

ALFÍSSIMA

JORNAL DO ALFA ROMEO CLUBE DE PORTUGAL



20⁰¹
21⁰¹
Alfa Romeo
CLUBE DE PORTUGAL

#03

ABRIL 2022

Editorial

Caros sócios,

Como diz o ditado português o prometido é devido.

Ficou prometido na nossa campanha eleitoral que iríamos regressar á publicação da nossa newsletter **Alfíssima** apresentando artigos de interesse para os nossos sócios e apaixonadas pela marca Alfa Romeo.

Desde os inícios do ano 2000 que nada foi feito nesse sentido, portanto terei o maior prazer em reeditar este jornal do Alfa Romeo Clube de Portugal.

Teremos uma selecção de temas, desde reportagens aos nossos eventos, entrevistas, calendários das actividades do clube, histórias de modelos que marcaram o sucesso desta prestigiada marca italiana e que certamente serão do agrado dos nossos sócios.

Nesta edição iremos destacar a história dos motores boxers e as várias versões de modelos que fizeram parte integrante da evolução tecnológica da marca.

No capítulo das entrevistas aos sócios, tomei a liberdade de começar por mim próprio para que melhor me conhecessem e o porquê de ter vivido sempre na companhia de um Alfa Romeo.

Nestes dois últimos anos infelizmente poucas actividades foram possíveis concretizar devido á pandemia e agora por ironia do destino estamos a enfrentar outro período muito difícil com a guerra na Europa.

Muita força e energias positivas são o que mais desejamos para que os nossos eventos regressem á sua normalidade.

Saudações Alfistas,

Rui Bettencourt

Editor da revista *Alfíssima*

Vice-Presidente da Direcção do Alfa Romeo Clube de Portugal



Assembleia Geral

Foram Eleitos os novos Órgãos Sociais para o triénio 2022/2024

Direção

Presidente - Miguel Pereira Trindade
Vice-Presidente - Rui Jorge Bettencourt
Tesoureiro Nuno Gonçalves de Campos

Vogal - António José Pereira dos Santos
Vogal - Rui Peixoto Palmela
Vogal - Fernando Moreira Magalhães
Vogal - Pedro Ferreira dos Reis

Suplente para o Órgão da Direção

António Pedroso Rosa
Carlos Medeiros Morais

Mesa de Assembleia Geral

Presidente -Magid da Silva Karim Andrade
Vice-Presidente - José António Guardado
Secretário - Pedro Pereira Nobre

Conselho Fiscal

Presidente - José Luís Nunes
Vogal - Ademar Rodrigues Leite
Vogal - Victor Raynal Ataíde

Encontro estático de Lisboa

O primeiro encontro estático de 2022 organizado pelo ARCP na zona de Lisboa, mais concretamente na Baía dos Golfinhos junto à marginal junto a Caxias. Os nossos sócios e amigos alfistas nesta bela manhã de sol, tiveram momentos de bom convívio enquanto saboreávamos os nossos cafés.



Figueira da Foz

Grande evento do Alfa Romeo Clube de Portugal na Figueira da Foz!!!

30 carros e 70 participantes no 1.º evento da nova direcção é um enorme sucesso e um voto de confiança tremendo, obrigado a todos!!

Correu tudo bem, desde o tempo, ao convívio e até a simpatia de todos os que nos atenderam para que nos sentíssemos bem na Figueira da Foz.

Obrigado à Câmara Municipal Da Figueira Da Foz. e todo o seu staff, desde o Vereador Manuel Domingues, até ao Sr que colocou as grades e a quem confeccionou os doces do welcome drink

Obrigado ao Caçarola 1, ao dono e aos seus simpáticos e prestáveis funcionários, pela bela refeição e excelente serviço.

Obrigado à Grupo MCoutinho pelo apoio prestado, pela Giulia e Stélvio para test drives, ofertas aos participantes e filmagens

Obrigado ao Malibu Foz por nos ter recebido tão bem, ao staff sempre atento para que tudo corresse bem.

