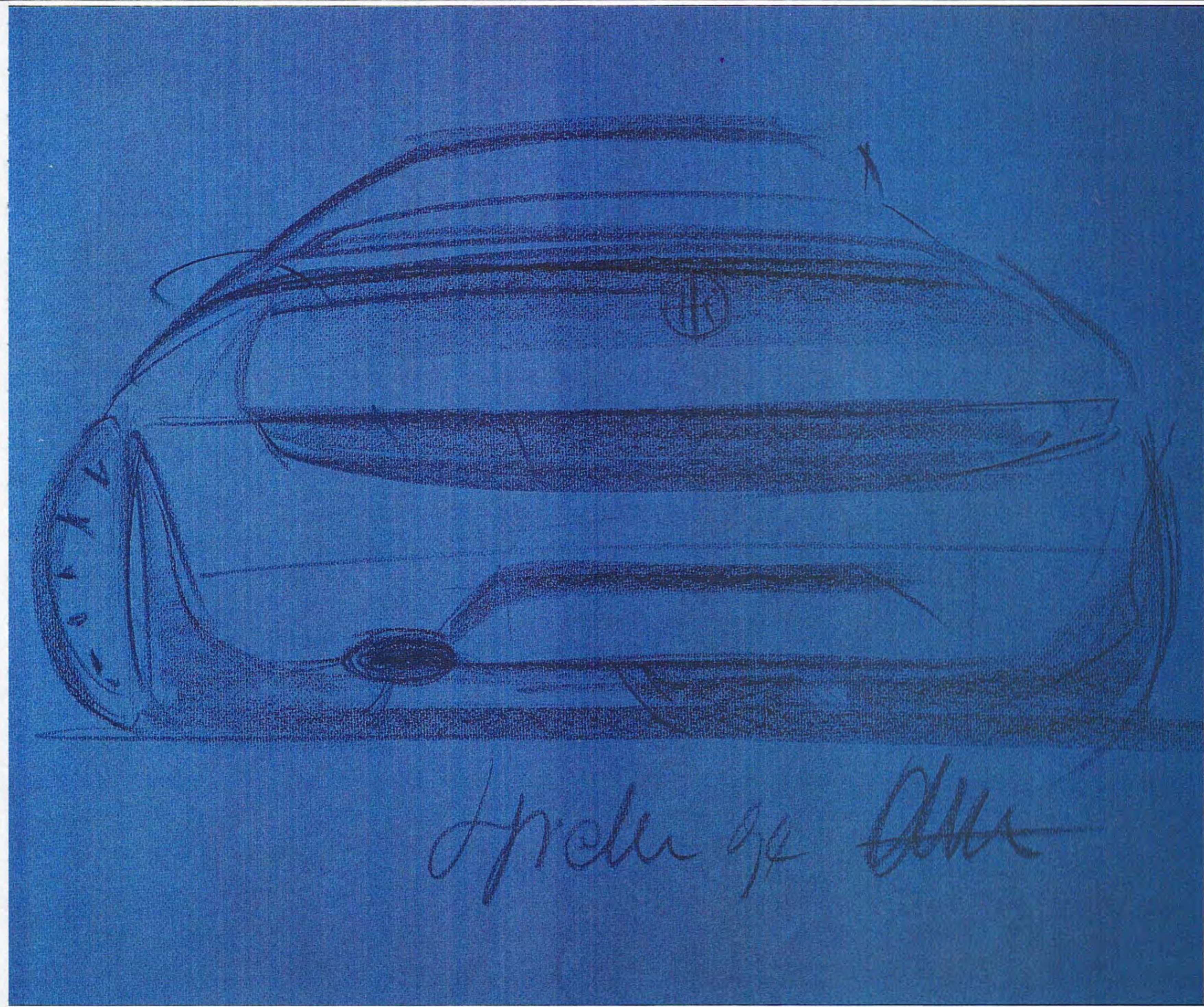
di sono un richiamo al passato. Un tempo erano molto grandi; ora, grazie ai progressi della tecnologia, le dimensioni sono contenute. Lo scudetto Alfa rappresenta un segno forte, che valeva la pena di valorizzare».

Le due vetture partono da una base comune, ma è evidente che lo Spider non è un coupé munito di hard-top, come spesso capita. Il volume posteriore è a coda alta e tronca nel GTV, non solo per ragioni stilistiche ma anche per precise funzioni aerodinamiche, mentre appare più sottile e affilato quello dello Spider.

