



Editorial

Caros Sócios,

No momento em que esta newsletter chegar à vossa mão já terá passado algum tempo sobre alguns dos eventos nela tratados. Pensamos no entanto que mesmo assim esta forma de comunicação continua a ser interessante.

No que respeita ao Dia Alfa e pese embora alguns reparos que podem ser efectuados ao mesmo, é nossa forte convicção de que, tendo em exclusiva atenção o Clube, foi uma ótima jornada no que diz respeito à divulgação, aos contactos, ao convívio, e portanto claramente positivo.

O último passeio do ano, e não obstante a chuva (muita, muita), foi em nosso entender muito bom, especialmente no que toca à componente cultural (a Quinta da Regaleira é fortemente recomendável) e igualmente à componente "desportiva", já que a perícia correu animada e concorrida. Esperamos que a divulgação dos passeios através da Alfissima contribua para que os nossos sócios mais tímidos, apareçam.

Chamamos a atenção para o apaixonado artigo sobre a Berlina, da autoria do nosso sócio Pedro Gonçalves, que entendemos interessantíssimo, e com o qual pretendemos inaugurar espaços dedicados aos fantásticos modelos clássicos da nossa marca.

A Alfissima vai continuar a ser um meio de divulgação do nosso clube junto dos nossos sócios, com temas variados e que possam interessar a todos, e especialmente que possam motivar ainda mais o são convívio entre todos. Por isso, não é demais dizer que são muito bem vindas as contribuições que queiram fazer.

Saudações Alfistas.

O Presidente
Fernando Taborda

Dia Alfa 2003 Autódromo do Estoril

Realizou-se no dia 28 de Setembro de 2003, no Autódromo do Estoril, o II DIA ALFA, organizado pelo ALFA ROMEO CLUBE DE PORTUGAL. A convite da Alfa Romeo Portugal, o DIA ALFA 2003 integrou-se numa demonstração de viaturas Alfa Romeo, promovida pelo importador nacional da marca. A conjugação dos eventos revelou-se um verdadeiro sucesso, reunindo em exposição cerca de 100 automóveis Alfa Romeo de sócios do Clube.



No local, o Clube contou com serviços administrativos em pleno funcionamento, disponibilizando a adesão de novos sócios.

Integrou ainda a organização do DIA ALFA 2003 o "II Concurso de Elegância Alfa Romeo Clássicos – ARCP", que registou

este ano, a sua segunda edição consecutiva. Constituiu o Júri do Concurso, o Secretário-Geral do ACP Clássicos, o Dr. Paulo Purificação (Alfa Romeo Portugal) e Pedro Vicente (Alfa Romeo Clube de Portugal).

O Júri do Concurso, que este ano se revelou disputadíssimo, anunciou os vencedores da edição de 2003 às 17 horas, conforme previsto no programa, perante uma enorme audiência. Os resultados foram os seguintes:



"II CONCURSO DE ELEGÂNCIA ALFA ROMEO CLÁSSICOS - ARCP"

- 1º Classificado: Alfa Romeo 2000 GTV (José Luz);
- 2º Classificado: Alfa Romeo GT 1.6 Júnior (António Pissarra);
- 3º Classificado: Giulia Spider (Eduardo Evangelista);





Menções Honrosas: Alfa Romeo 1900 Super (Ramiro Gonçalves) e Alfa Romeo Giulietta TI (José Ribeiro).

Durante o dia, os sócios presentes tiveram a oportunidade de experimentar todos os modelos ALFA ROMEO à venda em Portugal na pista do Autódromo do Estoril. Para os felizardos que experimentaram os 147 e 156 GTA, o dia foi inesquecível!



O Dia Alfa 2003 terminou com um desfile de todos os carros de sócios presentes.

Para 2004, a organização do Dia Alfa promete grandes novidades, não só na implementação de um novo Regulamento para o "Concurso de Elegância Alfa Romeo Clássicos - ARCP", que será ainda mais rigoroso e exigente, bem como nas actividades a implementar nessa ocasião.