Obrigado aos guias e funcionários do Museu Municipal Santos Rocha que nos proporcionaram uma excelente visita a um Museu interessantíssimo

Por fim, obrigado a todos os membros dos novos órgãos sociais, que trabalharam arduamente para que este 1.º evento fosse o enorme sucesso que foi, obrigado ao Rui Bettencourt, Nuno Campos, António Santos, Rui Palmela Alfa Romeo & Rui Palmela e amigos, Fernando Magalhaes, José Luís Nunes e o Pedro Nobre, começámos claramente com o pé direito!



Mensagem aos Sócios

Caros amigos,

A 15 Janeiro tomou posse uma equipa motivada com ideias claras e muita vontade de meter mãos à obra. A pandemia foi um obstáculo, agora a Guerra será outro obstáculo a ultrapassar. O nosso programa é claro e ambicioso, é o caminho a seguir. Os eventos já realizados, foram de um grande sucesso de adesão e convívio, caras conhecidas regressaram e manifestaram satisfação pelo que viveram naquele fim de semana, o que nos deu ainda maior motivação.

Promovemos maior comunicação convosco, estamos a melhorar os canais dessa comunicação, site, redes sociais e a imagem na promoção de eventos.

Queremos um Clube Nacional, inclusivo e aberto a todos, com um calendário descentralizado, com eventos onde também damos atenção a modelos muitas vezes esquecidos, eventos para todas as bolsas desde os estáticos gratuitos até às viagens ao estrangeiro. Queremos evitar sobreposições de calendários com outros clubes e grupos de fãs da Alfa Romeo, sejam de carácter local, regional, de modelos específicos, de multimarcas ou qualquer que seja o motivo que os move, desde que partilhem esta paixão Alfista e estabeleçamos contactos com clubes estrangeiros que nos irão ajudar a crescer.

Regularizámos as relações com os agentes da marca a nível nacional, restabelecemos os canais de comunicação com o importador, iniciámos parcerias com organismos oficiais que se estão a juntar a nós, nada disto seria possível sem credibilidade de sermos uma associação sem fins lucrativos, com sede própria, reconhecida pela marca e com 20 anos de uma honrosa história.

Para cumprir o nosso programa, com novos sócios,

apoios, parcerias, produtos, serviços, ainda temos um longo percurso pela frente, o início está a ser trabalhoso, o que aí vem é desafiante, mas acreditem que está a valer a pena.

Apelo que falem connosco, sugerindo, escrevendo, partilhando, comentando o que acharem por bem, estamos aqui para vos escutar, envolvam os vossos familiares e amigos, participem na vida do Clube. Vamos gerar uma onda Alfista nacional alinhada com o renascimento da marca agora liderada por um português e com o excelente resultado da equipa de Formula 1 no Bahrein.

São estes os 20 anos que celebramos até 26 Novembro de 2022, tencionamos seja um ano extraordinário em todos os sentidos.

Miguel Pereira da Trindade

Presidente da Direcção
do Alfa Romeo Clube de Portugal



Agenda

CALENDÁRIO DE ACTIVIDADES 2022 ALFA ROMEO CLUBE DE PORTUGAL

ABRIL

23/25 PASSEIO AO MUSEU DO CARAMULO

MAIO

29 ENCONTRO ESTÁTICO DE LISBOA

29 ENCONTRO ESTÁTICO DO PORTO

JUNHO

10/13 4º GIRO ALFISTI PORTOGALLO

26 ENCONTRO ESTÁTICO DE LISBOA

JULHO

31 ENCONTRO ESTÁTICO DE LISBOA

31 ENCONTRO ESTÁTICO DO PORTO

SETEMBRO

10/11 PASSEIO AO NORTE E DOURO

OUTUBRO

08 PASSEIO DOS TEMPLÁRIOS

09 DIA ALFA - TOMAR

30 ENCONTRO ESTÁTICO DE LISBOA

30 ENCONTRO ESTÁTICO DO PORTO

NOVEMBRO

26 JANTAR ENCERRAMENTO DE ACTIVIDADES
E DA COMEMORAÇÃO DOS 20 ANOS

CALENDÁRIO SUJEITO A ALTERAÇÕES EM VIRTUDE DA EVOLUÇÃO PANDÉMICA COVID 19



As paixões dos sócios

Rui Bettencourt

Desde muito miúdo que comecei a gostar de automóveis. O meu pai achava uma graça enorme, porque eu mal falava e já sabia dizer as marcas dos automóveis que passavam por nós. Havia uma marca que sempre me disse muito, a Alfa Romeo.

