



De ce nu ne putem opri să iubim **Alfa Romeo?**



Pentru că ALFA ROMEO cea mai excentrică și evocativă marcă italiană ne-a oferit în cei peste 100 de ani de existență primul supercar, automobile victorioase în toate competițiile, motoare și tehnologii revoluționare dar și cele mai frumoase mașini care au ajuns vreodată pe stradă. Și ceea ce este mai bun de abia acum vine... Giulia.... Stelvio și legenda merge mai departe..

Text: Adrian Drăgan, Foto: Mircea Popa

SPECIAL
ALFA ROMEO



Alfa Romeo Giulietta Spider

Este greu să mă gândesc la o altă marcă ce a născut atâtea modele legendare și care reușește de peste 100 de ani să surprindă și să ne umple inimile de bucurie odată cu lansarea fiecărui nou model. În ediția de față nu ne-am propus să celebrăm o anumită aniversare (Alfa a împlinit în 2010 centenarul de la prima atestare documentară - ca să-i spunem așa - începuturile acestei mărci italiene fiind ceva mai complicate) ci ne-am propus să trecem în revistă cele mai importante repere din istoria sa, de la prezentarea câtorva modele cheie la momentele glorioase și marii campioni care au adus nenumărate victorii pentru modele acestei mărci inclusiv în Formula 1.

O istorie care iată continuă să surprindă și azi cu o ALFA ROMEO aflată din nou pe buzele tuturor: Giulia. O dovadă în plus că un brand oricât de iubit ar fi nu poate supraviețui doar prin tradiție și din amintiri, așa cum nu putem nici noi. În industria auto contează ceea ce se întâmplă azi și

ceea ce se va întâmpla mâine. Vestea bună este că noua Giulia (condusă deja de noi și finalistă pe locul trei în competiția Mașina Anului 2017 în România) reprezintă un start fantastic al noii era Alfa adusă pe drumul cel bun de viziunea lui Sergio Marchionne, era care va continua cu primul SUV din istorie, Stelvio și mai ales cu reîntoarcerea la tradiționala tracțiune spate - pentru plăcerea de a conduce.

Sunt primii pași ai strategiei lui Sergio Marchionne de a transforma Alfa Romeo într-o marcă premium și astfel după lansarea noii Giulia în versiunile berlină și break, va urma SUV-ul compact Stelvio și un al doilea SUV de clasă mare, ambele și cu 4 x 4. Iar viitorul ne va aduce poate un nou Spider...

Începutul este făcut, Giulia este aici și își respectă promisiunea. Noi am testat noul model pe stradă, pe circuitul Academiei Titi Aur, pe pista Motorpark- Adâncata, iar toate concluziile le aveți aici. În plus nu ne-am putut abține să nu trecem în revistă și o mică parte din fantastica istorie a acestei mărci. **TR**



Alfa Romeo 8C Competizione



Da, este aici și este frumoasă

Alfa Romeo continuă să surprindă. Noua Giulia este o mașină născută într-un timp record, care dispune de cele mai noi tehnologii de fabricație și care este gândită și concepută pentru a readuce pe stradă plăcerea de a conduce. Acel gen de mașină care atunci când apare toată industria auto se ridică în picioare și începe să ia notițe.

Text: Adrian Drăgan; Foto: Mircea Popa



Așteptarea a luat sfârșit, judecând după reacțiile din mediul on-line, în primă fază, iar acum după reacțiile la cold a celor care au luat contact cu noua Alfa, putem afirma că Giulia a fost una dintre cele mai așteptate mașini de pe piață. Și nu doar pentru că arată bine, în buna tradiție a mărcii, dar mai ales pentru că dispune de tehnologia și conceptul care va transforma această marcă, începând cu Giulia, într-una premium.

Alfa Romeo Giulia a fost dezvoltată într-un timp record, deși mult așteptatul successor al lui 159 a avut câteva întârzieri. Programul inițial care prevedea tracțiunea față a fost oprit, fiind considerat nepotrivit vizavi de adevăratele valori și tradiții ale mărcii, Sergio Marchionne preferând o abordare mai radicală. Inițial s-a crezut că realizarea unui nou concept în doar doi ani nu va fi realist, ciclul în industrie este de obicei de minim patru ani de la faza de proiect la cea de execuție. Dar Marchionne a insitat afirmând că singura șansă pentru a reuși cu acest proiect este abordarea diferită - și a avut dreptate, mașina s-a realizat în doar doi ani și jumătate și are tracțiune spate (integral pentru versiunile superioare).

Philippe Krief, inginerul șef proiectului Giulia își amintea într-un interviu acordat AUTO-pro (nr.47) că totul a pornit de la o foaie albă. Marchionne a autorizat doar o mică echipă să se ocupe de proiectul Giulia. Krief, care lucra pe atunci ca inginer la Ferrari, își amintește că a fost sunat pe 29 aprilie 2013 și i s-a spus

Dezvoltarea noului model a început cu versiunea cea mai performantă – Quadrifoglio Verde.

că trebuie să preia proiectul unei noi Alfa care trebuie să fie ceva complet diferit. I s-au dat doi ani și două luni. A strâns 10 specialiști din diferite departamente, a prezentat parametrii programului și s-a instalat împreună cu noua echipă în centrul de Cercetare și Dezvoltare. Krief spune că fiind permanent împreună i-a ajutat să adopte multe decizii mult mai repede și asta a fost în final cheia succesului. În al doilea rând dezvoltarea noului model a început cu versiunea cea mai performantă – Quadrifoglio Verde. Au avut două ținte: prima – raportul greutate-putere, mașina nu trebuia să depășească 1500kg (pentru Quadrifoglio) fiind astfel nevoie de optimizare și căutând să vadă unde trebuie păstrată structura din oțel și unde pot fi introduse aluminiul și fibra de carbon.

