

ALFÍSSIMA

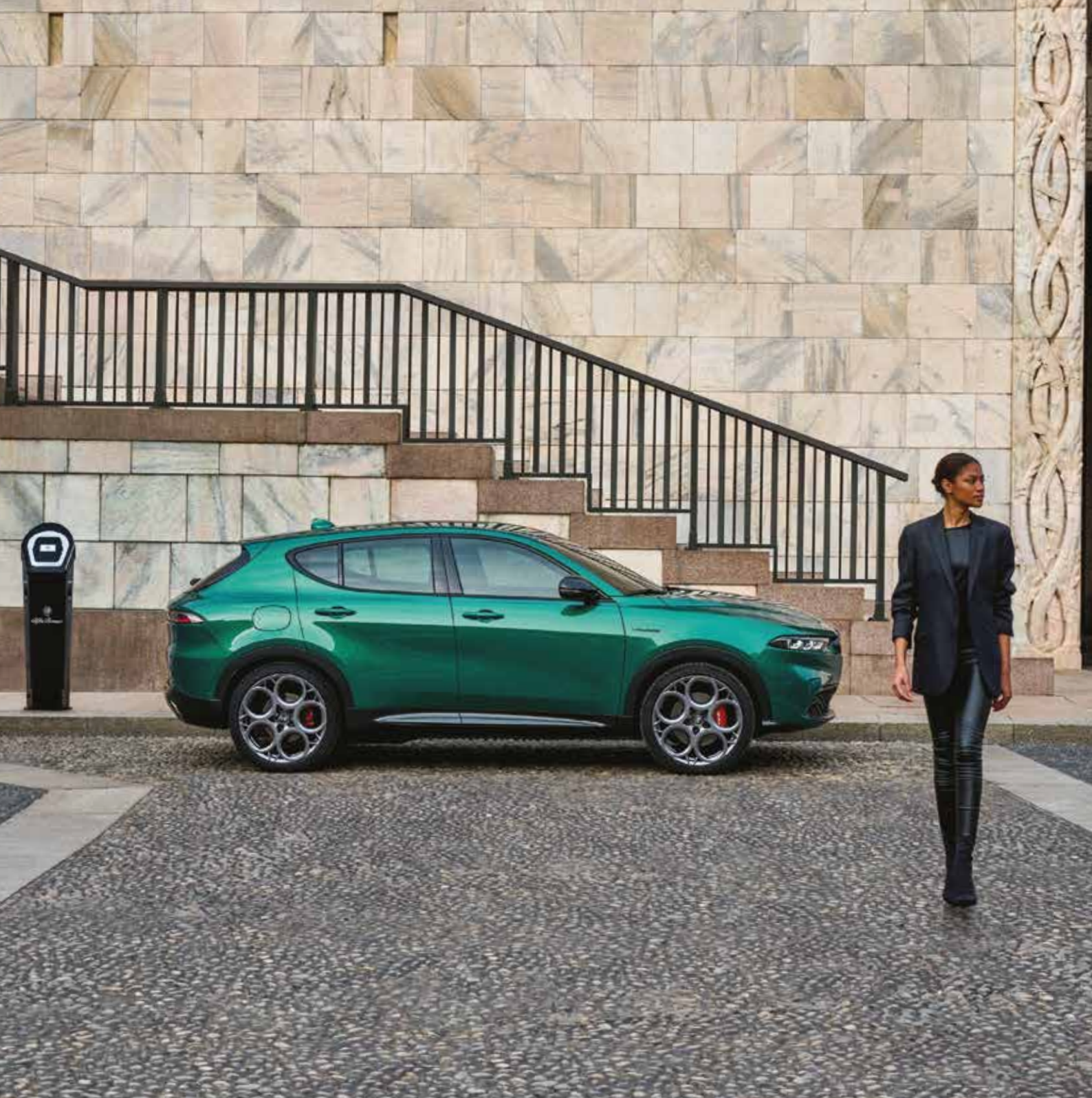
REVISTA DO ALFA ROMEO CLUBE DE PORTUGAL



#06



MAIO 2023



NOVO ALFA ROMEO TONALE HÍBRIDO PLUG-IN 280CV Q4
A NEW CHARGE OF SPORTINESS*



JOIN THE TRIBE

*DESPORTIVIDADE EFICIENTE

Autonomia em ciclo urbano WLTP até 82km em modo 100% elétrico. Consumo combinado em ciclo misto WLTP de 1,14 a 1,45 l/100km; Consumo de energia de 21,9 a 24,9 kWh/100Km; Emissões de CO₂ WLTP de 26 a 32 g/Km. As condições concretas de utilização e outros fatores poderão fazer variar os valores apresentados. Para mais informações consulte www.alfaromeo.pt.

Editorial

Caros sócios e amigos,

Desde que a actual direcção tomou posse teremos o prazer de vos fazer chegar a nossa quarta revista, ou seja, desde que o clube foi fundado estamos na sexta edição da já tão famosa Alfíssima.

Relatos das habituais reportagens dos eventos no Algarve, Coimbra, Palmela, Encontros Estáticos em Lisboa e Porto.

Teremos o espaço habitual com as novidades mais relevantes por parte da Stellantis, artigos corporate dos nossos núcleos e uma entrevista ao CEO da Alfa Romeo Jean-Philippe Imparato.

Nesta edição iremos homenagear conforme prometido no editorial da última edição os 30 anos já celebrados no ano passado do Alfa Romeo 155 assim como outros modelos que celebram o seu aniversário no decorrente ano de 2023.

Recordaremos também os 100 anos da famosa mascote, o Quadrifoglio, a adornar desde os competitivos modelos RL aos mais actuais e desportivos modelos da gama actual.

Fica a promessa que até ao final do corrente ano serão apresentados os restantes modelos aniversariantes nas próximas edições da Alfíssima.

O projecto secreto da Alfa Romeo na fabricação de motores rotativos Wenkel em que por diversos motivos nunca chegaram a ser comercializados

As entrevistas nesta edição foram ao sócio fundador do ARCP José Guardado e ao sócio honorário e grande alfista, José Ribeiro.

Este ano será repleto de actividades e sempre confiantes que serão do agrado dos nossos sócios e simpatizantes da marca.

Infelizmente tivemos de cancelar as nossas excursões à Italia por não termos atingido o número mínimo de participantes inposto pela agência de viagens.

Iremos ponderar a hipótese de incluir no calendário do próximo ano novamente uma viagem à Itália.

Desejo a todos os Alfistas a continuação de um excelente 2023.



Saudações Alfistas,

Rui Bettencourt

Editor da revista Alfíssima

Vice-Presidente da Direcção do Alfa Romeo Clube de Portugal



Passeio a Coimbra

Dia 18 de Fevereiro marca o início das actividades de estrada do Alfa Romeo Clube de Portugal em 2023 e o início do Grupo Operacional do Centro a cargo de Associados do ARCP da região Centro, Coimbra, Figueira da Foz e Guarda, com o objectivo de dinamizar actividades do ARCP nesta zona de Portugal, algo de grande relevância no crescimento do Clube.

Tal como em 2022, o clube inicia as suas actividades na região centro, depois da Figueira da Foz em 2022, segue-se Coimbra em 2023 com o objectivo de estar o mais central possível para que máximo de associados possam comparecer à chamada. Foi apresentado um programa aliciante com as famílias alfistas no pensamento, no mesmo contava a visita da cidade de Coimbra, o Mosteiro de Santa Clara, Portugal dos Pequenitos e o Parque Verde junto ao Mondego no sábado, estando previsto no Domingo uma deslocação até Vila Nova de Poiares onde se disputou uma prova de karts, o Troféu Alfa, a Ladies CUP com os seus próprios Alfa Romeo dos participantes no kartódromo local. O evento terminou nos belos Moinhos da Atalhada.