Estávamos no início dos anos 60, eu com os meus oito anos quando o meu pai, por razões profissionais, foi transferido para a África do Sul mais precisamente para Port Elizabeth. Foi nesta cidade que, pela primeira vez, senti o prazer de sentir o que era um verdadeiro automóvel.

Numa final de tarde, o meu pai chegou a casa do trabalho e desafiou-me a dar uma volta com ele de

Tirei a minha carta de condução e como a minha poupança não era suficiente acabei por ter de comprar um Mini Cooper em segunda mão. Esse mesmo Mini tinha corrido na pista em Lourenço Marques e tinha ficado em segundo lugar, numa corrida de Grupo 1. Este factor contribuiu para a decisão de adquirir o automóvel, por achar que a parte mecânica estaria em boas condições.

Como eu ainda estava a estudar, o meu pai para incentivar nos meus estudos, prometeu-me comprar um Alfa Romeo quando eu terminasse o curso. Terminado o curso, a promessa foi cumprida. O meu pai, importou o automóvel directamente de Milão, um Alfa Romeo 1600 GT Júnior, branco, lindíssimo.



automóvel. Um colega dele, também engenheiro, emprestou-lhe um Giulietta TI verde água com um grande autocolante na tampa da bagageira com o logótipo da Alfa Romeo de que ainda me recordo perfeitamente.

Mal colocou o motor a funcionar, aquela sinfonia do bialbero (em italiano, significa motor com dupla árvore de cames) era música para os meus ouvidos e para nunca mais esquecer.

Claro está, quanto mais o meu pai acelerava o sorriso no meu rosto ia aumentando e desta forma fiquei rendido para sempre a esta marca. A partir desse momento começou o meu sonho de adquirir um Alfa Romeo “quando fosse grande”.

Era um prazer conduzir aquela “bella macchina” italiana e ouvir aquele cantar de motor. Senti que o automóvel era bastante rápido, mesmo sendo um 1600, facilmente competia com automóveis de cilindrada superior daquela época. Inscrevi-me nas Jornadas de Promoção para iniciados no Autódromo de Lourenço Marques, hoje Maputo, e assim poderia provar o quão rápido era um Alfa Romeo.

Infelizmente foi sol de pouca dura, pois com a Independência de Moçambique, acabei por ter de deixar o país onde nasci e não pude levar o meu querido Alfa Romeo comigo para África do Sul.

Com a lágrima no canto do olho tive de levar comigo uma pequena recordação do meu Alfa, optei por retirar

o tampão do depósito de gasolina que funcionava com chave. Coloquei no seu lugar o tampão anterior que vinha de origem sem chave. Faço recordar que adquiri este tampão como forma de segurança porque estávamos numa crise de petróleo e esse bem precioso deveria estar bem guardado.

Pensei para comigo que quando voltasse a comprar um Alfa este tampão poderia ser útil e em simultâneo recordar o meu anterior que tantas saudades me deixou.

Chegado a Durban e como os Bertone Coupé modelo 105 eram muito caros para quem tinha de iniciar uma nova vida em África do Sul, acabei por comprar um Alfa Romeo um pouco mais acessível, ou seja, uma Giulia Super 1600 de 1974, em segunda mão.

O tampão de gasolina serviu perfeitamente para substituir o original que não tinha chave e assim também veio fazer parte do meu segundo Alfa. Foram mais uns anos da minha vida a conduzir, com imenso prazer, até ao dia que decidi voltar para Portugal para garantir um futuro melhor.

Achei ser uma decisão sensata vender a Giulia por diversas razões e sendo a mais forte poder sonhar em voltar a adquirir um Coupé Bertone. Tive o cuidado de reservar o mesmo tampão de gasolina para um futuro Alfa Romeo que viesse a comprar na Europa.