În al doilea rând trebuia ținut cont și de criteriile de cost, reducerea greutății crește în general costurile. Aluminiul s-a folosit în final la panourile exterioare, capote (la Quadrifoglio capota spate și plafonul sunt din carbon), brațele suspensiilor, motoare și chiar armătura scaunelor. Krief a adăugat în final întregii rețete și puțin praf magic de la Maranello în reglajul dinamic al șasiului noii Giulia. „Am lucrat la 458 și Speciale, spune Krief. Ferrari are un mare avantaj prin tracțiunea spate la care se pricepe foarte bine și exact asta am vrut să avem și la Giulia, să obținem aceeași senzație...trebuia să fie precis, foarte rapid în reacții, agil, stabil. Să fie fantastic la condus și să fie real.”

De la Krief am aflat și cum funcționează

distribuția cuplului, respectiv sistemul torque vectoring prezent pe Giulia. Practic acest sistem poate transfera cuplul între față și spate și între stânga și dreapta, poate oferi un start stabil, poate ajuta la supravivare, poate stabiliza sub-virarea, poate face practic orice grație diferențialului și celor două ambreiaje care reacționează foarte rapid. Singura limită este cea oferită de pneuri. Sistemul poate transmite întregul cuplu către o singură roată.

Și în final, motorul V6 (stil clasic Alfa) realizat de la zero: twin turbo, 90 de grade

între bancurile de cilindri. Inginerii au urmărit să amplifice plăcerea de a conduce și nu neapărat să ofere un cuplu imens. Când conduci mașina, iar noi am efectuat câteva tururi pe pista Motorpark cu Quadrifoglio Verde, cuplul este livrat crescător și depinde de treapta în care se rulează: în prima și a doua treaptă poți avea la dispoziție un cuplu imens, iar acesta crește în treapta a treia și a patra, dar scade în a cincea și a șasea pentru că aici puterea este cea care preia controlul. Practic motorul oferă mai mult cuplu în zona inferioară de

turație. Dar dacă în treapta a șasea continui să accelerezi, iadul se dezlănție în fața ta.

Nu a fost neglijat niciun detaliu: cel mai bun motor, greutate optimizată, suspensie, pneuri, torque vectoring și cea mai bună aerodinamică. La cel din urmă capitol Krief accentuează că era nevoie de o apăsare aerodinamică mare pentru a eficientiza performanța pneurilor. A fost conceput un sistem pentru creșterea apăsării aerodinamice în viraje – respectiv Aero Splitter-ul – un eleron poziționat sub spoilerul față acționat electric



Comportament excelent al suspensiilor și direcției pe pistă și pe stradă.



de două actuatori legate la calculatorul central al mașinii - care „știe” când mașina parcurge un viraj sau o linie dreaptă, dacă subvirează sau supravirează – acționând în consecință deschiderea acestui splitter.

Câteva detalii de background care credem noi că v-au convins că noua Alfa Giulia nu este un „follower” ci un „trend-setter” al industriei. Și nici nu avea cum să fie altfel într-o zonă unde pe segmentul de „stradă” de bate cu BMW Seria 3, Mazda6 sau Mercedes-Benz Clasa C și CLA (deși concurența este mai mare) iar pe zona sport cu M3 sau C63 AMG.

Alfa Romeo Giulia este o berlină cu patru uși, cu lungimea de 4,63m, fiind astfel o alternativă la Audi A4 (4,73m), BMW Serie 3 (4,63m), Mercedes-Benz Clasa C (4,69m) sau VW Passat (4,76m). Fiind ceva mai mică decât

Ford Mondeo sau Renault Talisman (4,87 respectiv 4,85m)

AND-ul lui Quadrifoglio Verde se regășete însă și la celelalte versiuni lansate recent și în România, inclusiv cea echipată cu motorul diesel de 2,1 litri și 180CP oferit cu o cutie automată cu dublu-abreiaj și 8 trepte.

Alfa Romeo Giulia este orientată spre șofer și te ajută să te deplasezi comod pe aproape orice fel de drum, confort amplificat de setarea optimă a suspensiei, dar și poziția de condus joasă cu un volan aproape vertical și o poziționare ideală a manetei de viteze. În test am remarcat direcția rapidă, și nivelul ridicat de aderență, chiar și pe timp de ploaie și pistă udă (am testat mașina în condiții de aderență scăzută la Academia Titi Aur). Rezultatul ne-a surprins plăcut – aproape că nu simți în

viraje că roțile propulsoare sunt cele din spate, comportamentul în condiții normale este unul neutru, iar în cazul unui condus sportiv - ESP-ul nu se poate dezactiva la versiunile diesel și benzină – derapajul este limitat imediat de intervenția sistemelor de control ale tracțiunii și traiectoriei, mașina fiind rapid repusă pe trasă. Testul cu versiunea diesel de 2,1 litri de 180 CP și roți optionale pe 18 ne-a confirmat excelentele impresii dinamice atât pe pistă cât și pe drum. Pentru șoferii care preferă să conducă într-o manieră sportivă este un model foarte plăcut în special cu cutia automată care schimbă extrem de rapid și eficient.

Dieselul se comportă admirabil având mari rezerve de putere și cuplu în condițiile unui consum mediu moderat și într-un test unde nu economia de carburant a fost scopul nostru. Este și foarte silențios la vietze de croazieră normală (70-80km/h), iar puterea este livrată liniar. Cu acest motor Giulia are nevoie de doar 5,4s pentru a ajunge de la 80 la 120 km/h.



SPECIAL
ALFA ROMEO

Ergonomie perfectă a postului de pilotaj cu design sportiv.



standard din care nu lipsesc sistem multimedia cu ecran tactil de 6,5 inch Alfa Connect și comutator rotativ, buton pomire motor plasat pe volan, bancheta rabatabilă divizată, reglaj pe 6 direcții al scaunului șoferului, selector Alfa DNA precum și sistem de asitare a condusului precum avertizare la depășirea liniei, avertizare la coliziune frontală, senzori parcare spate etc.