Pedro Vicente

Passeio a Sintra

Cair do pano 2003

O calendário de passeios de 2003 do Alfa Romeo Clube de Portugal terminou num cenário de indissociável *glamour* intrínseco às zonas visitadas, carregadas de história e simbolismo.

Partida bem cedo pela manhã do restaurante "Oitavos" na Quinta da Marinha e percurso pelas míticas estradas de Sintra até à sumptuosa visita à Quinta da Regaleira.

O almoço no Palácio de Seteais lançou os dados para um final de ano em beleza... apesar da chuva...



Para o final da tarde, tempo para soltar os cavalos de fogo em ambiente de perfeita segurança no parque de estacionamento da Praia das Maças, especialmente fechado e reservado para o evento.



Frederico Abecassis em atitude séria com o seu Spider.



José Guardado em acção! O verdadeiro Cuore...



Fernando Taborda, performance de Presidente.

Ficam as imagens do cair do pano de 2003 em termos de saídas para a estrada do Clube.

Orlando Ferreira

Calendário 2004

Por forma a que atempadamente os sócios possam programar as suas participações nos encontros, é aqui descrito o calendário que o Clube estruturou para este ano:

6 e 7 de Março – Passeio à região de Coimbra;

8 de Maio – Passeio à região de Tomar;

17 e 18 de Julho – Passeio à região de Viseu;

Dia Alfa - A realizar em Setembro em data a calendarizar;

9 de Outubro – Passeio à região de Setúbal/Palmela;

Curso de pilotagem – A realizar na pista do Aeródromo da Ota, dividido em duas partes:

1ª parte: 24 de Abril - Condução defensiva;

2ª parte: 19 de Junho - Condução desportiva;

Troféu Alfa Slot 2004:

1ª - 22 de Fevereiro

2ª - 4 de Abril

3ª - 9 de Maio

4ª - 6 de Junho

5ª - 5 de Setembro

6ª - 3 de Outubro

Anúncios Alfistas

Inauguramos na Alfissima deste mês uma secção destinada aos sócios que nos fizerem chegar os seus anúncios de compra ou venda de Alfas.

VENDA

- Alfa Romeo Giulia 1300 TI, Ano 1968, totalmente original e em excelente estado de conservação, 7000 €. Tlm: 939597034.

Nova Secção

Nas páginas seguintes encontrará outra novidade, a publicação de um artigo de fundo sobre um Alfa clássico, neste caso as Berlins 1750 e 2000. A autoria deste artigo é do nosso estimado sócio Pedro Gonçalves, ao qual agradecemos todo o empenho e rigor com que o desenvolveu.

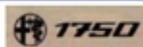
Alfa Romeo Berlina

1. A Gênese

Na segunda metade da década de sessenta e em consonância com o sucesso comercial do modelo Giulia, e as vitórias em pista das Giulia GTA, a Alfa procurava agora vir a satisfazer uma clientela mais exigente, a qual ambicionava um automóvel de elevada classe e conforto, sem no entanto, comprometer as prestações indissociáveis a qualquer produto da 'Casa del Biscione'. O modelo 2600 nascera já envelhecido nunca tendo obtido sucesso comercial, sendo que em 67 apenas 56 unidades foram construídas. A 1750 da Casa Milanese foi assim concebida para fazer frente à concorrência Italiana e estrangeira, tendo como requisito unir brilhantes prestações a um conforto notável.



2. A Apresentação



Assim em Janeiro de 1968 em Vietri Sul Mare, na província de Salerno, num cenário idílico, foi apresentada à imprensa a nova Berlina em paralelo com a restante gama da marca (GT e Spider).