Lo stile esterno si armonizza con quello interno, che è

stato oggetto di approfonditi studi nel Centro Stile di Arese. Nel segno dell'ergonomia, della semplicità elegante e della funzionalità, che non vuole assolutamente dire povertà. È esplicito il richiamo alle esperienze di tanti anni di competizioni, ad abitacoli in cui i piloti conducono e non si fanno condurre.

I comandi sono disposti secondo una rigorosa logica di priorità funzionali. Spiegano ad Arese: «Contagiri e tachimetro, a fondo nero, con lancette e numeri bianchi, sono separati dal resto degli strumenti, collocati sulla consolle. Niente sistemi digitali, abbiamo preferito quelli ana-



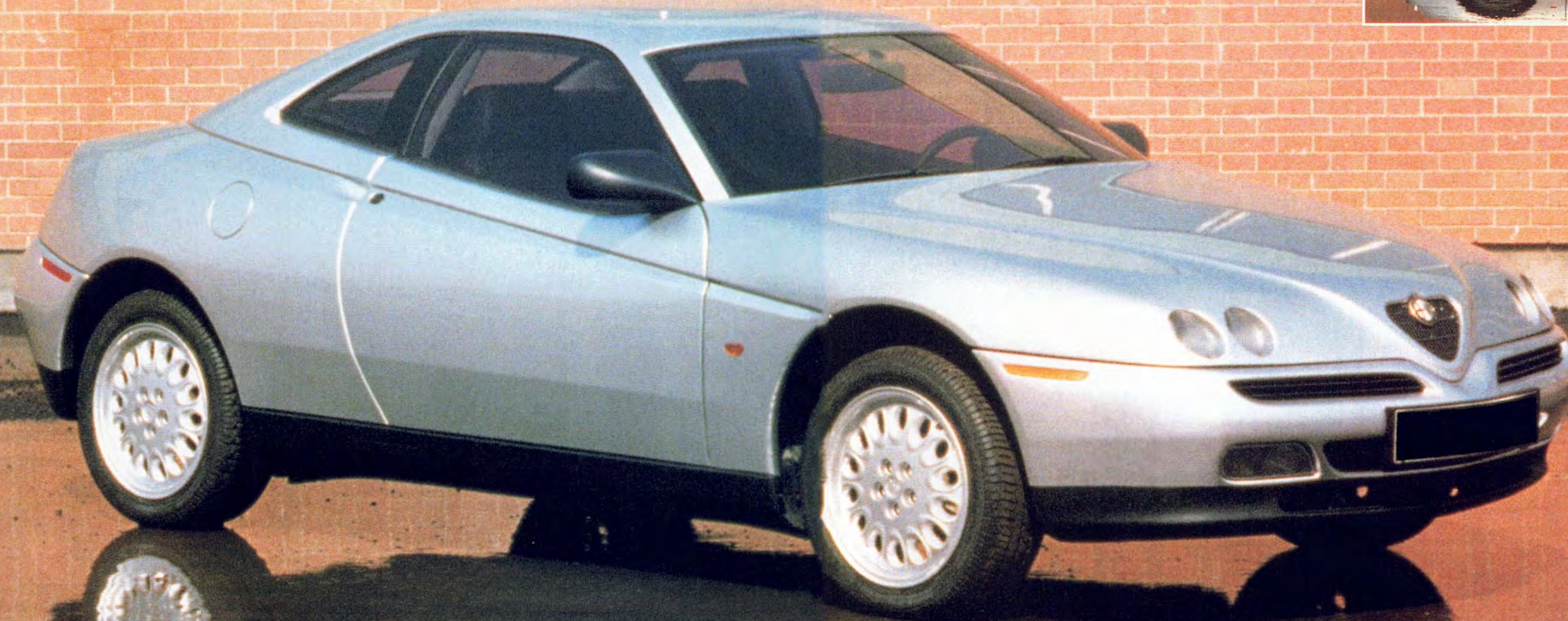
*Sopra, uno schizzo della parte posteriore dello Spider, più sottile e affilata di quella del GTV. La vettura scoperta ha una capote a scomparsa totale, attraverso un sofisticato sistema a facile azionamento manuale oppure motorizzato a controllo elettronico. Anche a capote alzata la vettura mantiene un perfetto equilibrio estetico. In tema di sicurezza, la vettura dispone di tutti gli accorgimenti più moderni. Specifiche soluzioni sono state adottate per garantire la massima rigidità torsionale.*

logici. Tutto è raccolto, chiaro, raffinato». I sedili sono di tipo anatomico, con elevata capacità di contenimento. Tessuti più sportivi sullo Spider, che è un due posti secchi, e più classici sul Coupè, che è un «due più due». Ma ci sono anche gli interni in pelle. Tutte le cuciture che impreziosiscono l'abitacolo sono fatte a mano. E non sono trascurati i problemi pratici. Una chicca: nello Spider, dietro i sedili, si è ricavato un vano, munito di sportello, che è separato dal bagagliaio: chi vuol ricoverare una «24 ore» o dei documenti, senza dover aprire il cofano posteriore, è servito. Si respira un amore per il particolare che nasce da una grande tradizione artigianale capace di convivere con la modernità più spinta.