În concluzie Alfa Romeo Giulia este în primul rând o Alfa și așa trebuie văzută. Este primul model cu tracțiune spate după o perioadă lungă de așteptare (ultima a fost Alfa 75). Este sportivă, cu o bună rată de amortizare a denivelărilor și foarte stabilă la viteze mari. Nu pot spune că este un Ferrari dar are ceva nerv preluat de la Maranello – se conduce mai puțin din volan și mai mult din pedale – adică șasiul răspunde rapid la o orice modificare de sarcină și ajută mașina să se înscrie rapid pe viraje. Echiparea este una superioară, iar prețul unul competitiv, o configurare medie, decentă putând fi obținută în jurul a 30000 euro (26000 euro preț de pomire).

Alfa Romeo Giulia readuce repune plăcerea de a conduce în drepturile sale, vine cu un design ce nu poate trece neobservat și se rupe total de anii de incertitudine tehnică din timpul modelelor 156 și 159 fiind un pariu câștigat cu viitorul. [vezi](#)

În plus în varianta cu cutie automată masa totală a mașinii nu depășește 1520kg.

De altfel, toată gama de motoare dispune de supraalimentare (câte două turbocompresoare pentru motoarele mai puternice și unul pentru restul). Noul Motor diesel V6 este fabricat din aluminiu – o noutate pentru Alfa Romeo - și dispune de injecție de tip common-rail și turbocompresor cu geometrie variabilă.

Desigur aerodinamica formei caroseriei centrată evident pe plăcerea de a bucura ochiul și mai puțin pe funcționalitate restricționează ușor accesul la locurile din spate și spațiul pentru pasageri. În plus portbagajul oferă doar 480 litri și o un acces destul de limitat.

Calitatea materialelor și finisarea interiorului sunt ireproșabile, seria de echipamente standard fiind completată de o listă extinsă de extrase optionale. Față de serie, modelul testat de noi dispunea în plus de display multifuncțional de 7 inch integrat în panoul de bord, pachet de asistență la rulare (camerp pentru marșarier și senzori de parcare), pachet sport (volan îmbrăcat în piele, pedalier aluminiu, inserții aluminiu și faruri bi-xenon), pachet performance care include padele de aluminiu pe volan pentru schimbarea treptelor, blocare diferențial spate sau suspensii active Alfa SDC, precum și multe altele. Toate acestea se adaugă însă unei serii de echipamente

Pe pista Motorpark am testat modelul Quadrifoglio cu motor V6 de 510 CP, cutie manuală de viteze.



Motor	L4, diesel
Cilindree	2.143 cmc
Putere	180 CP/3.750 rpm
Cuplu maxim	450 Nm / 1.750 rpm
Transmisie (tip/trepte)	automată, 8 trepte
Tracțiune	spate
Dimensiuni (L/l/h)	4.643 / 1.860 / 1.436 mm
Ampatament	2.820 mm
Gardă la sol	-
Volum portbagaj	480 litri
Greutate model testat	1.520 kg
Capacitate rezervor	52 litri
Acceleratie 0-100 km/h	7,1 secunde
Viteza maximă	230 km/h
Consum	4,2
Emisii CO2	110 g/km
Preț model testat	39.832 euro cu TVA



Inovații tehnice și motoare celebre Alfa Romeo



Alfa Romeo 33 Stradale

De-a lungul istoriei sale, constructorul italian Alfa Romeo a introdus o serie de inovații tehnologice, unele dintre acestea aplicate în premieră. În alte cazuri, Alfa Romeo a fost printre primii producători auto care au aplicat soluții tehnice avansate. Aceste inovații au dus la crearea unei tradiții, care a fost reinnoită în permanență până în zilele noastre și care plasează Alfa Romeo în topul constructorilor auto de prestigiu..

Text: George Grosu - Auto Retro Passion: Foto: Alfa Romeo.

Una dintre primele soluții a distribuției cu două axe cu came în chiulasă, patru supape pe cilindru și aprinde-rea cu două bujii pe cilindru a fost aplicată în 1914 pe modelul Alfa Romeo Grand Prix dezvoltat pentru competiții. Același sistem de distribuție, de această dată aplicat pe un model de serie, a fost utilizat

în premieră în 1928 pe modelul Alfa Romeo 6C 1500 Sport.

În 1939, Alfa Romeo a echipat pe un model 6C 2500 unul dintre primele sisteme de injecție pentru alimentare. Acest sistem de injecție mecanic de benzină era dezvoltat de firma Caproni și era comandat prin impulsuri electrice.

În 1954, versiunea Alfa 1900 Super Sprint era oferită în premieră

pentru un automobil de serie, cu o cutie de viteze manuală în cinci trepte. Tot în 1954, la momentul lansării, modelul Alfa Giulietta Sprint dispunea de un motor cu patru cilindri în linie, de 1.3 l, care beneficia de unele soluții tehnice dezvoltate de inginerul Giuseppe Busso și aplicate în premieră, precum: blocul motor realizat din aluminiu sau arborele cotit montat

pe cinci suporturi, iar distribuția cu două axe cu came în chiulasă inaugura o nouă clasă medie, care a devenit în scurt timp o formulă europeană. Alimentarea se realiza cu ajutorul unui carburator dublu corp Solex, în timp ce puterea maximă dezvoltată era într-o primă fază de 65 CP și permitea o viteză maximă de 162 km/h.

Un alt model avansat tehnologic

Alfa Romeo 6C 1750 GS



a fost și Giulia, în 1962, capabil de a oferi înalte performanțe, grație unor soluții tehnice avansate, precum: caroseria atent studiată aerodinamic (Cx: 0,34), fiind primul automobil integral proiectat în tunelul de teste aerodinamice, blocul motor din aluminiu, caroseria cu zone deformabile diferite la impact sau cutia de viteze manuală cu cinci trepte oferită standard.

În 1969, modelul de clasă medie superioară Alfa 1750 a beneficiat pe versiunile exportate în SUA de alimentare cu injecție mecanică SPICA, fiind una din primele aplicații folosite pe un automobil de mare serie.