O nome 1750 constituía por si só uma garantia: evocava o mítico modelo dos anos 30. A marca sublinhava assim a continuidade de um sucesso técnico consensualmente reconhecido. A colagem de um modelo novo a um outro com um passado glorioso, e a sua utilização para efeitos promocionais (o próprio catálogo da nova Berlina na primeira página ilustrava o fantástico 1750 Gran Sport Zagato) deveu-se também ao crescente interesse,

nomeadamente em Itália, por veículos antigos. Para melhor contextualizar esse período, vale a pena lembrar a fusão em 66 em Itália do 'Veteran Car Club d'Italia' com a 'Federazione Italiana Auto Moto d'Epoca' originando o ASI 'Automotoclub Storico Italiano'. Poucos meses depois, no salão de Bruxelas a nova Berlina (série 105.48) era agora desvendada ao público em geral, e começada a comercializar em Itália por 1.865.000 Liras. Obra de Marcelo Gandini, na altura recém substituído de Giorgetto Giugiaro na Casa Bertone, apresentava uma linha que não sendo talvez tão agressiva e personalizada como a da 'sorella' Giulia, era todavia bastante elegante. A grelha frontal com as quatro ópticas de diâmetro desigual recordava a do 2600 Sprint, também um 'disegno di Bertone'. A Alfa promoveu na altura a Berlina como uma referência no domínio da segurança: o volume central constituía uma célula de sobrevivência, sendo que a frente e a traseira constituíam zonas de deformação em caso de acidente. No princípio dos anos 60, a Giulia de pré-produção tinha sido submetida a um intenso programa de crash tests, que demonstrara que a célula de sobrevivência aguentava extremamente bem os mais diversos impactos. Do ponto de vista técnico a nova viatura mantinha estruturalmente, com melhorias específicas, o esquema já anterior e amplamente utilizado, primeiro na Giulietta, e depois na Giulia. O motor era o sólido 4 cilindros em linha com distribuição a dupla árvore de cames à cabeça puxado a 1779cc que desenvolvia 132cv SAE às 5500rpm. A alimentação era garantida por dois carburadores Webber de duplo corpo, e a travagem assegurada por travões de disco às quatro rodas com servofreio. Relativamente à Giulia, esta nova Berlina adoptava comando hidráulico no sistema de embraiagem, melhoria a partir daí também alargada ao modelo 1600, e introduzia no circuito de refrigeração um vaso expensor. As prestações da 1750 eram sem dúvida notáveis: graças ao seu potente e muito elástico motor superava os 180 Km/h, permitindo acelerações e recuperações excelentes. Positivo à época era também o consumo, tendo em conta as prestações. A posição de condução respeitava a tradição da marca: posição cómoda dos pedais (não pendentes no modelo de introdução, retroactivamente depois designado 1ª série), volante em bakelite negra com 3 braços bastante vertical a permitir uma condução de braços estendidos, bancos envolventes (em pergamoide ou em tecido), e fácil manobrabilidade do selector de velocidades. Inovador era o facto de a regulação dos bancos frontais facultar ao proprietário da Berlina duas confortáveis 'camas' para repouso. O tablier no geral, e a consola central com os seus quatro instrumentos secundários, foram particularmente apreciados à época, e

representam hoje um dos mais belos tabliers concebidos pela Alfa.



A 1750 foi também comercializada nos USA (série 105.71), mas só nos anos 69 e 70, e equipada com 'mechanical fuel injection spica system' para cumprimento dos apertados requisitos relativos a emissões de gases de escape, introduzidos naquele mercado em 68 (dai a falha de produção nesse ano - a Alfa não quis comprometer a performance da nova Berlina até ter pronto o sistema de injeção). Relativamente à versão Europeia, e para além do sistema de alimentação, outras das alterações forçadas foram: colocação dos farolins dianteiros (por baixo do pára-choques), farolins de pisca colocados nos guarda lamas frontal e traseiro, matrícula traseira rectangular, emblema traseiro (ALFA ROMEO INIEZIONE), volante diferente, sendo que alguns modelos tiveram mesmo pára brisas colados em oposição à montagem com friso em alumínio pulido.



Poucos sabem que existiu uma 1750 Station Wagon: chamava-se Giardinetta Veloce e foi estudada e produzida em 69 pela Automil (Concessionário Milanês da Alfa) e pelo carroçador Pavesi também de Milão, mantendo as dimensões exteriores da Berlina (4,39m de comprimento; 1,56m de largura e 1,43 de altura), mas com suspensões reforçadas.



