

ALFÍSSIMA

REVISTA DO ALFA ROMEO CLUBE DE PORTUGAL



2001
21

Alfa Romeo
CLUBE DE PORTUGAL

#05

NOVEMBRO 2022



**NOVO ALFA ROMEO TONALE HÍBRIDO.
LIVE UNPREDICTABLY***

JOIN THE TRIBE**



* VIVA O IMPREVISÍVEL. ** JUNTA-TE À TRIBO. Emissões de CO₂ e consumo de combustível, medido com o procedimento WLTP (Regulamento da UE 2018/1832): 135-142 g/km e 5,9-6,3 l/100km. O consumo de combustível e valores de emissão de CO₂ são medidos pelo fabricante durante as atividades de ensaio de pré-aprovação, e podem variar antes da homologação final.

Editorial

Caros sócios e amigos,

O sucesso da nossa Revista Alfíssima tem sido motivo de felicidade para todos nós, razão pela qual estamos empenhados em manter o mesmo nível da fasquia já atingida o que torna realmente uma tarefa difícil e de maior responsabilidade.

Nesta edição teremos a reportagem dos nossos eventos no Caramulo Motorfestival, vários Encontros Estáticos em Lisboa e Porto, Spettacolo Sportivo Alfa Romeo em Zandvoort, Passeio do Porto - Douro Eterno, Passeio dos Templários e Dia Alfa em Tomar.

As inúmeras novidades relevantes por parte da Stellantis.

Nesta edição iremos também homenagear não só os 25 anos do Alfa Romeo 156 como outros modelos que celebram o seu aniversário no decorrente ano de 2022. Pela extensão de modelos a abordar, achamos por bem adiar para a próxima edição uma reportagem mais alargada e dedicada aos 30 anos do célebre Alfa Romeo 155, pois o modelo merece.

Nesta edição decidimos alargar o modelo das entrevistas, passaremos a ter uma entrevista a um Fundador do Clube de forma a registarmos a visão de cada um sobre o nascimento do Clube, e outra a um sócio de forma a darmos a conhecer os sócios aos sócios. O sócio fundador nesta edição é o piloto Adalberto Melim e o sócio é o João Gonçalves.

O meu editorial não poderia terminar sem deixar de realçar o empenho e dedicação que esta direcção teve desde o seu primeiro dia em que tomou posse. Os resultados obtidos são óptimos, um incremento muito significativo de novos sócios, novas parcerias com várias entidades, termos sido oficialmente declarados como sendo o Clube Oficial da marca em Portugal pelo National Brand Manager Alfa Romeo Luís Domingues, o vídeo que enviámos ao Trees4Clubs em Arese ter sido muito elogiado e estar actualmente a ser projectado nas telas do Museu Storico AR, o recorde de eventos realizados num só ano e sempre com muitos participantes, tendo mesmo atingido o impressionante número 101 Alfa Romeo no Dia Alfa em Tomar! Sentimo-nos orgulhosos!

Desejo a todos os sócios e familiares um Santo Natal e um Próspero Ano 2023



Saudações Alfistas,

Rui Bettencourt

Editor da revista Alfíssima

Vice-Presidente da Direcção do Alfa Romeo Clube de Portugal

4º Encontro estático ARCP Lisboa

A manhã de 26 de Junho nasceu sombria e nublada, mas pelas 10h00 já o sol brilhava no Jardim da Luz em Carnide, local que se tornou o ponto de encontro dos associados do Alfa Romeo Clube de Portugal, bem como de Alfistas de outros grupos organizados que se começaram a juntar nestes momentos de partilha de paixão Alfista.

O Jardim da Luz voltou a encher-se de Alfa Romeo, de todas as épocas, desde os clássicos GTV Bertone até aos recentes Giulia e Stelvio, passando por tantos modelos que construíram a história da Alfa Romeo no mundo e em particular em Portugal.

Esta história tem um novo membro, o novo Tonale que pelas 10h30 entrou no recinto, lindo na sua cor verde intensa que sobressai na beleza do Jardim da Luz. O Tonale entrou perante o olhar atendo e deliciado de dezenas de Alfistas que o aguardavam. Vinha ao volante o responsável nacional pela Alfa Romeo, o Dr. Luís Domingues, que esteve sempre disponível para não só apresentar o Tonale aos presentes, como para com estes conversar e escutar as suas opiniões sobre vários temas do mundo Alfista.

Luís Domingues deu uma entrevista em directo para o Facebook do ARCP que bateu recordes de visualizações atingindo em 24h o impressionante número de 15 mil

contas atingidas e continuou a crescer. Nessa entrevista Luís Domingues destacou o papel que o Clube deve ter no apoio ao desenvolvimento da marca em Portugal.

Esta manhã foi igualmente marcada pelo início da parceria do ARCP com a José Maria da Fonseca que presenteou os Alfistas com um belo Moscatel e um belo vinho tinto, sendo o início dum relacionamento em que o Clube aposta para o futuro.

Não podemos deixar de destacar a grande afluência de jovens e visitantes casuais, que se revelaram em múltiplas partilhas em contas de Instagram que identificaram a conta do Clube.



3º Encontro estático ARCP Porto O Tonale junta-se a irmãos tios, avós e bisavós

O 3º encontro estático do Porto decorreu a 24 de julho da Alfândega do Porto em relação à estreita colaboração com o Museu dos Transportes e Comunicações.

Os “cuore sportivo” que chegavam eram envolvidos em beleza (Alfas, sorrisos, rio, pontes, barcos, paisagem, edifício) que gerou um ambiente de harmonia contagiante - notório nas brincadeiras das crianças, na serenidade dos pais, no prolongado das conversas, nos momentos de curiosidade perante muitos dos modelos presentes.

A participação em número crescente de automóveis Alfa Romeo e de famílias alfistas reconfirmou que o Domingo de manhã é uma boa escolha para desfrutar da marginal portuense, aumentar o nosso conhecimento do património arquitectónico-cultural e desfrutar de bons momentos de convívio.

Às 10h06m um atraente azul luminoso apontou a frente ao portão do fundo do cais e aproximou-se. Lentamente. Sem ruído. Pouco a pouco percebia-se Carlos Moura (C.A.M. – Grupo Auto-Industrial) aos comandos e apreciava-se a mais recente criação da “meccanica delle emozioni” (mecânica das emoções). Voltaram-se suavemente cabeças, giraram

ritmadamente corpos, e sentiu-se um silêncio atento cobrir cada metro conquistado à neblina...

(30 dias antes, a 24 de junho – Dia de São João e 112º aniversário da marca, tinha sido apresentado oficialmente o Tonale – o primeiro híbrido Alfa Romeo)

O Alfa Romeo Tonale em cor Azul Misano ocupou as atenções e o lugar central que lhe estava reservado e foi, gradualmente, ladeado por mais de 50 Alfa Romeo



numa bela e multigeracional fotografia de família a que lhe juntou a luz e o calor do sol de verão.

Acto-contínuo abriram-se as portas do Salão Nobre da Alfândega do Porto com o seu imponente pé direito de 9 metros e dominado pelos painéis de Martins Barata. O grupo de participantes percorreu as salas do Centro de Congressos (melhor da Europa em 2014, 2015 e 2017) e do Museu de Transportes e Comunicações, descobrindo, nesta visita guiada, o histórico edifício da Alfândega Nova do Porto (1869) e a emblemática obra de reconversão e reinterpretação (iniciada em 1992 e terminada em 1998) assinada pelo Arquitecto Souto Moura (Pritzker 2011).

Nestas quatro horas de convívio houve presenças e momentos que carregam de afecto e significado o esforço continuado desta iniciativa do Alfa Romeo Clube de Portugal. Correndo o risco de pecar por defeito permitam-nos destacar a presença de famílias alfistas portuguesas espanholas e até uma holandesa, do insigne General Ângelo Arena, do pequeno alfista que acompanhava pais e avô (e conhecia todos os modelos), das miniaturas expostas nas mesas do Bar, dum alfista bracarense que enfrentou a neblina sem capota (em elegante traje de época), dos que pediram para prolongar a visita para poderem voltar visitar a exposição dos carros da Presidência, dos directos para facebook e instagram, das reacções ao Tonale, das fotografias e vídeos, das mãos dadas, dos reencontros, dos abraços e dos brindes, dos olhos que brilham...

A cascata colorida da ribeira de Gaia e os Rabelos turísticos que vogavam o rio foram o cenário perfeito para o aperitivo da Graham's Blend Series com que brindamos ao Agosto balnear na despedida desta

manhã portuense - que promete descobrir o Douro vinhateiro já em setembro e voltar ao Porto a 30 de outubro.

O nosso obrigado especial aos Alfistas e famílias presentes (portugueses e estrangeiros), ao Museu dos Transportes e Comunicações, à C.A.M. - Grupo Auto-Industrial, à Artsanac (vídeo), à Graham's Blend Séries e ao Hermano Moura (Soul Shots)



Dia do Fuzileiro

Dia 2 de Julho o ARCP respondeu afirmativamente com duas dezenas de Alfa Romeo, ao convite que nos foi endereçado pela Armada Portuguesa, na pessoa do Comandante Mário Jorge Mendes Afonso, Capitão-de-fragata da Escola de Fuzileiros, para participarmos das Festividades do Dia Nacional do Fuzileiro.

A actual Escola de Fuzileiros foi criada a 3 de Junho de 1961, na sequência da reactivação da classe de Fuzileiros na Marinha Portuguesa, levada a cabo nesse mesmo ano, ainda que as suas origens estejam no Terço da Armada criado em 1621 e nos fuzileiros marinhos da Brigada Real de Marinha criada em 1797.

Torre de Escalada, os Passeios de LARC e Bote, a Tenda Air Soft / Tiro com Munição de Plástico - Carreira Tiro Interna, a Pista de Lodo os Jogos Tradicionais, Museu captou muita atenção e teve visitas guiadas muito interessantes às suas exposições. Estavam expostas várias viaturas militares antigas da Marinha na Praça do Museu e o Helicóptero LINX MK95 foi um polo de atenções muito forte todo o dia, culminando com a uma decolagem fantástica em que picou sobre os presentes num belo vôo a baixa altitude, enquanto regressou à base aérea.

A Direcção do Alfa Romeo Clube de Portugal e o Director de Marketing da Alfa Romeo Portugal Dr. Ângelo Dias foram convidados para a tribuna de honra, na qual assistiram à parada e às cerimónias oficiais na



Foi instalada em Vale do Zebro, um antigo complexo industrial de moagem, cozedura, armazenagem e embarque de biscoito para a alimentação das guarnições dos navios da Marinha Portuguesa, que funcionou entre os séculos XV e XIX. No final do século XIX, as instalações de Vale de Zebro passaram a albergar a Escola de Torpedos e Electricidade da Marinha, bem como a servir de base de torpedeiros.

Durante a Guerra do Ultramar, a EF assegurou a formação dos cerca de 18 000 fuzileiros que integraram os diversos destacamentos de fuzileiros especiais, companhias de fuzileiros e pelotões independentes que combateram nos teatros de operações de Angola, Guiné Portuguesa e Moçambique.

Foi um dia memorável, não apenas nas actividades que se realizaram, como sendo o Slide / Ponte Himalaia /

presença dos Comandantes Militares alguns deles alistas, algo que muito nos honrou.

Durante o evento a Alfa Romeo Portugal teve em exposição o novo Tonale que atraiu muita curiosidade dos presentes, tal como os vários Alfa Romeo do ARCP expostos, desde os conhecidos modelos do nosso Rui Palmela, ao raro AR 33 Permanent4 16V do António Cintra, do Stelvio Quadrifólio do João Dias, do 4C Spider do Adalberto Melim, o sempre majestoso SZ Zagato V6 3.0 da Mariana Martins e do raro 33 1.7 8V do Mário Ribeiro com cerca de 80 anos, sócio há há cerca de 14 anos, tendo sido esta, finalmente, a sua estreia em eventos do ARCP, bem como de muitos outros associados que disseram presente em mais um evento fantástico destes 20 anos do ARCP.

SPETTACOLO SPORTIVO 2 e 3 de Julho 2022

Pela 24ª vez, o SCARB - Clube Alfa Romeo do Países Baixos - organizou nos dias 2 e 3 de Julho de 2022 o Spettacolo Sportivo, desta vez no Circuito de Zandvoort.

Trata-se de uma celebração internacional para os fãs de todos os modelos Alfa Romeo. E este ano o ARCP esteve presente nesta festa Alfa Romeo, seguramente uma das maiores a nível internacional.

Depois de um ano sem Spettacolo (2020) e um Spettacolo com restrições (2021), os visitantes poderem este ano não apenas participar nas actividades de pista, como também passear no paddock, assistir às corridas das arquibancadas, relaxar no terraço do Club Café e acima de tudo conhecer outros Alfisti e apreciar todas as muitas centenas de viaturas Alfa Romeo estacionadas nas imediações do paddock.

Desde modelos dos anos trinta, Pós-guerra, passando pelos modelos da série 105 e 116 até aos mais recentes, incluindo o Alfa Romeo Tonale, uma parte significativa da história Alfa Romeo esteve à vista dos visitantes.

Também não podemos esquecer as inúmeras viaturas de competição presentes, com destaque para o 155 DTM ou um raríssimo Alfetta GTV Autodelta com motor de 8 cilindros proveniente do tipo 33.

Os modelos temáticos deste ano foram o Alfetta e o Alfa 156, que foram lançados há 50 e 25 anos, respectivamente.

O Alfetta foi desenhado pelo próprio Centro Stile da Alfa Romeo, sob a direcção de Giuseppe Scarnati. Um detalhe técnico notável foi que a caixa de velocidades não foi montada directamente junto ao motor, mas no eixo traseiro – sistema transaxle. O resultado foi uma distribuição de peso ideal e, portanto, melhor comportamento em estrada. Além da Berlina, também o modelo coupé, o GTV, estiveram representados em

números invulgarmente elevados.

Walter de Silva veio trabalhar no ano em que o Alfetta foi apresentado ao Centro Stile. 25 anos depois, à frente do mesmo Centro Stile, foi responsável pelas linhas do Alfa 156. Um detalhe marcante, que ainda se vê em vários modelos de outras marcas, foi a pega da porta traseira 'escondida'. O 156 ganhou o título europeu "Car of the Year 1998".

Os proprietários e acompanhantes tiveram direito a participar com os seus Alfettas e 156 num desfile comemorativo do aniversário destes dois modelos significativos na história da nossa marca.

Mas, para além dos desfiles dedicados aos dois modelos supramencionados, todos os participantes no Spettacolo, perante inscrição prévia, podiam dar umas voltas à pista no seu Alfa. Dependendo da velocidade a que o queriam fazer, havia diferentes eventos em pista. Desde o passeio „kids“ à corrida „pura e dura“.

Assim quem assim o queria podia escolher, entre outras, as seguintes opções:

Scuderia: Foco na velocidade. Esta corrida estava aberta a todos os tipos de Alfas, registados ou não, desde os clássicos aos modernos.

Treino de pista: Com o treino de pista podia aprender-se com instrutores profissionais como obter mais velocidade do seu Alfa e, também, e de si mesmo.

Free Riding: Estas sessões eram para quem queria ir mais longe, sem ir a extremos.

Entre as corridas destaque para a Squadra Itália. Parte das equipas nacionais de corridas na Holanda (DNRT), a Squadra Itália é composta por um grupo de amadores que gostam de pilotar seus Alfas a custos razoáveis. Mas custos razoáveis não significa menos divertimento ou menos animação em pista, como todos os espectadores tiveram oportunidade de apreciar.

Uma das particularidades do Spettacolo Sportivo é que ocorre principalmente no paddock.

Em muitos eventos de corrida, só se pode entrar no



paddock pagando uma taxa ou por vezes nem se pode. O Spettacolo Sportivo ocorre principalmente no paddock. Ao lado de longas filas de Alfas de membros de clubes, encontram-se também os camiões de equipas da Squadra Itália e da Alfa Romeo Challenge, assim como Staff técnico a trabalhar nas respectivas viaturas. Em conversas com membros da direcção do SCARB, nomeadamente com o seu Presidente, foi-nos assegurado o interesse na participação de membros do SCARB em eventos em Portugal.

Foi igualmente oferecido apoio logístico na organização de deslocações de associados do ARCP ao Spettacolo. Em 2023 celebrar-se-á o 25o aniversário. Sabemos já, que os nossos colegas holandeses estão a organizar um evento comemorativo com a presença de viaturas particularmente raras ou importantes na história da nossa marca.

Fica, portanto, a vontade de repetir a experiência, e quiçá, com a presença de uma delegação portuguesa.



ARCP reúne na Embaixada de Itália em Lisboa

A intenção de aprofundarmos as relações bilaterais com a comunidade italiana em Portugal foi honrada a convite do Sr. Embaixador Carlo Formosa para nos reunirmos no Palácio Pombeiro em Lisboa e surgiu na sequência da participação do Alfa Romeo Clube de Portugal nas celebrações portuguesas do Dia de Itália (Vide Alfíssima nº4 Pag 7).

No ambiente agradável e acolhedor do seu gabinete, o Senhor Embaixador acrescentou, surpreendendo-nos a partilhar, o seu vibrante conhecimento sobre a Alfa Romeo, marcado por paixões antigas como o Spider Duetto Osso di Seppia e, mais recentemente pelo Stelvio Quadrifoglio que usou no exercício dos seus cargos anteriores.

Foram criados os alicerces para potenciar as sinergias através de novas formas de colaboração entre o nosso Clube, os nossos associados e demais alistas, a Embaixada e a Comunidade Italiana em Portugal.



ARCP participa no Ciclo de Cinema dedicado a Lina Wertmuller

Por iniciativa do Embaixador de Itália, decorreu no mês de Setembro o ciclo de projecções “Ciao Lina!” que trouxe ao Pátio do Palácio da Embaixada de Itália, quatro filmes da realizadora italiana Lina Wertmüller (primeira mulher a ser nomeada para o Óscar da categoria).

Foram exibidos “Ferido na honra” (Lina Wertmüller, 1972, 100 min.), “Filme de amor e anarquia” (Lina Wertmüller, 1973, 100 min.), “Os inactivos” (Lina Wertmüller, 1963, 85 min.) e “Pasqualino das sete beldades” (Lina Wertmüller, 1975, 116 min.)

A escolha de “Pasqualino Settebellezze” e a marcante interpretação de Giancarlo Giannini, cujos olhares e expressões faciais ficam cravados na memória, foi um “murro no estômago” que motivou um longo serão e tertúlia, atenta a gritante actualidade do tema representado no filme.

Citando e seguindo o Embaixador Carlo Formosa “O cinema e a cultura em todas as suas formas são a maneira melhor para aproximar as pessoas e os povos” o Alfa Romeo Clube de Portugal criou laços efectivos com associações presentes para acções conjuntas em 2023.