Al momento del lancio le nuove sportive Alfa Romeo, a trazione anteriore, saranno disponibili con due diverse motorizzazioni, per ciascuna delle quali sono previsti due

livelli di allestimento. In comune lo Spider e il GTV adottano un nuovo 4 cilindri in linea con testa 16 valvole di 1970 cm<sup>3</sup>, dotato di variatore di fase e con doppia accensione per ogni cilindro. Si tratta di una unità derivata dal noto Twin Spark Alfa Romeo: grazie alle avanzate caratteristiche tecniche, offre un elevato livello qualitativo e minime necessità di manutenzione. Poi, due propulsori differenti. Per il GTV una specifica versione del V6 sovralimentato di 1996 cm<sup>3</sup> che troviamo nell'attuale gamma dell'Alfa 164. Per lo Spider il classico V6 di 2959 cm<sup>3</sup> sviluppato in chiave sportiva.

*Il nuovo GTV Alfa Romeo è proposto in due diverse motorizzazioni, il 4 cilindri da due litri (comune con lo Spider) e una specifica versione del V6 sovralimentato di 1996 cc derivato da quello presente nella gamma 164. Esso raggiunge una velocità massima di 232 chilometri orari e una potenza di 202 cavalli. GTV e Spider rappresentano la punta di diamante dell'impegnativo programma della Casa del Biscione mirante a riconfermare il proprio tradizionale ruolo di costruttore di vetture sportive d'eccellenza, destinate a un pubblico di veri intenditori che non si fa incantare da gadget e appiattimenti elettronici.*





Come è accaduto ogni volta che l'Alfa Romeo ha lanciato sul mercato una sua nuova vettura ad alte prestazioni, per scoprire come la GTV e la Spider rappresentino il risultato più entusiasmante di una reinterpretazione del patrimonio ingegneristico nel settore della auto sportive (aspetto che della tradizione Alfa Romeo costituisce una delle componenti più significative) non bisogna fermarsi ad osservare soltanto le splendide carrozzerie disegnate dalla Pininfarina in collaborazione con il Centro Stile di Arese.

Sollevando il cofano delle due nuove "sportive" del Biscione, si scoprono infatti componenti tecniche di grande rilievo: ne sono un

esempio i più potenti ed elastici motori Alfa tra quelli oggi prodotti e una meccanica particolarmente raffinata, come evidenzia la sospensione posteriore a bracci multipli. Una soluzione, questa, che permette, grazie ai montanti ruota "guidati" da quattro bracci, di modulare nelle traiettorie curvilinee le microsterzate delle ruote in fase o in controfase - a seconda delle situazioni di marcia - garantendo di conseguenza una elevatissima guidabilità della vettura.

Quando saranno lanciati, nei primi mesi del 1995, in Italia e sui principali mercati europei, la GTV e la Spider entusiasmeranno

certamente gli appassionati anche per i livelli di prestazioni offerti dalla gamma di propulsori. L'Alfa Romeo, attingendo al proprio patrimonio motoristico e sfruttando le più recenti esperienze, maturate anche nel settore agonistico, ne ha predisposti due per ciascun modello, corrispondenti a due distinti livelli di allestimento.

Sia il GTV che lo Spider disporranno di un nuovo propulsore due litri, che è l'evoluzione del noto Twin Spark già montato su altri modelli Alfa Romeo. Si tratta di un 4 cilindri in linea con distribuzione a 16 valvole di 1970 cc, dotato di variatore di fase e con doppia accensione per ogni cilindro,

capace di erogare una potenza massima di 150 CV (110 Kw) con una coppia massima di ben 19,0 kgm (187,5 Nm). In questa versione "evoluto" del Twin Spark è stato raggiunto un livello qualitativo ancora più elevato rispetto al passato e sono state minimizzate le necessità di manutenzione. Naturalmente non si è perso di vista l'obiettivo dell'eccellenza prestazionale e lo confermano due dati, relativi appunto al comportamento stradale: la velocità massima del coupé GTV 2.0 è di 215 km/h e lo Spider tocca 210 km/h, mentre il tempo per accelerare da 0 a 100 km/h è, per entrambi i modelli, di 8,5 secondi. Sono invece

differenziate le motorizzazioni al "top" di gamma: il GTV sarà, ad esempio, offerto con una specifica versione del propulsore turbo 6 a V di 1996 cc già presente nella gamma Alfa 164. Con i suoi 202 CV (148 Kw), questo V6 è uno dei più potenti 2 litri oggi in produzione e la coppia massima di 27,5 kgm (270 Nm) garantisce prestazioni da vera Gran Turismo, con una velocità massima di 232 km/h e la possibilità di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 7,3 secondi.

