



Alfa Romeo Alfasud Sprint Grand Prix

tas). A Giulia foi pioneira no uso de freios a disco nas quatro rodas, vaso de expansão do radiador feito de plástico e a ter coeficiente de penetração aerodinâmica de 0,31 – tudo isso em 1962 e com aquela frente quadrada, prova de que Orazio Satta era um deus da engenharia.

O primeiro carro de tração dianteira da foi a Alfasud (1971-1989), com motor de quatro cilindros tipo boxer. Projetado por Rudolf Hruska, um tcheco também genial, era produzida numa nova fábrica em Pomigliano d'Arco, no sul da Itália, próximo a Nápoles. Enquanto isso, protótipos Alfa da série T33 iam ganhando várias provas de endurance entre 1967 e 1977, enfrentando bólidos como Porsche 917 e Ferrari 512. Já na Fórmula 1, a marca atuava como fornecedora de motores para as equipes da qualidade da Brabham, que alcançou o vice-campeonato de 1978. A Alfa retornou como *scuderia* entre 1979 e 1985, mas sem grande êxito. Com os carros de rua, o último brilho da Alfa como marca independente foi a Alfetta (1972-1984). Eram carros muito sofisticados: tinham motores de comando eletronicamente variável e usavam câmbio no eixo traseiro (o que lhes permitia 50/50 de distribuição de peso). Em uma de suas versões, a Alfetta apresentou o último motor de concepção pura Alfa Romeo: o V6 de 2,5 litros e 160 cavalos. Nas subsequentes Alfa 75

e 90, sedãs dos anos 80, essa mecânica chegou a ser oferecida com três litros e quatro comandos de válvulas e 210 cavalos. O V6 foi a ponte para os carros produzidos sob a égide da Fiat, que comprou a Alfa Romeo do governo italiano em 1986, salvando a empresa de apuros financeiros. Na época, foi projetada a Alfa 164, um sedã que tinha monobloco projetado conjuntamente com as marcas Saab, Fiat e Lancia. Dessa sinergia nasceram os carros Saab 9000, Fiat Croma, Lancia Thema e Alfa 164 – todos tinham tração dianteira, introduzindo a Alfa na fase moderna, com sua primeira carroceria projetada em computador.

Dai em frente, surgiram o projeto da 155 e, finalmente, as 145 e 146, carros do setor dos pequenos que vieram para substituir as Alfettas. Posteriormente foram elaboradas a 156, um carro de tração dianteira e grande sucesso, com sensações incríveis tanto nos modelos de quatro cilindros em linha e dupla alumagem, como nas GTA, quanto nas versões equipadas com o último cantor, o Pavarotti Mecânico, que é o 3 litros DOHC V6. Esse motor também equipou a grande 166 e as atuais 159, inclusive em versões 4X4. Nos tempos atuais há a mítica MiTo, cujo nome evoca uma estrada famosa na Itália, os cento e poucos quilômetros que ligam Milão a Torino, as duas cidades-chave da marca. 

Paixão centenária

POR RAFAEL MARIANI

Apaixonados por Alfa Romeo participaram em novembro do 23º Encontro Mineiro de Alfistas, promovido pelo Alfa Romeo Clube Minas Gerais (ARCMG). O evento começou com uma carreata de carros, a “alfeata”, que saiu de Belo Horizonte em direção ao Alphaville Lagoa dos Ingleses, em Nova Lima (MG). Cerca de 30 automóveis de diversos modelos da marca participaram do encontro.

De acordo com Túlio Silva, presidente do ARCMG, o mais importante no clube é a amizade entre os apreciadores dos veículos da Alfa Romeo. “Proporcionamos momentos de lazer, em que as pessoas podem levar seus carros, ver os automóveis dos colegas e compartilhar experiências.” O clube dos “alfistas”, como são chamados os apaixonados pela Alfa Romeo, realiza encontros mensais e possui 80 pessoas cadastradas no Estado. “Fomos contaminados pelo vírus Alfa. As famílias têm que compreender que gostamos dos carros da marca”, ressalta.

Para os alfistas, a marca não se resume a fabricar carros; ela é um estilo de vida. “Os carros da Alfa Romeo representam personalidade, transmitem elegância e esportividade em seus traços arrojados”, explica o empresário Fernando Matias, dono de um Alfa Romeo 156 Elegance, de 1999. O automóvel do empresário se diferencia pelos detalhes no interior, que possui bancos de couro, volante e console em madeira e motor 2.0 com 156 cavalos de potência. “É um carro que simboliza elegância, esportividade e design moderno. Hoje dirijo meu sonho de infância.”

O publicitário Augusto Conde já teve vários modelos da marca, sendo três 2300, e quatro modelos 156. Atualmente, possui duas Alfas modelo 156 SW de 2001 e um modelo 2300 TI 4, de 1983, adquirida em um leilão. Os cuidados e os tratamentos “a pão de ló” são essenciais para a manutenção dos carros, conta o publicitário. “São sempre revisadas, guardadas com capa de couro, revestida com feltro, e evito andar em dias chuvosos. Sou apaixonado pelas minhas meninas (Alfas) e as trato como parte da família.” Para Augusto, fazer parte do clube de alfistas significa “ter espírito esportivo, estar de bem com a vida e ter prazer em dirigir.”



Ignácio Costa

Clube reúne mensalmente associados em Minas Gerais, como neste encontro em Alphaville: culto à marca e formas elegantes