Lansat la Salonul Auto de la Torino din 1971, modelul compact Alfased a fost primul model Alfa Romeo cu transmisie pe roțile



Alfa Romeo 6C 2500

SPECIAL ALFA ROMEO

PILOȚI CELEBRI ALFA ROMEO

Ugo Sivocci

Născut în anul 1885 la Milano și decedat la Monza, în 18 septembrie 1923. După o carieră de preparator și pilot la firma De Vecchi din Milano, începută în 1910, la sfârșitul Primului Război Mondial se angajează la Alfa Romeo, de asemenea, ca preparator și pilot. În 1921, se clasează al treilea la Mugello și al patrulea în Targa Florio. În 1922, la volanul modelului Alfa Romeo 20-30 ES Spider, sosește al doilea în a 13-a ediție Targa Florio la categoria 4500 cm³. În 1923 învinge Targa Florio cu Alfa RL. În timpul probelor pentru Gran Premio d'Europa, din 9 septembrie 1923, la Monza, la volanul unui Alfa P1, Ugo Sivocci a ieșit de pe pistă într-o curbă care astăzi se numește „Ascari”, accident care s-a soldat cu moartea sa. Alfa Romeo, în semn de doliu, se retrage din cursă. Antonio Ascari este cel care a pus un trifoil cu patru foi de culoare verde într-un romb alb, acest simbol aducător de noroc l-a desenat pe mașina sa, un RL, pregătită pentru cursa Targa Florio din 1923. Cu această mașină, Sivocci a câștigat Targa Florio din acel an, iar trifoilul verde cu patru foi vine mai târziu desenat într-un triunghi de culoare albă, devenind stema oficială a modelelor de curse Alfa Romeo - „Quadrifoglio Verde”.

Giuseppe Campari

Giuseppe Campari, supranumit „l Negher”, s-a născut la Lordi, în 8 iunie 1892, și a decedat în 10 septembrie 1933, la Monza, în timpul unei curse. Debutează ca mecanic la Alfa Romeo, iar din anul 1923 este cooptat ca pilot în echipa Alfa Romeo.

Principale victorii:

1920, 1921 - Circuitul del Mugello;
1927, 1928, 1931 - Coppa Acerbo;
1924, 1933 - Gran Premio di Francia;
1928, 1929 - Mille Miglia;
1928 - Targa Florio;
1928, 1931 - Campion Italian absolut.

Tazio Nuvolari

Născut la Casteldari (Montova) în 16 noiembrie 1892 și decedat la Mantova, pe 11 august 1953, Tazio Nuvolari este considerat unul dintre cei mai mari piloți. A fost descoperit și cooptat în echipa Alfa Romeo de competiții, denu-mită Scuderia Ferrari și înființată de către legendarul Enzo Ferrari, care, impresionat de numeroasele recorduri și de rezultatele obținute de acesta, declara: „Un pilot ca Tazio Nuvolari se naște doar o dată la 100 de ani”.

Palmares cu Alfa Romeo:

1933 - Marele Premiu al Belgiei;
1938 - Marele Premiu al Marii Britanii;
1932 - Marele Premiu al Franței;
1933 - 24 ore de la Le Mans;





1935 - Marele Premiu al Germaniei;
 1936 - Marele Premiu al Ungariei;
 1931, 1932, 1938 - copilot cu Campari, Marele Premiu al Italiei;
 1939 - Marele Premiu al Iugoslaviei;
 1930, 1933 - Mille Miglia;
 1931, 1932 - Targa Florio (cel mai bun timp pe un tur).
 Pe data de 8 decembrie 1931, a concurat cu un Alfa Romeo 8C2300 împotriva unui avion Carponi Ca.100, pilotat de Vittorio Suster, fiind înfrânt.

Giuseppe Nino Farina

De origine piemonteză, Giuseppe, zis Nino (1906-1966), se naște într-o familie de carosieri, tatăl său, Giovanni Farina, a fondat carrozzeria care îi poartă numele, iar unchiul său, Battista, zis Pinin, a construit una dintre cele mai faimoase firme existente și astăzi - „Pininfarina”. Doctorand în drept, este numit în lumea curselor automobilistice „Dottor Farina”. Cursele automobilistice fiind marea sa pasiune, Farina abandonează o posibilă carieră în domeniul justiției. Prima sa cursă are loc în 1930 - o cursă de urcare: Aosta - Gran San Bernardo. În timp, a avut numeroase succese la volanul unor mașini italiene: Alfa Romeo, Maserati și Lancia. Marele succes avea să vină în 1936 și pentru alți trei ani consecutivi, până în 1939, fiind în tot acest timp campion italian absolut de viteză. Între timp, în 1938, devine pilotul nr. 1 al casei de la „Portello”. În 1940, Nino Farina, cu un 158, a câștigat „Gran Premio” din Tripoli. Se afirmă la Geneva, în 1946, cu Alfa Romeo. În anul 1950, Alfa Romeo se prezintă în stil mare la noul campionat de Formula 1, formând o puternică și teribilă echipă a celor „3F”: Fagioli (52 ani), Fangio (39 ani), Farina (44 ani). La volanul unui Alfa Romeo 158 Alfetta, Farina câștigă prima victorie în noul campionat, la Silverstone, victorie care, împreună cu următoarele din Elveția și Italia, îl face Champion Mondial.

Achille Varzi



S-a născut la Galliante, la 8 august 1904. În 1928 își începe cariera de pilot auto, iar în 1929 devine pilot oficial Alfa Romeo. În anul 1939 întrerupe cariera de pilot din cauza izbucnirii celui de-al Doilea Război Mondial, revenind în competiții în 1946, pe circuitul din Torino, unde câștigă, după opt ani de la ultima sa

victorie. Moare în 1948, la 1 iulie, în timpul probelor GP Berna, când, în timpul unei ploii, pierde controlul Alfei 158 și se răstoarnă, murind din cauza loviturilor la cap.
 Principalele victorii pentru Alfa Romeo:
 1929 - Alessandria - loc 1 cu Alfa Romeo P2;
 - GP Roma - loc 1 cu Alfa Romeo P2;
 - Montenero - loc 1 cu Alfa Romeo P2;
 - GP Monza - loc 1 cu Alfa Romeo P2;
 1930 - Mille Miglia, cu Canaversi - loc 2 cu Alfa Rommeo 6C 1750 GS Spider Zagato;
 - Turist Trophy - loc 3 cu Alfa Romeo 6C 1750 GS;
 - Targa Florio - loc 1 cu Alfa Romeo P2;
 - Alessandria - loc 1 cu Alfa Romeo P2;
 1933 - Avuserennen;
 1939, 1935 - Coppa Acerbo;



din față și a beneficiat de soluții tehnice avansate, unele aplicate în premieră, precum: motor tip boxer cu răcire pe apa, sistem de frânare prevăzut cu discuri, cele din față fiind „in board”, suspensia față tip McPherson, volan reglabil pe înălțime sau rezervorul de combustibil amplasat sub bancheta spate pentru siguranță în caz de impact.