Como inovação, foi permitida a inscrição tanto no fim

ao engrandecimento do mesmo.

Em 1316 iniciam-se as obras da segunda construção, custeada pela rainha, que determinou ainda edificar, junto ao Mosteiro, um hospital para trinta pobres (concluído em 1333) - com cemitério e capela -, e um Paço onde, em 1325, quando enviuvou, recolheu-se e em 1317 nele se instalam as primeiras freiras, vindas de Zamora. Este Mosteiro tem vários detalhes interessantes como os claustros eram abastecidos por um cano de água vindo da Quinta do Pombal (actual Quinta das Lágrimas) ou o facto de ter sido contruído num local que estava 3 metros a cima do nível do Mondego e passados 5 séculos encontra-se 7 metros abaixo deste fruto do açoreamento do rio, que causa fortes inundações no Mosteiro.

Tendo D. Dinis de Portugal falecido em 1325, pouco depois da sua morte, D. Isabel recolheu-se ao Mosteiro, tomando o hábito das Clarissas mas não fazendo votos, o que lhe permitia manter a sua fortuna, que usava para a caridade. Fez o seu testamento em 1328, nele tendo deixado expressa a sua vontade em ser sepultada no Mosteiro, legando bens e recursos para a construção de



de semana completo, como apenas no sábado ou no Domingo, o que maximizou as presenças e levou a que estivessem cerca de quatro dezenas de Alfa Romeo ao longo do fim de semana, sendo que alguns Alfistas da região centro fizeram questão de comparecerem ou no Parque Verde de manhã ou no kartódromo pois a entrada era livre

O sábado começou chuvoso, o que dificultou um pouco a actividade no parque verde junto ao Mondego, mesmo assim tivemos a possibilidade de apreciar um belo Giulia Sprint Speciale de um alfista de Coimbra e os presentes puderam experimentar o Tonale, Giulia e Stelvio que estavam em Test Drives a cargo da MCoutinho de Coimbra que apoiou fortemente este evento.

A caravana seguiu a pé até ao Mosteiro de Santa Clara, onde a 10 de Abril de 1314 Santa Isabel de Aragão, Rainha de Portugal alcançou do papa Clemente V a autorização para a refundação do Mosteiro A partir de então dedicou muito do seu tempo e do seu património

uma capela, para as obras do convento, e para o mantimento das Donas. Ficámos ainda a saber que é neste Mosteiro que se cumpre a tradição dos noivos entregarem ovos a Santa Isabel para que tenham uma boda sem chuva.

Almoçou-se na Fábrica da Cerveja Praxis de Coimbra com visita ao Museu e própria fábrica, após o que fomos visitar o parque “Portugal dos Pequenitos” que fez as delícias de jovens e graúdos, neste que é o parque temático mais antigo do mundo em funcionamento, e que todos surpreendeu por estar actualizado e modernizado, sendo um testemunho da história de Portugal, que tanto surpreendeu os participantes espanhóis presentes no evento.

O dia terminou com um passeio em caravana com os nossos Alfa Romeo, escoltados pela PSP de Coimbra, que nos permitiu ter uma visão global da Cidade e da sua Universidade e terminamos com o check-in no Hotel para o jantar programado na Churrasqueira da Várzea.



Domingo despertou com a chegada de mais alistas que se juntaram ao programa, bem como uma família de pais e dois filhos, impecavelmente trajados com polos ARCP, que não se tendo podido inscrever no evento, compareceu com o seu belo Brera no parque do Hotel D. Luís apenas para nos darem um abraço. Este é o espírito de família do Alfa Romeo Clube de Portugal. Seguimos em caravana para Vila Nova de Poiares, onde iríamos passar a manhã no Kartódromo local. Juntaram-se cerca de duas dezenas de Alfa Romeo, com alguns Alistas que responderam ao apelo lançado nas redes sociais. Realizamos a corrida de Karts que revelou algumas surpresas, como o caso da Mariana Antunes filha do associado 20, que deixou todos surpresos com a sua prestação, tendo mesmo disputado o 1º lugar durante a 1ª volta, ao revelar que nunca tendo conduzido um Kart... ou do Tiago de 13 anos que

também fez a sua estreia mal conseguindo chegar com os pés aos pedais e lutou pelo meio da tabela... foi divertimento que deixou braços e costas doridas. O Troféu Alfa que se realizou em regularidade, bem como a Ladies Cup completaram o programa no Kartódromo, que teve como surpresa uma mesa de sortido de bolachas e espumante, oferta dos associados do Grupo Operacional do Centro liderado pelo associado Norberto Amaro que foi o grande organizador do evento, com o apoio de operacionais ARCP do Porto, que foram dar uma ajuda. Seguiu-se um magnífico almoço no Restaurante D. Dinis, seguindo a caravana pelas belas estradas da região até aos Moinhos da Atalhada, um projecto de recuperação de moinhos tradicionais para turismo rural que deixou no ar um certo romantismo que todos encantou. *(Miguel Trindade)*



Encontro estático ARCP Lisboa

No Jardim da Luz de Carnide em Lisboa, com apoio da Junta de Freguesia de Carnide e da Stellantis&You Lisboa, no domingo 26 de Fevereiro compareceram perto de meia centena de Alfa Romeo e bem mais de cem Alfistas.

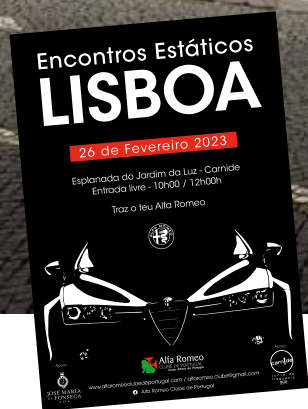
Estiveram presentes desde os clássicos GTV Bertone e Spider dos anos 60, até aos modernos Giulia e Stelvio Quadrifoglio, passando por vários 33 que celebram 40 anos de existência, 75, 145, 147, 156, 159, um belo Brera Spider, Sprint Veloce, MiTo, Giulietta e até fomos brindados com a passagem de um Zagato 1600 que pertence a um residente de Carnide, que passou por acaso mas que se comprometeu a regressar no próximo estático. A Stellantis&You Lisboa esteve a realizar Test Drives com o novo Tonale e teve em exposição um Stelvio e um Giulia. Não faltaram à chamada históricos associados como o Adalberto Melim com o seu GTV Bertone de competição, pela primeira vez compareceu o Presidente da Camara de Comercio Luso Italiana Santi Cianci que em vez do Giulia Quadrifoglio, levou uma bela Spider 2000 Veloce dos anos 70 ou antigos amigos que nos acompanham habitualmente e que aproveitaram a oportunidade de finalmente entrarem para associados do Clube.

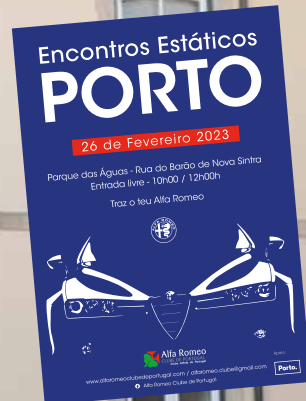
A Stellantis & You Lisboa, esteve presente e representada pelo seu novo Director Gastão Silva, pela responsável de Marketing Andreia Dinísio e pelo nosso conhecido João Mouta. Esteve activamente em Test Drives um Alfa Romeo Tonale Speciale e em exposição um Giulia e um Stelvio. A presença e apoio do concessionário de Lisboa nestes eventos é muito relevante pois permitiu o contacto de muitos dos presentes com os responsáveis pelo mesmo.

Os participantes trouxeram donativos para a Refood Carnide que foram entregues à Junta de Freguesia de Carnide.