Caramulo Motorfestival

Respondendo ao apelo que nos foi feito tanto pela Alfa Romeo Portugal, como pelo Museu do Caramulo, avançámos de imediato com a organização de um espaço ARCP, com cerca de uma dezena de viaturas em cada um dos dias do Caramulo Motor Festival, rodando diariamente os que estavam expostos. Sábado tivemos Alfa Romeo predominantemente mais antigos e no Domingo Alfa Romeo predominantemente mais recentes. Os modelos presentes foram:

- Sprint 2600 Bertone - 1965; Giulia 1300 TI - 1967; GTA Bertone - 1968; GT Junior 1.3 Scalino - 1970; Montreal V8 - 1973; GTV Junior 1600 - 1978; Alfasud 1.5 Ti QV - 1984; Alfasud Sprint Veloce - 1987; 164 3.0 V6 - 1989; 33 1.3 SportWagon - 1990; 75 Turbo América - 1990; Spider S4 by Pininfarina - 1991; 33 1.7 Boxer 16v - 1991; SZ V6 3.0 - 1991; 155 2.0 Turbo Q4 - 1993; 156 GTA - 2002; 166 2.5 24V - 2002; Brera 2.4 Jtdm - 2006; Giulietta Jtdm - 2019 e o Stelvio Quadrifoglio - 2019

O Caramulo Motor Festival 2022 teve a maior edição de sempre em número de visitantes, participantes e actividades (*tendo ultrapassado as nossas melhores expectativas*). O Alfa Romeo Clube de Portugal honrou a sua história. Fomos referidos por muitos como um dos stands com maior relevância do evento (*certamente na melhor e mais importante localização*) frente ao Museu junto à partida da





Rampa Histórica; tivemos a companhia do Clube Porsche no sábado à tarde e do Clube Maranello Legacy com os seus Ferrari no Domingo ao final da tarde; o Presidente deu uma entrevista sobre o ARCP ao canal MotorsTV que transmitia o evento em directo; fomos visitados por centenas de pessoas, que paravam para conversar e muitos fizeram-se associados do Clube; o piloto João Azevedo que corria com um Alfetta GTV6 2.5 Grupo A que inebriava o público com a sinfonia do seu Busso V6 de escape livre, fez questão de expor o GTV6 no nosso stand e pediu uma ficha para aderir ao Clube; vendemos muito merchandising novo com as insígnias deste ano em que comemoramos os 20 anos. Alguns associados mais antigos e fundadores que nos visitaram, fizeram questão de nos vir cumprimentar e elogiar esta histórica e marcante presença do ARCP neste evento.

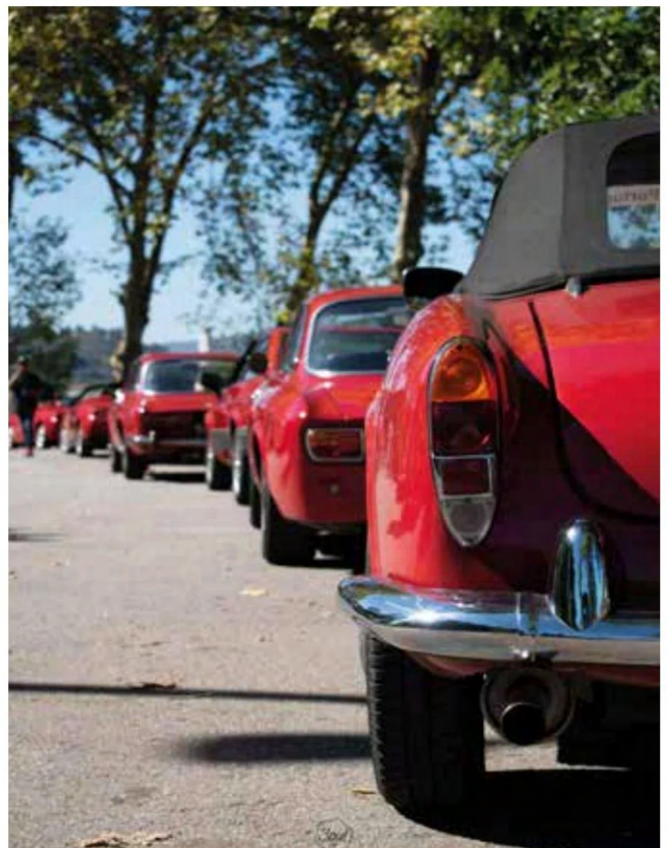
Relevantes foram também os momentos de relacionamento estreito (*em ambiente motorizado*) com os responsáveis da Alfa Romeo Portugal (*o Nacional Brand Manager - Luís Domingues, o Director de Marketing Ângelo Dias e a Directora de comunicações Sara Bravo*) e uma conversa tranquila com o Eng. Carlos Tavares (*CEO do Grupo Stellantis*) sobre o papel que o nosso Clube tem no apoio à marca Alfa Romeo em Portugal (passado, presente, futuro) e perceber os pontos em que é prioritário potenciar sinergias marca-clube (*chegámos a aforlar um possível projecto de apoio aos clássicos da marca*).

Tem sido dito que esta edição do Caramulo Motor Festival foi a melhor de sempre, o Alfa Romeo Clube de Portugal correspondeu na mesma medida.

Porto Douro Eterno

Sábado 10 de Setembro, Porto, nas instalações da CAM Porto Grupo Auto industrial para darmos início ao evento Premium Porto Douro Eterno - CAM Porto com 17 Alfa Romeo, desde a Giulia Spider, da Berlina e dos Giulia GTV da década de 60 e 70 até ao recente Giulia Veloce Q4 do nosso associado Juan Miranda das Astúrias, que se dizia ser o neto das Bertone, passando pelos 4 Spider 916, dois 166 Busso, 4C e o Sprint Veloce. O Carlo Moura tinha-nos preparado um belo pequeno-almoço e uns sacos da CAM com uma merenda para o dia, obrigado.

O tempo, que causou tantos receios, prometia não ser um problema, de resto, em vez da chuva, tivemos calor (35°) e muito sol o que tornou o evento ainda mais espectacular. Neste evento contámos com a participação do novo Alfa Romeo Tonale Hybrid que se prestou a inúmeros Test Drives e algumas intenções de compra, tal foi a impressão causada, que superou as expectativas. A primeira etapa da prova ligou a CAM Porto a Alpendurada, pela marginal do Douro, passando pelo Pestana Palácio do Freixo, foi um percurso cuja beleza da estrada serviu para abrir o apetite para o que nos esperava. Após uma breve paragem, a caravana seguiu





por estrada nacional, atravessando o Marão em direção a Vila Real. Curvas e mais curvas para a delícia de conduzir um Alfa Romeo, seja dos anos 60 ou de 2021. As faces dos participantes à chegada de Vila Real espelhavam isso mesmo. O Presidente é que destoou ao chegar com um forte enjoo e uma quebra de tensão causada pelas curvas ao ser conduzido por três senhoras... chegou ao Chaxoila quase a queimar a junta da cabeça, pelo que teve de ficar em repouso à sombra das videiras até tudo regressar à normalidade e poder juntar-se à comitiva.

Almoço no Restaurante Chaxoila em Vila Real de baixo das videiras estabeleceu o patamar do evento, muito alto, gastronomicamente foi altamente elogiado pelos participantes, que repetiram e choraram por mais, tanto as entradas de presuntos e enchidos, como a bela carne, como a divinal sobremesa a seguir ao almoço tivemos a oportunidade de realizar parte do circuito de Vila Real. A caravana entrou no Douro Vinhateiro por Sabrosa, a icónica estrada que levou a caravana até ao Pinhão por Provesende seguindo por vales esculpido pelo homem com socacos de vinha de uma beleza ímpar. Foi delicioso para este vosso humilde escriba, seguir atrás da lindíssima Giulia 1600 Spider dos anos 60, conduzida pelo nosso querido associado e Coordenador do ARCP para o Norte de Portugal, Rui Evangelista e sua mulher Glória, foi como se tivesse regressado atrás no tempo e

presenciar ao vivo uma cena romântica tirada de qualquer filme italiano.

No Pinhão tínhamos um barco rabelo fretado em exclusivo para o ARCP, que nos maravilhou com as belas paisagens como só o Douro, nos pode proporcionar, como a visão da passagem do comboio histórico a vapor que passou nas margens do rio enquanto navegávamos. Foi um momento para recordar.

Para concluir o dia em termos de condução, seguimos do Pinhão até à Régua pela N222, uma das estradas icónicas da Europa, permitiu dar asas ao espírito alfista, com alguns despiques saudáveis entre GTV's 916 e Giulias Bertone, 164 versus 166 V6 Turbo ou a pura alegria de condução do Giulia Q4 Asturiano, todos chegámos bem ao Hotel Régua Douro, onde nos esperava um Porto de Honra patrocinado pela Burmester-Sogevinus junto à piscina sobre o rio Douro... outro momento mágico que todos encantou. A piscina hipnotizava muitos dos participantes que ora se arrependiam de não terem trazido fatos de banho ora se desafiavam a entrarem na piscina vestidos... a boa disposição era geral!

O jantar foi servido no último piso do Hotel com uma bela vista proporcionada por uma noite de Lua quase cheia, e terminou com um Porto tónico servido nas varandas do bar do Hotel Régua Douro, sobre o rio que animou as conversas até horas pouco recomendáveis

para quem tinha um dia seguinte e condução pela frente, era a tecnologia das emoções a puxar pelo nosso cuore sportivo.

No domingo após um belo pequeno-almoço, com um dia de sol radiante, saímos pelas 10h00 para a última etapa deste evento que todos maravilhava. Iniciámos com ligação Régua-Lamego onde terminavam as festas de Nossa Senhora dos Remédios que engalanava a cidade. Daí seguimos para Tarouca onde a organização tinha preparado uma surpresa para os participantes, a visita ao Museu do Espumante Murganheira. O local era espantoso e a visita foi interessantíssima, tendo culminado com uma prova de espumante Murganheira e a compra de várias caixas de espumante. Com as octanas acertadas o resto da etapa foi vivida com o conta-rotações em alta e o GPS em baixa por falta de rede, o que se tornou um desafio adicional para muitas equipas na estrada. Havia Alfa Romeo espalhados entre Tarouca e Armamar, que foram reunidos pela amabilidade de um futuro associado local possuidor de uma AR 159, que teve a gentileza de todos colocar no caminho para o Vila Galé Douro Vineyards. Todos, na verdade não... pois o Giulia Veloce Q4 queria recuperar tempo e ao entrar na N222, sentido nascente... foi tão

rápido que passou o desvio para a Quinta Val Moreira - Vila Galé Douro Vineyards, tendo-se dado conta desse facto quando de repente estava no Pinhão..., meia volta e dá gaaaazzzz e... quando chegou a Tabuaço... comentou-se em termos de brincadeira que a GNR terá tido um avistamento de uma Giulia Q4 ao mesmo tempo em Tabuaço e no Pinhão.

Seguiu-se mais uma belíssima refeição com vistas de cortar a respiração, no fantástico resort Douro Vineyards e mais uma vez a piscina torturava os participantes num dia em que chegámos a ver 35º marcados. O almoço permitiu seguirmos a evolução da performance da Alfa Romeo no Grande Prémio de Monza, após o que encerramos o evento com uma foto de grupo e uma visita às adegas da Quinta de Val Moreira onde provamos um Porto Branco seco e um Porto Ruby.

Terminámos com sentidas despedidas entre todos, com o sentimento de termos vivido um fantástico evento que deixou completamente rendidos os novos associados que se estrearam nos eventos ARCP e afirmaram terem se sentido totalmente integrados e maravilhados pelo fim de semana vivido.



Os Alfa Romeo animam a Alfândega do Porto e o Jardim da Luz em Lisboa em Domingo de "Tonale" Rosa

A manhã de domingo 30 de Outubro acordou solarenga, o parque da Alfândega do Porto e o Jardim da Luz em Lisboa receberam mais de 3 dezenas de viaturas Alfa Romeo em cada local. A iniciativa organizada pelo Alfa Romeo Clube de Portugal (ARCP) é a 4ª edição dos encontros estáticos de periodicidade trimestral no Porto e em Lisboa em simultâneo. Esta simultaneidade é uma das novidades lançadas em 2022 pelo Clube, inseridas nas comemorações dos 20 anos de existência desta Associação sem fins lucrativos, que representa oficialmente os proprietários de Alfa Romeo em todo o território nacional, regiões autónomas e na diáspora.

Estes eventos são abertos à participação de proprietários e entusiastas da marca italiana e dos seus núcleos organizados (*Alfa 159 Portugal, Espírito Alfista, Clube Alfa Romeo AlfaSud Sprint, Giulia 952 Portugal, Alfa 33 16V QV*) foram muitos os visitantes que desfrutaram da beleza de modelos clássicos no Porto como o Giulia Spider de 1963 e os dois Spider Coda Tronca, ou em Lisboa do GTAm 2000 Bertone e do icónico GTV6 2.5 que ficou imortalizado num dos filmes de James Bond Agente 007, ou dos modelos mais contemporâneos como os 33, 75, 146, 147, 156, 166, 159, MiTo e Giulietta e os actualíssimos e impressionantes Quadrifoglio Giulia e Stelvio. No recinto do Porto circulou o modelo híbrido Tonale promovido pela C.A.M (concessionário portuense) numa acção de prazer de condução da mecânica da emoções e do coração desportivo que são os ex-libris da Alfa Romeo.

O título "estático" foi ultrapassado a grande velocidade pela dinâmica de uma manhã recheada por outros motivos de interesse. O cor-de-rosa sinalizou o "Dia

Nacional de Prevenção do Cancro da Mama" com o Dr. Pedro Dias (*Director do Núcleo Regional do Norte da Liga Portuguesa Contra o Cancro*) no Porto a alertar e a sensibilizar os participantes para a urgência do diagnóstico precoce, no Porto e Lisboa os voluntários do ARCP realizaram o peditório para a Liga. No Porto seguiu-se a apresentação nacional e prova do vinho Quinta da Pitarrela Reserva Tinto 2017 Touriga Nacional Douro Single Quinta pelo Arquitecto João Nogueira e a visita guiada à exposição "Carros do Presidentes" no Museu dos Transportes e Comunicações" que este ano beneficiou da forte divulgação realizada pelo Clube que resultou em centenas de visitas. Em Lisboa fez-se a degustação dos vinhos da José Maria da Fonseca, Moscatel Alambre e o Vinho Tinto Duque de Palmella. Por fim a castanha quentinha tanto em Lisboa, como no Porto, oferta do ARCP a todos os participantes, aqueceu as dezenas de famílias e visitantes e encerrou esta bela e solarenga manhã de Outono.

No Porto, perante a presença da representante do Museu dos Transportes e Comunicações (*Dra Adriana Almeida*), da Administração da Ágora – Cultura e Desporto, E.M. (*Dr. César Navio*), da União de Freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos (*Dr. José Miguel Lello*), o Clube agradeceu todo o apoio e colaboração de todos e anunciou que pretende inaugurar a sua sede no Porto já em 2023. Os alfistas do norte (*sócios ou entusiastas*) e os seus núcleos organizados serão os dinamizadores de momentos e eventos que integram o calendário nacional do Alfa Romeo Clube de Portugal para o próximo ano.

Em Lisboa, perante a presença do Dr. Fábio Sousa, Presidente da Junta de Freguesia de Carnide, o Clube agradeceu a parceria que permitiu realizar os estáticos do Clube em 2022, que dinamizaram a freguesia e divulgaram Lisboa.





Passeio dos Templários

No fim de semana de 22 e 23 de Outubro, no decurso das Festas da Cidade de Tomar, Festas de Santa Iria, o Alfa Romeo Clube de Portugal, associação que celebra os 20 anos da sua fundação, realizou dois eventos na Cidade de Tomar.

Dia 22 de Outubro, realizou-se o primeiro, no qual duas dezenas de Alfa Romeo participaram no Passeio dos Templários, cuja concentração se realizou na Praça da República à frente do edifício da Camara Municipal de Tomar tendo ao longo de todo o dia percorrido as belas estradas da região de Tomar e Ferreira do Zêzere, sem que a chuva os tenha desmobilizado.

O evento iniciou-se com a visita guiada à Sinagoga que se encontra situada na antiga judiaria, em pleno centro histórico da cidade de Tomar. Este antigo local de culto, encerrado no final do século XV, alberga actualmente o Museu Luso-Hebraico Abraão Zacuto. O edifício foi adquirido em 1923 pelo Dr. Samuel Schwarz, judeu polaco, investigador da cultura hebraica, suportou obras de limpeza e desaterro, doando o edifício ao Estado em 1939, sob a condição de aqui ser instalado um museu luso-hebraico. A Sinagoga de Tomar é o único templo judaico proto-renascença existente actualmente no país. O tecto, em abóbada de tijolo de arestas vivas, é suportado por quatro elegantes colunas, com capitéis de labores geométricos e vegetais, e por mísulas embebidas nas paredes. A disposição destes elementos encerra um significado simbólico: as doze mísulas simbolizam as doze tribos de Israel, enquanto que as quatro colunas representam as quatro matriarcas – Sara, Rebeca, Lea e Raquel. Estas duas últimas matriarcas são as filhas de Labão, facto que explica a razão por que os capitéis são iguais em duas colunas e diferentes nas restantes.

Seguidamente a comitiva foi até ao Convento de Cristo com uma visita guiada muito elucidativa feita pela Dr.^a Aurélia Madeira investigadora da Universidade de

Coimbra, que todos maravilhou com detalhes sobre a Ordem de Cristo e dos Templários e o papel do convento de Cristo no sec. XV que tantas mudanças socio-religioso-políticas sofreu. Ao Convento de Cristo estão estreitamente ligadas muitas figuras maiores da história de Portugal. Desde logo o mestre Templário Gualdim Pais, verdadeiro fundador da cidade de Tomar; o Infante D. Henrique, responsável por uma importante fase de reconversão e expansão do convento; D. Manuel I, que mandou erigir a igreja quinhentista, verdadeiro Ex libris do estilo manuelino; D. João III, que implementou uma radical refundação da Ordem de Cristo e do próprio convento, ali projectando as suas preferências arquitectónicas; Filipe II de Espanha, que prolongou o programa construtivo do reinado de D. João III e aí realizou as cortes que o reconheceram como rei de Portugal. O Convento de Cristo destaca-se como um dos mais importantes conjuntos monumentais existentes em território português e encontra-se classificado como Monumento Nacional (1910) e como Património Mundial (1983). Como curiosidade da organização detalhada executada pelo ARCP, durante toda a visita choveu copiosamente tendo terminado de chover no momento em que terminámos a visita.

A paragem seguinte foi o Aqueduto dos Pegões com o sol a brilhar, a sua construção foi iniciada em 1593, ao tornar-se rei de Portugal, Filipe II de Espanha, adveio também por inerência da coroa, a ser o Mestre da Ordem de Cristo. Foi nesta qualidade que encomendou a Filipe Terzi (Filippo Terzi) a construção de um aqueduto que dotasse abundantemente de água o convento e as terras da cerca dos Sete Montes (actualmente Mata Nacional). Surgiu assim na arquitectura e na paisagem conventual uma grandiosa obra de engenharia hidráulica que percorre uma extensão de cerca de 6 quilómetros, dispondo de um total de 180 arcos para as passagens aéreas da conduta. Particularmente audacioso é o trecho sobre o vale dos Pegões, constituído por 58 arcos de volta inteira, na



zona mais funda do vale assentam sobre 16 arcos quebrados, por sua vez erguidos sobre imponentes maciços de alvenaria: os "pegões".

