

2,40 ogni mese in edicola

Anno 11

N.6/2016
GIUGNO

mensile di tecnica, informazione, eventi, storia
e annunci dedicato ai veicoli storici

epoca Auto

www.epocauto.it

Austria e Belgio € 6,00

Spagna € 5,00 - Portogallo Cont. € 5 - Svizzera CT. 5,90 Chf - Turchia

ISSN 1973-5944

In caso di mancato recapito, inviare
C/MP BOLOGNA per la restituzione
al mittente che si impegna a
versare la dovuta tassa.



GTV 6

spirito Alfa

- Coppa Acerbo 1932-39
- Il cambio automatico
- Formula 1 inglesi anni '50



Techno Classica 2016



Fiat 126

impareggiabile city car



Alfa Romeo GTV6

Musica, Maestro!

Tanti appassionati s'innamorano di un'automobile per le sue linee, altri per la meccanica, altri ancora per i ricordi che li legano ad una vettura particolare ma sono in molti a restare affascinati dalla melodia che proviene dal motore. Il V6 firmato Alfa Romeo ne è un esempio lampante, senza scomodare Verdi o Rossini, la musica può anche essere privilegio di una meccanica raffinata.

di Umberto Cattani

L'Alfetta GTV nacque nel 1974, la sua genesi è già stata raccontata precedentemente ed ora ci sembra necessario un approfondimento relativo all'evoluzione che la casa di Arese propose quando presentò ufficialmente il modello GTV6. Quella cifra finale equivaleva al numero dei

cilindri. Per una sportiva, l'adozione di un motore più potente in corso d'opera è quasi scontata. La clientela spesso non si accontenta di aggiustamenti o aggiornamenti tecnici ma pretende motorizzazioni capaci di rivaleggiare ad armi pari con la concorrenza. In casa Alfa Romeo, si aspettò l'ottobre 1980 per esaltare la versione coupé dell'Alfetta adottando un'unità del tutto nuova, una propulsore V6 in alluminio alimentato ad iniezione, capace di 160 CV, finalmente in grado di accontentare la clientela più sportiva ed esigente. La stessa unità era montata da altri modelli quali l'Alfa 90 e l'Alfa 6.

All'epoca, le dirette concorrenti della GTV potevano considerarsi la Porsche 944 oppure l'Alpine A310,

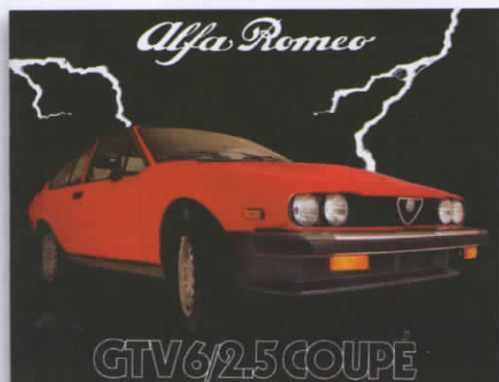
comunque vendute ad un prezzo di listino superiore.

Il V6 a 60° ha come caratteristiche di base una corsa molto corta e soprattutto vanta un diagramma di distribuzione generoso che regala coppia ed elasticità di marcia.

Molto personale, la linea firmata Giugiaro ha un Cx di 0,39, non male per quel periodo. Lo stile appare convenzionale, caratterizzato dal frontale verticale con tipica calandra Alfa Romeo a quattro fari circolari, i centrali inseriti in posizione leggermente avanzata. Ampia la vetratura, in grado di garantire una visibilità agevole in ogni condizione di marcia, anche se l'ampiezza del cofano motore non consente alle persone meno alte una percezione immediata degli ingombri,

complice il caratteristico parabrezza, molto inclinato.