Graças ao prolongamento do habitáculo veio-se a conseguir uma ampla área de carga, toda revestida a alcatifa; com os bancos traseiros rebatidos conseguia-se um volume útil de 270Kg. Característica da viatura, o portão traseiro dividido em duas partes a permitir abertura separada: uma articulada no tejadilho, e a outra na qual era montada a matrícula e os farolins, articulada no pavimento. Como acessórios a Giardinetta oferecia a pedido o tecto de abrir eléctrico, vidros eléctricos, vidro traseiro com desembaciador e pintura especial. Infelizmente não ultrapassou o estágio de protótipo.



3. A 'seconda serie'

No salão de Turim no Outono de 69, foi apresentada a 1750 para o ano seguinte (foram ainda comercializados alguns exemplares no final de 69), sofrendo um aumento no preço de comercialização para 2.135.000 Liras. As alterações introduzidas mais não foram do que algumas melhorias face ao modelo anterior: duplo circuito de travagem; pedais de travão e embraiagem pendentes; faróis de iodo; recolocação dos farolins dianteiros, agora directamente montados sobre a carroçaria; introdução de piscas laterais montados nos guarda lamas frontais; volante em bakelite agora em castanho numa tentativa de imitação de madeira, e outras alterações menores, quer no interior, quer no exterior.

O modelo 1750, 1ª e 2ª série obteve um bom sucesso comercial, tendo-se produzido entre 1968 e 1972 100120 viaturas, às quais à que acrescentar mais 1760 unidades vendidas nos USA, obedecendo estas às especificações para este mercado (Federal Requirements)

4. A **2000**

A procura e o entusiasmo por automóveis mais potentes e velozes eram ainda uma realidade no início da década de 70, não obstante a imposição de novas taxas e logicamente o aumento do preço da gasolina, medidas estas que visavam relançar a economia, que atravessava na altura um período de recessão. A marca tinha já pronta desde o Outono de 69 a sucessora para a 1750, mas por razões exclusivamente comerciais, a variante de 2l só foi introduzida no mercado quase dois

anos depois. A presença da Alfa na classe dos 2000cc, impunha-se inclusivamente para concorrer em Itália e no estrangeiro com importantes e prestigiadas casas Europeias como a Lancia, a Rover, e a BMW.



Em Junho de 71 foi assim apresentada em Gardone Riviera, nas margens do Lago di Garda, província de Brescia, a evolução natural da 1750: a Berlina 2000 (série 105.12). Começou então a ser comercializada em Itália por 2.295.000 Liras. O novo modelo apresentava relativamente ao que substituíra, para além da nova motorização um frontal completamente redesenhado, mais moderno e agressivo, com destaque para o clássico escudo da marca, agora maior e inserido numa grelha de plástico negro com um só friso cromado, e 4 faróis de igual diâmetro. Também os farolins traseiros foram modernizados mantendo no entanto as suas dimensões, e os anteriores e elegantes tampões de roda deram lugar a outros de menores dimensões que permitiam a exposição das porcas de fixação. Significativas foram as alterações introduzidas no interior da nova Berlina: os bancos dianteiros dispunham de apoios de cabeça; o vidro traseiro apresentava um desembaciador eléctrico; o volante era agora sim de madeira envernizada e em cálice muito pronunciado; o tablier era também totalmente novo, com os dois principais manómetros dispostos em frente do condutor num quadro único (a informação era apresentada sobre um fundo esbranquiçado) e os três restantes montados em alinhamento na zona central do mesmo.



A pedido poder-se-ia montar um aparelho de ar condicionado da marca borletti (não muito elegantemente inserido no espaço entre a consola central e o tablier) , e

equipar o veículo com vidros eléctricos à frente.

De série nalguns mercados, o caso do Português, opcional noutros, era o diferencial autoblocante a 25%, solução técnica que permitia eliminar o patinar das rodas traseiras à saída de curvas apertadas, ou em pisos com pouca aderência. Pela primeira vez a marca propunha como opção umas jantes especiais: as designadas 'turbina' ou 'millirighe' em liga leve dos fabricantes Cromodora ou Campagnolo, e com um



desenho similar às que equipavam o modelo Montreal.