Neste evento juntaram-se vários alfistas à família ARCP tendo-se inclusive esgotado formulários de adesão ao Clube. Foi uma manhã com sol e uma temperatura bem mais amena do que as previsões apontavam. Muitos sócios e alfistas em geral conviveram alegremente tendo sido feito um brinde à foto de grupo com um copo de Moscatel José Maria da Fonseca.

No final como já vem sendo habito combinou-se almoço entre vários dos participantes, num dos famosos restaurantes de Carnide com promessas de voltarmos dia 28 Maio. *(Miguel Trindade)*





Encontro estático ARCP Porto

Imersos no natural frio e neblina nortenha, o Domingo de 26 de Fevereiro despertou bem cedo, a noite, essa quase não dormiu. Alfás bem preparados, aprumados para o primeiro grande estático do ano, desta feita nos Jardins da Água, sede do SMAS Porto, Rua do Barão Nova Sintra.

9h00 da manhã e já o nosso associado Rui Evangelista, o Barão do Norte, tinha chegado de Monção no seu Giulia Spider 1600 do início dos anos 60, que se deslocou ao Porto vindo de Monção, demonstrando que disfrutar KM ao volante de um Alfa Romeo é o que move o espírito do Alfista. Os amantes da marca juntaram cerca de 40 Alfa Romeo e mais de oito dezenas de alfistas..

Numa triangulação de amor, famílias inteiras com crianças na caça ao tesouro, cultura na forma de fontes centenárias e jardins românticos, cidade e vistas privilegiadas para o Douro numa comunhão total com a paixão Alfista, uma manhã sem precedentes.

Sabemos que não caminhamos sozinhos, seguimos juntos e bem apoiados pelos nossos parceiros, desta feita pela CAM Porto c/ um Alfa Romeo Tonale e um Giulia para o tão apetecido “Test drive” que fez entrar e sair dos “bóides” vezes sem conta, aumentando a cada segundo a ansiedade dos mais impacientes, que momentos depois chegavam inebriados pela mais recente tecnologia que a sua paixão persegue.

Falando de pessoas, entre os participantes, tivemos o prazer presença do ilustre Edmundo Lisboa, Alfista de sempre, amante da cultura italiana e locutor de rádio experiente que não relata, mas antes, liberta suspiros da alma com a sua contagiante pessoa e amizade.

Nada disto seria possível sem um lugar de eleição, o

Parque das Águas sede do SMAS Porto, que nos revelou um tesouro inimaginável até então, um agradecimento especial ao Engº Nuno Lemos e à Engª Rafaela que nos possibilitaram e facilitaram esta tão maravilhosa experiência. Não podemos esquecer quem está connosco desde o início, a Câmara Municipal do Porto e a ÁGORA na pessoa do Dr. César Navio, Dr. Gonçalo Cruz e Dr. Tiago, obrigado pela sugestão, presença e comunhão Alfista. Em momento algum poderíamos passar sem o tão apetecível momento “Café Alfíssima”, um cimbalino matinal forte, cremoso e gentilmente patrocinado pela Bicafé, nas pessoas do Sr. António Gandra e Sr. Hélio Santos (Home & Office). Como não deixamos as coisas a meio, tivemos ainda na fase final um aperitivo, um Rosé oferecido pela Herdade do Rocim, na pessoa do Diogo Barradas, que veio aquecer as almas já famintas, juntamente com uma tábua de queijos (por Nair Sousa), enchidos, uvas e framboesas c/ bolo de Ananás (Por Vânia Ribeiro), bolachas caseiras e pipocas (Por Albina Pinheiro), sendo a delícia final de todos os convivas.

Os momentos mais marcantes desta manhã, foram registados pelo experiente “Tó Vieira”, fotógrafo e film maker com comprovada e reputada experiência.

Por último, but not the least, a importância cada vez mais urgente e premente da ajuda humanitária, o apreço eterno da gratidão e prazer através do ato de dar. Tivemos a presença da CASA (Centro de apoio ao sem abrigo), na pessoa do Sr. André Marques que ajudou a humanizar ainda mais o nosso evento. Dar e ajudar tem que ser cada vez mais um ato regular.

Obrigado alfistas de todo o país por acreditarem e nesta paixão tão acalorada. (Celso Sousa)



Passeio ao Algarve

Sábado 18 de Março de 2023, uma data que ficará para a história como marco do início das actividades do Alfa Romeo Clube de Portugal no Algarve, marca igualmente o início das actividades como organizador de eventos ARCP por parte dos nossos sócios do Núcleo Oficial ARCP “Espírito Alfista”, marca o lançamento das bases para a construção de um Grupo Operacional do ARCP no Algarve e o início da parceria do Clube com o agente Alfa Romeo do Algarve, MS Car Faro.

Sábado de manhã ainda antes das 9h00 já o Presidente do ARCP e o Coordenador do Núcleo “Espírito Alfista” Rui Farinha tinham chegado à MS Car em Faro, após lavagem rápida das viaturas que tinham ido de Lisboa, iniciaram a montagem da recepção aos participantes, com apoio do Miguel Monteiro, Fátima Eusébio e Maria do Carmo Lopes da MS Car que nos receberam entusiasticamente e com uma exposição no Stand que maravilhou todos os que responderam ao apelo, havia duas Giulia dos anos 60, um Spider e um imponente 8C Competizione.

Pelas 9h30 começaram a chegar alfistas e a animação aumentou, a exposição do Stand gerou muitos comentários positivos, o convívio desenvolveu-se ao sabor dos comes e bebes preparados com gosto pela MS Car, o número de participantes foi aumentando até superar as expectativas com mais de duas dezenas de Alfa Romeo. Sentimos haver forte desejo de que o

Clube comece a estar presente no Algarve, a quase dezena de novos associados angariados e forte venda de merchandising é disso prova evidente. Alguns deles ligados ao Grupo de Facebook Alfa Romeo Algarve mostraram-se particularmente disponíveis para começarem a trabalhar e desenvolverem actividades ARCP no Algarve.

Terminada concentração matinal com discursos do Presidente do ARCP e de Miguel Monteiro da MS Car, o grupo seguiu em caravana até Faro onde foi visitar o Museu Municipal de Faro que revelou vários pontos de interesse e curiosidades, entre as quais um mosaico romano que é património nacional e uma joia desconhecida para muitos dos participantes. Estas visitas culturais enriquecem muito os eventos e dão a conhecer os locais que visitamos. Seguidamente fomos novamente em caravana até ao Restaurante “O Lagar” onde nos esperava um óptimo almoço no qual se contaram muitas histórias interessantes do passado Alfista de muitos de nós.

O evento caminhava para o seu término, não sem antes seguirmos para visitar as Ruínas Romanas do Milreu em Estoi que revelaram alguns segredos desconhecidos para quase todos, apesar do Algarve e Faro não ser uma região desconhecida de quase todos. Terminada a visita, foi momento de despedida e promessas de continuarmos o trabalho agora iniciado. *(Miguel Trindade)*



Passeio a Palmela

No dia 1 de Abril realizou-se o Passeio a Palmela pela organização do ARCP.

Apesar de se ter realizado no dia das mentiras, podem mesmo acreditar que que não foi uma brincadeira, mas sim termos vivido bons momentos de convívio entre participantes e ficarmos com um dia para não mais esquecer.

A manhã ameaçava chuva e apesar dessa preocupação não me desencorajou de tirar o Alfa Romeo clássico da garagem e ter o prazer de o conduzir ao destino na margem sul, na verdade o tempo não prejudicou o evento, prova disso foi a presença dos Sprint Veloce e os Bertone..

A concentração dos participantes foi no parque de estacionamento do Castelo de Palmela.

Éramos cerca de 30 modelos da marca, desde os mais antigos coupés Bertone, Sprint Veloce, aos 156, 159 e aos mais recentes Giulia e 4C Spider.