A oportunidade voltou a surgir quando o meu pai me disse que o dono da empresa onde ele trabalhava tinha,

para além de outros automóveis, um belo 1750 GT Veloce que tinha oferecido à esposa pelo Natal de 1970.

De facto, como estava desesperado de voltar a conduzir um Alfa Romeo rapidamente fechamos o negócio e regressi a casa com essa bela máquina.

Como não há duas sem três o mesmo tampão de gasolina voltou a servir no Alfa Romeo 1750 GT Veloce.

Desde 1983 que preservo orgulhosamente o meu 1750 GT Veloce e para também homenagear o meu saudoso Giulia sul africano, nada melhor poderia ter feito senão voltar a adquirir um belo e atualizado Giulia sempre com o mesmo cheiro a “benzina”.



Marcos da Alfa Romeo

Os fabulosos 50 anos dos motores Boxer

Nada melhor para celebrarmos os 50 anos dos motores boxers recordar os modelos Alfasud, Arna, 33, 145 e 146 nas suas mais diversas variantes com uma história repleta de curiosidades e imaginação por parte dos técnicos da Alfa Romeo.

Com o intuito de industrializar e desenvolver o sul da Itália, o governo italiano implementou algumas medidas de dever social e evitar a imigração de jovens em busca duma oportunidade de trabalho

Neste contexto o Presidente da Alfa Romeo, Giuseppe Luraghi decidiu em 1967 avançar com o projecto da construção de uma nova fábrica para a produção de automóveis em Pomigliano d'Arco, perto de Nápoles.

A responsabilidade técnica ficou a cargo do engenheiro Rudolf Hruska e de Ferdinand Porsche que era o consultor do grupo Fiat, Simca e Abarth.

Em 15 de Janeiro 1968 foi apresentado o projecto final para a construção da fabrica Alfasud SPA.

Apesar de nos encontrarmos numa época muito atribulada com permanentes greves dos trabalhadores a

obra ficou concluída em Abril de 1972 pronta para o início da fabricação dos Alfasud.

Este modelo terá sido o primeiro Alfa Romeo com tracção dianteira, motor longitudinal com cilindros opostos, sendo mais conhecido simplesmente pela designação boxer.

O motor boxer permitiu ao Alfasud ter uma linha de capô mais baixa permitindo ter uma coeficiente aerodinâmico mais baixo, ou seja com Cd 0,41.

Foi oficialmente apresentado um exemplar do modelo no Salão de Turin em 1971 com uma motorização de 1186 cm³, com uma potência de 63 cavalos, caixa de quatro velocidades e carroçaria de quatro portas, apesar da marca ainda não ter iniciado a sua real produção.

A comercialização propriamente dita iniciou-se no ano seguinte em 1972, coma versão de duas portas.

Em 1973 a Alfa Romeo decide dar um ar mais agressivo e lança a versão TI, recordando a terminologia dos modelos mais desportivos desde os célebres 1900, Giuliettas e Giulias.





Surge com uma frente de quatro faróis, com um spoiler traseiro mais evidenciado e jantes sem tampões. Em termos de motorização foi aumentada a compressão, carburador duplo atingindo a potencia de 68 cv, caixa de cinco velocidades e uma velocidade máxima de 161 km/h.

Uma nova carroçaria em versão Coupé, mais conhecida por Sprint é apresentada em Setembro de 1976 na Baía Domizia na Itália.

A ideia foi precisamente uma alternativa bem mais desportiva do Alfasud TI, tornando mais largo e baixo, mas mantendo o máximo dos componentes em comum com a berlina de modo a reduzir os custos de fabricação e maiores lucros nesta última versão.

Toda a mecânica, chassis, caixa, travões e suspensão é derivada da berlina Alfasud.

Em 1976 é apresentado o Troféu Alfasud nomeadamente na Itália, Áustria, França, Alemanha e seguindo-se noutros países europeus. Os motores basicamente eram os mesmos 1200 de 4 cilindros em que dos 76 cv originais passariam a 126 cv. Basicamente aumentaram a compressão dos motores de 9:1 para 11:1 e 2 carburadores duplos.