Muito alargada, aos padrões da época era

também a gama de cores disponível: biancospino, bleu Francia, bleu Holandese, amaranço, grigio indaco, beige cava, verde pino, faggio, prugna, giallo piper, rosso, nero, grigio medio metallizati, grigio claro, verde oliva, bleu chiaro e bleu pervinca. O aumento de cilindrada de 1779 para 1962cc fora obtido graças a um aumento do diâmetro (de 80 para 84mm) e a válvulas maiores, permitindo ao bloco bialbero (alimentado por carburadores Dell'orto ou Solex) disponibilizar 150cv SAE às 5500 rpm. Na estrada a 2000 permitia prestações notáveis e praticamente sem concorrência à classe, superando os 190 Km/h, acelerando dos 0 aos 100 em 8,75s, e percorrendo o quilómetro de partida em pouco mais de 30s ('Prova su strada' em Agosto de 71 pela Quattroruote). Fantástica era também a disponibilidade de potência e a fluidez de resposta, nomeadamente nos regimes médio/baixo, da nova motorização. A direcção muito precisa e sensível, permitia uma colocação da Berlina em curva, absolutamente notável. A partir do Salão de Turim de Novembro de 71 passou a estar disponível também uma versão com caixa automática (ZF de três velocidades)- (série 105.54).

Comercializada só a partir de 73 no mercado Americano, a 2000 (série 115.00) à imagem do que sucedera com a 1750 foi também forçada a adoptar a injeção spica e as outras variantes impostas pelos requisitos legais (novo o sistema interlock que só permitia colocar o veículo a funcionar com o cinto colocado - luz vermelha 'fasten seat belt' no tablier apagada). As últimas Berlins para os USA chegaram mesmo a ser equipadas com uns aberrantes pára choques de impacto em plástico negro.



No Verão de 75, já perto do final de produção passou a estar disponível a 2000L (série 115.36), cuja principal novidade foi a introdução de ignição electrónica, que retirou três cavalos de potência ao motor, mas ajudou no arranque 'a frio'. Menos significativas foram a introdução de apoios de cabeça nos bancos traseiros (os dos bancos da frente passaram a ser reclináveis), e uma proliferação do 'preto fosco' bem ao género do que se generalizava no final dos anos 70: braços e escovas de limpa-vidros, grelhas do pilar C, etc. Foi descontinuada em Maio de 76.

Significativo hoje é também o facto da Berlina 2000, em paralelo com a restante gama da marca à época, pertencer à última linhagem de veículos da Alfa a envergar nos emblemas frontal e traseiro a palavra 'Milano': a partir de 1972, com o início da aventura no sul em Pomigliano d'Arco, o emblema deixou de incluir a referência à tão significativa cidade na história da marca.

89.840 constituiu o número de privilegiados primeiros proprietários do modelo 2000, desde a introdução até ao fim de produção em Fevereiro de 77, quando da apresentação em Bordighera (Imperia) da nova Berlina Alfetta 2000, que a partir daí tomou o seu lugar nessa faixa de mercado. Chegava assim ao fim a vida daquelas que constituíram talvez a expressão máxima do conceito original de Orazio Satta Puliga introduzido muitos anos antes pelo glorioso modelo 1900, continuado na Giulietta, e aperfeiçoado depois na Giulia.



5. A Berlina na 'corsa'

A Berlina foi pouco vista em competição, certamente menos que a contemporânea Giulia, mais compacta e consequentemente mais vocacionada para as corridas. Naquela época por todas as pistas da

Europa, África e América do Sul, a Alfa estava representada por um modelo que colecionava vitórias e esmagava a oposição: a GTA.