La GTV6 è sì una sportiva ma offre al tempo stesso quattro posti sufficientemente comodi, soprattutto gli anteriori, ed un bagagliaio capiente il cui sfruttamento è favorito dalla presenza del portellone. Per sfruttare al meglio l'abitabilità la vettura è piuttosto alta, chi siede anteriormente si trova leggermente infossato. La posizione di guida è molto simile a quella di una berlina. I sedili, ben conformati, ed il volante con corona in legno, regolabile in altezza, permettono al guidatore un'immediata presa di contatto. Davanti agli occhi, si materializzano, da sinistra a destra, tachimetro, contagiri ed orologio analogico, ben visibili, al contrari-



Sulla GTV del nostro servizio è stata montata una batteria di fari supplementari, non prevista dall'Alfa Romeo. L'anteriore prende quindi l'aspetto di una vettura da rally, ed in questa specialità infatti la coupé di Arese seppe farsi valere. Caratteristico il cofano anteriore con bombatura centrale ed un curioso coperchio in plastica, poco gradevole a vedersi. La pubblicità dell'epoca ci mostra uno sfondo percorso da lampi minacciosi. Fortunatamente, la GTV 2.5 aveva un carattere molto tranquillo.



Il frontale è molto... Alfa Romeo. Tipica la mascherina triangolare al centro della quale è inserito il marchio della casa. Uno spoiler di dimensioni contenute svolge funzioni aerodinamiche, in quegli anni tutte le sportive ne adottavano uno, di dimensioni più o meno generose. I doppi specchietti elettrici migliorano la visibilità, sempre molto buona grazie all'ampiezza della vetratura.



Il bagagliaio è piuttosto grande, favorito nell'accesso dalla presenza di un comodo portellone. Gli ampi paraurti, molto robusti, sono deformabili entro una determinata forza d'impatto. I più sportivi avrebbero voluto un doppio terminale di scarico per esaltare ulteriormente la voce del potente sei cilindri.



dei tre piccoli strumenti ospitati a parte nel cruscotto. Il pomello del cambio è in legno, eredità delle Alfetta di F1. Un omaggio dovuto ed apprezzato dagli alfisti. Nell'abitacolo, quasi tutto è votato al nero: rivestimenti e plastiche, di qualità discreta, svelano questa colorazione, in linea con una certa sportività. Notiamo il retrovisore esterno a comando elettrico e l'elegante rivestimento in velluto dei sedili. L'essenziale lista degli optional comprende aria condizionata, interni in pelle, tettuccio apribile e vernice metallizzata. Al netto degli accessori, una GTV6 costava nel 1981 21.094.000 lire, contro gli oltre 25 milioni necessari per l'acquisto di un'Alpine 310 oppure i 29 milioni e rotti di una Porsche 944, vetture più esotiche ma, a conti fatti, dotate di minore appeal. Tre i colori disponibili, rosso, nero oppure grigio metallizzato, di serie cerchi in lega con pneumatici a profilo ribassato. Caratteristica estetica della V6, il cofano anteriore con parte centrale provvista di gobba, su cui è inserito un curioso coperchio in plastica nera. In fase di progettazione, la frizione fu spostata posteriormente, l'elemento meccanico era accoppiato ad un pesante albero di trasmissione la cui inerzia impediva cambi di velocità veloci e precisi, acuiti dalla spiacevole tendenza a grattare della prima marcia. Sugli esemplari successivi, l'adozione di una nuova frizione a doppio disco sincrono cancellò il problema. Un'evoluzione ci fu pure nei rapporti della terza e della quarta, per sfruttare al meglio le potenzialità del motore. Resterà, purtroppo, la manovrabilità sempre deficitaria, uno dei pochi difetti da imputare alla GTV6.

I cerchi in lega sono di serie così come le gomme a profilo ribassato. Negli anni ottanta le Pirelli P6 avevano fatto scuola ed erano adottate dalla maggior parte delle sportive di fascia media. Sui montanti posteriori appaiono delle orecchie in plastica di forma abbastanza discutibile ma caratteristiche di questa versione.



Eleganti e razionali gli interni, i rivestimenti sono in velluto di buona qualità, la plastica adottata per la plancia, pur non toccando vertici assoluti, si rivela accettabile. Corona del volante e pomello del cambio sono in legno chiaro, movimentando un interno interamente votato al colore nero. Ottimo l'accesso ai sedili, favorito anteriormente dall'ampiezza delle portiere. Il motore V6 occupa quasi per intero il vano anteriore. Provvisto di iniezione elettronica Bosch L-Jetronic, ha una coppia eccellente ed una regolarità di funzionamento proverbiale.