O almoço esperava-nos no Restaurante o Cantinho da Ana em Ferreira do Zêzere, que nos recebeu magnificamente. De tarde, o percurso seguiu passando pela bela aldeia de Dornes que foi sede de concelho entre 1513 e 1836. No século XV, Dornes, enquanto Comenda Mor da Ordem de Cristo teve por Comendador D. Gonçalo de Sousa, homem muito influente, da Casa do Infante D. Henrique, e que aqui mandou construir, em 1453, a Igreja de Nossa Senhora do Pranto. Este local de culto deu à povoação, parte da importância que esteve na origem, em 1513, da atribuição do Foral Manuelino. Como curiosidade de entre os visitantes ilustres desta aldeia, destaca-se Alfredo Keil que em 1890, estando hospedado na

Estalagem dos Vales, ensaiaria com a então Sociedade Filarmónica Carrilense a primeira orquestração da marcha: "A Portuguesa", sendo por isso o Carril um dos berços do atual hino nacional de Portugal.

O Passeio dos Templários seguiu viagem em direcção ao Centro Geodésico onde se realizou uma paragem obrigatória para um retemperador café, e posteriormente outra paragem na Barragem de Castelo de Bode para as últimas fotografias do dia.

O Passeio terminou noutro magnífico restaurante Tomarense, A Lúria, onde o manjar foi fantástico e onde pudemos confraternizar com o proprietário do estabelecimento que está actualmente a restaurar uma Giulia GTV 2000 para o filho, que também estava presente e que connosco trocou várias ideias, tendo prometido tornar-se associado do ARCP.

HOTEL DOS TEMPLÁRIOS



Histórias de Cavaleiros, Cruzadas, Infantes, Princesas e Espiões.
Jardins absolutamente mágicos, grandes e poderosos, onde a natureza foi providencial. Iguarias de fazer chorar de prazer os mais exigentes paladares... São algumas das belezas que Tomar lhe pode oferecer. O conforto, a elegância e a comodidade do Hotel dos Templários, completam este cenário para um excelente e acolhedor fim de semana diferente ou para as suas férias.

DIA ALFA

Dia 23 de Outubro o Alfa Romeo Clube de Portugal organizou juntamente com o importador, o Dia Alfa 2022 "Concentração Nacional Alfa Romeo" no Jardim do Mouchão em Tomar integrada na programação das Festas de Tomar. Foi uma manhã em que o sol brilhou e abrihantou um evento que superou todas as expectativas. Compareceram mais de 100 Alfa Romeo, mais de 230 participantes, entraram no recinto do evento centenas de Tomarenses e muitos turistas. Estiveram representados muitos modelos da longa história da Alfa Romeo, com preponderância para os novos Giulia, os 159 e os 156 que comemoram 25 anos em que foram apresentados ao mundo, apresentação essa que foi realizada pela 1ª vez em Portugal a 9 Outubro de 1997 em Lisboa.

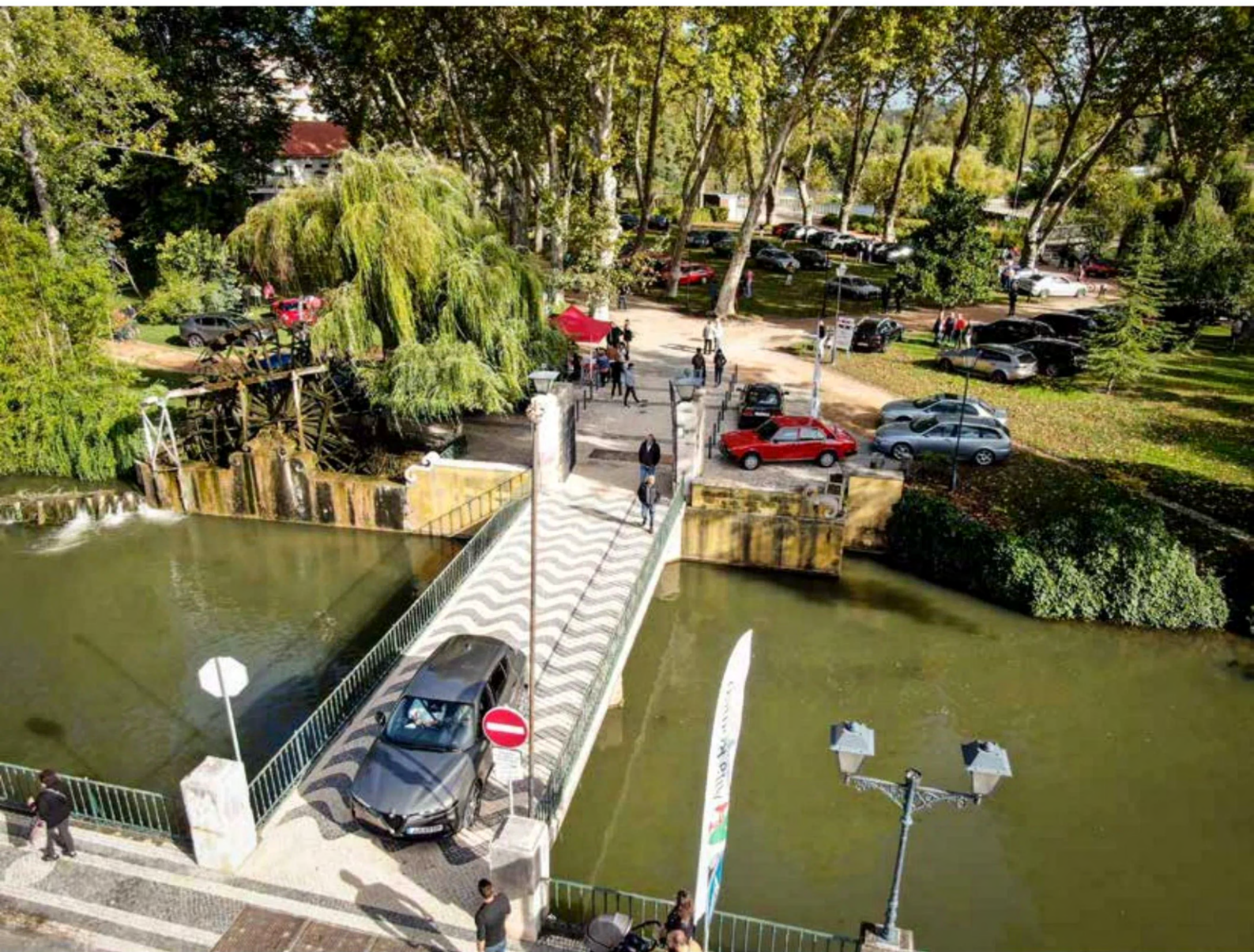
Para além do 156, modelo muito importante para a recuperação da Alfa Romeo, também tínhamos outros modelos aniversariantes presentes, tal como o 155 que comemorou 30 anos, o Alfetta que comemorou 50 anos e foi um modelo icónico tendo participado em muitos filmes ao ser o modelo de eleição dos Carabinieri nos anos 70, a Giulia que comemorou 60 anos e foi ela também protagonista de vários filmes como veículo de fuga e belas perseguições e finalmente o 2600 Sprint

Bertone que igualmente celebrou 60 anos.

Para além destes modelos aniversariantes, também compareceram belos 4C, Stelvio Quadrifoglio, Alfasud cujo belo motor celebrou 50 anos da sua concepção, Sprint Veloce, 75, 147, 166, MiTo, GT, GTV Bertone, GTV 916 e ainda o novo Tonale trazidos pelos agentes Lizitalia e SGS Car. Os visitantes puderam apreciar a história da evolução da marca, num ambiente familiar de franca confraternização.

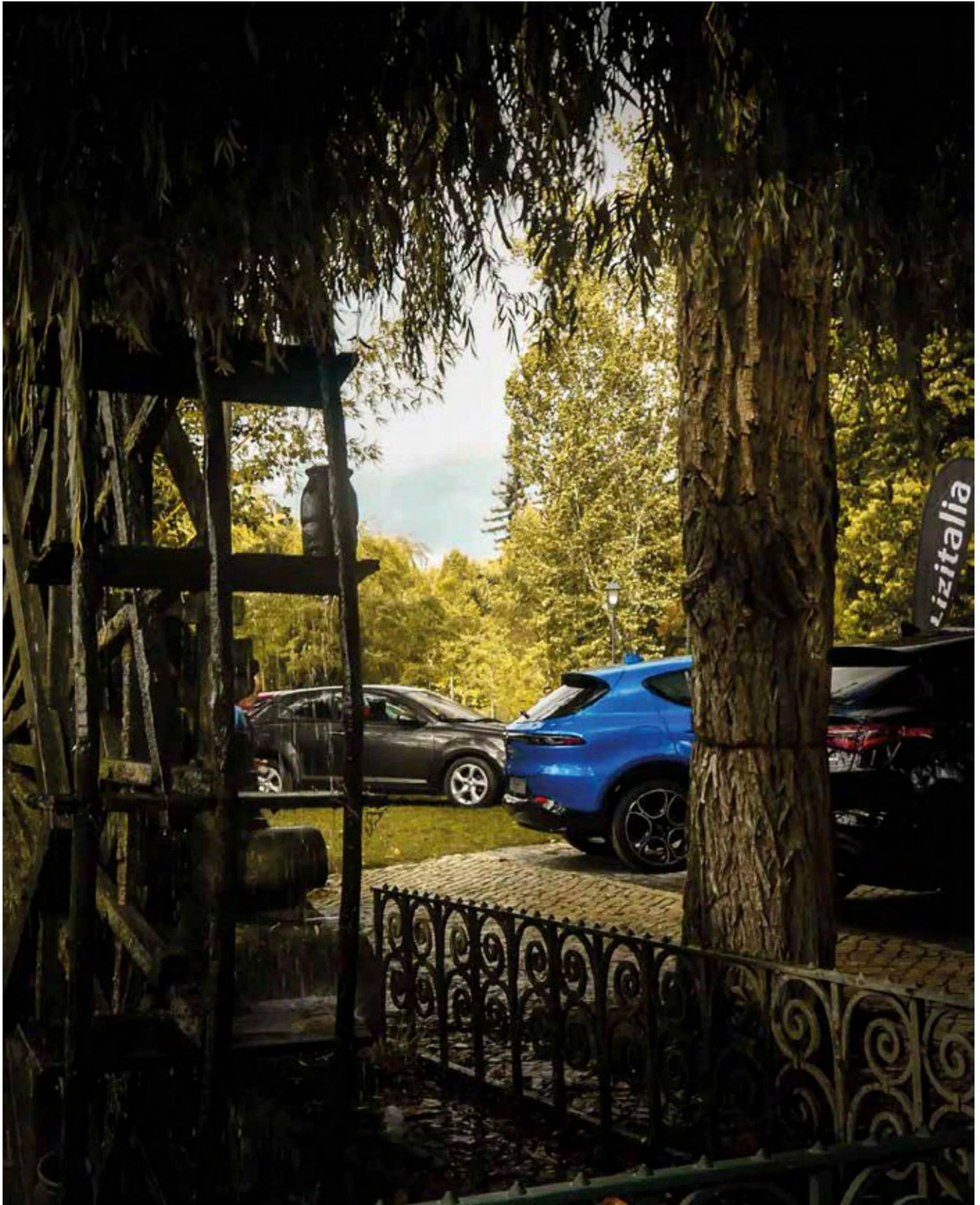
O Alfa Romeo Clube de Portugal promoveu igualmente a presença de grupos de Alfistas, que se têm agrupado como núcleos oficiais do Clube da marca. Estes núcleos marcaram presença no evento tendo engrandecido a participação nesta Concentração, como foi o caso dos núcleos Alfa 159 Portugal, Espírito Alfista, Giulia 952, Alfa Romeo 33 16V Boxer QV, Alfa Romeo Grupo de Portugal no que foi a 1ª vez que se reuniu a família Alfista, sendo este um dos novos projectos do Clube lançado no ano da comemoração do seu vigésimo aniversário.

Realizaram-se neste dia Alfa dezenas de Test Drives do novo Alfa Romeo Tonale, que foi altamente elogiado e que muitos surpreendeu pela positiva. O Dr. Luís Domingues Nacional Brand Manager Alfa Romeo para Portugal, do Grupo Stellantis, esteve presente no evento, tendo feito directos para as redes sociais do Alfa Romeo



Clube de Portugal, tendo enaltecido o trabalho realizado do ARCP como clube oficial da marca em Portugal, na organização do evento e na senda dos sucessos de outros eventos organizados em conjunto este ano, congratulou-se com a forte presença de Alfistas nesta 1ª Concentração Nacional, que superou as expectativas, revelou que a marca está activa e dinâmica

em Portugal e que este tipo de iniciativas são importantes para o cimentar da marca no país. Ficou de anunciar novidades de novos modelos, bem como de novas parcerias com o Clube para breve. Terminou agradecendo a todos, a participação neste fantástico evento, que teve como palco o lindíssimo Jardim do Mouchão e a bela cidade de Tomar.



Mensagem aos Sócios

Caros amigos,

O balanço dos seis meses de mandato (publicado na anterior Alíssima) demonstrava valores de crescimento (eventos, participantes, sócios, parcerias, impacto redes sociais) e anunciava um Setembro cheio. Ultrapassando todas as expectativas o regresso de férias revelou-se hiperactivo e muito exigente para a equipa directiva.

A dinâmica que os resultados de Julho indicavam, foi a responsável directa pela sucessão de actividades com que nos despedimos do Verão e entramos no Outono para corresponder às expectativas que nos iam chegando por parte de muitos associados entusiasmados.

Pleno dos bons encontros e “alíssimos” momentos com que comemoramos estes primeiros “20 anos do Alfa Romeo Clube de Portugal” sinalizo Setembro e Outubro num veloz parágrafo:

Prólogo: participação no Ciclo de cinema dedicado a Lina Wertmuller no pátio da Embaixada de Itália por iniciativa do Embaixador Carlo Formosa no qual fortalecemos contactos com a comunidade italiana, Etapa1 : Caramulo Motor Festival (3 dias, cooperação com AlfaRomeo Portugal, tenda, exposição com 32 AlfaRomeo, milhares de visitantes, conversa com Carlos Tavares CEO Stellantis, excelente cooperação com a equipa da Stellantis Alfa Romeo, Luís Domingues, Ângelo Dias e Sara Bravo); Etapa2: Douro Eterno (2 dias, 34 participantes portugueses e espanhóis, mais uma excelente parceria com a CAM Porto); Etapa3: Núcleos Oficiais (159PT, Clube.Alfa.Romeo.Alfasud.Sprint, Alfa Romeo Grupo de Portugal; Alfa Romeo 33 Boxer, Giulia 952); Etapa4 : Passeio dos Templários (1 dia, 40 participantes Lusos e Espanhóis, pareceria Município Tomar); Etapa5 : Dia Alfa (101 Alfa Romeo recorde de presenças, duas centenas de participantes, milhares de visitantes, Luís

Domingues Brand Manager AR presente ao lado do Clube Oficial da Marca em Portugal); Etapa6: Encontros estáticos de Outono (simultâneos Lisboa e Porto apoiando a Liga Portuguesa Contra o Cancro: mais de 70 de Alfa Romeo em Lisboa e no Porto, um fantástico magusto com vinho e castanhas).

Por entre as etapas recarregamos energias e motivação com o crescimento do Clube: regresso de antigos associados (alicerces do futuro), envolvimento de mais associados na organização de actividades (força estrutural) e a inscrição de novos associados (renovação e desafio). A todos e para todos o nosso brinde de boas vindas e parabéns por se terem juntado à tribo, “Join the Tribe”.

Ainda em 2022 lançamos o novo sítio www.alfaromeoclubedeportugal.com (visual corporativo forte, funcionalidades ajustadas, tecnologia segura e estável), a candidatura a uma sede no Porto é claramente um objectivo para consolidar o trabalho organizativo da equipa operacional do Norte que conta já com sete motivados associados, a definição do plano de actividades e orçamento para 2023, e o jantar anual que pela primeira vez na história do Clube se realiza no Porto e em Lisboa confirmando não só a matriz descentralizada que esta direcção pretende implementar como o âmbito nacional do Clube (25 Novembro Porto e 26 Novembro Lisboa).

É tempo de balanço. Colocar em perspectiva 2022 e os 20 anos de Clube.

Foi um ano a celebrar 20 anos... o que vivemos juntos em 2022 permite-nos e aconselha-nos, uma reflexão individual e colectiva. Que Alfista sou/somos? Que Alfista quero/queremos ser? Que Clube temos? Que Clube queremos ter? Como agimos? Como queremos agir? E... a Alfa Romeo? A marca defende o seu património material e

imaterial? A Stellantis e o CEO Carlos Tavares agregam passado, presente e futuro? Como? Com que estratégias e ferramentas? A Alfa Romeo Portugal comunica, colabora e cresce connosco? Que batalhas podemos e devemos vencer juntos? Que caminhos devemos percorrer em conjunto?

O húmus do diálogo e debate com que elaboraremos o Calendário Nacional ARCP para está nas dúvidas e intenções deste questionamento. Carlos Tavares comunicou-me no Motorfestival que o enquadramento da Alfa Romeo no Grupo era assumidamente Premium, de facto as recentes mudanças na estrutura da Stellantis confirmam-no. A Alfa Romeo foi agrupada num Cluster Premium Ibérico, cuja estrutura que trabalha a marca DS passa a trabalhar igualmente a Alfa Romeo e a Lancia. A liderança nacional está a cargo de David Correia que reporta a Borja Sekulits (Director Ibérico Cluster Premium). Borja Sekulits por sua vez reporta a Maurizio Zuares, Iberian Manager da Stellantis Ibérica (Portugal e Espanha). Estes gestores têm uma história nas marcas que actualmente constituem o Grupo, os dois primeiros no Grupo PSA onde trabalharam com sucesso a marca DS e Maurizio Zuares no grupo FCA, tendo sido CEO da FCA no médio oriente. Estou confiante que estão reunidas as condições para colocar a Alfa Romeo no patamar que merece, que historicamente justifica, bem como finalmente possa ser trabalhada a relação da marca com os alfistas que mantêm uma vasta frota de modelos em circulação.

A Alfa Romeo atingiu recentemente a sustentabilidade financeira, mas a meu ver tem no seu valor de marca (brand value) um activo fortíssimo no grupo, tal como sucede com a Porsche que gerando apenas 4% da receita do grupo VW, é responsável por quase 90% do valor do grupo nos mercados bolsistas (*The Times). Este “brand value” da Alfa Romeo (que deriva em muito da sua rica história e do rácio de veículos produzidos ainda no activo) é resultado da paixão que a marca gera. Este activo (asset), sendo continuamente trabalhado, contagiara o valor todo o Grupo Stellantis - num caso típico, em que o valor do total, supera a simples soma das partes.

É na gestão desta paixão que entram na equação os Clubes de aficionados da marca e os quase inexistentes programas de apoio para manter a frota Alfa Romeo a circular. Neste ponto é importante questionarmos qual o plano da Stellantis para nutrir este ecossistema, qual a estratégia de cooperação entre quem gere o

negócio e quem contribui para potenciar o valor de marca (brand value) da Alfa Romeo.

Que futuro queremos? Pois como já vimos no passado, a História só por si não mantém uma marca forte. Faz sentido, a marca fomentar inadvertidamente a destruição de veículos em estado de circulação para alimentarem um faminto mercado de peças para modelos com mais de uma dúzia de anos, e fomentar a especulação de peças, por não ter um programa oficial de fornecimento de peças para clássicos? Faz sentido não incentivar a reutilização de veículos cujo custo em carbono para o planeta já está mais do que descontado? Não fará mais sentido criar condições para que estes veículos possam continuar a circular e honrar a história da marca e sendo eles mesmo o combustível que alimenta o valor de marca (brand value) da Marca?