Tradiția utilizării unor soluții tehnice avansate a continuat cu modelul Alfetta, lansat în mai 1972, care dispunea de o distribuție perfectă a maselor datorită prezenței unei transmisii de tip transaxle.

Acest tip de transmisie avea cutia de viteze, ambreiajul și diferențialul care formau un bloc comun pe puntea spate. Alte soluții avansate prezente pe Alfetta erau: blocul motor realizat din aluminiu, suspensia spate tip DeDion și frânele spate cu discuri tip „in board”.

În 1979 are loc revenirea constructorului italian în clasa superioară, cu modelul Alfa 6, pe care a debutat primul motor cu șase cilindri în V de concepție Alfa Romeo, dezvoltat de inginerul Giuseppe Busso. Este vorba de o unitate cu cilindri așezați la 60 de



grade și cu o cilindree de 2492 cm3, care dezvoltă 158 CP, permițând o viteză maximă de 205 km/h și o accelerație 0-100 km/h în 8,9 secunde. Acest motor a cunoscut multe etape de dezvoltare de-a lungul anilor care au urmat, versiunile sale fiind diverse: de la un 2.0 l turbo sau unitatea V6 de 2.5 l de pe Alfa 155 V6 TI, care a câștigat DTM în 1993, până la destul de recente versiuni de 3200 cm3, de pe Alfa GT, 156 GTA sau 147 GTA, care duceau motorul până la 250 de cai-putere.

Tot în 1979, este lansat Alfetta 2000 turbodiesel - primul automobil de serie de producție italiană și al doilea pe plan mondial echipat cu motor diesel supraalimentat. Acest



motor dezvoltat și produs de firma VM Motori avea patru cilindri în linie, capacitatea de 2 l și dezvoltă 82 CP, permițând o viteză maximă de 155 km/h.

Defazorul VCT (Variable Camshaft Timinga), care controlează momentul supapelor de admisie, a fost dezvoltat de Alfa Romeo și montat în premieră mondială pe motorul de 1.75 l al modelului Alfa Spider în 1980. Acest sistem a fost ulterior introdus de aproape toți producătorii de automobile.

În toamna anului 1984 sunt lansate varianta de caroserie break, denumită Giardinetta și versiunea cu transmisie integrală ale modelului Alfa 33, ambele echipate cu

1929, 1934 - Coppa Ciano;
 1931 - GP Franța;
 1929, 1930 - GP Monza;
 1934 - GP Nizza;
 1946 - GP Valentino;
 1934 - Mille Miglia;
 1933 - GP Monaco;
 1934 - GP Penya Rhin;
 1930, 1934 - Targa Florio;
 1937 - GP San Remo;
 1930 - GP Spania;
 1933, 1934, 1936 - GP Tripoli;
 1931, 1932 - GP Tunisia;
 1946 - GP Torino.

Juan Manuel Fangio

Cvintuplu campion mondial de Formula 1 (1951, 1954, 1955, 1956, 1957), argentinianul Juan Manuel Fangio (1911-1995) debutează ca pilot în 1936, iar pentru Alfa Romeo concurează oficial chiar din primul sezon de Formula 1, din 1950. La volanul monopostului Alfa Romeo Tipo 158 câștigă trei curse și se clasează pe locul secund în clasa-mentul piloților la finalul aceluși sezon. În 1951 concurează pe modelul Alfa Romeo Tipo 159 (o evoluție a modelului 158), cu care obține trei victorii și devine campion mondial în acel sezon. Alte rezultate notabile obținute pentru Alfa Romeo: locul 3 în cursa Mille Miglia din 1950, cu modelul 6C 2500 Competizione Berlinetta, locul 1 în cursa Supercortemaggiore din 1953, cu modelul 6C 3000 CM Spider și locul 2 în cursa Mille Miglia din 1953, cu modelul 6C 3000 CM.

Luigi Fagioli

Născut la 9 iunie 1898 la Osimo (AN), Luigi Fagioli își face debutul în cursele auto în anul 1924, cu o Salmson GP (auto franceză). În anul 1933, Enzo Ferrari îl cooptează în echipa sa, „Scuderia Ferrari”, unde îi pune la dispoziție pentru a concura modelul Alfa P3, cu care, în numai trei luni, Fagioli câștigă titlul de Champion Italian.
 Principalele victorii ale lui Luigi Fagioli cu Alfa Romeo:
 1933 - Coppa Acerbo - loc 1 cu Alfa Romeo Tipo B P3 2600;
 - GP Comminges - loc 1 cu Alfa Romeo Tipo B P3 2600;
 - GP Italia - loc 1 cu Alfa Romeo Tipo B P3 2600;
 1950 - GP Anglia - loc 2 cu Alfa Romeo 158 1.5 l 8c;
 - GP Elveția - loc 2 cu Alfa Romeo 158 1.5 l 8c;
 - GP Belgia - loc 2 cu Alfa Romeo 158 1.5 l 8c.

Antonio Ascari

S-a născut în 1888 la Sarga, un mic orașel din provincia Verona. Prima cursă cu Alfa Romeo o dispută în anul 1921 (Parma - Poggio di Berceto), clasându-se pe locul 4 - termină circuitul în 37 de minute. Împreună cu Enzo Ferrari a concurat în prima cursă Targa Florio de după Primul Război Mondial, fiind





obligat să abandoneze. În aprilie 1923, la Targa Florio, ocupă locul al 2-lea cu un Alfa RL TF. În luna următoare, pe Circuitul din Cremona, a câștigat primul GP. În 1924 - din nou câștigător la Cremona, în prima cursă a mașinii P2, apoi la Monza, unde câștigă GP Italia. Anul 1925 a început ca fiind un mare an pentru Antonio Ascari, acesta câștigând GP Belgia, disputat pe „Circuitul Spa Francorchamps”. Din păcate, la vârsta de 36 de ani, Ascari moare în GP Franța, disputat pe „Autodromo di Monthléry”, la sud de Paris.