Este Troféu monomarca acompanhava, inserido no programa de provas do Campeonato do Mundo de Formula 1.

O famoso e ex piloto da Ferrari F1 Gerard Berger venceu em 1981 o ultimo troféu Alfasud que foi realizado.

Em Julho de 1977 é apresentada a segunda serie do Alfasud com um aumento da cilindrada para 1286 cc com a potência de 76 cv para permitir uma velocidade máxima de 170 km/h.

Em 1978 são feitas melhorias a nível mecânico, especialmente com a zincagem dos painéis da carroçaria para melhor protecção e evitar problemas do passado em termos de ferrugem.

As motorizações 1286cc também são substituídas pelas novas de 1351 cc.

Neste mesmo ano também são fabricados motores 1500 debitando 95 cv para a versão coupé Sprint.

Em 1981 uma serie limitada e numerada de 2007 unidades é fabricada do modelo 1500 Veloce denominada Sprint Plus, com a carroçaria pintada de cor bronze.

No mercado sul africano é lançada uma versão muito exclusiva o GTA , utilizando o motor 1500 com 105 cv, na carroçaria berlina com 5 portas.

Em 1982 o departamento de competição da Alfa Romeo, Autodelta decide utilizar a carroçaria do Sprint e coloca o motor V6 de 2.5 litros na posição central traseira. O motor utilizado era precisamente o mesmo do modelo GTV 6 com 160 cv e sistema de alimentação directa Bosch L-Jetronic. O peso deste protótipo do Sprint 6 C ficou pelos 990 kg e atingia a velocidade máxima de 215 km/h.

Foi um modelo único e presentemente encontra-se em exposição no Museu Alfa Romeo em Arese.

Nesse mesmo ano a marca decide manter um campeonato monomarca, mais conhecido pelo Sprint Troféu.

Trata-se da versão original do Alfa 1.5 Sprint Veloce com um kit específico da Autodelta passando a debitar 143 cv as 7800 rotações. Toda a carroçaria é aligeirada e a aerodinâmica melhorada. Foi um animado campeonato e ao fim de dois anos foi substituído por um novo trofeu com monolugares e sempre mantendo os motores boxers.

Estes motores não pararam de surpreender em diversas vertentes. Na conferencia internacional de Kyoto em 1982 no âmbito dos veículos experimentais a nível de segurança e poupança de energia temos uma nova apresentação por parte da marca italiana. O Alfasud Svar- Esvar com uma motorização de 1.5 litros com afinações muito específicas para esse efeito. A compressão foi aumentada para 10.2:1 com um sistema de injeção e ignição CEM. Este sistema modular permitia apenas utilizar dois cilindros sempre que não se justificasse o total empenho da motorização.



A monocoque tornou-se mais robusta com reforços em alumínio e mais leve com uma redução de peso em 76 kg .

A Alfa Romeo efectivamente não pára de evoluir. Em termos aerodinâmicos apresenta uma melhoria no seu coeficiente CX ficando abaixo de 0.33 e um revolucionário Alfàsud TI 1200 com dois motores com tração às quatro rodas, sendo um projecto de Gianfranco Mantovani.

O modelo ficou concluído em 1977, apresentando-se com um motor na frente e outro na traseira distribuindo a potência nas rodas anteriores e posteriores. Eram dois motores de 1186 cc e 79 cv e cada com a sua caixa de velocidades e diferencial. Poderia funcionar com um ou os dois motores em simultâneo e o sistema de escape era duplo e independente.

O motor traseiro estava colocado no local reservado ao banco traseiro e um depósito de gasolina de 80 litros na bagageira.

A carroçaria praticamente ficou inalterada com a excepção dum par de radiadores e ventoinhas com as entradas de ar para arrefecimento do motor traseiro. Também houve a necessidade de instalação de um radiador de óleo. Como seria de ver tornou-se um Alfàsud bem mais rápido que os de serie, permitindo atingir em 8.2 segundos os 100 km e uma velocidade máxima de 215 km/h.

O Bimotore foi concebido para a competição como o Rali Safari e Targa Florio mas que infelizmente não passou senão de um protótipo.