Como Presidente da Direcção e da equipa que tenho a honra de liderar, termino agradecendo, a todos os que construíram 2022 colaborando e entregando o melhor de si, a todos os que preparam 2023 com optimismo e visão de futuro, e a todos os que, a curto prazo, vão juntar-se a nós fazendo crescer esta onda de paixão Alfa Romeo.

O jantar anual (25 e 26 de novembro) é o momento de celebração desta união fraterna que vem sendo a raiz desta árvore. Erga-se nele um brinde e um sonoro Viva! ao 21º aniversário do Alfa Romeo Clube de Portugal.

Votos de um feliz Natal e Próspero Ano Novo para todos.

Miguel Pereira da Trindade

Presidente da Direcção
do Alfa Romeo Clube de Portugal



UM HOTEL DE 5 ESTRELAS
COM VIBRAÇÕES DA CALIFÓRNIA

MALIBU FOZ

HOTEL & RESTAURANT
FIGUEIRA DA FOZ

DORMIR. RELAXAR.
TRABALHAR. DIVERTIR-SE.



Rua dos Lusíadas, s/n
3080-096 Figueira da Foz
Portugal

+351 233 101 300 | book@malibufoz.com
malibufoz.com

Mensa
ITALIAN RESTAURANT

book@mensamalibu.com

By La Grande Maison
Younan Collection



younancollection.com

Entrevista ao Fundador

Adalberto Melim

Estávamos em 1992, quando decidi viajar de Oeiras para Leiria com o intuito de assistir ao Rali Verde Pino. Na lista de inscritos estavam vários Alfas, o que desde logo ainda mais aliciante se tornou deslocar-me a esta prova com o regresso dos clássicos num rali com automóveis dos tempos da minha juventude.

Assisti a algumas passagens pelas diferentes classificativas e no final fomos então assistir á prova de slalom ou perícia.

O Adalberto Melim deu um verdadeiro show de pilotagem com constantes balanceamentos na concretização de entrada nos pins, com a traseira a rodopiar com toques de travão de mão e acelerador. Lembro-me de ver os pneus traseiros a fumegar e o

eram apurados os tempos para a serem integrados na classificação geral.

Nessa prova em que participaram vários Alfas, lá me encontrei novamente com o Adalberto Melim no seu 2000 GTV e eu no meu 1750 GTV. Recordo-me também do 2000 GTV do João Abrantes que ficou logo a seguir ao Melim que venceu a prova. Eu fui o melhor na minha classe e portanto mais uma alegria para os fans da marca.

De seguida voltámos a participar noutra prova, desta vez na Ota. Enfim fomos consolidando a nossa amizade até porque conduzíamos Alfas apesar de estarmos em classes diferentes.

Passados alguns anos tive conhecimento através de



público encantado com palmas e entusiasmo. Para muitos, sem a menor dúvida foi o melhor Alfa e a melhor exibição do dia.

Como costumamos dizer, regressei a casa de papo cheio! Estávamos em 1995 e inscrevi-me numa prova no Aeródromo da Granja do Marquês organizadas pelo ACDME tendo como responsável pelo evento o Mário Rosas.

Esta prova destinada apenas a Clássicos, dividida por classes de acordo com as cilindradas. Partiam dois carros de cada vez em corrida de perseguição e no final

amigos que iria haver um encontro de Alfa Romeos na zona da Expo. Como não podia deixar de ser peguei no meu 1750 GTV e desloquei-me ao encontro.

Chegado ao ponto de encontro deparou-me com uma serie de Alfas principalmente clássicos aonde também estava novamente presente o nosso ilustre Adalberto Melim. Estivemos numa amena cavaqueira com os alfistas presentes mas de facto tornei-me um verdadeiro amigo do Adalberto. Mantivemos a nossa amizade e inclusivamente numa das suas visitas a minha casa presenteou-me a mim e ao meu filho quatro posters





espectaculares com dedicatórias autografadas que ainda hoje estão expostas num quarto dedicado às miniaturas e à minha biblioteca automóvel.

Recuando no tempo, desde muito jovem que o Adalberto Melim se apaixonou pelos automóveis italianos, Ferrari, Lamborghini, Maserati e claro não esquecendo os Alfa Romeo.

O pai sempre teve automóveis da marca Fiat o que foi mais um motivo para cada vez para se entusiasmar por tudo o que fosse de fabrico italiano.

Claro que tendo um gosto muito especial pelas belas máquinas italianas, rapidamente se entusiasmou pelo desporto de competição, iniciando-se quando tinha apenas cerca de 12 anos.

Tudo começou com participações em provas de bicicletas. Estas provas eram essencialmente de prevenção rodoviária a nível internacional.

Uma dessas competições realizou-se em Paris em 1970 tendo sido o segundo melhor português em que participaram 18 países.

Passando então às 4 rodas iniciou-se em 1976 num Mini 1275 GT em provas de perícia.

O seu primeiro Alfa Romeo, foi adquirido em França

em 1981 em segunda mão e infelizmente não se encontrava em muito bom estado. Desde logo inscreveu-se em diversas provas de slalom ou perícias. Esta modalidade foi uma forma mais fácil de se iniciar até porque não tinha necessidade de efectuar muitas modificações no carro.

Mais tarde iniciou-se nas rampas, velocidade, ralis e aí sim já com algumas modificações tais como arco de segurança, cintos baquets todo o indispensável em termos de segurança.

Provavelmente até por se sentir muito mais seguro levou o Alfa até aos seus limites, tendo capotado numa prova perto de Castelo Branco, tendo este ficado bem maltratado!

Apesar de tudo o Adalberto não desistiu, pois com umas boas marteladas recuperou minimamente o Alfa para continuar em prova e chegado à meta!

Deslocou-se à Madeira para comprar um Alfa Romeo 2000 GTV proveniente da Inglaterra com volante à direita, em que houve desde logo a necessidade de alterar para a esquerda.

Participou numa série de provas e ao tirar o máximo das suas capacidades acabou por ter alguns acidentes,

terminando por ser mais um para peças dum segundo Alfa!

Entretanto o Adalberto teve mais uns modelos da marca de Milão, um 33 1.7 QV e um 75 1600 a carburadores. Para ocupação dos seus tempos livres o Adalberto tornou-se sócio do Ferrari Clube de Lisboa até porque não existia em Portugal qualquer clube Alfa Romeo.

Precisamente nos convívios desse clube veio a conhecer outros sócios, tais como o Miguel Ferraz de Menezes, o José Guardado e eu próprio que também era sócio.

Esses conhecimentos com novos amigos foram determinantes para que pensássemos em fundar um outro clube até porque todos estes sócios já eram proprietários de Alfa Romeos e curiosamente nenhum era possuidor de um Ferrari!

Este encontro veio reforçar a intenção de todos nós começarmos a pensar em tornar um sonho numa realidade, ou seja, fundarmos um clube Alfa Romeo.

Entretanto com a passa palavra organizamos outros encontros na zona da Expo e alguns jantares servidos num restaurante na zona de Frielas organizados por um outro amigo e alfista, João Paulo Martinho.

Nestes encontros o grupo foi aumentando com a presença de outros alfistas como o Orlando Ferreira, Fernando Taborda, Carlos Vaz, Pedro Vicente, Nuno Ferreira, o que cada vez mais incentivava fundarmos um clube para a marca dos nossos automóveis.

Precisamente foi num desses jantares em que o Nuno

Ferreira entreteve-se a desenhar num guardanapo de papel um esboço do que se veio a tornar o emblema do Clube Alfa Romeo de Portugal.

Ao atingirmos um número de entusiastas e totalmente motivados decidimos consolidar o nosso projecto.

Desde logo o nosso amigo Fernando Taborda disponibilizou o seu escritório de advocacia para que fosse feita a escritura do Alfa Romeo Clube de Portugal a 27 de Novembro 2001.

Entretanto para além de piloto, elaborou em 2 ou 3 provas com regulamentação para o Trofeu Alfa que ainda hoje permanece no calendário anual do Alfa do ARCP.

O primeiro trofeu Alfa organizado pelo ARCP organizado pelo nosso sócio Ricardo Brinco, o vencedor foi o Adalberto Melim.

No seu vasto palmarés destaco as suas vitórias na Volta Galp a Portugal organizado pelo Clube 100 á Hora em 1998 e 1999.

Tem sido uma longa carreira de 41 anos como piloto de perícias, ralis e velocidade, no entanto continua a participar em provas alternadamente com o seu mítico 2000 GTV e de volta e meia num competitivo e actual Alfa Romeo 4 C Spider.

Os meus agradecimentos em nome do ARCP ao Adalberto Melim pela sua disponibilidade, colaboração e simpatia nesta entrevista.



Adalberto Melim - Palmarés

Ano	Prova	Tipo	Classif.
1976	Rally do ISEL	R.H.	1º
1979	Rally do Técnico	R.H.	3º
1982	Campeonato Nacional de Perícias	Tração Traseira	1º
1983	Rally do Técnico	R.H.	2º
1984	Campeonato Nacional de Perícias	Tração Traseira	1º
1992	Rally Verde Pino	R.H.	2º
	Rally Targa	R.H.	2º
1993	Rally das Camélias	T.N.C.R.	3º
	Rally Solverde	T.N.C.R.	4º
	Troféu Nacional de Clássicos Ralis	Condutor	3º
1998	Rally Portas de Ródão	C.N.C.R.	3º
	Volta Gaip a Portugal	R.H.	1º
1999	Rally do Técnico	R.H.	2º
	Rampa da Serra da Estrela	C.N.C.V.	4º
	Rally Sopete	C.N.C.R.	5º
	Volta Gaip a Portugal	R.H.	1º
	Campeonato Nacional de Clássicos Ralys	Grupo 1	1º
2000	Volta à Ilha da Madeira	R.H.	5º
	Volta Gaip a Portugal	R.H.	4º
2001	Circuito de Leiria	R.H.	2º
	Volta Gaip a Portugal	R.H.	3º
2002	Circuito de Leiria	R.H.	2º
	Rally ACP Veteranos	R.H.	3º
	Vencedor Absoluto 1º Troféu Alfa Romeo – Clube Alfista de Portugal	R.H.	1º
2003	Rally 1.000 km Terras de Basto	R.H.	4º
	Rally Bingo Santa Cruz	C.R.M.R.(C)	1º
	Rally Caniço 100 à Hora	C.R.M.R.(C)	1º
	Rally AutoClássico	R.H.	3º
	Rally Casinos do Algarve	C.N.C.R.	3º
	Rally Oeste ACP Veteranos	R.H.	1º
	Slalom do Rally Vinho do Porto (Historic Festival)	S	3º
2004	Rally Portugal Classic	R.H.	1º
	Rally Nocturno a Coimbra	R.H.	4º
	Rally Cidade de Coimbra	R.H.	4º
	Rally Autoclássico	R.H.	1º
	Vencedor do Troféu César Torres	R.H.	1º
	Slalom do Rally Vinho do Porto (Historic Festival)	S Tração Tra	3º
2005	Rally Museu Vinho da Bairrada	R.H.	1º
	Circuito de Braga – Alfa Nord	Velocidade	2º
	Rampa da Costa da Caparica	Velocidade	4º
	Autódromo do Estoril – Clube Alfa Romeo Espanha	S	1º
	Rally do Algarve	R.H.	1º
	Rally a Monchique	R.H./S.	5º/1º
	Rally Rainha Santa	R.H.	5º
	Circuito da Boavista	Desfile Clássicos	Record Guinness
	Rally Pinhais do Zêzere	R.H./S.	2º
	CLASSIC CUP	R.H.	3º Equipas
	Slalom de Seixal	S.	1º
	Dia Alfa – Viseu	S.	2º
	Slalom de Fernão Ferro	S.	3º
2016	Rally 4ª Par e 5ª a Fundo (Rali & Golf)	R.H & Golf	1º
	Slalom de Camarate	S.	3º
	Rally Legend Luso Bussaco	R.L.	2º
	Rally Noturno do ARCP a Sintra	R.H.	1º
	Super Especial de Setúbal	S.E.	5ºG/3ºCl.
	Rally Fim do Ano - Oleiros	R.S.	6ºG/1ºCl.
2017	48 horas Alfa Romeo	K.	1º Regul.
	17º Encontro CAMG	Veloc./S.	1ºAlfa Cláss
	Rally Legend Luso Bussaco	R.L.	3º
	Rampa da Arrábida	R.	4º Classe
	Rally dos Tempários	R.S.	5ºG/1ºCl.
2018	18º Encontro CAMG – 400 m	Veloc.	1º
	Super Especial de Torres Novas	S.E.	1ºClássicos
	Rampa dos Barreiros	R.	1º geral
	Super Especial de Setúbal	S.E.	4ºG/3ºCláss. 2ºCl.
	1000 horas do Carregado	S.	2º
	PCCP – Abrantes – 70 anos Porsche	K.	2ºVeloc.
	Rally das Camélias – Cascais - Sintra - Mafra	R.S.	3ºH75/2ºCl.
	Troféu ARCP - 2018	TROFÉU	4º geral
2019	Rally de Setúbal	C.T.	2º geral
	19º Encontro CAMG – 100m e 400 m	Veloc.	1º/1º geral
	Super Especial de Torres Novas	S.E.	2º Classe
	Rally das Camélias – Cascais - Sintra - Mafra	R.S.	2ºH75/3ºCl.
	60ª Volta à Ilha da Madeira	R.L./S.	2ºG/1ºCl/1º
	Rally Legend Luso Bussaco	R.L.	1ºH3/4ºHist.
2004	Slalom do Rally Vinho do Porto (Historic Festival)	S	3º
	Rally Portugal Classic	R.H.	1º
	Rally Nocturno a Coimbra	R.H.	4º
	Rally Cidade de Coimbra	R.H.	4º
	Rally Autoclássico	R.H.	1º
	Vencedor do Troféu César Torres	R.H.	1º
	Slalom do Rally Vinho do Porto (Historic Festival)	S Tração Tra	3º
2005	Rally Museu Vinho da Bairrada	R.H.	1º
	Circuito de Braga – Alfa Nord	Velocidade	2º
	Rampa da Costa da Caparica	Velocidade	4º
	Autódromo do Estoril – Clube Alfa Romeo Espanha	S	1º
	Rally do Algarve	R.H.	1º
	Rally a Monchique	R.H./S.	5º/1º
	Rally Rainha Santa	R.H.	5º
	Circuito da Boavista	Desfile Clássicos	Record Guinness
	Rally Pinhais do Zêzere	R.H./S.	2º
	CLASSIC CUP	R.H.	3º Equipas
	Rally de Portugal Histórico - ACP	R.H.	2º Classe
2010	Rally Verde Pino	R.H.	1º
	Rally de Portugal do Oeste	S.	1º
	Rampa do Caramulo	R.	4º
	Dia Alfa – Granja do Marquês	S.	1º
	1º Giro Alfista a Portugalão	R.H.	1º
	Lizauto Super Show - NDML	S. e K.	1º
	Super Especial de Leiria - NDML	K.	3º
2011	Track Day - NDML	K	1º
	Passo dos Ingleses – ACP	R.H.	5º
	Rally Verde Pino	R.H.	3ºG/2ºGrupo
	Rally Noturno do ARCP a Sintra	R.H.	4ºGer/1ºAlfa
2012	Slalom de Cantanhede	S.	1º
	Rally de Inverno	R.H.	4ºG/2ºGrupo
	Rampa de Cheleiros	R.	1º Clássicos
	1º Circuito Beira Tejo	K	1º
	Rally Noturno do ARCP a Sintra	R.H.	2ºG/1ºAlfa
	Dia Alfa – Coimbra	S.	4º
2013	1000 horas do Carregado	S.	1º
	Rally Noturno do ARCP a Sintra	R.H.	2º

- RH – Regularidade Histórica
- R.H. & Golf – Regularidade histórica e Golf (18 buracos)
- C.N.P. (T.T.) – Campeonato Nacional de Perícias (Tração Traseira)
- T.N.C.R – Troféu Nacional de Clássicos Ralys
- C.N.C.R – Campeonato Nacional de Clássicos Ralys
- C.N.C.V – Campeonato Nacional de Clássicos Velocidade
- C.R.M.R. (C) - Campeonato Regional da Madeira de Ralys (Clássicos)
- S – Slalom
- R – Rampa Histórica
- K - Kartódromo
- R.S. – Rally Sprint/Regional
- S.E. – Super Especial
- R.L. – Rally Legends
- Veloc. – 100m e 400m em velocidade
- TROFÉU – Troféu de Clube ou marcas
- CT – Concentração Turística

Viatura: Alfa Romeo 2000 GT Veloce

Matricula: EN-24-65

Ano: 1973

Cilindrada: 1962 c.c.

Peso: +- 1080 kg

Potência Aproximada: +- 145 cv

Piloto: Adalberto Melim

Naturalidade: Funchal

Data de Nascimento: 20 Fevereiro 1956

Profissão: Eng. Mecânico (IST)

Início de Actividade: 1976

Sócio Fundador nº 12 do Alfa Romeo Clube de Portugal



C.A.M.¹

PORTO
DOURO ETERNO

10/11 Setembro 2022

2021
Alfa Romeo
CLUBE DE PORTUGAL

STELANTIS

Alfa Romeo



C.A.M.

BLUPURTE



O INÍCIO DE UMA NOVA ERA NOVO TONALE



FALE CONNOSCO
220 001 437



FALE CONNOSCO
stand.alfaromeo@cam.pt

Consumo de combustível para a gama Alfa Romeo Tonale Híbrido MHEV (l/100 km): 6,3-5,6; emissões de CO₂ (g/km): 144-127. Valores determinados tendo por base o ciclo combinado WLPT, homologado em 26.05.2022. Os valores indicados são para efeitos comparativos

Entrevista ao Sócio

João Gonçalves

Temos todo o prazer em apresentar um novo sócio do ARCP

Apresentamos João Gonçalves, de 62 anos, que ainda se mantém na sua actividade profissional há 44 anos como responsável pela secção de logística das baterias Exide e Tudor

Presentemente é um feliz proprietário de um belo Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio de cor prateada Silverstone. A sua paixão pela marca Alfa Romeo já lá vai há mais de 20 anos!

O seu primeiro Alfa foi um 147 1.9 GTD de cor preta que o manteve durante 4 anos, que acabou por ser trocado pelo mais recente GT da última geração um Q2. Com o 147 1.9 JTD relembra por exemplo a oportunidade de acompanhar por dentro um evento relacionado com a sua outra grande paixão, a Ferrari,

realizado em Maio de 2007 e que constou de uma concentração recorde para o livro Guinness realizada em Alcazar de San Juan (Ciudad Real).

Com o GT Q2 e alguns anos mais tarde (Dezembro de 2012) esteve também nas Finali Mondiali Ferrari realizadas no Circuito Ricardo Tormo em Valência.

De ambos os modelos confirmou uma fiabilidade irrepreensível.

A satisfação pela marca foi tanta que se manteve fiel ingressando na nova família Giulia serie 952.

Adquiriu a versão diesel 2.2 de 180 cavalos na cor prateada.

A satisfação e o agrado pelo prazer de condução manifestada pela qualidade do chassis, suspensão, caixa de velocidades e a precisão na direcção fez desde logo tomar uma nova decisão bem mais ambiciosa, ou seja,



uma versão bem mais potente sendo nada mais nada menos que um Giulia Quadrifoglio.