A SGS Car disponibilizou neste recinto um momento de prazer a todos os alistas interessados fazerem um test drive ao novo Alfa Romeo Tonale e ao actual Giulia, e foram muitos os que responderam ao apelo, na verdade o novo Tonale surpreendeu e constou que houve mesmo uma intenção de compra feita no evento. Sem dúvida que o dinamismo do ARCP neste último ano e meio ajudou no crescimento da marca em Portugal

De seguida dirigimo-nos para a sala de chá do Castelo, onde nos aguardava um pequeno almoço com diversas iguarias não esquecendo o Caffè acompanhado com a

“Torta Biscione” preparados com muito bom gosto pelo staff da Pousada Pestana Castelo Palmela.

Mais confortados, seguimos para a visita guiada ao Castelo de Palmela, recordando um pouco da nossa história de Portugal, descobrindo segredos que só uma visita guiada pode proporcionar.

Chegados á hora do almoço e situado no interior das muralhas do Castelo tivemos a nossa almoçarada no Restaurante Taverna do Bobo da Corte recomendados pela boa referência do Trip Advisor. Tínhamos uma mesa corrida que parecia não ter fim, repleta de iguarias e nem o aperitivo de Moscatel da região faltou, foi um momento para recordar.

Terminado o nosso repasto, pegamos no volante das nossas máquinas e em cortejo dirigimo-nos para a Feira Anual do Queijo, Pão e Vinho. Através do livre trânsito todos os participantes estacionaram no interior da feira no espaço reservado e exclusivo para os Alfa Romeo ficarem em exposição, nesta feira os participantes puderam desfrutar de vários espectáculos, entre eles danças de Flamingo e também vimos muitos convivas a encherem as malas dos seus Alfa Romeo com iguarias compradas nesta Feira organizada pela Câmara Municipal de Palmela .

Agradecemos todo o apoio e disponibilidade à SGS Car, aos organizadores e em particular ao nosso associado Paulo Quendera do Núcleo Oficial ARCP - Clube Alfa Romeo Alfasud Sprint (C.A.R.A.S) nos ter proporcionado um dia fantástico. *(Rui Farinha)*



VII Edição da Semana da Cozinha italiana

No passado dia 17 Novembro de 2022, o Embaixador de Itália em Portugal Carlo Formosa convidou o Alfa Romeo Clube de Portugal a estar presente no Jantar de Gala que teve lugar na Embaixada de Itália por ocasião da VII Edição da Semana da Cozinha italiana no mundo.

Foi um momento onde se estabeleceram novos contactos e fortalecemos contactos com organizações de Italianos em Portugal, como o caso da Comites, que poderão enriquecer futuramente as actividades do Clube.

Neste evento estabelecemos ainda contactos com o Prof. Guilherme de Oliveira Martins que se mostrou disponível para colaborar com o clube participando num futuro evento no qual irá desenvolver uma componente histórico-cultural, bem como fomos convidados pelo Dr. João Neto, Presidente do Museu da Farmácia, que tem um dos mais importantes espólios a nível europeu, para visitarmos a mesma brevemente. *(Miguel Trindade)*



Jantar na Câmara de Comércio

Dia 14 de Fevereiro, realizou-se o jantar anual da Câmara de Comercio Luso Italiana, de que o Alfa Romeo Clube de Portugal faz parte desde Dezembro de 2022, respondendo a um desafio lançado pelo Sr. Embaixador de Itália em Portugal, Carlo Formosa.

O ARCP esteve presente a convite do Presidente da Camara de Comercio, Dr Santi Cianci, também ele um Alfista que aceitou o nosso convite para ser associado do ARCP. Santi Cianci foi CEO da Generali e tem dois Alfa Romeo, um Giulia Quadrifoglio e um Spider 2000 Veloce com o qual esteve presente no Estádio de Lisboa dia 26 Fevereiro.

Neste jantar em que estivemos à conversa com o Presidente da Camara Municipal de Lisboa Eng Carlos Moedas, que elogiou o trabalho do Clube, também demos os primeiros passos de aproximação a empresas Italianas em Portugal, no sentido de estas poderem vier a apoiar o Clube e as suas actividades. *(Miguel Trindade)*

Reunião Concessionários

A Alfa Romeo Portugal passou nos últimos meses recentes por profundas alterações na sua estrutura, que já abordámos nas edições desta revista. A marca passou a ser gerida por a nova equipa da Stellantis Cluster Premium, liderada por David Correia com Márcia Paulo a liderar o Marketing das três marcas deste cluster, Alfa Romeo, DS e Lancia, com Ângelo Dias especificamente na Alfa Romeo.

Recentemente em Setembro de 2021, o Alfa Romeo Clube de Portugal tinha sido nomeado o Clube Oficial da Alfa Romeo para Portugal pelo anterior gestor da marca, e em Janeiro o Clube foi convidado pela nova gestão da Alfa Romeo em Portugal, para estar presente na reunião anual da rede de concessionários Alfa Romeo enquanto parceiro da marca. Foi um momento histórico, que irá marcar o futuro do Clube.

Dia 25 de Janeiro em Sacavém, diante de Borja Sekulits o director do Premium Cluster Stellantis España e Portugal para a Alfa Romeo/DS Automobiles/Lancia, o fui chamado ao palco pela Márcia Paulo na qualidade de Presidente do Alfa Romeo Clube de Portugal, tendo esta apresentado o Clube como um parceiro estratégico da marca em Portugal, tendo convidado todos os concessionários presentes a aproveitarem o trabalho do clube e trabalharem com este. Nos poucos minutos disponíveis que tive apresentei o Clube e a sua estratégia que visa conectar os Alfistas com a marca, captar novos clientes para a marca e sermos uma plataforma de divulgação Alfa Romeo, criarmos uma emoção e conectá-la com o público certo, com actividades vocacionadas para as famílias e em todo o país.

No final houve um beberete, onde foram distribuídos folhetos sobre a história e os objectivos do Clube, tendo o Clube sido abordado por vários responsáveis de concessões Alfa Romeo, para que sejam desenvolvidos eventos em parceria. *(Miguel Trindade)*





Trees for Clubs

O Museu Storico Alfa Romeo em Arese, lançou um desafio a todos os clubes ligados à marca a nível mundial para que pudessem participar nesta iniciativa designada por 'Trees for Clubs'.

O desafio inicial por parte do Museu, foi iniciar a plantação de árvores nas zonas verdes do jardim essencialmente na entrada do edifício do museu e os clubes ofereceram uma placa a representar o seu clube. Portanto, o objectivo foi plantar as 112 árvores a representarem os anos de existência da marca Alfa Romeo e em cada uma das árvores ficaria exposto a placa de cada um dos clubes representados. Desde logo achamos a iniciativa muito interessante e o ARCP adere decidindo criar a sua placa para que estivessemos sempre com a nossa representação presente no espaço do Museu Alfa Romeo.

Em representação do Alfa Romeo Clube de Portugal, o nosso coordenador e sócio Lauro Filipe Henriques fez a entrega da nossa placa 'Trees for Clubs' ao responsável pelo Museu Storico Alfa Romeo - Stefano Agazzi.

Uma nota de agradecimento ao Sócio N.º1 Orlando Ferreira pela intervenção que terá sido determinante para o encontro pessoal com Stefano Agazzi.

Foram apenas fabricadas 10 placas sendo que para além da que ficou exposta no museu, outra encontra-se em exposição na nossa sede do ARCP e as restantes foram adquiridas conforme os seus pedidos de encomenda pelos nossos sócios, António Cirne, António Santos, Fernando Taborda, Lauro Henriques, Manuel Moisés, Norberto Amaro, Paulo Félix e Rui Bettencourt.

(Lauro Henriques)



Mensagem aos Sócios

Caros amigos,

Iniciamos 2023 (2º ano de mandato e 22º ano de Clube) com os resultados históricos de 2022 e a ambição de novo ciclo de crescimento.