Principalele rezultate:

1922 - Targa Florio - loc 4 cu Alfa Romeo ES;

1923 - Targa Florio -loc 2 cu Alfa Romeo RL TF; - Cremona - loc 1 cu Alfa Romeo RL;

1924 - Cremona - loc 1 cu Alfa Romeo P2;

1925 - GP Europa - loc 1 cu Alfa Romeo P2.

Andrea De Adamich

Născut la Trieste în 3 octombrie 1941, face primii pași în lumea competițiilor la vârsta de 20 de ani, în Formula 3000. În anul 1965, câștigă Campionatul Italia F3 și, datorită acestui succes, este cooptat de Alfa Romeo, care îi dă una dintre Alfele Giulia GTA oficiale, care disputau Campionatul European Turism. În 1966 și în 1967 câștigă Campionatul European Turism, la volanul unei Giulia GTA 1600. Dar, în același timp, trece și la prototipuri Alfa Romeo și la F1, este și mare protagonist în curse de durată sport prototip, categorie în care aleargă din 1970, până în 1974. Tot la volanul unei Alfa Romeo 33-3, câștigă două probe din Campionatul Mondial la Constructori, în 1971: la 1000 km din Brands Hatch (împreună cu Pescarolo) și 6 Ore de Watkins Glen (cu Peterson). În F1 trece, în Gran Premio del Sudafrica, prima probă din mondialul 1968, la volanul unui Ferrari. În maximă formă, se reîntoarce în 1970, disputând șase mari premii cu McLaren-ALFA ROMEO V8, acesta fiind și anul dispariției fondatorului scuderiei, Bruce Mc Laren.

Arturo Merzario

Născut pe 11 martie 1943 la Como, Arturo Merzario a fost dintotdeauna un „cowboy al motoarelor”. Tânăr fiind, învinge pe pistă sau în rally, cu turisme Alfa Romeo private. Cariera de profesionist o începe cu Carlo Aarth. Lombardul devine un mare specialist în mașini sport prototip. Obține locul 2 în Campionatul European de Turisme și se impune în dificilul circuit Mugello.

Victoriile lui Merzario cu ALFA 33-3 SPORT PROTOTIP:

1974 - Monza 1000 km, Merzario-Andretti;

1975 (Alfa Campion Mondial Marci):

- Monza 1000 km, Merzario-Lafitte;

- Dijon 1000 km, Merzario-Lafitte;

- Coppa Florio 1000 km (Pergusa), Merzario-Mass;

- Nürburgring 1000 km, Merzario-Lafitte;

- Targa Florio, Merzario-Vaccarella;

1977 (Alfa Campion Mondial Marci):

- Dijon 500 km, Merzario-Lafitte;

- Coppa Florio, Merzario;

- Estoril, Merzario;

- Paul Ricard 500 km, Merzario-Jarier.

Gian Luigi Picchi

La jumătatea anilor '60, pilotul din Tivoli are primele experiențe în karting, pe Pista d'Oro din apropierea orașului Lazio. În anul 1970, participă la câteva curse în Formula 2 și devine pilot oficial Alfa Romeo, intrând la Autodelta, unde rămâne trei ani. În anul 1970, contribuie la



Alfa Romeo Giulietta Sprint

motor boxer de 1.5 l (84 CP). Alfa Romeo 33 Giardinetta dispunea de o caroserie originală, semnată de Pininfarina și a fost considerat primul break de lifestyle. Alfa 33 4X4 dispunea de transmisie integrală nepermanentă, puntea spate fiind cuplabilă de la un buton din bord. Alfa 33 4X4 a fost primul model de clasă compactă dotat cu transmisie

integrală și unul dintre puținele modele de pe piața auto din acea perioadă.

Lansat la Salonul Auto de la Torino, din 1984, modelul de clasă medie superioară Alfa 90 dispunea în premieră pentru un automobil de producție italiană de sistem antiblocaj ABS pentru frâne.

În primăvara anului 1987 este



Alfa Romeo Giulia Super

disponibilă pentru Alfa 75 o noua motorizare pe benzină cu patru cilindri de 2 l (148 CP), denumită Twin Spark datorită sistemului de aprindere cu două bujii pe cilindru - o premieră pentru un automobil de serie.


De la debut, în 1997, Alfa 156 a impresionat datorita design-ului original și rafinat, dar și prin soluțiile tehnice avansate, precum: motorul turbodiesel cu sistem de injecție tip common rail (rampă comună) - premieră mondială. Sistemul common rail permite un control mult mai bun al arderii din cilindri, în principiu datorită injecției directe de combustibil la presiune înaltă și datorită injecției multiple. Acest sistem introdus în premieră de Alfa Romeo a fost ulterior preluat de aproape toți producătorii de automobile. Motorizările turbodiesel montate pe Alfa 156 erau cu patru cilindri, de 1.9 l JTD(105 CP) și cinci cilindri, de 2.4 l JTD(136 CP).

În ianuarie 1999, modelul Alfa 156 cu motor de 2 litri putea fi echipat optional cu o nouă cutie de viteze robotizată denumită Sele-speed și inspirată de la monoposturile de Formula 1.Această cutie permitea schimbarea vitezelor prin intermediul butoanelor de pe volan sau al levierului, prin impulsie înainte-înapoi și reprezenta o soluție tehnică aplicată în premieră pentru un automobil de serie mare.

În ianuarie 2002 odată cu primul

facelift al modelului Alfa 156, este introdusă o nouă motorizare cu patru cilindri, de 2 l JTS (170 CP), având alimentare cu injecție directă de benzină - o premieră pentru un automobil de producție europeană.