Ainda assim, em Julho de 68, seis meses apenas após a apresentação à imprensa, um quarteto de 1750 Berlina foi inscrito para as 24 horas de Spa-Francorchamps na Bélgica. Por esta altura tinham já sido produzidas unidades suficientes para o modelo ser homologado para correr na categoria de produção Grupo 1. As quatro Berlina classificaram-se tão somente nos quatro primeiros lugares da sua classe. Nesse mesmo ano a 1750 de Bianchi/Jacquemin venceu a categoria de produção na 'Coupe des Alpes', e no ano seguinte, novamente nas 24 horas de Spa-Francorchamps a 1750 de Grupo 1 inscrita pela Alfa Romeo Benelux e conduzida por Wolleck/Engemann terminou em 13º lugar da geral. Nessa mesma prova participou igualmente uma 1750 que mais não era que um muleto para a GTAm que tanto impacto veio a causar nas pistas aquando da sua aparição no ano seguinte. Equipada com um motor 'twin spark' de 1988cc com uma cabeça GTA especialmente adaptada pelo preparador de motores Belga Pierson, foi conduzida por Demol/Petre, abandonando ao fim de dezoito horas de prova com a junta da cabeça queimada. É mais do que provável que a Autodelta preparava já a mecânica que viria a equipar as 1750 e 2000 GTAm, mas a 'Berlina Belga' constituiu a primeira aparição oficial desse bloco. É curioso referir que também uma senhora pelo menos uma vez correu em Berlina: foi a bela e talentosa Christine Beckers em parceria com Sonnenchein na África do Sul em Kyalami ao volante de uma 1750 com 'guida a destra'.



6. A Berlina no Cinema

Durante toda a década de 70, houve um género cinematográfico em Itália que fez escola e que marcou uma época: 'o poliziottesco Italiano'. Era o confronto entre 'le forze dell'ordine e le malavitosi', entre o 'malvagio cospiratore' e 'il valorosi commissari', entre 'il giusto e il ingiusto'. Se Maurizio Merli foi o comissário por excelência, a Giulia pode considerar-se como o automóvel por definição do

poliziottesco Italiano. Menos presentes, mas ainda assim incontornáveis co-protagonistas neste género, a 1750 e a 2000 constituíram muitas vezes a 'macchina' quer do comissário da ordem, quer dos criminosos sem escrúpulos (em contraste com a Giulia, a Berlina nunca foi conduzida pela Policia Italiana).

Coadjuvando prestações e dotes estradísticos sem rivais, com uma estética um tanto ao quanto inquietante, a Berlina estava inevitavelmente destinada a fazer história nestes filmes, repletos de perseguições quase sempre seguidas de banhos de sangue. Era 'la macchina che se non andava forte sembrava soffrire...'. Entre outros, são exemplos: 'Milano Trema: La Polizia Vuole Giustizia' - 1973 de Sergio Martino; 'Milano Odia: La Polizia non Puo' Sparare' - 1974 de Enzo Castellari; 'Napoli Violenta' - 1976 de Umberto Lenzi; 'Napoli Spara' - 1977 de Mario Caiano; sem esquecer o fabuloso 'Revolver' de Sergio Solimma em que uma 2000 figura ao som da banda sonora de Ennio Morricone. Também inesquecível é a omnipresença de uma 2000 amaranço Francesa conduzida por Alain Delon, no 'La Mort D'un Pourri' de 77, protagonizado igualmente por Ornella Mutti e Klaus Kinski.

7. A homenagem pessoal

O meu primeiro automóvel e logicamente o meu primeiro Alfa foi uma Berlina 1750 prima serie de 1969. Não foi a minha primeira paixão por um veículo de quatro rodas, mas o impacto e o fascínio que essa 'macchina' criou no indivíduo de 18 anos perduram até ao dia de hoje.

Esta é a minha homenagem. Poder-me-ia alargar e prolongar em considerandos pessoais, mas vou apenas citar Bob Kovack no artigo 'Alfa Berlina - The Sensual Car' que escreveu para a revista 'Sports Car Graphic' em Maio de 71: "There's nothing innovative about the Berlina, just a combination of proven ideas that have been carried out to their ultimate capabilities. This combination leads to my sensual attraction for the Berlina. It's not my first affair with an automobile, and it won't be my last. But it's a good one...one I'll find difficult to forget."



Pedro Gonçalves - Dezembro 2003

Museo Storico di Arese

Como é do conhecimento dos sócios, o Clube organizou em Novembro passado uma visita ao santuário de Arese – O Museu Alfa Romeo.

Apesar de todo o destaque dado pela imprensa especializada, não quisemos deixar de vos oferecer algumas das mais belas imagens desta memorável viagem a Itália.