Para os amigos esta troca de modelo foi muito discreta, tanto mais que ambas as versões foram pela mesma cor prateada Silverstone.

Agora sim foi um sonho realizado e que oferece um prazer permanente ao ter de dominar os seus 510 cavalos.

A loucura pelos automóveis começou logo de miúdo e aos 12 anos já pedia ao pai para comprar o jornal Volante e assistir às corridas no Autódromo do Estoril e ralis na companhia do seu pai.

Recorda que a primeira vez que foi ao Autódromo do Estoril para assistir a uma prova internacional de GTs com várias classes . Foi na companhia do pai ainda bem cedo, assistiram de manhã aos treinos e a meio da tarde o pai evidenciando já algum cansaço pergunta se já estava satisfeito ao que replicou que faltavam ainda disputar três provas ! Se bem se lembra nessa altura alguns eventos no Estoril terminavam já de noite...

A sua paixão não se fica apenas pela Alfa Romeo, existe uma outra marca italiana, a Ferrari. O entusiasmo era notório tanto mais que foi vice presidente do Ferrari Clube de Lisboa.

Teve conhecimento da fundação do ARCP quando integrava o Ferrari Clube de Lisboa e receberam a visita

do Miguel Menezes que solicitou cópia dos estatutos para retirar algumas ideias para a criação do Clube. Por esses dias ainda possuía um Fiat Punto GT a que se seguiu o Alfa 147.

O primeiro evento em que pode desfrutar da nossa excelente companhia foi o passeio à Figueira da Foz, em que apenas conhecia pessoalmente o Adalberto Melim. Para além do evento na Figueira da Foz, participou no passeio dos Templários/Dia Alfa falhando apenas o Passeio pelo Douro, mas férias familiares a isso obrigaram. Promete recuperar para o ano!

Não conheceu o Clube na direcção anterior, apenas teve conhecimento de alguns eventos pela imprensa, mas pelo que teve oportunidade de assistir desde que se tornou sócio dinamismo é algo que não falta a esta recente direcção e a marca Alfa Romeo que todos adoramos bem o merece! Para o futuro deseja que possamos continuar a partilhar esta paixão em eventos de bom convívio e enaltecimento da marca.

Para os tempos mais próximos não visualiza a possibilidade de poder colaborar mais estreitamente com a direcção do Clube, porque profissionalmente se encontra no activo e outras actividades lúdicas (karting, asseios de moto e mergulho) restringem em muito o tempo disponível, mas não descarta definitivamente essa hipótese no futuro.



POUSADA DE JUVENTUDE

Serra da Estrela



PEQUENO-ALMOÇO INCLuíDO EM TODAS AS ESTADIAS

QUARTOS DUPLOS E MÚLTIPLOS * REFEIÇÕES

SALA DE REUNIÕES/FORMAÇÕES

BAR * WI-FI * PISCINA

ALOJAMENTO PETFRIENDLY 

pjserradaestrela.pt



PousadaJuventudeSerradaEstrela



[pjserradaestrela](https://www.instagram.com/pjserradaestrela)

Penhas da Saúde - Apartado 614 - 6201-909 Covilhã - Serra da Estrela Portugal

T: +351 275 335 375 - E: geral@pjserradaestrela.pt

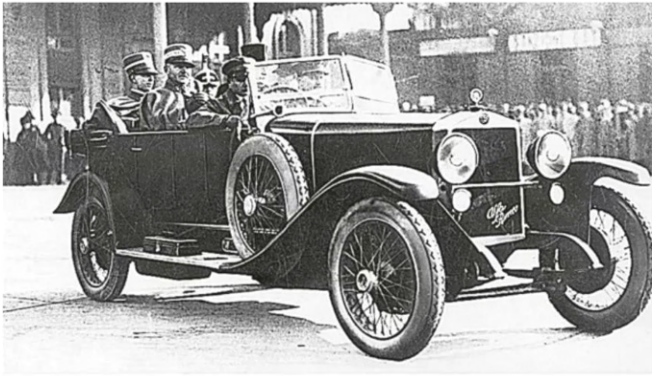
Marcos da Alfa Romeo

CONGRATULAZIONE ALFA ROMEO

A Alfa Romeo com os seus 112 anos, é raro o ano em que não tenhamos pelo menos um modelo a celebrar o seu aniversário.

Este ano são vários e nada melhor que recordar alguns para além do tão mais recente e celebre 156, num especial destaque.

Começando em 1922 foi fabricada e considerada a obra-prima de Giuseppe Merosi, o famoso Alfa Romeo



RL Normale – Turismo

Nicola Romeo entendeu que teria de ser fabricado um modelo para competir com a concorrência internacional dos anos 20.

Merosi deslocou-se ao Detroit Motor Show em 1920 com a finalidade e intenção de ver e analisar o que de melhor havia em termos mecânicos e concepção, pois o melhor eram os modelos americanos da Pierce-Arrow. Esta marca americana de modelos luxuosos iniciou-se em 1901 e terminou a sua produção em 1938.

O novo RL foi apresentado ao público em 13 de Outubro 1921 numa Salão de Exibição da Alfa Romeo em Milão e começou a ser comercializado em 1922 em duas versões.

O tradicional chassis em formato C com duas longarinas em ferro ligadas com travessas de união. O motor era o novo 6 cilindros e 2916 cc a debitar 56 cavalos as 3200 rpm atingindo uma velocidade máxima de 110 km/h

Para além desta versão Turismo logo de seguida surgiu o RL Super Sport como sendo o topo de gama. Esta versão bem mais desportiva apresentava-se com um motor de 2994 cc a debitar 71 cv as 3500 rpm tendo sido acoplados 2 carburadores verticais de corpo simples. Comparativamente ao RL Normale as aspirações e saídas de escape eram invertidas em relação á versão Sport. A lubrificação era através do sistema de

cárter seco.

Em Setembro de 1923 na sua terceira serie e com a evolução natural do modelo, passou a ter uns melhorados travões de tambor ás quatro rodas, passando a debitar 83 cv ás 3600 rpm.

Uma sexta serie surgiu em 1925 com travões de tambor de dimensão superior sendo mais conhecido pelo Super Sport.

Acabou por ser um sucesso na competição com 90 vitórias á classe incluindo uma vitória em 1923 na Taça dos Alpes pilotado pelo Enzo Ferrari ainda bem desconhecido nessa época. A Targa Florio desse mesmo ano foi pelas mãos do célebre piloto Ugo Sivocci no RL Corsa e pela primeira vez foi usado o símbolo do Quadrifoglio como um símbolo mascote da sorte da Alfa Romeo.

Actualmente todos os modelos mais desportivos da marca continuam a usar o monograma Quadrifoglio como o seu símbolo da sorte.

As vitórias foram-se sucedendo em 1925 na Taça Acerbo com o piloto Guido Ginaldi, nova vitória com o Vittorio Rosa em Eifelrennen, em 1926 no GP da Alemanha no circuito de Avus e muitas outras se sucederam.

Devido ao facto da qualidade do automóvel e ao sucesso na competição os mais celebres designers de carroçarias tais como Castagna, Sala e Zagato aproveitaram o chassis do RL para darem asa á sua imaginação com carroçarias a marcarem a sua diferença em relação á versão original.

Vale a pena visitar o Museu Alfa Romeo em Arese para apreciar uma destas variantes do RL Super Sport versão Turismo, sendo uma carroçaria feita em alumínio trabalhada e coberta numa tinta transparente a enaltecer todo o trabalho feito pelos seus artesãos.



Alfa GP Tipo B ou P3

Em 1932 o engenheiro Vittorio Jano apresenta o mono posto Tipo B, mais conhecido pelo P3

O Tipo B não é nada mais que a evolução do Tipo A mas com a redução de 265 cm de comprimento e apenas com um peso de 700 Kg.

Trata-se de um 8 cilindros, 2654 cc e 215 cv às 5600 rpm com uma velocidade máxima de 232 Km/h

A sua estreia foi em Monza no GP da Itália em 5 de Junho 1932 terminado com uma vitória do piloto Tazio Nuvolare, célebre nas suas curvas em derrapagem controlada.

Rudolph Caracciola e Nuvolare, mantiveram uma sucessão de vitórias para a Alfa Corse no GP França, Alemanha e os três primeiros lugares na Copa de Ciano, Acerboe no circuito do Principe di Piemonte.

Os Alfa Romeo P3 foram transferidos para a oficina ainda privada do Enzo Ferrari.

Em 1933 venceram seis das últimas onze corridas do calendário incluindo os GP da Itália e Espanha

Em 1934 Louis Chiron venceu novamente o GP de França



GP Tipo 160

Logo após duas vitórias no Campeonato de Fórmula 1, em 1950 e 51 com os célebres Alfetta 158 e 159 a Alfa Romeo decidiu retirar-se da competição para dedicar-se exclusivamente ao projecto Giulietta e relançamento da fábrica.

A equipa de design de Orazio Satta Puliga apesar de tudo não baixou os seus braços com o lançamento do novo e revolucionário Fórmula 1 com tracção às quatro rodas, o Tipo 160. Nos regulamentos de 1952 podia-se utilizar motores de 750 cc alimentados com compressor ou 2500 cc normalmente aspirados, acabando por ser esta a última escolha da Alfa Romeo.

A concepção do motor de Giuseppe Busso foi um motor de 12 cilindros opostos dupla árvore de cames, 2483cc com cartes e cabeça do motor em liga de magnésio e alimentado por 12 carburadores simples, atingindo os 285 cv às 10.000 rpm!

O chassis era do tipo tubolare em chapa de metal com diferencial frontal e comandado por uma alavanca no cockpit. O motor era frontal e a caixa de velocidades localizada na traseira.

Os travões eram de tambor inboard às quatro rodas.

O depósito de gasolina estava situado na frente logo por detrás do motor fazendo uma parte integrante da carroçaria. O piloto sentava-se precisamente sobre o eixo traseiro. Esta decisão da colocação do piloto sobre o eixo, foi tomada pelo Consalvo Sanesi após testes feitos pelo piloto, com resultados muito positivos.



1900 C 52 Disco Volante

Apesar da Alfa Romeo se ter retirado da Formula 1, Portello não abandonou os seus projectos relativamente aos automóveis de competição.

Avançaram com o projecto do exclusivo Disco Volante. O design foi elaborado pelo Gioacchino Colombo e deveria ser apenas uma pequena produção e com o suporte de Max Hoffman importador da marca Alfa Romeo nos Estados Unidos.

A suspensão utilizada foi precisamente a mesma do 1900 Sprint e um chassis tubolare. O motor de dupla árvore de cames também foi o mesmo com 1997 cc mas bem mais apimentado com a cabeça do motor trabalhada e dois carburadores duplos o suficiente para debitar 159 cavalos e atingir uma velocidade máxima de 220 Km/hora.

A carroçaria era da Touring e efectivamente algo muito semelhante a uma nave espacial, com o intuito em ser muito aerodinâmica e eficiente, mesmo com possíveis ventos laterais!

Foram horas de desenvolvimentos no túnel de vento para que concluíssem a necessidade de estreitarem a carroçaria.

O Disco Volante Spider ainda participou nalgumas provas, no entanto a versão Coupe apenas se manteve como um protótipo.

Ambas versões encontram-se em exposição no Museu Alfa Romeo em Arese.



Berlina 2600 Sprint e a Spider

O ano de 1962, foi grandioso com diversos lançamentos da marca, pois para além da Giulia que em foi feita uma reportagem alargada, no número anterior da Alfissima, agora realçamos o 2600 Berlina, 2600 Sprint e a Spider. De facto não foi apenas a cilindrada que aumentou, mas também o número de cilindros passando a seis, apesar de manter todo o mesmo conceito dos motores anteriores de dupla árvore de cames á cabeça e todo o bloco do motor em alumínio. Desta forma ficou bem mais equilibrado e com menor vibração no seu funcionamento.

No Salão de Génova foi apresentada a Berlina 2600, de 4 portas foi considerada pela revista italiana Quattroruote como uma viatura de turismo de muita classe e prestígio.

Apenas tinha um carburador duplo, mas o suficiente para debitar 130 cv às 5900 rpm, acoplado a uma caixa de 5 velocidades. Foram fabricadas 2051 Berlinas

A versão Coupé, ou seja, o 2600 Sprint, também foi derivada do modelo 2000, utilizando a mesma plataforma e carroçaria com design de Giorgio Giugiaro.

O motor 2600 passou a ser alimentado por três carburadores de duplo corpo ficando pelos 145 cavalos as mesmas 5900 rpm, mantendo a caixa de 5 velocidades e travões de disco às quatro rodas.

A polícia italiana aproveitou estes modelos como viaturas rápidas para perseguições aos fugitivos apesar do modelo dada as suas generosas dimensões ter sido pouco utilizado na competição. Teve bastante sucesso comercial pela sua característica de bom estradista.

Foram fabricados 6.999 Sprints

Para completar a sua melhor oferta comercial aproveitou toda a mecânica do Sprint para fabricar a versão descapotável mais conhecida pela Spider 2600, criação da Touring.

Inexplicavelmente o preço de venda era inferior á versão coupé. Foram fabricadas 2257 unidades ultrapassando o número de berlinas produzidas, mas inferior á versão coupé.



ZAGATO 1.6 Júnior

Baseado na mesma plataforma e mecânica do Spider serie 105 foi lançado em 1972 o 1600 Júnior Zagato no Motor Show de Turin a fim de compensar o menos bem

sucedido 1300 Júnior Zagato fabricado entre 1969 e 1972..

Esta versão Zagato foi efectivamente um novo modelo lançado pela marca e apesar da mecânica ser a mesma do Coupé Bertone obtinha uma velocidade máxima superior devido ao facto de ter uma carroçaria mais aerodinâmica dadas as suas linhas mais futurísticas.

Em relação a peso era ligeiramente inferior ao Coupé Bertone porque apesar da carroçaria também ser em chapa as portas e capot eram em alumínio.

A versão 1300 debitava 89 cavalos e a versão 1600 os 109 cavalos às 6000 rpm.

Foram produzidas 1108 unidades versão 1300 e 402 exemplares 1600 tornando este último bem mais valioso.



Alfa Romeo 182 – 182 T

Na Formula 1, nos inícios dos anos 80 o efeito de solo foi proibido á luz dos novos regulamentos da F1 a Autodelta empresa de competição ligada á Alfa Romeo desenvolveu o modelo 182.

O responsável pelo desenvolvimento do projecto foi Gerard Ducarouge acabado de deixar a Tyrell.

Todo o modelo era totalmente em fibra de carbono e Kevlar tornando mais leve e resistente que o próprio alumínio, mas extremamente mais caro. O peso total ficava pelos 580 Kg.

O motor era um V12 a debitar cerca de 525 cavalos ás 12.300 rpm e torque 34 kgm ás 9600 rpm.

Os pilotos oficiais de fábrica foram Bruno Giacomelli e Andrea de Cesaris. Infelizmente houve um outro piloto o Patrick Depailler falecido num acidente.

Em 1982 a Alfa Romeo teve melhores e piores momentos tendo sido o melhor resultado em Long Beach com a pole position. Infelizmente na corrida desistiu com uma avaria mecânica. Em Mónaco obteve um terceiro lugar com o piloto Andrea de Cesaris.



25 anos do 156

Estamos no ano da celebração dos 25 anos do Alfa Romeo 156.

Em Outubro de 1997 a cidade de Lisboa teve o privilégio de ser eleita para a apresentação oficial do modelo a nível mundial.

O 156 (Tipo 932) veio na substituição do 155 sendo também um modelo de turismo compacto executivo mantendo todas as características desportivas como sempre na tradição da marca italiana do cuore sportivo. O projecto foi iniciado no Centro de Estilo da Alfa Romeo sendo o designer Walter da Silva responsável neste desenvolvimento, evocando as referências históricas e afastando-se do modelo anterior com uma linha mais harmoniosa.

A plataforma basicamente foi compartilhada com outros modelos do Grupo Fiat, mas totalmente revista para garantir uma melhor segurança e melhor estabilidade com uma suspensão também mais refinada. As motorizações iniciais foram motores a gasolina 1.6, 1.8 e 2 litros com dupla vela por cilindro, 4 válvulas por

cilindro e geometria variável nas admissões, debitando 120, 144 e 155 cavalos respectivamente. No topo da gama foi apresentada a versão 2.5 V6 de 24 válvulas com 190 cavalos. As caixas de velocidades eram de 5 ou 6 velocidades ou automática mais conhecida pela Selespeed no 2.0 TS e Q-System para a versão 2.5 V6. Nas duas motorizações diesel, foi apresentado um sistema inovador conhecido por common rail, um sistema de injeção de alta pressão que veio revolucionar a nível global as performances dos motores diesel. O primeiro automóvel a utilizar este sistema inovador criado pelo Centro de Desenvolvimento da Fiat foi precisamente o 156, um verdadeiro sucesso!

A primeira versão do motor diesel era de 4 cilindros tinha a cilindrada de 1910 cc e a de 5 cilindros com 2387 cc com geometria variável na admissão

O desenvolvimento do motor common-rail foi iniciado em 1994 pelo Grupo Fiat e posteriormente vendido à Bosch para que todos os construtores pudessem também utilizar nos seus modelos melhorando



significativamente o rendimento dos motores diesel.

A apresentação mundial foi muito bem-sucedida com cerca de um milhão de visitantes que se apresentaram para melhor conhecerem o modelo.

O sucesso foi imediato, tendo sido nomeado vencedor em 1998 no European Car of the Year.

Foram desde produzidas no período de 1997 a 2005 um total de 673.435 unidades na fábrica do Grupo Fiat em Pomigliano d'Arco na Itália para garantir as primeiras entregas os pedidos dos clientes. Posteriormente também foi iniciada uma linha de fabricação na General Motors em Rayong na Tailândia, para melhor assegurar encomendas nos mercados asiáticos.

Para além da berlina 156 tiveram outras variantes como a Sportwagen, e a Crosswagon com sete configurações de motorização.

Em Março de 2000 foi apresentada a Sportwagen, ou seja a modelo station wagon do 156.

Em 2001 foi introduzido o modelo GTA em versões

sedan e Crosswagon. Esta versão utiliza o clássico motor V6 de 3.2 litros e 250 cv, com caixa velocidades manual ou automática selespeed, com suspensão, direcção e travões redimensionados adequados à performance deste modelo altamente

Certamente terá ficado nas nossas memórias a publicidade da Catherine Zeta-Jones à também não menos bela Sportwagen que tanto sucesso fez nessa época.

Nos finais de 2005 a berlina 156 foi descontinuada dando lugar ao 159 e apenas a versão Q4 Crosswagon manteve-se em produção até ao final de 2007

No início de 2002 a carroçaria teve um restyle. Exteriormente as alterações foram mínimas (espelhos retrovisores e guarnições dos para-choques passaram a ser pintadas na cor do veículo). Internamente o painel foi alterado, ganhando um visor multi-funções.

As maiores mudanças foram a nível mecânico. Foi lançado um novo motor 2.0 litros com injeção directa





com 165 cv substituindo o antigo Twin Spark. Os modelos a diesel também tiveram a potência aumentada. Vários sistemas eletrônicos foram introduzidos: VDC, MSR, etc.

A nível de segurança foram incluídos side-bags e para um melhor conforto de ambiente um controlo de temperatura independente para motorista e passageiro, mais conhecido pela bi-zona.