Dispozitivul DNA (Dynamic, Normal and All Weather) pentru controlul dinamic al automobilului este brevetat de Alfa Romeo și a debutat pe modelul MiTo în 2008. DNA este un dispozitiv inovator care acționează asupra principalilor parametri de mișcare (răspunsul motorului, controlul stabilității și asistența la viraj), adaptând personalitatea autoturismului la nevoile șoferului și la diversele condiții rutiere. Sistemul Alfa DNA acționează asupra motorului, frânelor, direcției, suspensiei și cutiei de viteze, oferind trei comportamente diferite ale autovehiculului, în funcție de stilul de condus cel mai potrivit pentru condițiile respective sau de dorința șoferului: modul super sportiv - Dinamic, modul urban - Normal și modul de maximă siguranță, chiar și în condiții de aderență precară - All Weather.

În noiembrie 2009 este lansată versiunea sportivă a modelului Alfa MiTo, denumită Quadrifoglio Verde și echipată cu un motor pe benzină de 1.4 l turbo (170 CP) care dispunea, în premieră mondială, de un nou sistem, denumit Multiair, la care supapele de admisie sunt deschise selectiv de elemente acționate hidraulic. 



Alfa Romeo Giulia Sprint GTA

victoria Alfa Romeo în Campionatul European Turism, cu GTAm. Tot în 1970, olandezul Toine Hezemans câștigă Campionatul European Turism, cu noul 1750 GTAm, derivat al modelului de serie 1750 GT Veloce. În anul 1970, 1750 GTAm se clasifica prima cu Toine Hezemans la Monza și la Brno. Este prima și la Nürburgring și Zandvoort cu pilotul Autodelta. În 1971, contribuie la victoria Alfa Romeo în Campionatul European Turism, cu GTA Junior.

Supremația Alfa Romeo în competițiile de turisme continuă cu GTA Junior, o mică „bombă” pe stradă și pe pistă. Fără rivali în categoria sa, reușește să facă viață grea și unor mașini de cilindree superioară. Prima GTA 1600, GTAm, GTA Junior de la Autodelta, domină clasa de 1300 cm3 timp de patru ani consecutivi. În 1971, casa din Arese reușește, și datorită sistemului particular de punctare, să învingă în Campionatul European al Constructorilor, grație GTA-ului Junior condus de Gian Luigi Picchi, care are un rol determinant în câștigarea titlului.

În anul 1972, GTA Junior câștigă toate cele nouă probe pentru Campionatul European Turism. În anul 1973, încă pilot Autodelta, efectuează câteva încercări la Vallengunga, cu Sport Prototipo tipo 33 TT3, unde înregistrează cel mai bun timp dintre toți piloții oficiali. În cursul aceluiași an, decide să se retragă din activitatea de pilot oficial.

Nicola Giuseppe Larini

S-a născut la data de 19 martie 1964, la Camaione. A început cu motociclete de cros la 17 ani, dar în scurt timp trece la kart și formule. A câștigat Campionatul Italian de Turism în 1992 și Campionatul German DTM în 1993.



Principalele victorii cu Alfa Romeo:

1992 - Titlul Italian Superturism - loc 1 cu Alfa Romeo 155 GTA;

1993 - Campionatul German Turism DTM - loc 1 cu Alfa Romeo 155 V6 TI;

- Zolder - loc 1cu Alfa Romeo 155 V6 TI;

- Nürburgring - loc 1cu Alfa Romeo 155 V6 TI;

- Wunstorf - loc 1 cu Alfa Romeo 155 V6 TI;

- Nordschleife - loc 1 cu Alfa Romeo 155 V6 TI;

- Norisring - loc 1 cu Alfa Romeo 155 V6 TI;

- Donington - loc 1 cu Alfa Romeo 155 V6 TI;

- Diepholz - loc 1 cu Alfa Romeo 155 V6 TI;

- Singen - loc 1 cu Alfa Romeo 155 V6 TI;

2003 - Anderstorp - loc 1 cu Alfa Romeo Autodelta 156. 



În ce an suntem și cât timp am fost plecați?



Când am auzit că Alfa Romeo va lansa primul SUV din istorie, ne-a venit să ne pișcăm, să ne frecăm la ochi și să ne asigurăm că nu visăm. Însă după ce ne-am dumirit, am dat cu nasul de realitate: italienii de la Alfa chiar lansează primul SUV al mărcii, pe numele său Stelvio.

Text: Filip Sîrbu; Foto: Alfa Romeo

SPECIAL ALFA ROMEO



După ce au venit cu frumoasa și rapida Giulia, iată că Alfa Romeo mai face încă un pas spre reclădirea gamei de automobile, lansând, în cadrul Salonului Auto de la Los Angeles, modelul Stelvio, un SUV capabil să se lupte de la egal la egal cu competitorii săi (mai are rost să spunem că Alfa Romeo a anunțat că Stelvio în varianta Quadrifoglio va fi cel mai rapid SUV de pe Nürburgring, fiind în stare să îl învingă pe liderul Porsche Cayenne Turbo S, cu un timp sub 8 minute?). Acest deziderat nu pare greu de realizat, având în vedere că Stelvio Quadrifoglio atinge 100 km/h în 3,9 secunde și este dotat cu tracțiune integrală cu management inteligent al cuplului, alături de frâne ceramice.

Adevărul e că nici nu aveam alte așteptări de la genialul motor bi-turbo alimentat cu benzină, cu cilindree de 2,9 litri, realizat în colaborare cu Ferrari (de fapt, colaborare este mult spus: șeful echipei de ingineri care a dezvoltat motorul a fost în trecut șef de proiect la Ferrari, pe departamentul de motoare cu ardere internă). Cu același motor, Giulia a reușit să devină cel mai rapid sedan de pe Nürburgring. Este clar, acest motor, alăturat cutiei ZF cu opt trepte, formează o echipă făcută pentru a sparge recorduri.