Seguindo o mote da nossa candidatura continuaremos a consolidar o Clube como a referência nacional para todos os Alfistas:

Apresentámos um calendário de actividades extremamente intenso com cerca de duas dezenas de eventos: duas propostas de viagem a Itália, cobertura completa do território continental, encontros estáticos em Lisboa, Porto e Coimbra (mais cidades em preparação) ; editamos periodicamente a Revista Alfíssima em formato digital (comunicação e memória) e vamos imprimir edição de colecionador em papel; criamos um perfil digital forte, com presença constante nas redes sociais, e um sítio institucional que é referência para qualquer clube automóvel (em desenvolvimento as áreas de sócio e de interacção profissional Alfista que envolver com a rede de agentes nacional da Alfa Romeo); firmamos parceria forte com a Companhia de Seguros Fidelidade (benefícios para associados com seguros em áreas como veículos clássicos, contemporâneos e modernos, seguros de animais domésticos, saúde e multiriscos); para além dos patrocinadores locais, estamos em negociação com potenciais patrocinadores nacionais (a revelar); envolvemos os concessionários Alfa Romeo nas nossas actividades alargando os exemplos dos pioneiros CAM e MCoutinho, à Stellantis&You Lisboa, MS Car, SGS Car e Stock Car.

A capacidade de mobilização e organização do Alfa Romeo Clube de Portugal está a ser reforçada por Grupos Operacionais que operacionalizam a estratégia da Direcção e Núcleos Oficiais que dinamizam a comunidade Alfista organizando eventos abertos à participação de todos (sócios e futuros sócios, colecionadores, proprietários e, também apaixonados a aguardar o momento oportuno para comprar um Alfa Romeo).

Há outros concessionários que perceberam a importância e potencial que a ligação ao nosso Clube representa para os seus negócios (captação de novos clientes, recuperação de antigos clientes, visibilidade redes sociais e especialidade, projecção da marca) e que propuseram já iniciativas e eventos que a seu tempo divulgaremos. Em 2022 tivemos a forte promoção realizada pelo ARCP ao lançamento do novo Tonale, com o contacto

directo nos eventos estáticos de Lisboa e Porto, Porto Douro Eterno e no Caramulo Motorfestival (tudo isto secundado pela divulgação nas redes sociais que atingiu dezenas de milhares de contas), estou certo de que o nosso trabalho teve uma quota significativa no recente crescimento de vendas da marca, o que vem demonstrar a importância do Clube estar trabalhar com cada vez maior apoio por parte do Marketing da Alfa Romeo Portugal.

Este reposicionamento do Clube, implica uma aposta forte na imagem, e, nesse âmbito, foi imperativo actualizar o logotipo do Clube, anterior ao ecossistema digital) apresentou limitações técnicas. Em colaboração com a BlueTurtle do nosso associado João Carlos Pimenta, apresentamos versão actualizada do logótipo do Clube já em vigor (ver página 13).

Estamos conscientes de que as mudanças em tempo recorde estão impregnadas de paixão “cuore sportivo” e da potência “meccanica delle emozioni” que nos animam desde 24 de junho de 1910. É agora que a comunidade alfista se une “Join the Tribe” e garante que a mudança de paradigma tem em consideração os 113 anos Alfa Romeo e define um plano que assegurará a perenidade dos modelos clássicos, actuais e recentes.

Com Maio, Junho e Julho em ebulição Alfista termino com um agradecimento emocionado a todos os que são a estrutura de trabalho diário do Alfa Romeo Clube de Portugal, a todos os que patrocinam, participam e apoiam os eventos e espero rever-vos já a 28 de Maio nos encontros estáticos.

Miguel Pereira da Trindade

Presidente da Direcção
do Alfa Romeo Clube de Portugal



Logótipo ARCP

Estávamos em 2001.

Parte da gestação e infância do clube passava pela zona de Loures. O João Paulo Martinho disponibilizou um local onde poderíamos fazer as reuniões noite dentro, com espaço suficiente para todos, e com tudo o que era necessário para manter sentados mesmo os mais exigentes: um restaurante.

A onze de Outubro desse mesmo ano, decorreu nesse local uma das muito frequentes reuniões da direcção. Um dos pontos de ordem da reunião era a escolha de um logótipo para o clube. Várias propostas foram apresentadas. E discutidas. Muito discutidas.

As ideias apresentadas tinham mérito, mas tinham um problema que poderia ser aparente mais tarde, quando fosse necessário colocar o símbolo a preto-e-branco, e/ou em ponto pequeno. Ou seja, o logótipo teria de ter uma silhueta facilmente reconhecível, teria de ter um nível de detalhe suficientemente baixo para resultar em versões pequenas e a preto-e-branco do símbolo, para além de, obviamente, fazer referência à identidade Alfa Romeo, e uma ligação à identidade portuguesa. Os logótipos que iam sendo propostos, desenhados nas toalhas de papel que cobriam as mesas, acertavam em pleno na relação feita às duas identidades, mas padeciam de demasiado detalhe, complexidade.

Muito adentro da discussão das propostas apresentadas, não sei se alimentadas a gasolina ou a álcool, quiçá a uma mistura, surgiu a ideia com base na simplicidade das formas, e na coincidência da quantidade de folhas do Quadrifoglio e da Cruz da Ordem de Cristo. A combinação de ambas as identidades era simples e com contornos óbvios. Rapidamente surgiu na toalha de papel da mesa o Quadrifoglio Luso.

"E porque não este?" - exclamei - "Fica bem a preto-e-branco, e em tamanhos reduzidos."

A discussão terminou, e após um breve e quase imperceptível silêncio, ficou cada vez mais claro que o logótipo estava encontrado.



Estamos a 2023.

Vinte e dois anos depois, aquilo que nasceu das mãos de amadores - site, clube, logótipo, eventos, etc. - tem vindo a fazer o seu percurso evolutivo e, para goáudio de todos os sócios, está cada vez melhor e mais profissional. Basta olhar para o site actual e perceber o nível de profissionalismo que deixa transparecer.

Chegou a vez do logótipo evoluir para uma imagem mais profissional,

As identidades estão lá. As silhuetas são óbvias.

Traz uma vantagem adicional ausente do logótipo original: a nossa identidade está agora mais próxima da simbologia da nossa Força Aérea, mais próxima dos aviões que são os nossos queridos Alfa Romeo.

(Nuno Ferreira Sócio 13)



Entrevista ao Fundador

José Guardado

José António Guardado
Sócio N° 6, de 69 anos e aposentado

Boa tarde, José Guardado, como foi o início de tudo, ou seja, como ainda te lembras do nosso primeiro encontro de Alfa Romeo?

O primeiro encontro de Alfa Romeo que tivemos foi no Autódromo do Estoril, organizado pela Alfamania, através do nosso amigo Vaz Pinto que já não se encontra entre nós. Este evento realizou-se em 1995. Eram cerca de 70 Alfas essencialmente clássicos. Recordo-me que o mais moderno era o SZ30 pertencente ao Rodrigo Gallego. Presentemente o Miguel Ferraz de Menezes é proprietário desse mesmo Alfa.

Sim conhecia o Miguel Menezes, o Rui Bettencourt e outros que também vim a conhecer, tais como o Orlando Ferreira, Carlos Vaz, Fernando Taborda, João Paulo Martinho, João Feijó, Nuno Ferreira e o Carlos Revez.

A partir desse ou desses encontros pensaste que fazia sentido fundarmos um clube com estes apaixonados da marca?

A minha ideia nunca foi formar um clube, mas sim, um grupo de amigos entusiastas da marca, até porque não queria desvirtuar o grupo inicial.

Recordas-te quem teve ou propôs essa ideia de fundarmos um clube?