Per il nuovo Spider Alfa Romeo è stata invece scelta la strada della potenza "morbida": accanto all'inedito due litri Twin Spark a 16 valvole, viene infatti

offerta una nuova versione del classico motore V6 di 2959 cc. Si tratta di un motore particolarmente "rotondo" nel funzionamento, che soddisfa ogni esigenza di guida non tanto per la generosa potenza massima (192 CV - 141 Kw) quanto per la curva di erogazione della coppia massima.

Lo Spider V6 3.0 tocca una punta massima di 223 km/h, con una accelerazione sulla classica rilevazione da 0 a 100 km/h in 7,5 secondi.

Ma le raffinatezze tecnologiche delle due nuove sportive Alfa Romeo non si fermano ai motori o alla già citata sospensione posteriore. Sono certamente un significativo esempio

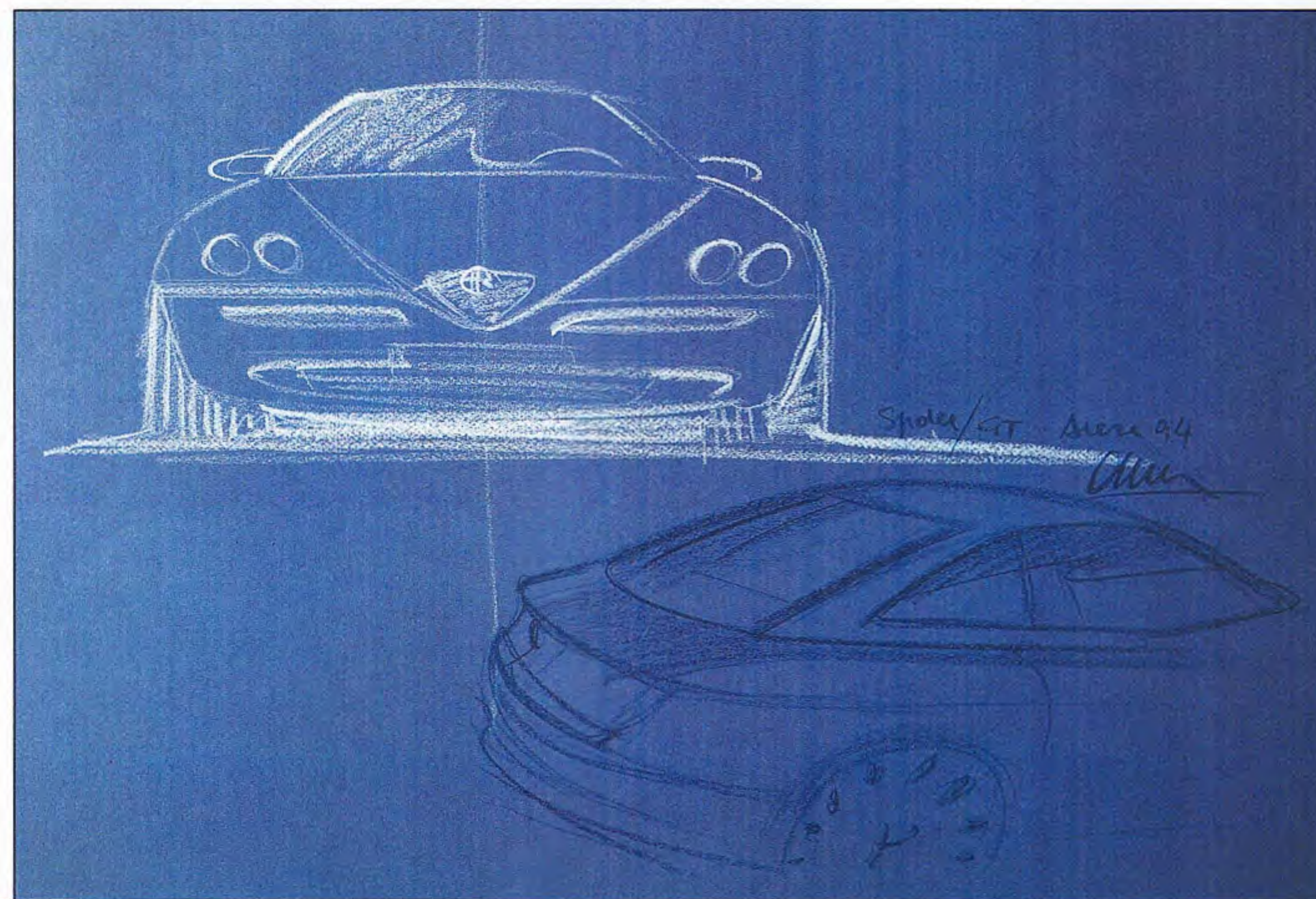
della modernità concettuale e industriale di queste nuove auto anche i processi di produzione all'interno della specifica area di alta specializzazione appositamente allestita nello stabilimento di Arese o, ancora, le speciali tecnologie adottate per la fabbricazione del frontale della carrozzeria.