Curiosamente este modelo foi a leilão pela empresa RMSothbys em Fevereiro 2021.

Mais uma novidade para muitos de nós em Brits perto de Pretória na África do Sul foram fabricados em 1981 cerca de 200 unidades da versão GTA do Alfàsud. Motor boxer 1490 cc e a debitar 105 cv as 6000 rpm taxa compressão 9.5:1, caixa de 5 velocidades e travões disco nas quatro rodas com pneus 185/60 HRx14.

Em 1983 surge a versão Sprint Quadrifoglio Verde, considerada uma das versões mais apelativas da gama Alfàsud.

A gama dos modelos Alfàsud termina em 1989 com a terceira serie com algumas modificações na grelha e para choques em plástico. Neste mesmo ano surge a versão 16 válvulas e quatro árvores de cames com a cilindrada de 1712 cm³ .

Esta é a variante mais potente, uma vez que ela oferece uma potência de 137 cv e 132 cv para a versão catalisada às 6500 rpm e um torque de 15,1 m kg a 4300 rpm. Min . a alimentação do motor com injeção sendo este o último motor boxer produzido pela Alfa Romeo.

Já muito foi dito sobre toda a gama Alfàsud, mas os motores boxers continuaram a servir noutros modelos da marca italiana.

Em Outubro de 1980 a Alfa Romeo decidiu avançar com uma joint venture com a Nissan com o objectivo de ganhar forças relativamente á concorrência de outras marcas e modelos.

Surge então a Alfa Romeo Nissan Autoveicoli, ou mais conhecido por ARNA,

O Arna não é mais que um Nissan Pulsar (Cherry na Europa) rebatizado em que a Alfa Romeo adaptaria alguns dos motores boxer já utilizados nos Alfàsud, nomeadamente na versão 1200 e 1500.

Infelizmente, a Alfa Romeo veio a encontrar dificuldades imprevistas na inserção dos motores boxers na carroçaria dos Nissan, Recordo que os Nissan utilizavam motores de 4 cilindros em linha, portanto um motor mais estreito e agora iriam utilizar os mais largos com os seus cilindros opostos. Houve a necessidade de projectar uma nova implantação dos blocos, o que provoca atrasos na produção e também aumento de custos.

Finalmente a sua comercialização inicia-se em 1983 mas por pouco tempo.

Esta associação com os japoneses e italianos, provocou uma má aceitação por parte dos clientes alfistas, tornando-se num verdadeiro fracasso comercial. Apenas foram produzidos 58.894 unidades. Apesar de tudo, esta ligação serviu para a Nissan oferecer a sua própria variante do Pulsar com motor Alfa Romeo,

mais conhecido pelo Pulsar Milano, comercializado no Japão e na Europa.

A estratégia da marca muda de rumo e decide então projectar em Arese sob a direcção de Ermano Cressoni um novo modelo que se tornaria o “best seller” da marca.

Nasce o célebre 33 (Tipo 905) em homenagem aos Campeões Mundiais de Sport dos anos 70. Foi de facto um verdadeiro sucesso para a marca

O preço de venda era competitivo e terá sido na história da marca o maior sucesso de vendas com um total de 989.324 unidades vendidas entre 1983 e 1994.

A versão original era de cinco portas e a já comprovada mecânica dos Alfased.

A primeira serie inicia-se em 1983 com uma versão integral desenvolvida pela Subaru e posteriormente com tracção apenas anterior.

As motorizações iniciais são 1.3 alimentadas com um carburador duplo a debitar 79 cv e a versão 1.5 com dois carburadores duplos com 87 cv.

Em 1984 surgia também a primeira carrinha, mais conhecida por Giardinetta, que também podia ser equipada com tracção integral temporária, ou apenas tracção dianteira.

No topo da gama é lançado o Quadrifoglio Verde, com a estética mais desportiva utilizando o já conhecido motor 1.5 litros melhorado para desenvolver 105cv.

A segunda série surge em 1986 com um novo restyle não só no exterior como também com interiores melhorados.

Em termos de motorizações é também apresentado um novo motor de 1712cc e 118cv que passou a equipar a versão Quadrifoglio Verde.