Însă nu vă panicați. Nu este singurul motor din oferta SUV-ului Alfa. Versiunile inferioare, dacă le putem numi așa, pot fi echipate și cu motorul de 2 litri turbo pe benzină în patru cilindri, cu o putere de 280 CP, ce vine cu injecție directă la o presiune de 200 bari pentru o pulverizare cât mai fină a combustibilului, care va asigura atât o ardere cât mai bună a combustibilului, deci prin urmare emisii de CO2 mai mici, cât și un comportament foarte sportiv al SUV-ului. Foarte interesant, motorul V6 vine la pachet cu tehnologia de dezactivare a cilindrilor, pentru

un consum redus, motorul fiind capabil în anumite regimuri să funcționeze doar în trei cilindri.

Stelvio o dată, Stelvio de două ori, de trei ori... Numele, pentru un non-italian, pare greu de pronunțat și fără niciun sens. Însă dacă faceți o mică căutare pe vastul internet, veți descoperi că Stelvio este a doua trecătoare din Alpi și din Europa ca înălțime, după Col de la Bonette din Franța. Mulți împătimiți ai drumurilor sinuoase din lume zic despre trecătoarea Stelvio că este unul dintre cele mai palpante drumuri din lume. Așadar, un nume care are un palmares de respectat. Cu o viteză maximă de 285 km/h și o distribuție a maselor pe cele două punți perfectă, 50-50, noi spunem că îl respectăm.

În ceea ce privește competiția noului SUV italian, acesta se va duela cu adversari precum Porsche Macan, Mercedes GLC, Audi Q5 sau Bmw X3. Evident că versiunea Quadrifoglio, conform italienilor, se va lupta cu versiunile sport ale acestor modele, precum GLC 43 AMG sau SQ5. Unele voci spun că și Model X ar putea fi un competitor pentru noul Stelvio. Însă vorbim de o altă clasă și cu totul alt preț în cazul modelului american, deci o competiție între cele două nu își are rostul.





care găzduiesc jantele de dimensiuni mari ale SUV-ului compact.

Elementele împrumutate de la Giulia se regăsesc și în habitacul lui Stelvio. Partea de interior este, de asemenea, preluată de la Giulia, cu bordul desenat relativ simplist, cu ecranul sistemului de infotainment cu dimensiuni de 8,8 inch, ușor îndreptat către șofer, cu selectorul modurilor de conducere DNA Pro și cu butonul de pomire a motorului situat pe volan (miroase un pic a Ferrari? Poate...), alături de opțiunea de a putea îmbrăca scaunele și bordul în piele Alcantara cu cusături roșii, cu această echipare Stelvio arătând ca un veritabil automobil sport, respectând blazonul mărcii italiene.

Pe partea de autonomous, Stelvio vine burdușit cu tehnologii, precum pilotul automat autoadaptiv, capabil să oprească complet automobilul, sistem de frânare automată în caz de impact, sistem de avertizare unghi mort, sistem de avertizare a părăsirii benzii de rulare și cu sistem de recunoaștere a semnelor de circulație.

Se pare că italienii de la Alfa Romeo își doresc foarte mult recăpătarea gloriei de altădată, având în vedere că au venit cu încă un automobil foarte bine realizat, cu sistem de propulsie foarte eficient și performant, care pur și simplu vine și își lasă competitorii cu gura căscată. Și pe lângă faptul că este un model bine realizat, Stelvio mai are un as în mână: vine într-un moment în care piața de SUV-uri vede cea mai mare creștere din ultimii ani, mergând pe un trend ascendent, deci e clar că Stelvio are toate calitățile pentru a fi un best-seller în clasa SUV-urilor sportive și nu numai. Prețurile noului model nu au fost încă comunicate de Alfa Romeo. Însă așteptăm cu nerăbdare să o testăm. Evident, în varianta Quadrifoglio. Nu acceptăm niciun compromis.. **DT**

Revenind la performanțele lui Stelvio, acestea nu ar fi putut fi realizate fără sistemul de tracțiune integrală Q4 (împrumutat de la fratele mai mare și luxos de concern Maserati), care vine standard pe toate versiunile. Pentru o senzație de sportivitate à la carte, în majoritatea situațiilor întregul cuplu este transmis doar roților spate, Stelvio conducându-se ca o super sportivă adevărată. Pentru situațiile speciale, un procent maxim de 50% din cuplu este transmis punții din față, prin intermediul cutiei de transfer. Diferențialul spate este unul de tip torque vectoring, care distribuie cuplul în mod inegal către cele două roți pentru a asigura o manevrare și o agilitate greu de egalat, prin micșorarea unghiului de giraj al automobilului. Pe puntea față Stelvio are un diferențial

obișnuit, fără tehnologia torque vectoring.

Stelvio vine, ca și Giulia, cu sistemul patentat Alfa Romeo, numit DNA Pro, care practic permite schimbarea comportamentului automobilului, cu ajutorul unui selector situat în partea inferioară a bordului, în funcție de dorințele șoferului. Prin comportament ne referim la răspunsul motorului la apăsarea clapetei de accelerație, la comportamentul amortizoarelor, acestea devenind mai rigide în modul Race, oferind un comportament foarte sportiv. În afară de Race, sistemul DNA Pro mai oferă alte trei moduri de conducere, numite Dynamic, Neutral și Advanced Efficiency. Evident că ultimul mod este destinat celor care vor să circule cât mai economic și ecologic cu automobilul lor. Însă cine își cumpără o Alfa ca

să meargă la consum? Cred că în majoritatea timpului selectorul va sta pe modul Race. Am eu o presimțire...

Am vorbit de motoare, am vorbit de tehnologii, de nume. Însă nu am spus nimic despre cum arată Stelvio. Deoarece din ce în ce mai mulți clienți, în special de SUV-uri, sunt mai puțin interesați de ce au sub capotă sau de ce moduri de conducere are automobilul. Ei vor un vehicul care să arate bine, să ia ochii celor de pe stradă sau din cafenelele de fițe din centrele marilor orașe. Stelvio nu dezamăgește la aspectul exterior, părțile din față și din spate fiind asemănătoare cu cele de pe Giulia, dând SUV-ului Alfa Romeo un aspect agresiv și sportiv, în ton cu ce se regăsește sub capotă. Aspectul sportiv este subliniat și de pasajele roților mari