Em Junho de 2003 o restyle foi mais profundo em toda a linha. As mudanças exteriores mais significativas foram na dianteira, que ganhou nova grelha com escudeto redimensionado e novo design de faróis.

Finalmente em 2004 a gama família ganhou duas novas versões sendo a Crosswagon e Sportwagon Q4, ambas derivadas da Sportwagon, com tração 4x4 e motor a diesel, apresentando um look "off-road", com suspensão elevada e vários detalhes em plástico fosco.

Desde o início da sua produção até hoje já foram comercializadas mais de 600 mil unidades dos modelos sedan, sedan GTA e SW, o que torna o 156 o maior sucesso comercial da Alfa Romeo em todos os tempos.

Em 2006 o modelo 156 terminou a sua produção, sendo substituído pelo também não menos atraente Alfa Romeo 159.

Motores a Gasolina

Modelo	Ano	Potência	Cilindrada
156 1.6 TS Ficha Técnica	1997	120hp	1580 cm ³
156 1.8 TS Ficha Técnica	1997	144 hp	1747 cm ³
156 2.0 JTS Ficha Técnica	2002	165 hp	1970 cm ³
156 2.0 TS Ficha Técnica	1997	155 hp	1970 cm ³
156 2.5 V6 Ficha Técnica	1997	190 hp	2492 cm ³
156 2.5 V6 Ficha Técnica	2002	192 hp	2492 cm ³
156 GTA	2002	250 hp	3179 cm ³

Motores a Gasóleo

Modelo	Ano	Potência	Cilindrada
156 1.9 JTD	1997	105 hp	1910 cm ³
156 1.9 JTD 16 v	2002	140 hp	1910 cm ³
156 1.9 JTD 8 v	2002	115 hp	1910 cm ³
156 2.4 JTD	1997	136 hp	2387 cm ³
156 2.4 JTD 10 v	2002	150 hp / 110 kW	2387 cm ³
156 2.4 JTD 20 v	2003	175 hp / 129 kW	2387 cm ³

Alfa Romeo apresenta o programa heritage "Alfa Romeo Classiche"

A 39ª edição do "Auto e Moto d'Epoca", um dos eventos mais importantes na Europa para os entusiastas de automóveis e motocicletas clássicos, apresenta-se como a oportunidade ideal para a Alfa Romeo desvendar o programa de heritage "Alfa Romeo Classiche", contemplando uma gama de serviços com o objetivo preciso de proteger e promover a história da icónica marca italiana.

Pela primeira vez na Stellantis, a gestão de topo de uma marca está pessoalmente envolvida em todas as atividades que compõem toda a gama dos seus serviços dedicados. De facto, o Comité de Certificação é presidido pelo CEO da Alfa Romeo e pelo Director do Departamento Heritage, com o suporte do Museu Alfa Romeo, a localização dos registos de produção e de toda a documentação técnica utilizada pelo comité para analisar as informações sobre os automóveis examinados.

Jean Philippe Imperato - CEO da Alfa Romeo

"A Alfa Romeo está a atravessar uma fase muito importante da sua história. O período histórico que estamos a viver representa uma verdadeira evolução. O futuro da marca inclui objetivos muito ambiciosos que visam redefinir o conceito de desportividade no século XXI, mantendo-se, ao mesmo tempo, fiel ao seu ADN. Enquanto planeamos o futuro, o nosso património é sempre a nossa principal fonte de inspiração. Para nós, o programa 'heritage' Alfa Romeo Classiche visa valorizar o nosso património automóvel histórico, certificando a autenticidade dos clássicos da Alfa Romeo e dando nova vida a maravilhosos exemplares que ainda cativam e entusiasмам os apaixonados do automóvel em todo o mundo".

O programa heritage Alfa Romeo Classiche consiste no Certificado de Origem - que tem vindo a ser disponibilizado aos automóveis Alfa Romeo desde 2016 - juntamente com o Certificado de Autenticidade e Restauro. A gestão de topo da marca preside pessoalmente e intervém no comité que avalia os veículos históricos e emite as certificações, com o apoio da equipa Heritage e dos especialistas em história da

Alfa Romeo.

"Certificado de Origem": A Alfa Romeo oferece a oportunidade de descobrir a história de cada automóvel através do seu número de chassis. O serviço prevê uma revisão documental precisa nos registos de produção da marca e a emissão de um certificado que atesta o ano de produção e a configuração original do veículo: especificações do modelo, número de série do motor e detalhes exteriores e interiores originais.

"Certificado de Autenticidade": Depois de analisar em pormenor o automóvel histórico em consideração e de verificar os seus dados de produção e especificações técnicas nos arquivos da empresa, a Alfa Romeo, com o apoio do departamento Heritage, certifica a autenticidade do automóvel clássico. Para obter esta certificação, cada automóvel passa por um rigoroso processo de inspeção e avaliação, o qual é realizado por uma equipa de especialistas, que verificam a autenticidade do automóvel e dos seus componentes, bem como o funcionamento das principais peças mecânicas. O veículo pode ser examinado nas instalações Officine Classiche em Mirafiori, diretamente na casa do cliente, se este assim o preferir, ou ainda nos concessionários de vendas e serviços Stellantis & You em Roma e em Palermo.

"Serviço de restauro": A mesma equipa que se ocupa da coleção histórica está disponível para atender clientes privados, com serviços que vão desde a simples manutenção ao restauro completo: desde o diagnóstico para um restauro exterior, reparação de componentes mecânicos e estéticos individuais, bem como testes finais.

Uma área dedicada aos proprietários de ícones intemporais no website oficial da Alfa Romeo

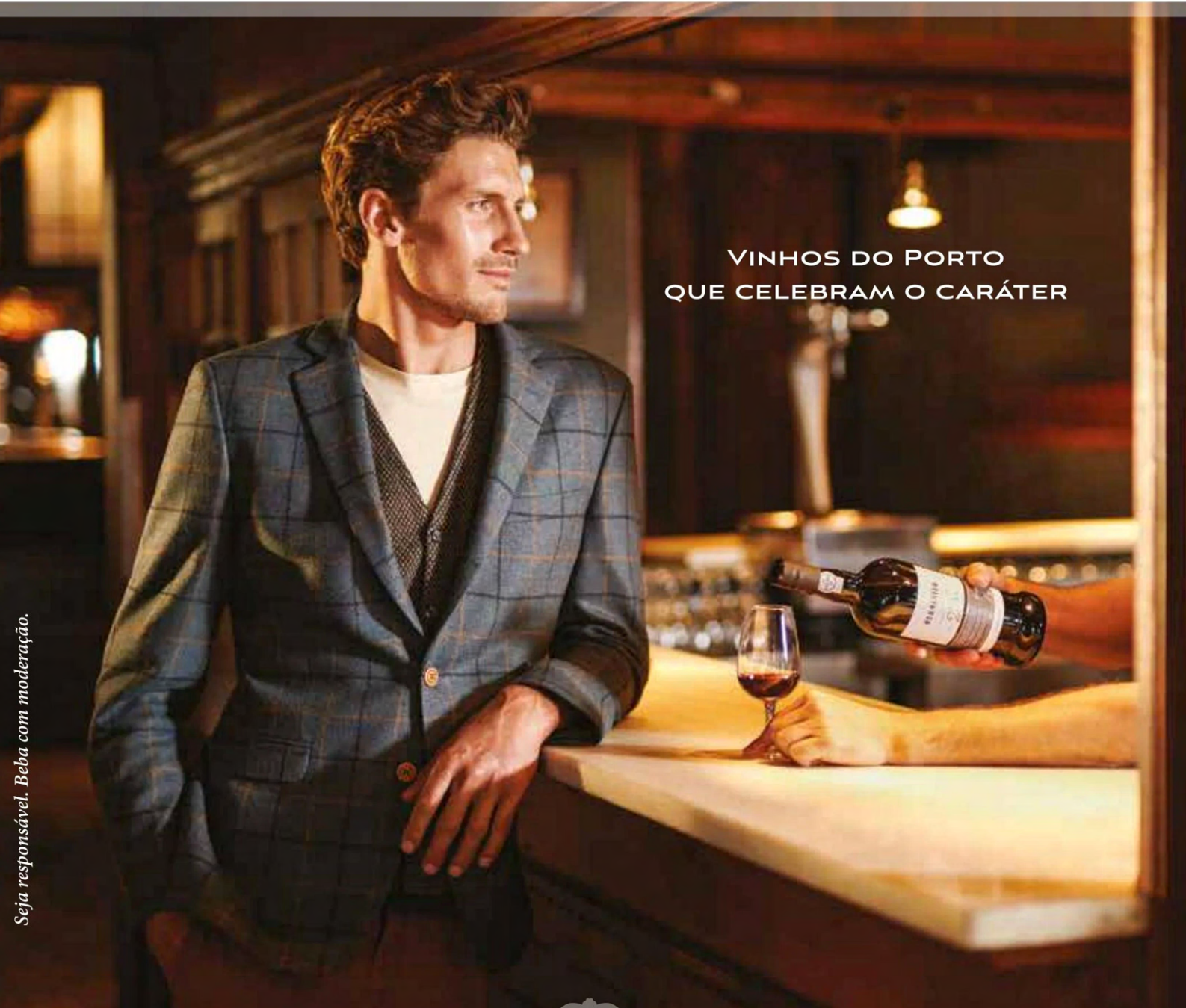
A marca irá introduzir no seu website uma área dedicada ao novo programa heritage "Alfa Romeo Classiche", permitindo aos felizes proprietários de automóveis históricos fazer uso de programas dedicados a Certificados de Autenticidade e Restauro. Assim, será possível receber toda a informação e apoio necessários para iniciar um programa dedicado e personalizado, diretamente a partir do website da marca.



ESTD  1750

BURMESTER

A MATTER OF CHARACTER



VINHOS DO PORTO
QUE CELEBRAM O CARÁTER

Seja responsável. Beba com moderação.

J.W.B.

Para mais informações e comparador de vinhos, aceda a
burmester.pt

Imperato - Modo de Compatibilidade

O orgulho da marca são as palavras mencionadas pelo CEO da Alfa Romeo, Jean Philippe Imperato numa gravação que descrevo integralmente o seu sonho e futuro para a esta grande marca.

“Eu sou o Jean Philippe Imperato, o CEO da marca Alfa Romeo. A minha ligação á marca não é um negócio, mas sim um sonho. Com este sonho faço crescer o sonho da marca pelo mundo com a sua história, vender e proteger este asset que é a Alfa Romeo.

A minha intenção deste sonho é o futuro tecnológico, electrificação e a conectividade neste mundo tão competitivo preparando o seu futuro tecnológico.

Eu sempre vivi com a Alfa Romeo desde 1966, com a Giulia e em 1971 ou 72 com a Alfetta, mais tarde com o 2000 GTV e finalmente com o GTV 6. A minha história sempre foi com a Alfa Romeo e a da minha mulher também. A história da minha mulher iniciou-se com um Alfasud.

Eu sempre vivi no mundo Alfa Romeo.”

O novo lançamento da Alfa Romeo será uma berlina eléctrica

Jean-Philippe Imperato confirmou numa entrevista que a Alfa Romeo irá lançar uma berlina de grandes dimensões durante o ano 2027. Pelas suas palavras e conhecendo perfeitamente o DNA da marca será uma viatura de turismo, mas mantendo o tradicional carácter desportivo e garantindo que não será um SUV. Irá reinventar neste século XXI todo o seu espírito desportivo proporcionando aos verdadeiros alistas um nível muito elevado de performances e segurança sem destruir a aerodinâmica o que será a chave para o futuro.

Teremos o conceito SUV, mas para mim será sempre uma berlina do segmento E-premium, mantendo o DNA Alfa Romeo. Será um rival do BMW serie 5 e será vendido nos melhores e maiores mercados mundiais.

No portfolio da marca está previsto um novo modelo em cada ano durante os próximos 5 anos. Em 2023 será lançado um verdadeiro supercarro e em 2024 um pequeno SUV.

Imperato confirmou que a Alfa Romeo teve um lucro

igual ao primeiro semestre deste ano comparativamente ao ano passado, que garante o investimento futuro estar perfeitamente assegurado.

Eu pretendo ser o global premium da marca Stellantis são as palavras do Imperato. Para estar a este nível tenho de ser competitivo nos lucros por unidade versus o mercado mundial

Esta foi a fórmula encontrada para alimentar o investimento previsto na minha linha de produtos para além de 2030.

Alfa Romeo Tonale conquista prémio de design "autonis"

O Alfa Romeo Tonale é um dos vencedores da conceituada iniciativa de design "autonis". Mais de 14.000 leitores da revista alemã "auto motor und sport" elegeram o mais recente modelo da marca como a "Melhor Inovação em Design 2022" na categoria de SUV compactos. Primeiro modelo eletrificado da marca, o Tonale impôs-se claramente sobre os seus adversários, com uma fatia de 30,2% dos votos.

"As vitórias da Alfa Romeo na iniciativa de design 'autonis' são uma bela tradição da qual nos orgulhamos muito. Congratulo-me com o facto de o novo Alfa Romeo Tonale ter impressionado os leitores da 'auto motor und sport', tanto como outros modelos da nossa marca o fizeram no passado. Com o Alfa Romeo Tonale conseguimos, mais uma vez, combinar tecnologia inovadora e alta funcionalidade com o estilo típico italiano. Gostaria de agradecer, sinceramente, por este grande elogio ao nosso trabalho no Centro Stile Alfa Romeo", comentou Alessandro Maccolini, Responsável de Projectos de Design da Alfa Romeo, na cerimónia de entrega de prémios, realizada em Estugarda.

A Alfa Romeo é uma regular vencedora dos galardões de design "autonis", iniciativa que teve este ano a sua 22ª edição. Em edições passadas, os leitores da "auto motor und sport" destacaram modelos Alfa Romeo como o Giulietta, MiTo, Giulia e Stelvio como "Melhor Inovação em Design" nos respetivos anos. Nesta edição de 2022 edition foram 92 os novos modelos em análise, divididos por onze categorias, alvo da avaliação dos especializados leitores.





Alfa Romeo Giulia e Stelvio: "Beleza Intemporal"

Os novos Giulia e Stelvio apresentam-se em estreia. Estes dois premiados modelos conquistaram a comunidade internacional graças à excelência da marca - distribuição perfeita de peso, dinâmica de condução best-in-class, soluções tecnológicas e mecânicas topo de gama - como, também, devido ao seu design intemporal, que torna qualquer veículo Alfa Romeo numa duradoura "obra de arte em movimento".

Hoje, a visão distinta da Alfa Romeo em termos de beleza do design italiano tornou-se ainda mais sedutora e contemporânea em ambos os modelos, alvo de intervenções estilísticas feitas nas suas frentes, de modo a criar uma ligação familiar, clara e vincada, com o Tonale.

Um novo 'look'

Destacando-se nas frentes dos novos Giulia e Stelvio, a grelha dianteira, onde se posiciona o logótipo, e as grelhas inferiores das duas condutas de ar principais, receberam um acabamento único, que proporciona uma reinterpretação contemporânea da famosa e distinta grelha "Trilobo". De facto, os faróis são a principal novidade nesta área frontal. A iluminação "3+3" estreia-se, hoje, em ambos os modelos, com os novos faróis com tecnologia Full-LED Adaptive Matrix. Esta solução cria um forte sentimento familiar com o Tonale, recordando, ao mesmo tempo, uma das famosas características da marca que foi introduzida pelo

icónico Alfa Romeo SZ Zagato e pelo concept-car Alfa Romeo Proteo.

Os três módulos compõem a agora faixa frontal única dos novos Giulia e Stelvio com as luzes de circulação diurnas, um dinâmico sinal de mudança de direcção que garante as melhores condições de iluminação graças à introdução de duas tecnologias sofisticadas: o conceito "Sistema Adaptativo de Iluminação Frontal", que ajusta constantemente os feixes de máximos com base nas condições de velocidade e de condução, e a "Tecnologia de Máximos Sem Encandeamento", que, sob condições de iluminação mais precárias, detecta automaticamente o tráfego de ambas as direcções, evitando o encandeamento dos outros veículos. Destaque, também, para a função de "Welcome and Goodbye", que se activa sempre que o condutor abre ou fecha a viatura.

Tudo isto representa uma maior eficiência - em termos de duração e poupança de energia - e uma maior segurança devido ao menor stress ao nível ocular, aumentando o conforto de condução. O layout do grupo de luzes traseiras em LED, que fornecem a combinação perfeita de estilo e tecnologias sofisticadas, também foi concebido para acentuar a alma desportiva de ambos os modelos. Especificamente, o novo Giulia tem novas luzes traseiras em vidro, com um acabamento transparente, enquanto as do novo Stelvio contam com vidro fumado, com um acabamento em preto brilhante. O novo e completamente redesenhado painel de instrumentos digita

Os novos Giulia e Stelvio estão equipados com a mais

recente tecnologia de ponta para garantir uma experiência confortável e conectada, também proporcionando o prazer de condução típico de um Alfa Romeo. A actualização mais significativa pode ser observada no painel de instrumentos, com o seu histórico design "telescópico". Nele inclui-se o novo ecrã TFT, de 12,3" e completamente digital, onde se pode aceder a toda a informação e parâmetros do veículo relacionados com as tecnologias de condução autónoma.

Além disso, o cluster pode ser reconfigurado em três apresentações: Evolved, Relax e Heritage. A versão Evolved representa o futuro do design da Alfa Romeo e utiliza a área central do ecrã, mantendo os seus dois quadrantes laterais no lugar; a versão Relax foca-se no conforto, abdicando de informações detalhadas sobre o veículo, bem como dos dois quadrantes; a versão Heritage bebe inspiração nos icónicos modelos dos anos sessenta e setenta da marca, apresentando detalhes distintos como a numeração invertida na secção de fundo do velocímetro.

Tecnologia NFT e os Alfa Connect Services

Os novos Giulia e Stelvio estão equipados com um Human Machine Interface (HMI) fluido e intuitivo que permite manter à mão todas as funcionalidades. Além disso, o sistema de infotainment garante conteúdos, funcionalidades e os Alfa Connect Services, que dão acesso a uma vasta gama de serviços úteis, de segurança e conforto, concebidos para oferecer actualizações "Over the Air".

Por exemplo, a função "My Remote" inclui vários serviços, como a possibilidade de controlar à distância algumas das funcionalidades do veículo (abertura / fecho de portas, luzes intermitentes) através de um smartphone / smartwatch individual. A partir de agora, a tecnologia "NFT" ("Non-Fungible-Token") está disponível nos novos Giulia e Stelvio — um exclusivo mundial no sector automóvel, que a marca italiana iniciou no Tonale e que está hoje disponível em toda a sua gama de modelos. A tecnologia baseia-se no conceito do "blockchain card", um registo digital encriptado e não modificável onde são registadas as principais informações de cada viatura.

Esta distintiva característica off-board, fácil de usar e

sustentável, destaca ainda o carácter inovador da Alfa Romeo. Com base nas selecções do cliente, o "NFT" gera um certificado onde são registados os dados de utilização do veículo, documento que pode ser utilizado para garantir a preservação adequada do mesmo e, como tal, servir de suporte ao seu valor residual. O certificado "NFT" fornece uma nova fonte de credibilidade que ajuda o proprietário / revendedor, mas também tranquiliza o comprador na hora de escolher um veículo usado.