O Miguel Menezes veio propor ao nosso grupo que



Tivemos mais uns encontros no Autódromo do Estoril sendo o primeiro passeio de automóveis italianos organizado pelo Paulo Mendes em 1994. Nos anos seguintes entre 95 e 98 tivemos mais alguns pela zona da serra de Sintra.

Entretanto o Rui Bettencourt que também participou nestes mesmos eventos, telefonou-me a convidar-me para eu aparecer na zona da Expo que iria haver um novo encontro com amigos e proprietários de Alfa Romeo. Estávamos pensando em 1999.

Conhecias alguém nesse grupo de alfistas?

deveríamos oficializar e fundar um Clube Alfa Romeo. Aconteceu esta ideia quando nos encontramos no primeiro na zona da Expo, organizado o encontro através das redes sociais conseguiu-se juntar mais de 80 Alfas. A partir desse momento, vimos que a ideia tinha pernas para andar e de facto em 27 de Novembro de 2001 o clube foi fundado, e a escritura elaborada nos escritórios da Sociedade de Advogados em Telheiras do nosso amigo e sócio fundador Fernando Taborda.

Nesses encontros basicamente quais os modelos da Alfa Romeo estavam presentes?



Na grande maioria eram clássicos, modelos dos anos 60 e 70.

Na vida do nosso ARCP qual foi o momento que guardas como um dos melhores vividos no clube?

Direi que o momento do qual guardo a melhor recordação, é o da nossa participação na autoclassico do Porto em 2010.

E isto porquê, bem o facto de ter sido eu a receber vindo do museu histórico de Arese o icónico ALFA ROMEO 33 Stradale, a preparação daquele stand os dias ali vividos na presença daquele carro e dos outros raríssimos modelos que compuseram o nosso stand que sem duvida suscitou a curiosidade geral, direi mesmo que terá sido a atracção daquele ano, foi para mim o momento alto vivido até ali. Houve sem dúvida também outros grandes momentos ao longo destes mais de 20 anos, como as deslocações a Jarama ou a Jerez, os passeios aos lugares mais fantásticos deste país sempre com muita participação dos associados mas o momento



que guardo com carinho será este que me trouxe a responsabilidade de olhar por aquele raríssimo objecto de arte.

Qual o principal motivo que te levou a ligar-te à marca Alfa Romeo?

O meu gosto pela marca, começa desde criança, brincando com miniaturas de carros, leitura de revistas em que via os modelos Alfa Romeo dessa época dos anos 60 e 70 a vencerem tudo o que era corridas, rampas e por vezes muito boas classificações nos ralis. Estou a referir-me aos Giulias Berlinas TI, Coupés GTV, GTAs e os fabulosos 33 da classe Sport Protótipos.

Qual foi o teu primeiro automóvel?

No início da minha vida profissional, comecei a trabalhar em Lourenço Marques (actualmente Maputo) na empresa Pendray & Sousa agentes oficiais da GM, razão pela qual o meu primeiro automóvel foi um Vauxhall Viva GT. Recordo que o carro tinha pouco mais de 100 cavalos e bebia gasolina à grande!

Curiosamente hoje a GM também faz parte do Grupo Stellantis

Bem como não poderia deixar de ser qual foi o teu primeiro Alfa Romeo?

O primeiro foi um 33 de 16 válvulas 1.7 de 1990. A seguir foram dois 155 e pelo meio adquirei um 1300 GT Júnior.

Entretanto reformei-me e comprei um 156, na versão 1.6 Sport. Mais recentemente adquirei um GT 1.9 GTD.

Alguma razão para teres escolhido esse modelo?

Escolhi o 33 por ser um automóvel com características desportivas e ao mesmo tempo familiar. Tinha 137 cavalos que para a época era bastante bom.

Qual consideras o teu modelo da Alfa Romeo preferido de todos os tempos?

Sem a mínima dúvida o 33 Stradale para guardar na minha garagem. Para uso diário talvez o 156 GTA



Sendo proprietário de um Alfa Romeo clássico, qual foi a razão para o teres escolhido?

Presentemente sou proprietário apenas de um pré-clássico, o 156, no entanto e em relação ao GT tem também condições para o ser daqui por mais uns anos. Gostaria de voltar a ter um Coupé Bertone dos anos 60/70

Actualmente a Alfa Romeo serve os propósitos do dia-a-dia, ou vês lacunas que deveriam ser preenchidas?

Definitivamente os Alfas de hoje em dia servem perfeitamente para um uso quotidiano

Vês na marca diferenças conceptuais que o tornam uma escolha óbvia, ou consideras apenas ser uma escolha pela paixão?

Sem dúvida é mais uma escolha de paixão, pelas razões que são do conhecimento geral, mas actualmente os amantes da marca assim como para o público em geral as questões de qualidade e todos os outros itens que levam à escolha de um automóvel podem ser encontrados nos carros que actualmente são produzidos pela marca. Portanto a escolha já não será só pela paixão, mas também haverá muita razão.

Qual considera ser o panorama da marca no contexto histórico automóvel mundial?

Historicamente falando a Alfa Romeo é das marcas com maior reconhecimento derivado à questão desportiva, onde a marca já venceu praticamente tudo. Recordo por exemplo, o primeiro campeonato de Fórmula 1 não FIA com o célebre P2 de 1925. Quando se iniciou o campeonato do mundo da Fórmula 1 venceram em 1950 com o Alfetta 158 e em 1951 com o Alfetta 159.

Recordo as quatro vitórias nas 24 horas de Le Mans nos anos 30, Targa Florio, Mille Miglia, Campeonatos Europeus de Turismo e não esquecendo o DTM campeonato alemão com os fantásticos 155.

Tens alguma preferência, provas de velocidade ou ralis?

Sem dúvida, provas de velocidade

Qual consideras o melhor piloto de todos os tempos?

Ayrton Senna da Silva

Qual consideras o melhor circuito, ou seja o mais espectacular?

Monza

Todos nós temos um automóvel de sonho e sem limite de valores qual seria o teu?

Uma difícil escolha, mas seria um Alfa Romeo 8C -2300 Monza de 1931

Para terminarmos a nossa entrevista diz-me, tens algum hobby?

Gosto de ouvir qualquer tipo de música de qualidade na minha vasta colecção de discos de vinil e CD.

Zé, muito agradeço a tua disponibilidade para esta entrevista, que certamente será do agrado de todos os nossos amigos alistas.

Forte Abraço

Rui Bettencourt





ALFA ROMEO TONALE PLUG-IN HYBRID Q4

A reinvenção da desportividade



FALE CONNOSCO
220 001 437



FALE CONNOSCO
stand.alfaromeo@cam.pt

Consumo combinado Tonale Híbrido Plug-in Q4 (l/100 km): 1,4 - 1,1; consumo de energia combinada (kWh/100km): 18,7 - 16,8; Emissões de CO2 (g/km): 33-26. Até 82 km de autonomia elétrica total é referente ao ciclo urbano. A autonomia total é a autonomia possível alcançada misturando a autonomia a gasolina com a autonomia elétrica total do estilo de condução na cidade. Os valores de homologação são determinados com base no ciclo WLTP, homologado a partir de 4.11.2022. Os valores indicados são para fins comparativos.

Entrevista ao Sócio

José Ribeiro

Sem querer perder mais tempo, achei que seria oportuno entrevistar um amigo de longa data, o Sócio nº 43, José Martins Ribeiro, nascido nas Caldas da Rainha no dia 18 de Fevereiro de 1935, que entretanto solicitou a sua exoneração por se achar que já não se encontrava fisicamente apto e confortável para conduzir nos nossos eventos, sendo hoje sócio honorário.

De alguma forma, para compensar os seus serviços prestados no Conselho Fiscal como vogal e secretário, foi nomeado sócio honorário pelo Alfa Romeo Clube de Portugal.

Para além de tudo, consideramos ser um dos maiores alfistas da velha guarda e muito conhecido no seio da marca Alfa Romeo.