Neste ano os motores de 1.3 e 1.5 litros passaram, definitivamente a ter potências de 86cv e 105cv respectivamente, com a adopção de dois carburadores duplos.

A Terceira e última serie inicia-se em 1990 com a renovação da gama 33 e tornando ainda mais atraente. Nesta renovação houve uma grande melhoria na resistência à corrosão pela galvanização de toda a carroçaria.

Nesta renovação em toda a linha de motores a alimentação passa finalmente injeção electrónica de combustível, o que veio melhorar a potência da maioria

dos motores e ganhou uma nova versão de 16 válvulas com 137cv, permitindo performances bastante competitivas com uma velocidade máxima de 210 km/h e cerca de 8 segundos dos 0 aos 100. Nesta versão o 33 vinha equipado suspensão com mais firme, travões ABS e pneus mais largos em jantes de maior diâmetro. A longa carreira do Alfa Romeo 33 termina em 1995 aquando se apresenta os 145 e 146.

Para muitos fãs, os 33 não tem substituto o que demonstra o sucesso que este modelo teve na história da marca italiana.

145 /146

Os modelos 145 pertencem ao segmento C utilizando a mesma plataforma do Tipo Due e são lançados em 1994 com motores boxer 1.3, 1.6 e 1.7 na versão de 16 válvulas, com potências de 90, 103 e 129 cv respectivamente.

A versão mais desportiva, a Quadrifoglio Verde (QV) foi apresentada em Setembro de 1995, trazendo a inovação do motor Twin Spark a debitar 155 cv sendo portanto o fim das motorizações boxer neste modelo.

A versão 146 não é mais que uma derivação do 145 com uma carroçaria de três volumes e quatro portas e tendo sido fabricada até 2001.

Mundialmente a 146 vendeu mais que a versão hatchback 145, no entanto o hot hatch fez o 145 se destacar no espirito mais desportivo da gama.

Formula Alfa Boxer

Foram fabricados pela alfa Romeo 100 carros para o campeonato europeu. O motor seria i.7 boxer com 8 válvulas, ou seja, um aproveitamento do 33 e a caixa de velocidades junto as costas do piloto.

- 1989-1995: Alfa Romeo 33
- 1994-1997: Alfa Romeo 145 e 146

Em 1989 termina a produção da versão Sprint com 121.434 unidades vendidas

Lançado originalmente no AlfaSud em 71 viu crescer até aos 1712cc deixando de ser produzido aquando no 146 em 97.

1186 cc / 1286 cc / 1351 cc
1490 cc / 1596 cc / 1712 cc



Porque são os motores Boxer tão especiais?

O movimento horizontal dos pistões dos motores boxer são o coração dos modelos Alfasud, 33, Arna e das primeiras versões dos modelos 145/146.

Este conceito de motor foi decidida pela Alfa Romeo com o intuito de proporcionar uma experiência única em termos de performance e um comportamento melhor na condução desportiva.

Consumo combustível: O motor boxer permite ter a caixa de velocidades acoplada directamente ao motor, melhorando a sua eficácia e pela redução do numero de componentes do motor.

Centro de gravidade mais baixa: Desta forma também podemos baixar o centro de gravidade do próprio automóvel com um capô mais baixo em simultâneo com a reduzida altura do motor.

Menores vibrações: A redução de barulho e vibrações são menores comparativamente aos motores de cilindros em linha ou em V.

Melhor experiência de condução: Precisamente por ser um automóvel com um centro de gravidade mais baixo permite um equilíbrio e balanço simétrico em todo o seu conjunto.

Segurança: Sendo o motor boxer mais baixo permite também que em caso de acidente frontal a caixa de velocidades caia abaixo do habitáculo.