A melhor dinâmica de condução do segmento

As dinâmicas de condução dos novos Giulia e Stelvio da Alfa Romeo são, uma vez mais, best-in-class nos seus respectivos segmentos. Proporcionam uma experiência de condução visceral, no autêntico espírito Alfa Romeo, representando o equilíbrio certo entre o design italiano, motores de última geração, distribuição perfeita de peso, soluções tecnológicas especiais e uma excelente relação peso / potência.

A essência dos modelos actuais e anteriores da Alfa Romeo provém desta fórmula "mágica" que, desde o Tonale (símbolo da metamorfose da marca), tem vindo a evoluir para redefinir o conceito desportivo do século XXI, que passou a incluir a sustentabilidade. Para atingir um novo patamar desportivo eficiente e de elevado desempenho, a marca italiana de abrangência global pode contar com a sua reconhecida excelência. Tudo o que é preciso é sentarmo-nos num dos novos Giulia e Stelvio para entender que se está prestes a entrar no futuro da condução.

Leveza e agilidade: o comportamento dinâmico irrepreensível e desportivo dos modelos Giulia e Stelvio é suportado pelo amplo recurso a materiais ultraleves como o alumínio (usado, por exemplo, na base dos motores) e o carbono (usado, por exemplo, no veio de transmissão), soluções retiradas directamente do mundo da competição.

Tração integral com tecnologia Q4: desenhada para gerir a tracção dos modelos de um modo reactivo e preditivo, assegurando os mais elevados níveis de performance, eficiência e segurança. A tecnologia Q4 garante todos os benefícios da tracção integral e, em simultâneo, uma redução nos valores de consumos de combustível, reactividade e o prazer de conduzir um





veículo de tracção traseira. No centro do sistema Q4 está a tecnologia Active Transfer Case (ATC) que monitoriza, em tempo real, as condições de aderência e os inputs do condutor, de modo a garantir o melhor desempenho.

O sistema Q4 da Alfa Romeo permite que o veículo se desloque como se fosse um tracção traseira puro, podendo, se a aderência dos pneus se aproximar do seu limite de tracção, ou de acordo com um pedido específico do condutor, entregar instantaneamente até 50% do binário do motor às rodas da frente em menos de 150ms, evitando, assim, a perda de motricidade dos pneus e garantindo o máximo desempenho do veículo e eficácia da condução.

Diferencial mecânico de bloqueio automático Q2: No nível de equipamento Veloce é possível integrar a tracção integral Q4 com um diferencial de bloqueio mecânico automático Q2, solução que está disponível também em versões apenas com tracção traseira. O diferencial de deslizamento limitado aumenta a agilidade e a vertente desportiva, garantindo uma tracção perfeita para uma maior estabilidade do veículo em curvas realizadas a elevadas velocidades, bem como uma aceleração lateral superior e uma maior segurança em condições de estrada molhadas ou escorregadias, mantendo as rodas constantemente controladas e reduzindo a sua derrapagem.

Suspensão Alfa Link: Conduzir um modelo da Alfa Romeo traduz-se numa sensação inesquecível, algo que se deve, também, à exclusiva arquitectura de suspensão

Alfa Link™. Para as rodas dianteiras foi seleccionada uma suspensão de triângulos duplos com um eixo de direcção semi-virtual (um exclusivo Alfa Romeo), optimizando o efeito de filtragem e permitindo que se conduza rapidamente e com precisão, para um comportamento dinâmico exemplar; na traseira optou-se por uma solução do tipo multilink, com quatro braços e meio - uma patente Alfa Romeo - que garantem um comportamento melhorado, combinado com um excelente conforto. Exclusivo da série especial Competizione, a Suspensão Activa Alfa™ conta com um sistema de amortecimento controlado electronicamente que se adapta, instantaneamente, às condições de condução, permitindo ao condutor optar por uma utilização mais assente na performance pura ou orientada para o conforto.

Sistema de Travagem Integrado (IBS): sistema electromecânico que combina o controlo de estabilidade com o sistema de travagem, garante de uma resposta instantânea dos travões, limitando a distância de paragem e permitindo uma optimização significativa do peso. A utilização do sistema brake-by-wire permite uma redução notável dos componentes no interior do compartimento do motor, substituindo-se um único equipamento por uma unidade composta por uma bomba, travões assistidos e ESP, garantindo uma menor carga não suportada e, assim, uma maior agilidade.

Além disso, contribuindo para a dinâmica de condução de excelência do Giulia e do Stelvio, destaca-se o

sistema de direcção de resposta extremamente directa, em conjunto com uma transmissão automática ZF de 8 velocidades, com patilhas em alumínio, garantindo uma utilização sem precedentes em curva.

Por último, mas não menos importante, para o equilíbrio perfeito entre o prazer de condução e os sistemas de assistência, os novos Giulia e Stelvio oferecem um conjunto completo de avançados Sistemas de Assistência ao Condutor (ADAS - Advanced Driver Assistance Systems) para uma condução autónoma de nível dois. Isto significa que, em determinadas condições, o condutor pode permitir que o veículo controle o acelerador, o travão e a direcção através de sistemas electrónicos que exigem uma monitorização constante por parte do mesmo. Estes sistemas dão apoio ao condutor e oferecem um maior conforto durante viagens mais longas. No entanto, o condutor deve, em qualquer situação, ter em atenção o controlo constante do veículo, mantendo sempre as suas mãos no volante.

Uma estratégia de gama simples e intuitiva

Os novos Giulia e Stelvio convergem na nova estrutura de gama definida para o Tonale, o que torna ainda mais fácil a configuração dos veículos pelo cliente. Na verdade, estão disponíveis dois níveis de equipamento - Super e Ti - cada um com características distintas, para satisfazer os clientes mais exigentes. O nível Super, proposta de entrada para uma experiência única Alfa Romeo, pode ser personalizado com a adopção do pack Sprint, que inclui várias opções desportivas; já o nível Ti, que destaca a elegância e o carácter distintivo dos dois modelos, pode ser melhorado com o pack Veloce para ir ao encontro da maioria em termos de performance e conceito desportivo. Não nos esqueçamos que as denominações Super, Sprint, Ti e Veloce têm uma longa herança na história da Alfa Romeo. Existem, assim, quatro acabamentos distintos, todos eles capazes de dar resposta às necessidades dos

clientes que se querem sentir em sintonia com os seus automóveis.

Os novos Giulia e Stelvio oferecem uma actualização significativa em termos de motores, encontrando-se já disponível, em ambas as gamas, uma versão Diesel de 160 CV associada à configuração de tracção traseira. E finalmente os potentes motores de 280 CV a gasolina e Diesel de 210 CV, ambos com sistema de tracção integral.

Série especial Competizione, a expressão por excelência da performance e estilo, com certificação NFT

Para celebrar a estreia dos novos Giulia e Stelvio, a Alfa Romeo apresenta a série especial Competizione - um autêntico "concentrado" de estilo que irá, certamente, agradar aos apaixonados pela Alfa Romeo. Com base no acabamento Veloce e disponível em associação com todos os motores, esta edição de lançamento torna-se na versão de topo de ambas as gamas, destacando-se pela sua exclusiva cor de carroçaria Moon Light cinza mate e pelas pinças de travão vermelhas. O intenso visual desportivo do novo Stelvio foi acentuado por jantes de liga leve de 21".

Já os interiores destacam-se pelo seu sistema de áudio Harman / Kardon e pela utilização de couro no revestimento do painel de instrumentos e dos bancos, com costuras em vermelho. Vidros escurecidos e um emblema Competizione nas laterais e nos encostos de cabeça dos bancos da frente completam o conjunto.

Na versão Competizione são de série as exclusivas tecnologias Suspensão activa Alfa Link™ e "NFT" ("Non-Fungible Token"), que certificam a singularidade de cada viatura deste nível de equipamento, assegurando a sua configuração original. Será a expressão mais representativa da essência da Alfa Romeo em termos de estilo, de performance e de tecnologia.



O Tonale Plug-In Hybrid Q4, a definição de eficiência desportiva para a Alfa Romeo

- A metamorfose da Alfa Romeo continua com a introdução do Tonale Plug-In Hybrid Q4 - uma expressão de eficiência desportiva e o primeiro passo para a condução desportiva do futuro.
- Uma total liberdade de utilização: puramente eléctrico para uma utilização no dia a dia, híbrido para se escapar à rotina. O Alfa Romeo mais eficiente de sempre, os seus 26g/km de emissões de CO2 no ciclo urbano e mais de 80 km de autonomia da bateria em modo totalmente eléctrico fazem do Tonale Plug-In Hybrid Q4 o automóvel ideal para aceder aos centros das cidades. Além disso, pode atingir mais de 600 km de autonomia total fora dos ambientes urbanos.
- O Tonale Plug-In Hybrid Q4 é um marco no processo "from zero to zero" da marca. A Alfa Romeo será a marca mais rápida no panorama automóvel mundial a passar de veículos não electrificados (no início de 2022) para uma gama completa de veículos com zero emissões em 2027.
- O ADN da Alfa Romeo: o Tonale Plug-In Hybrid Q4 é a versão mais desportiva da gama e a melhor da sua classe em termos de agilidade e dinâmica de condução.
- O seu sistema propulsor com motor híbrido plug-in Q4 fornece 280 cv de potência total e tracção integral Q4, concebido para garantir o melhor em motricidade e segurança.
- O melhor conforto a bordo, qualidade, espaço e som da sua classe.
- O Alfa Romeo Tonale Plug-In Hybrid Q4 já pode ser encomendado na exclusiva versão EDIZIONE SPECIALE com uma vasta gama de funcionalidades tecnológicas e com a desportividade que é imagem de

marca Alfa Romeo, bem como no nível de acabamento VELOCE para se atingir o topo em termos de performance e desportividade. Posteriormente, os clientes poderão encomendá-lo na versão Ti para um carácter mais elegante e distinto.

- Graças às soluções de renting da Leasys, é possível entrar a bordo do Tonale "EDIZIONE SPECIALE" a partir de 545 euros + IVA por mês* para desfrutar de uma experiência de condução sem os encargos ou preocupações inerentes à posse de um automóvel.

A chegada do Alfa Romeo Tonale Plug-In Hybrid Q4 marca o fim da introdução de veículos na gama Tonale - o modelo com o qual a marca fez a sua entrada no mundo da electrificação, mantendo-se fiel ao seu ADN desportivo italiano estabelecido em 1910. A nova versão é o topo da gama e abre um novo capítulo na metamorfose da Alfa Romeo ao combinar a máxima eficiência e desportividade: mais de 80 km de autonomia eléctrica no ciclo urbano, 600 km no ciclo total e emissões reduzidas a 26 g/km em ciclo urbano.

O Tonale Plug-In Hybrid Q4 é um marco no processo "from zero to zero" da Alfa Romeo que a levará de ser uma marca sem qualquer electrificação no início de 2022 a ser uma marca com zero emissões e 100% electrificada em 2027. Além disso, ao realizar esta evolução em apenas cinco anos, a Alfa Romeo impôs-se como a marca automóvel mais rápida a atingir a neutralidade de carbono.

Graças ao novo motor Plug-In Hybrid Q4, o Alfa Romeo Tonale proporciona o máximo em eficiência e sustentabilidade, uma vez que os sistemas de electrificação foram concebidos tendo a marca em mente. O sistema Plug-In Hybrid Q4 de 280 cv é o melhor em termos de performance e autonomia da bateria. O avançado sistema híbrido combina um motor de quatro cilindros 1.3 litros MultiAir,



sobrealimentado, de 180 cv, acoplado a uma transmissão automática de 6 velocidades, que proporciona tracção ao eixo dianteiro, com um motor eléctrico capaz de fornecer 90 kW de potência máxima de pico e 250 Nm de binário ao eixo traseiro. A bateria de iões de lítio de 306 Volts e 15,5 kWh permite uma autonomia eléctrica de mais de 80 km no ciclo urbano e mais de 600 km de autonomia total, tornando o Tonale Plug-In Hybrid Q4 num dos mais eficientes SUV híbridos plug-in. É também excelente em termos de sustentabilidade graças ao novo motor híbrido que é capaz de reduzir as emissões de CO2 para 26 g/km, diminuindo as emissões totais da gama em 40%. Foi também conseguida uma redução no consumo de combustível, que desceu para 1,14 litros por cada 100 km no ciclo WLTP. Além disso, com o objectivo de proporcionar a máxima eficiência, são necessárias menos de 2,5 horas para recarregar completamente a bateria ao utilizar o carregador de bordo de 7,4 kW. Equipado com um sistema de tração integral Q4 - a tração dianteira é proporcionada pelo motor de combustão interna e a tração traseira pelo motor eléctrico - o Tonale Plug-In Hybrid Q4 proporciona o prazer de condução da marca Alfa Romeo, assegurando a melhor agilidade, leveza e dinâmica de condução da classe.

Por último, o Tonale Plug-In Hybrid Q4 combina eficiência e sustentabilidade com uma desportividade superior. Os seus 280 cv de potência total colocam-no no topo do segmento, acelerando de 0 a 100 km/h em apenas 6,2 segundos, sendo capaz de atingir os 135 km/h em modo totalmente eléctrico e 206 km/h em modo híbrido. A sensação de poder que se vivencia em aceleração é reforçada pelo sistema e-AWD: a aplicação instantânea de 100% do binário disponível do motor eléctrico faz com que o eixo traseiro responda assim que se pisa o pedal do acelerador.

Quatro novas funcionalidades fazem a sua estreia no Tonale Plug-In Hybrid Q4 e expandem-se ainda mais com os Alfa Connect Services:

- E-control: permite ao cliente controlar à distância vários elementos com base nas Funcionalidades EV - como o carregamento e o sistema de climatização - directamente a partir da aplicação My Alfa Connect.
- Dynamic Range Mapping: permite aos condutores viajar com tranquilidade pois mostra-lhes os destinos que podem alcançar com base na carga da bateria, tanto no mapa do sistema de navegação, como na aplicação My Alfa Connect.
- Charging Station Finder: permite ao cliente ver as estações de carregamento públicas mais próximas, tanto no mapa do sistema de navegação, como na aplicação My Alfa Connect.
- My eCharge: permite a utilização da aplicação My Alfa Connect para aceder directamente aos serviços eSolutions da Free2Move para gerir o carregamento

público e privado. De facto, é possível localizar as estações de carregamento públicas, verificar os métodos de carregamento, fazer pagamentos, visualizar o histórico de carregamento, gerir o seu próprio Wallbox para decidir quanta electricidade utilizar e até mesmo aumentar, diminuir, suspender e reactivar o carregamento.

A estratégia de gama e a versão de lançamento "Edizione Speciale"

O Tonale Plug-In Hybrid Q4 é o modelo topo de gama e está em linha com a simplificação e racionalização da estratégia de gama da Alfa Romeo. De facto, já pode ser encomendado na versão de lançamento exclusiva EDIZIONE SPECIALE com uma vasta gama de funcionalidades tecnológicas e a desportividade que é imagem de marca da Alfa Romeo, bem como no



acabamento VELOCE para se atingir o máximo em termos de performance e desportividade. A EDIZIONE SPECIALE oferece inserções em titânio na carroçaria, um emblema especial nos guarda-lamas e o lettering "Tonale" em preto, jantes de liga leve de 20", pedais metálicos, pinças de travão Brembo vermelhas e patilhas para mudança de relação em alumínio solidárias com a coluna de direcção. Posteriormente, os clientes poderão encomendar o Tonale Plug-In Hybrid Q4 no acabamento Ti para um carácter mais elegante e distinto.

Conduza o Alfa Romeo Tonale sem encargos de gestão através dos serviços financeiros do FCA Bank e dos serviços de mobilidade da Leasys

Será possível sentar-se ao volante do Tonale numa experiência livre dos encargos de gestão e protegendo, igualmente, o seu valor residual final graças aos serviços financeiros e de mobilidade do FCA Bank e da Leasys,

através de:

- Um pacote de serviços de mobilidade e financiamento adaptados às necessidades do cliente, incluindo aluguer a longo prazo, bem como todos os serviços e financiamento com uma entrada competitiva e uma prestação mensal fixa.

*Exemplo para Alfa Romeo Tonale PHEV Edizione Speciale, inclui despesas de legalização e transporte, em renting 48 meses / 60.000 km. Aluguer mensal, com entrada inicial 11.000 €, inclui manutenção preventiva e corretiva, IUC e IPO, assistência em viagem 24h e seguro de danos próprios com 4% de franquia, nos termos do contrato, condicionado à aprovação da Leasys. Campanha em Smart Renting - saiba imediatamente qual o valor da venda do veículo no final do contrato de renting. Saiba mais em leasys.com/pt. Condições válidas até 30/11/2022. Limitado ao stock existente. Imagens não contratuais.





Stellantis com resultados recorde

Stellantis regista resultados recorde no primeiro semestre de 2022 com uma Margem Ajustada do Resultado Operacional (AOI) de 14,1% (1), € 8.000 milhões de lucros líquidos e € 5.300 milhões de Free Cash Flows industriais(2);

Vendas mundiais de BEV crescem quase 50%, entre os líderes de vendas BEV no mercado EU30

- Receitas líquidas de € 88.000 milhões, um crescimento de 17% comparativamente ao Primeiro Semestre de 2021 Pro Forma (3), reflectindo uma combinação sólida dos preços, um mix de veículos favorável e efeitos positivos nas taxas de câmbio
- Resultado operacional ajustado (1) de € 12.400 milhões, mais 44% em comparação com o Primeiro Semestre de 2021 (3), com uma margem de 14,1%; todas as cinco regiões (4) com margens de dois dígitos
- Resultado líquido de € 8.000 milhões, superior em 34% ao do Primeiro Semestre de 2021 (3)
- Free cash flows industriais (2) de € 5.300 milhões, mais € 6.500 milhões face ao Primeiro Semestre de 2021 (3)

- Forte disponibilidade de liquidez industrial de € 59.700 milhões

- A Stellantis ocupa a segunda posição em termos de vendas BEV e LEV no mercado EU30, bem como a terceira posição no mercado dos EUA em termos de vendas LEV

- Vendas BEV mundiais crescem cerca de 50% comparativamente ao mesmo período do ano anterior, para 136.000 unidades

Todas as comparações financeiras são feitas com o relatório do Primeiro Semestre de 2021 (H1 2021 Pro Forma) (3).

“Num contexto global muito exigente, continuamos o nosso trabalho para apresentar resultados excepcionais e para executar a nossa ambiciosa estratégia de electrificação. Graças à resiliência, agilidade e mentalidade empreendedora dos nossos empregados, e com o contributo dos nossos parceiros inovadores, estamos a transformar a Stellantis numa companhia tecnológica de mobilidade sustentável apta para o futuro. Gostaria de expressar o meu sincero reconhecimento a todos os empregados da Stellantis pelo seu empenho e pelo seu contributo para estes resultados.”