Com os seus 88 anos, mantém o seu espírito de bom conversador, com histórias muito curiosas e sempre com

a sua habitual boa disposição.

Foi sócio da Garagem Hércules desde 1963 a 2000 em sociedade com o sogro Oswaldo Moura Coutinho, onde teve a responsabilidade de gerir a sua própria oficina na manutenção dos automóveis da sua eleição, os Alfa Romeo, desde 1985-2000.

Presentemente mantém diversos clássicos na sua garagem particular em que destaco o Alfa Romeo Giulietta TI de 61, um Alfa Romeo 33 1.7 de 87, um Austin Seven de 1934 e um Honda 600 de 1973.

Qual o principal motivo que o levou a ligar-se à marca Alfa Romeo?

Como tinha tido um Fiat 500, modelo de 58, portanto de uma marca italiana, entusiasmei-me desde logo pelo tipo de condução que este pequeno carro oferecia.

Quando terminei o meu serviço militar e em conversa



com o meu grande amigo João Cordeiro da garagem GAROL diz-me ele assim: “Já que gostaste tanto desse FIAT, porque não experimentas, mas é um Alfa Romeo?”

Claro que isso influenciou-me muito e acelerou o interesse em procurar um Alfa!

Como tomou conhecimento da existência do ARCP?

O meu amigo Carlos Albuquerque, também um grande alfista proprietário dum 75 de 2 litros, convidou-me a participar num evento que estava a ser organizado pelo Clube. Recordo também que o Miguel Menezes nos acompanhou e a partir desse momento passei a ser sócio.

Quais os eventos organizados pelo ARCP são mais do seu agrado?

Gostei muito dos noturnos em Sintra, bem divertidos e com muita adrenalina.

Lembra-se de algumas histórias curiosas ligadas a marca Alfa Romeo?

Normalmente aos sábados aproveitava para dar uma volta num dos meus Alfas. Nesse dia estava ao volante do meu Giulietta Sprint 1300 e na zona da Malveira a Polícia mandou-me encostar. O guarda pediu-me os documentos e sem dar grande importância diz-me... sabe porque o mandei parar?

Porque nunca tinha visto um carro destes!

Finalmente recordo um episódio da minha vida que muita alegria me deu.

O meu neto Tomás foi pai e telefonou-me a dar a boa notícia que eu ia ter um bisneto .

Perguntei o nome do bebé e pensei cá para mim, deve ser um António ou um José ou coisa parecida.

Como não adivinhei diz logo o meu neto muito animado nem vais acreditar avô.....vai chamar-se ROMEO !

Qual foi o seu primeiro automóvel?

Como referido na resposta anterior foi um Fiat 500 de 1958, de cor verde clarinho.

Bem, como não poderia deixar de ser, então qual o primeiro Alfa Romeo que adquiriu?



Uma Giulietta Sprint Coupé, Bertone, ou seja, com motor 1300, de cor azul de 1960.

Numa das minhas deslocações ao trabalho, encontrei num stand de vendas de automóveis em Vila Nova de Ourém, este Alfa à venda por 80 contos.

Andei à volta do carro, e disse logo ao vendedor que não dava mais de 40 contos pelo carro, ou seja, metade do que ele pedia. O vendedor estupefacto, pela minha fraca oferta, achou que eu devia experimentar o carro pois certamente mudaria de ideias. Assim foi, eu aceitei dar uma volta com o carro, pois ele estava confiante que eu mudaria de opinião.

Regresso da volta e ele pergunta: “Então mudou de opinião sobre a sua oferta?”

Não. Como já tinha dito, só dou 40 contos!

Pois bem, ele acabou por aceitar e fechamos o negócio. A razão que me levou a manter o meu valor, foi devido ao facto de o carro estar efectivamente bastante bom de um modo geral. À excepção, a suspensão estava num mísero estado, como aliás eu já suspeitava. Necessitava de uma grande reparação em termos de suspensão, motivo suficiente para o vendedor acabar por aceitar a minha proposta inicial.

Alguma razão para ter escolhido esse modelo?

Era um Alfa Romeo!

Qual considera o seu modelo da Alfa Romeo preferido de todos os tempos?

Para ser muito sincero não tenho nenhum preferido, gosto e muito de todos!

Sendo proprietário de vários Alfa Romeo clássicos, qual foi a razão para essa escolha?



Aconteceu! Para mim são os Alfa Romeo e depois os outros...

Tenho a certeza que deve ter muitas histórias para nos contar e gostava que recordasse alguma?

Bem vou recordar duas histórias, sendo a primeira a que se passou na minha oficina na Garagem Hércules.

Diz-me um cliente já um pouco exaltado: “Oh Sr. Ribeiro já reparou que todas as semanas estou aqui na sua oficina com o meu carro? O que hei-de fazer? Sabe uma coisa, este emblema mata-me!”

Como deve calcular, achei este episódio uma delícia, estava-se a referir ao emblema do seu Alfa Romeo.

A história seguinte, foi a compra do meu segundo Alfa. Numa conversa com um amigo meu, ele disse-me que tinha um amigo que estava vendedor de um Alfa e que eu estaria interessado.

Bem, como Alfas havia sempre muitos para venda, este seria mais um e acabei por lhe fazer a vontade, já que ele tanto insistia. Combinámos a visita para irmos ver o tal Alfa.

Assim foi. Fomos para os lados da Graça perto da Senhora do Monte, onde o Alfa Romeo estava guardado.

Qual o meu espanto, e de queixo caído, quando ele abre a porta da garagem e vejo a já tão rara Berlina Giulietta TI, bem azulinha (da cor do céu!).

Nem queria acreditar no que via!

O senhor já de uma idade respeitável, talvez com uns 80 anos, diz-me muito convicto das suas palavras: “Eu já tenho quem me ofereça 300 contos pelo carro.”

Contudo, eu perguntei-lhe: como sou muito amigo do António, posso ter prioridade na compra do carro? Então, ele respondeu-me para eu pensar melhor no assunto e combinei voltar a ligar mais tarde para acertar o valor. Como o meu entusiasmo era grande, telefonei no dia a seguir com a minha oferta. Bem, o dono do carro disse que ia pensar novamente no assunto. Na semana seguinte, volto a ligar ao Sr. Carlos a perguntar, se já tinha decidido e disse-me que não!

Então, comecei a ligar todas, mas todas as semanas desde o mês de Agosto até Dezembro, para que ele de uma vez por todas aceitasse a minha proposta de negócio.

A dada altura eu disse, Sr. Carlos ou vende o seu carro de uma vez por todas ou vou desistir definitivamente da compra.

Finalmente, o Sr. Carlos decidiu aceitar a concretização da venda por 500 contos. No dia em que fui levantar o carro disse-lhe que iria pagar em notas, portanto seria bom ter alguém da sua confiança para recontar e confirmar o valor, o que aconteceu. Veio o neto.

A esposa do Sr. Carlos, sempre que eu atendia o telefone, dizia que o carro só seria vendido se ela assinasse o papel da venda, porque afinal de contas o Alfa estava em nome dela. No momento, quando já se preparava para receber os 500 contos, pediu-me ainda mais 5 contos, porque me iria entregar mais umas peças

sobresselentes que seriam sempre úteis para acompanhar o carro.

O meu entusiasmo era tão grande que nem pestanejei, entreguei os 505 contos ao Sr. Carlos e achei por bem gratificar o meu amigo com 20 contos por ter descoberto este tesouro, que para mim foi um verdadeiro sonho.

Trazia uma bateria comigo e um jerrycan com gasolina caso fosse necessário, pois o carro estava parado há anos. Mas nada foi preciso, pois o Alfa pegou logo à primeira!

Relembrando mais umas histórias que a vida me proporcionou, menciono duas relacionadas com Alfa Romeo.