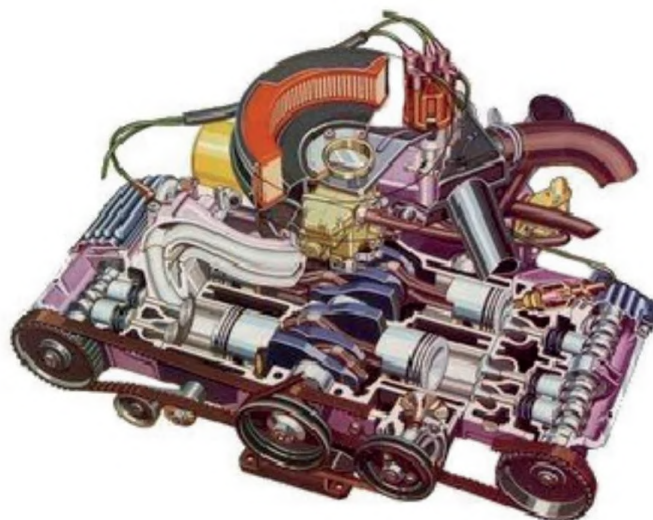
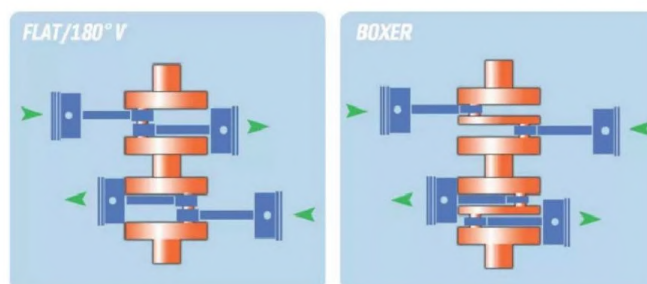
Como funciona o motor boxer: Os motores HOE (Horizontally Opposed Engines) tem cada um dos pistões posicionados a 180 ° relativamente ao pistão oposto na cambota. Em funcionamento permite neutralizar as vibrações de cada um provocando uma suavidade maior no seu funcionamento mesmo em regime de rotações altas.

Com esta configuração o motor torna-se mais curto e baixo comparativamente ao motor de cilindros em linha. Por outro lado, a distribuição de pesos torna-se melhor distribuída pelo bloco.

Conclusão: O motor boxer é de facto muito especial, precisamente pelo seu design único e com vantagens

relativamente a outros motores. Permite um funcionamento mais suave e equilibrado razão pela qual outras marcas também aderiram a este conceito. Recordo a Volkswagen, Porsche e Subaru.

Agradecimentos: Toy de Carvalho



Evolução do motor Boxer

Cilindrada	1186	1351	1490	1712			
Diâmetro X Curso	80x59	80x67.2	84x67.2	87x72.2			
Taxa de compressão	8.8	9.0	9.7	9.5	9.5	9.5	?
Potência	63	79	86	105	118	110	140
RPM	6000	6000	5800	5600	5800	5500	?
Alimentação	carburador	1 duplo	2 duplo	2 duplo	2 duplo	Injecção	Injecção
						Electrónica	Electrónica
Número válvulas cilindro	2	2	2	2	2	2	4

4º Giro Alfisti Portogallo



10/13 de Junho 2022

BlueTurtle



1º ETAPA: LISBOA | BELMONTE

2º ETAPA: BELMONTE | VILA REAL

3º ETAPA: VILA REAL | GUIMARÃES

4º ETAPA: GUIMARÃES | BRAGA

MUSEUS | LOCAIS HISTÓRICOS

REGULARIDADES | RAMPAS | VELOCIDADE

Alfa Romeo Clube de Portugal
www.alfaromeoclubedeportugal.com | alfaromeo.clube@gmail.com
Tlml: +351 915 322 905 / +49 151 1133 7629
Facebook: Giro Alfisti Portogallo | Alfa Romeo Clube de Portugal

2021
Alfa Romeo
CLUBE DE PORTUGAL



Sede Social: Rua Maria Pia, Lote 1, Piso 0, Loja 1; 1350 - 206 Lisboa - Portugal
Telf. (+351) 91 476 55 89 / 96 513 16 88 • **E-mail:** alfaromeo.clube@gmail.com • **Site:** alfaromeoclubedeportugal.com
Facebook: Alfa Romeo Clube de Portugal / Giro Alfisti Portogallo • **NIB:** 0033 0000 4520 9258 2200 5 - BCP/Millennium