Al volante

Appena si gira la chiave di contatto, il V6 inizia ad emettere la sua voce che, come abbiamo sottolineato all'inizio, a molti appare melodiosa, ed a ragione. A bassa velocità, è quasi un sussurro ma sempre pieno e corposo. Alla minima sollecitazione, mostra corde vocali da tenore emettendo un sibilo metallico che regala piacevoli brividi alla schiena. L'emozione si mescola all'entusiasmo, in quegli anni erano ben pochi i motori di questa fascia ad offrire altrettante soddisfazioni.

L'accelerazione è costante, priva di sussulti ed impuntamenti, se in Alfa Romeo avessero avuto più attenzione per i passaggi di marcia, la GTV avrebbe rasentato la perfezione assoluta ma resta, di base, un grande equilibrio d'insieme. La souplesse generale non incide affatto con i consumi che si mantengono costantemente entro limiti di tutto rispetto, a piena andatura difficilmente si oltrepassano i 13 litri / 100 km, un valore invidiabile se paragonato a quello delle concorrenti più vicine. Su strada, la motricità nelle curve



Un particolare del bel cerchio in lega che equipaggia la GTV 2.5. Si notano l'assale ribassato ed una parte della fascia paracolpi che percorre tutta la fiancata. Il colore rosso pastello regala alla vettura quel tocco di sportività tanto cara agli appassionati del marchio.

più ampie mostra un'aderenza eccellente malgrado un avantreno piuttosto pesante. L'inserimento è preciso, al limite qualche saltellamento compare sui fondi irregolari, complice l'assale posteriore rigido a schema De Dion, una soluzione raffinata che prevede qualche compromesso riferito al comfort di marcia. In uscita di curva, al limite

ed insistendo con l'accelerazione compare l'inevitabile "scod" sempre controllabile da parte del guidatore che apprezza, nelle traiettorie, la sincerità di comportamento. L'adozione di un differenziale autobloccante diminuirebbe la tenuta sovrasterzante, togliendo comunque divertimento nella



la affrontata con piglio sportivo. Potente e ben modulabile la frenata, assicura naturalmente da quattro dischi, gli anteriori ventilati.

Spiccioli di tecnica

Rispetto la berlina da cui deriva, la GTV ha un passo ridotto da 2,51 m. a 2,40 m. Il motore anteriore è accoppiato alla trazione posteriore, sempre dietro sono montati il cambio, in blocco con il differenziale, e la frizione.

Le sospensioni anteriori a quadrilatero sono rinforzate per sopportare il maggior peso del motore, dietro è montato un ponte rigido a schema De Dion con doppio braccio convergente ed un sistema Watt trasversale. Si lavorò tanto per alleggerire lo sterzo ma l'assenza di un comando servoassistito si fa sentire. Il motore monta l'iniezione elettronica Bosch L-Jetronic, che, rispetto all'alimentazione a carburatori, offre una migliore progressione e consumi contenuti. Su ogni bancata agisce un singolo albero a camme con valvole a V in testa. L'accensione, elettronica, avviene a scarica inductiva, le candele sono Lodge HLE. Il serbatoio carburante di 75 litri garantisce una buona autonomia anche in caso di lunghe percorrenze. Il peso in ordine di marcia è di 1210 kg. appena cento in più della versione da due litri. Il km con partenza da fermo si percorre in 29,4 secondi con velocità d'uscita di oltre 170 km/h. Ottima ripresa, ed adeguata la velocità massima, molto vicina ai 210 km/h.

Successive evoluzioni

Nel febbraio 1983, la GTV6 subisce alcune piccole modifiche, più che altro di dettaglio. Lo specchietto retrovisore esterno è dipinto nel colore della carrozzeria, i profili e le cornici dei finestrini non sono più nere ma grigio antracite mentre sulle fiancate sono inseriti fascioni paracolpi. Internamente, si notano sedili di forma più avvolgente su cui sono inseriti poggiatesta con reticella centrale. I rivestimenti ricorrono ad un velluto operato con trama gessata. Sotto il cruscotto è montata una paratia antirombo per migliorare l'isolamento acustico. Nella lista colori, si aggiunge un grigio quarzo.