Si tratta di un elemento di carrozzeria in materiale composito KMC (resina poliestere e fibra di vetro) che comprende in un unico blocco il cofano motore, la mascherina, e parte dei parafranghi anteriori. Una soluzione che garantisce - al pari di altre soluzioni specifiche - un elevato grado di sicurezza preventiva. A questo riguardo vanno citate

anche quelle introdotte per la massima rigidità strutturale della Spider, che risponde a tutte le norme (comprese quelle di futura introduzione) sulla sicurezza passiva. Nella Spider sono un vero gioiello di tecnologia anche il funzionamento e la meccanica della capote a scomparsa totale.

Si tratta di un elemento realizzato espressamente per questo modello, caratterizzato da una struttura di sostegno a 5 archi e un sistema di ripiegamento - spiegamento di uso molto agevole e da un comando motorizzato con controllo elettronico in alternativa a quello ad azionamento manuale.

**Andrea Silvuni**



Garantiscono in Alfa: «Tutte le versioni daranno alti valori di coppia sin dai bassi regimi e sarà possibile guidare con dolcezza o con grinta corsaiola».

Queste superbe motorizzazioni si inseriscono in una struttura progettata e dimensionata in ogni aspetto per garantire agli «alfisti» tutto quanto, e anche più, ci si può aspettare oggi da una sportiva che nasce con il nome Alfa Romeo. In primo luogo, un elevato grado di sicurezza, sia attiva o dinamica (il comportamento della vettura su strada) che passiva (la capacità di ridurre le conseguenze di un'eventuale urto e di proteggere nel miglior modo possibile gli occupanti); quindi, organi meccanici studiati per assicurare i più alti livelli di guidabilità, manovrabilità, controllo della vettura e tenuta stradale anche nell'uso più impegnativo.

Alla sicurezza nella guida si accompagna, dicevamo, quella nelle dotazioni delle due vetture. Lo Spider e il coupé GTV, con scocca a resistenza differenziata, sono in regola anche con le severissime norme USA in tema di crash e dispongono di tutti gli accorgimenti più moderni: airbag, barre nelle porte, impianto anti-incendio, serbatoio benzina collocato in posizione particolarmente protetta. Sullo Spider (un tipo di auto che, come noto, per la sua stessa configurazione - non ha il tetto - è più «morbido») specifiche soluzioni assicurano la massima rigidità tor-

sionale. Per ora, e in attesa della presentazione su strada, bisogna accontentarsi. Ma, a vederle, le due nuove stelle del Biscione evocano un senso di solidità, di comfort, di raffinatezza e di spirito sportivo da eccitare anche il più indifferente degli automobilisti.

Gli «alfisti» (ma non solo loro, naturalmente) ci si riconosceranno e, soprattutto, ritroveranno i concetti guida dell'Alfa. Con questo bagaglio lo Spider e il GTV possono - fin d'ora - richiamarsi con orgoglio alle ruggenti Alfa del passato e sfidare le sportive di oggi, giapponesi e tedesche in particolare.

Un ritorno alla grande che ci riporta alla mente e al cuore vetture che si chiamavano nel campo degli spider Giulietta, il Duetto, la 2000 Spider e, in quello anche più vasto dei coupé, Giulietta Sprint, GTA, la Tubolare Zagato (TZ), la Giulia GTV 2000, l'Alfetta GTV6, la poderosa Montreal, la Sprint Quadrifoglio Verde, modelli che dagli Anni Cinquanta su su nel tempo fino a quelli Ottanta hanno interpretato in varia misura il mito del Biscione.

Ora, siamo in una dimensione nuova, per cilindrate, potenze, tecnologia, comfort. L'importante, e tutto lascia credere che così sarà, è che queste due «deb» rinnovino le antiche passioni dell'Alfa Romeo e dei suoi appassionati clienti.

**Michele Fenu**