Carlos Tavares, CEO



Núcleos Alfa Romeo Clube de Portugal

Alfa Romeo 33 16V

A minha paixão pela Alfa Romeo foi amor à primeira vista! O meu primo Ernesto Moreira veio visitar-nos a Figueira da Foz em 1988 e quando chegou, convidou-me, “Anda dar uma volta comigo, na minha máquina nova!” Eu tinha carta desde 1987 e quando cheguei ao perto do carro, vi o magnífico 33 SV, estofos desportivos, a cor cinzenta rato que me fez apaixonar e é desde então uma das cores que mais gosto em carros. A distância curta ao chão chamou-me logo a atenção, o rodar a chave no lado esquerdo, o ronco grave sublime, assim que a alma acorda e grita, digno do melhor soprano! Acresce, o sorriso de orelha a orelha do meu primo, que ainda hoje recordo, sem igual. O resto da história, é a volta na máquina, a aceleração e sonoridade na marginal de Buarcos, a sensação transmitida, é um dos episódios mais felizes da minha vida! Inesquecível! Estes amores ficam para a vida! Daí ser um fã deste modelo. De entre tantos outros carros que já conduzi, alguns bem mais potentes, mais bem construídos e eficazes, mas nenhum se iguala aos 33. Com o meu pai, de Bruxelas a Figueira foram 13h30 em 1990. Tenho muito mais histórias. A paixão por este modelo fez-me conhecer amigos fantásticos, alguns infelizmente que não estão já entre nós, destaco o meu amigo Luis Viazzo e José Rego, mas há outros, que comungam o mesmo gosto que tenho e com quem vou dando, o devido tributo.

Ao ver este anúncio, não posso deixar de o partilhar, aquele que foi e sempre será a máquina da minha vida, o meu Alfa Romeo de eleição.

O grupo de Facebook surgiu a convite do meu amigo Lauro Filipe Henriques que sendo ele fã do modelo e sabendo da minha paixão, com mais um conjunto de outros proprietários para termos uma base de dados dos Alfa Romeo 33 16v, inicialmente era só para o modelo 907 16v, mas actualmente temos um grupo fechado de proprietários de todos os Alfa Romeo 33.

O 33 em vendas totais, atingiu em doze anos de produção, quase um milhão de 33 vendidos, tendo sido inovador na marca ao ser o primeiro Alfa Romeo a ter uma versão com tracção às 4 rodas.

O grupo surgiu pela necessidade de troca de ideias e de ajustes que pudessem tornar estas máquinas ainda mais apetecíveis, esperamos ajudar e trazer este modelo para os eventos ARCP e é com essa missão que aceitamos o convite que nos foi endereçado de nos tornarmos Núcleo Oficial ARCP e desenvolvermos actividades dirigidas aos proprietários dos Alfa Romeo 33 - 907.

Porque juntos somos mais fortes e acreditamos nisso, por isso somos orgulhosamente núcleo oficial do Alfa Romeo Clube de Portugal.

Nuno Campos



Alfa Romeo Grupo de Portugal

A minha paixão com a Alfa Romeo começou desde criança, se tiver de culpar alguém, esse alguém é de facto o meu pai. É ele o grande “culpado” por este carinho especial que hoje mantenho pela marca, foi precisamente em 2001, que o vírus me picou, tinha eu 5 anos.

Recordo-me como se fosse ontem, de ver o meu pai chegar a casa, com um sorriso na sua cara de orelha a orelha difícil de esconder, dentro de um carro quadrado, cinzento-escuro e com matriculas pretas e brancas... Longe de saber o que era um automóvel, as pipocas do escape, o cheiro particular do habitáculo, o tecto de abrir e a ignição do lado esquerdo, foram detalhes suficientes para me fascinar, foi amor à primeira vista!

Desde esse dia, cresci a olhar para aquele Alfa Romeo 33 1.5 Ti 905, senti Alfa Romeo, respirei Alfa Romeo e sonhei Alfa Romeo garanto-vos! Hoje sou proprietário de 7 Alfa Romeo. O interesse pela marca pegou-me de tal maneira, que dava por mim a passar dias e dias a pesquisar e a aprender sobre a marca, corri os fóruns Alfa Romeo portugueses de uma ponta à outra tal era o fanatismo.

Foi no dia 7/05/2013 que eu João Henriques mais o meu irmão Lauro Henriques decidimos criar um grupo Facebook chamado “Alfa Romeo Grupo Portugal”, naquela altura não havia nada do género. A nossa política, é oferecer ao leitor uma comunidade activa, interessante e digna de respeito, onde se pode partilhar e conversar abertamente sobre Alfa Romeo e acima de tudo juntar aficionados da marca.

Rapidamente o grupo teve um crescimento fora do normal, e hoje contamos com mais de 15.700 membros inscritos, é com bastante orgulho que posso dizer que somos o maior grupo de Alfa Romeo em Portugal. Um especial obrigado pela vossa contribuição, inclusive a equipa de administradores e moderadores altamente dedicada e que contribui para a manutenção deste grupo.

Ser Alfista para mim é uma evidência, é caso para se

Núcleos Alfa Romeo Clube de Portugal

dizer ou se gosta ou se detesta. Ser Alfista é ser diferente, ser Alfista é preferir conduzir e não ser conduzido, ser Alfista é olhar para trás quando se estaciona o automóvel. Ser Alfista é aceitar que se tem uma máquina, com defeitos e qualidades, que acima de tudo é feita à imagem do homem.

Foi com honra e agrado que o meu irmão aderiu ao ARCP em 2022, rapidamente foi convidado a ser um colaborador activo do Clube e naturalmente que tomámos a decisão de aceitar integrar o grupo de Núcleos Oficiais ARCP, todos juntos podemos chegar mais longe!



Espírito Alfista

O Espírito Alfista, é um grupo de Facebook criado a 7 de Março de 2019 pelo seu fundador, Rui Farinha Pereira, na sequência de alguns comportamentos e ambientes que eram verificados noutros grupos dedicados à marca de Arese, que na opinião do mesmo, em nada refletiam ou honravam o que é, no seu entendimento, ser um Alfista, faltava-lhes por isso esse Espírito Alfista. Desde cedo que o grupo teve a contribuição de uma equipa de administradores e moderadores altamente dedicada e que contribuí para a manutenção, e divulgação daquilo que entendemos ser o Espírito Alfista. A opção foi sempre por sermos poucos mas bons, privilegiando a sã convivência e troca de ideias dentro do grupo. Ainda hoje são rejeitados pedidos de adesão a quem não cumprir/aceitar determinadas regras. Poderíamos agora ser muitos mais, mas, a política do grupo não é essa, e a realidade mostra que temos tido um crescimento sustentado, apesar até de alguma desconfiança e descrença inicial de alguns. Neste Grupo aceitam-se críticas construtivas, e convida-se quem não gosta a abster-se, não são toleradas ofensas pessoais. Quem publica nas redes sociais, tem de saber que nem todos têm mesma opinião, mas neste grupo não se tolera má criação. A ideia é apoiar o que se gosta e tentar abster-se se não se gosta, sendo que, porém, a democracia existe e como tal dentro de parâmetros de cordialidade e educação as críticas são aceites. É um grupo de Alfistas, para Alfistas e onde todos são bem-vindos, e enche-nos de orgulho sermos um dos grupos pioneiros a tornarem-se Núcleo Oficial do Alfa Romeo Clube de Portugal! Na nossa perspetiva, Ser Alfista é estar horas a admirar as belas

máquinas vindas de Arese ainda que poucos modelos estejam presentes. É dar um sinal de luzes ou um "thumbs up" quando se passa por um "irmão" na estrada. É saber apreciar e criticar, tendo como máxima que o que interessa é que esteja ao gosto do dono. É sobretudo perceber, que quem conduz um Alfa Romeo, seja ele qual for, não se está apenas a conduzir um carro, mas a ser-se embaixador de uma marca com uma história e pergaminhos incríveis.



Giulia 952

A nova geração Alfa Romeo

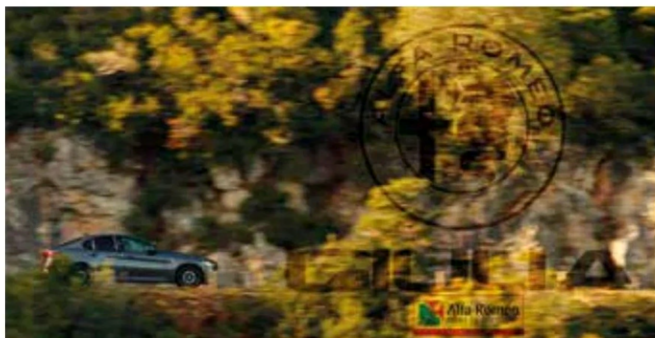
Em 2015 foi apresentado ao mundo o modelo Giulia 952, que invocava um nome com um peso forte. Não era apenas um número, não era um só um conjunto de letras, era um nome que faz parte da história da Alfa Romeo e do Automobilismo, do gosto por este mundo. Giulia deu nome a muitos modelos durante uma das mais belas eras da AR. Este nome voltou em força em 2015, na sua forma mais pura, com um trevo de quatro folhas desenhado no pára-lamas, como manda a lei. Feito com o condutor em mente, na experiência de condução, de linhas diferentes, irreverentes, mas estudadas e desenvolvidas com a harmonia entre o aerodinâmica e beleza, mais do que a estética, em mente. Pois enquanto a estética pode ser estudada, programada e avaliada, a beleza é relativa, vem da alma, vem do sentimento, da paixão.

Foi este modelo feito do Quadrifoglio, derivando depois para versões mais mundanas mas nada desprovidas de emoção, forjado com a ajuda de uma equipa da marca irmã, Scuderia Ferrari, que tantas corridas partilharam nos primórdios do desporto motorizado de elite, que a Alfa Romeo voltou a apontar para elite, não de estatuto mas de pensamento e para o diferencialismo, depois de tanto se distanciar com modelos adaptados, belos é certo, mas longe das suas origens voltou a mostrar o que sabe fazer e bem. Deste renascer, nasceu também uma nova geração de condutores e proprietários, que muitos não tendo nascido na era dourada do automobilismo se identificaram novamente com a marca, na sua aliança entre dinâmica, paixão, beleza e espiritualismo. O Núcleo Giulia 952 pode ser o núcleo mais novo, precisa de se organizar, mas é dotado de um jovialismo saudável, vontade de unir a paixão por este modelo e pela marca histórica Alfa Romeo.

Núcleos Alfa Romeo Clube de Portugal

Neste momento o núcleo encontra-se em organização e abrirá registo a membros de forma a oficializar o seu calendário e intenções. Existe a intenção de crescer e desenvolver medidas de comunicação com a marca e melhoramento de condições pós-venda, daí fazer sentido estar sobre a alçada do Alfa Romeo Clube de Portugal. Neste momento estamos no facebook, mas a intenção é desenvolver novas formas de comunicação entre os membros. Peço a todos os futuros membros que se façam conhecer à equipa da organização caso tenham intenção de participar e desenvolver este projecto.

Pedro "Driver" Nunes - Giulia 952 PT/ARCP



CARAS

Os Alfa Romeo fascinam-me desde adolescente!

Ficou-me marcado na memória um Alfa 33 preto que vi numa noite de chuva no ano de 1993 cujas linhas realçadas pelo reflexo da luz dos candeeiros, nos pingos da chuva, tornava impossível ficar indiferente à sua beleza.

Em 2011, após diariamente passar por um Sprint série 2 que ficava estacionado perto do meu trabalho e que era usado pelo dono, como carro de dia a dia, que decidi procurar um para restauro. O meu primeiro Sprint seria adquirido no final de 2011. Era um série 1 que fui buscar de reboque a Vila Real de Santo António por 500€.

O carro apresentava buracos na chapa onde cabia uma mão e os estofos em mau estado, mas trabalhava. Como o restauro era quase impossível, este foi trocado por outro com o qual passei varias peripécias de quem quer efectuar um restauro sem conhecimentos e o carro chegou a arder brevemente, foi desmantelado e acabou vendido para peças.

Em Aveiro, adquiri um série 2, e este teria uma história engraçada. Apesar de estar em bom estado, comecei por averiguar porque o vidro traseiro não abria e...já agora...e...já agora (o pior inimigo de um apreciador de clássicos) acabaria com um restauro parcial. Posteriormente, viria a ser vedeta de revista e TV. Começou por aparecer num artigo de um evento na Revista Topos e Clássicos e pelo ano de 2015, vendi-o a dois jovens. Em 2016 surge para minha surpresa na série da RTP "Ministério do Tempo" no episódio 10 (<https://www.rtp.pt/play/p3036/e276673/ministerio-do-tempo>) conduzido pelo actor Ângelo Rodrigues.

Posteriormente foi vendido a outro alfista que pertence ao Clube como oferta ao seu pai, que tinha tido um em novo, e foi correctamente restaurado encontrando-se a rolar.

Em 2016, após um interregno sem Alfas, adquiriria o Sprint série 2 que tenho actualmente. Ao longo de todo este tempo, a principal dificuldade com que me deparava era a falta de peças e de informação sobre o modelo. Não encontrando nenhum grupo dinâmico sobre os Alfasud/Sprint, decidi criar o Clube.

O Clube Alfa Romeo Alfasud Sprint foi criado no dia 06 de Agosto de 2017, contando actualmente com mais de 1.100 seguidores, a designação (C.A.R.A.S.) foi adicionada a 01 de Setembro de 2017.

Em 2022 dá-se o primeiro passo na ligação com o ARCP, ao colaborar na organização do "1º Encontro Nacional dos Boxer", juntando mais de 30 veículos dos quais metade seriam Alfasud/Sprint. Em Setembro o Clube decidiu aceitar tornar-se um Núcleo Oficial do ARCP.



Alfa Romeo Passione

A página Alfa Romeo Passione foi criada em dezembro de 2016 para poder publicar artigos sobre a marca, algum tempo depois nasce o grupo dedicado a todos os Alfistas que amam de alma e coração suas Bellas onde todos os proprietários e não só, mas também admiradores da marca do Biscione e de vários países do mundo partilhamos publicações de interesse e curiosidades sobre a Alfa Romeo. E é com grande satisfação que passamos a ser um dos Núcleos Oficiais do Alfa Romeo Clube de Portugal e mais do que nunca juntos, fazemos crescer a família Alfista cada vez mais e mais!

Claudio Lima

Alfa Romeo Passione, Follow your Passion!



Alfa Romeo F1 Team ORLEN (Chassis 01/Ferrari)

Team Principal: Frédéric Vasseur

O Campeonato de Fórmula 1 do corrente ano terminou o fim de semana passado em Abu Dhabi nos Emirados Árabes Unidos.

A Team Orlen Alfa Romeo F1 apresenta-se na quarta temporada consecutiva, bateu o recorde recente de pontos de 2019, em que terminaram no 8º lugar do campeonato de construtores, ocupando a 6ª posição no Mundial de Construtores.

Numa época que começou muito bem, a Alfa Romeo F1 Team Orlen teve um arranque fabuloso, o motor ferrari mostrou-se extremamente competitivo e capaz de lutar pelos lugares de pontos da grelha o que permitiu a Valtteri Bottas fazer imensos pontos e ficar com 10ª posição da classificação geral à frente de pilotos como Daniel Ricciardo (11º), Sebastian Vettel (12º), Kevin Magnussen (13º), Pierre Gasly (14º) e Lance Stroll (15º). A Team Orlen Alfa Romeo terminou com 55 pontos no Campeonato de construtores, ficando com a 6ª posição no Mundial de Construtores, muito longe dos 159 pontos da McLaren que ficou com a 5ª posição e mantendo-se à frente da Aston Martin Racing com exatamente 55 pontos, devido ao desempenho de Valtteri Bottas que obteve a 5ª posição no Emilia Romagna Grand Prix, em Itália, o melhor classificado geral comparativamente a Sebastian Vettel ou Lance Stroll, fator de desempate. Obrigado Valtteri!

Faço um balanço muito positivo da participação da marca este ano, ficando à frente dos concorrentes diretos Aston Martin, Haas e AlphaTauri.

O piloto número um da equipa Valtteri Bottas foi o grande responsável pela maior parte dos pontos (49) colhidos pela equipa, mostrando-se sempre a bom nível tendo pontuado em 7 das primeiras 9 corridas da época. Por outro lado, o rookie Zhou Guanyu nunca conseguiu mostrar-se competitivo sendo 18º da classificação geral, com apenas 6 pontos em toda a temporada.

Não teria sido melhor apostar num piloto experiente ou na continuidade de Antonio Giovinazzi? Deixo esta questão ao Team Principal Frédéric Vasseur.

A Alfa Romeo melhorou as suas prestações nos últimos grandes prémios, todavia não fosse o Safety Car em Interlagos no grande prémio do Brasil e Valtteri Bottas teria ficado por posições pontuáveis e assegurar ali o 6º lugar do Campeonato de construtores. Assim sendo, ficou tudo para a última corrida do ano nos Emirados Árabes Unidos que não correu de feição aos pilotos da Alfa Romeo em que praticaram uma condução muito defensiva, com a prolongação do primeiro set de pneus, a estratégia passou por atrasar os pilotos da Aston Martin o mais possível, acabou por se revelar numa estratégia acertada o que permitiu à marca um reforço de 10-12 milhões de euros no orçamento da próxima época.

Mattia Binotto apontado a Team Principal da Alfa Romeo 2023?

Mais um rumor, Mattia Binotto apontado para comandar a Alfa Romeo em 2023, depois da má imagem que deixou este ano, não pode ser um bom presságio para a Alfa Romeo, a Ferrari perdeu imensos pontos por decisões de bastidores sendo inclusive motivo de chacota nas redes sociais, sendo Binotto figura principal, não acredito que seja uma mais-valia. A entrada do grupo Volkswagen na Sauber Motorsport? Os rumores tornaram-se realidade com a compra por 440 Milhões de Euros ficando a Audi com 75% da Sauber Motorsport. Ao contrário da Alfa Romeo, a Audi entrará em 2026 com um motor construído e desenvolvido pela equipa Audi Sport na Alemanha, o que na minha opinião é o caminho correto. Por outro lado, especula-se que a Alfa Romeo procura parceria com Haas para 2024 oferecendo o mesmo acordo que tinha com a Sauber, ser o patrocinador principal e oferecer motores em nome da Ferrari. Questiono a data do anúncio desta compra a meio do campeonato de F1. Poderá esta ser uma das explicações da quebra de rendimento da equipa?

A nível estratégico, “trocar” a Sauber pela Haas só pode ser considerado um passo atrás, pois a Sauber tem toda uma estrutura como equipa e condições a nível tecnológico como túnel de vento e encontra-se situada na Suíça, o que geograficamente torna também as coisas mais fáceis. Não vejo que uma parceria com a Haas possa ser benéfica para a Alfa Romeo, a não ser que haja um investimento sério e se desenvolva um motor de base Alfa Romeo como era nos anos 50, mas esse plano terá de ser preparado no mínimo com 2 anos de antecedência.

Para concluir, a nível de marketing pode ser considerado uma mais-valia, ter um naming em uma equipa de F1, contudo como Alfista e fã espero muito mais da marca, a Alfa Romeo tem que entrar nas corridas para as disputar, não pode estar refém de unidades de motor assim como não pode ser uma rampa de lançamento para pilotos, como por exemplo, Charles Leclerc para a Ferrari. Tem que haver um projeto sério e credível que devolva a marca os pergaminhos de outrora.



Crónica por
Lauro Filipe Henriques





Sede Social: Rua Maria Pia, Lote 1, Piso 0, Loja 1; 1350 - 206 Lisboa - Portugal
Telf. (+351) 915 322 905 / 900 000 000 • **E-mail:** alfaromeo.clube@gmail.com • **Site:** alfaromeoclubedeportugal.com
Facebook: Alfa Romeo Clube de Portugal / Giro Alfisti Portogallo • **Tweeter:** AlfaRomeoClubedePortugal