A fine serie, il prezzo base di listino è fissato a 36.211.000 lire, complice l'adeguamento dell'I.V.A. per i modelli oltre i due litri di cilindrata. Nell'arco di circa sei anni, da Arese usciranno 22380 GTV6, oggi, nel mercato dell'usato, non è difficile trovare una vettura in condizioni più che buone ad un prezzo molto invitante. Un suggerimento per gli amanti delle Alfa, delle belle meccaniche ed ai cultori del bel canto. La melodia del V6, da sola, vale tutto il prezzo che vi sarà chiesto al momento dell'acquisto. A questo, aggiungete una buona reperibilità dei ricambi ed un'affidabilità a tutta prova. Di che invogliare anche i più inappetenti...



Alfa Romeo Alfetta GTV 6 3.0

Nel 1983, la filiale sudafricana decide di realizzare una piccola serie di GTV provviste di motore da tre litri, per ottenere l'omologazione nel locale Gr.1. Nel propulsore, elaborato dall'Autodelta, si cambiano sia l'alesaggio, sia la corsa. Curiosamente, l'iniezione lascia il posto ad un'alimentazione a carburatori. Esternamente, la nuova versione, con guida a destra, è caratterizzata da uno spoiler maggiorato e dal cofano anteriore in fibra di vetro, provvisto di una voluminosa presa aria di tipo NACA. Originale la scelta di adottare il vecchio cruscotto dell'Alfetta GT con il contagiri inserito in posizione centrale. In gara, il debutto è subito vincente già alla 1000 km di Kyalami 1983, dove la GTV 3.0 s'impone nella sua categoria.

La GTV6 e lo Sport

In ambito sportivo, la GTV6 seppe meritarsi grande rispetto. In pista conquistò quattro titoli europei nella categoria Turismo, guidata da piloti come Lella Lombardi, Anna Cambiagli, Gianfranco Brancatelli, Giorgio Francia, Maurizio Mincangeli, Rinaldo Drovandi e Giancarlo Naddeo. Stessa sorte arrise alla GTV nei rallies. Il melderolese Bruno Bentivogli, affiancato da Federico Ormezzano e Gabriele Noberasco, conobbe pochi rivali nel Campionato Italiano, prima in Gr.N e successivamente in Gr.A. Nell'ultima evoluzione 1985, il motore aveva 235 CV a 7500 giri/minuto. La scocca era irrobustita in corrispondenza degli attacchi delle sospensioni, della scatola dello sterzo e dei supporti motore. Le so-

suspensioni montavano ammortizzatori regolabili Koni a doppio effetto, provvisti di molle più rigide. Le barre antirollio erano di maggiore diametro, nuovi pure i silentblock con articolazioni unibal. La meccanica prevedeva nuovi pistoni, alberi a camme maggiormente profilati, valvole migliorate e condotti lucidati. Sul circuito di raffreddamento fu inserito un radiatore dell'olio. Il cambio montava un rapporto al ponte più corto, mentre la trasmissione adottava un differenziale autobloccante al 50%. I freni derivavano da quelli adottati sulle monoposto di F1, i Lockheed ventilati erano una garanzia di assoluta affidabilità. Oltre confine, l'Alfa ebbe ulteriori successi, soprattutto in Francia, dove vinse nella serie Super Production grazie ad Alain Cudini e Dany Snoeck. ▶



Sia in pista e sia nei rallies, la GTV 2.5 seppe farsi rispettare. Fu preparata con specifiche da Gr.N o Gr.A, rimpinzando ovunque successi prestigiosi. In Italia fu campione di categoria ed altrettanto fece in Francia. Considerando le dimensioni, preferiva l'asfalto ma anche sulla terra era capace di meraviglie. Con il numero di gara 7, è ritratta la vettura del francese Bertrand Balas, una Gr.A mentre la gemella ma con il numero di gara 22 è la vettura di Gabriele Noberasco, "Odeon" per gli amici, decimo assoluto e primo di classe al termine dell'edizione 1983 del Rally di Sanremo. La foto che ritrae il motore dimostra la compattezza d'insieme, svelando come mai il cofano avesse quel rigonfiamento centrale, dovuto allo sviluppo in altezza del propulsore V6.