Assim, um dia um amigo, e não menos entusiasta de Alfas, precisa de um diferencial para o 2000 GTV. Eu tinha um e sem mais nem menos, decidi oferecer. Mais tarde, pagou-me a mesma moeda. Eu precisava de uma porta para o meu GTV e ele ofereceu-me uma que tinha na sua garagem. Resolvendo o meu problema sem custos. Acho que isto é mesmo típico de verdadeiros Alfistas.

Agora, outra vez, na hora de fechar o meu stand de vendas na garagem Hércules, entrou-me um amigo que directamente me perguntou qual o preço do Alfa 75 que eu tinha em exposição. Feitas as contas, dou-lhe o preço





e diz o meu amigo a rir: “Tenho uma proposta noutra sítio que me faz por menos 20.000 escudos, contudo, eu não troco um amigo por 20 contos.” E comprou o carro. Isto só de um alfista!”

Actualmente a Alfa Romeo serve os propósitos do dia-a-dia, ou vê lacunas que deveriam ser preenchidas?

Preenchem perfeitamente, são automóveis tão fiáveis como os outros, portanto podemos conduzir no nosso dia-a-dia.

Teve alguma aventura ou episódio que tenha ficado na sua memória relativamente a um automóvel que tenha tido?

Recordo as minhas participações em diversos rally 's, com um especial destaque para Voltas a Portugal, do 100 à Hora dos clássicos.

Obtive diversas vitórias à classe e mesmo nas classificações à geral, excelentes resultados, especialmente com o Alfa Romeo 2000 GTV.

Ainda me lembro na Volta a Portugal com o 2000 GTV, na Serra de Monchique, onde eu ia muito atento, ao Porsche 2,7 que me precedia e que se preparava para me ultrapassar, tendo no final o meu amigo e concorrente expressado: “Estava a ver quando saías pela porta grande”. Seguidamente o meu pendura sentiu-se mal e lá se foi a classificação!

Fiz outros rallys com outras marcas, tais como, Austin



Sprite, Cooper S 1000 e 1300, BMW 1600 e 2002 e muitos outros.

Vê na marca diferenças conceptuais que o tornam uma escolha óbvia, ou considera apenas ser uma escolha pela paixão?

Ambos os casos, mas de facto a paixão pela marca, torna-se uma escolha fácil.

Qual considera ser o panorama da marca no contexto histórico automóvel mundial?

Acho estar no bom caminho, pois inclusive já estão de volta à Fórmula 1.

Tem alguma preferência, provas de velocidade ou ralis?

Sem margem de dúvida, ralis! Considerando que os ralis tinham provas de perícia era sempre mais um aliciante.

Qual considera o melhor piloto de todos os tempos?

São vários, tenho dificuldade em considerar um em especial. A nível nacional acho ser o Manuel Lopes Gião e o José Bernardino Lampreia. A nível internacional o Jackie Stewart, Ayrton Senna e o Michael Schumacher.

Qual considera o melhor circuito, ou seja, o mais espectacular?

O Estoril, porque até é do nosso país!

Todos nós temos um automóvel de sonho e sem limite de valores qual seria o teu?

Bentley Continental

Esta é que eu não estava à espera!

Agradeço toda a disponibilidade proporcionada pelo meu amigo José Ribeiro nesta entrevista e que certamente será do agrado para todos os nossos amigos alfistas. *(Rui Bettencourt)*



Quadrifoglio Verde a mascote da Alfa Romeo

A história do trevo de quatro folhas, ou como é dito em italiano, o **Quadrifoglio Verde** coincide com a história desportiva da Alfa Romeo.

Esta mascote da sorte muito conhecida nos Alfa Romeo desportivos, o **Quadrifoglio** nasceu pela superstição de um piloto.

O célebre Quadrifoglio comemora precisamente no corrente ano, o seu centenário, razão pela qual damos a conhecer a sua história e significado deste símbolo que decora alguns dos modelos da marca.

No final da Primeira Guerra Mundial em 1918, a Alfa Romeo regressa à competição e formando a sua primeira equipa oficial, fazendo parte desta um quarteto talentoso de pilotos, o Antonio Ascari, Enzo Ferrari, Giulio Masetti e Ugo Sivocci, sendo este último alcunhado pelo eterno segundo.

Com o intuito de ajudar Sivocci a vencer uma corrida, uma senhora nobre decidiu oferecer um trevo de quatro folhas para que o piloto tivesse mais sorte.

Em 1923 e pela primeira vez os quatro Alfa Romeo RL surgiram em Targa Florio com um quadrado branco inserido com um trevo de quatro folhas verde pintado no capot de cada uma das viaturas. Este amuleto da sorte tal como haviam feito os pilotos de aviões durante a guerra o fizeram a Alfa Romeo também o fez.

Esta tradição também aconteceu na Ferrari com o seu característico Cavallino Rampante.

A Targa Florio era uma prova dura, prestigiada, correndo-se nas montanhas da ilha italiana e eram muitas as estradas que não eram asfaltadas. Esta corrida mais do que tudo o Sivocci ambicionava ganhar mais

que qualquer outra.

Pelo facto de terem vencido a prova, os RL passaram a ser conhecidos pelos Targa Florio. Ugo Sivocci dominou e venceu a corrida ao final de sete horas e dezoito minutos a velocidade média de 59 Km/h seguido pelo Antonio Ascari.

Sivocci não só conquista a sua primeira vitória na Targa Florio, como dá à Alfa Romeo a sua primeira vitória na importante prova.

A força deste símbolo, o **Quadrifoglio Verde** parecia ter surtido efeito!

Infelizmente a sua sorte não durou muito. Nesse mesmo ano, a 8 de Setembro, morreu num acidente durante as sessões de treinos para o Grande Prémio de Monza aos comandos de um Alfa Romeo P1 — superstição ou não, a verdade é que o carro que pilotava não apresentava o Quadrifoglio pintado.

Depois da morte de Ugo Sivocci a Alfa Romeo decidiu homenagear o piloto passando a pintar em todos os seus carros de competição o trevo de quatro folhas.

Mas fê-lo com uma pequena diferença. A Alfa Romeo passou a inserir o Quadrifoglio num triângulo. A perda de um lado do quadrado, representa a perda de um dos quatro pilotos da equipa Alfa Romeo.

O Quadrifoglio, com o passar dos anos, deixou de ser exclusivo dos carros de competição e passou a ser ostentado igualmente pelos modelos mais desportivos de estrada da Alfa Romeo.

Presentemente, os modelos mais desportivos da marca continuam a ostentar o célebre Quadrifoglio e será sempre a eterna mascote da Alfa Romeo. *(Rui Bettencourt)*



Marcos da Alfa Romeo

CONGRATULAZIONE ALFA ROMEO

Nesta edição pretendemos recordar alguns dos modelos que estarão a celebrar o seu aniversário durante o corrente ano.

Este ano são vários e nada melhor que iniciarmos pelo mais antigo:



Alfa 40-60 de 1913

Giuseppe Merosi iniciou o projecto para um novo automóvel em 1911, ano em que a companhia autorizou a desenvolver uma viatura para clientes, com uma vertente desportiva, mais potente e que desta forma pudessem ser utilizadas em competição.

O chassis foi derivado do 24 HP sendo o motor totalmente novo. A capacidade do motor era de 6 litros e com dois blocos de 4 cilindros unidos com a cambota e carter em alumínio (light alloy). Esta unidade debitava 70 cv as 2200 rpm atingindo uma velocidade máxima de 120 Km/h.

Em 1913 foram fabricados dois protótipos que participaram nalgumas corridas e construíram 25 chassis. Conseguiram um aumento de potencia em cerca de 3 cavalos!

Nas versões de competição reduziram o peso para 1100 Kg e dois carburadores, incrementando a potência em cerca de 3 cavalos.

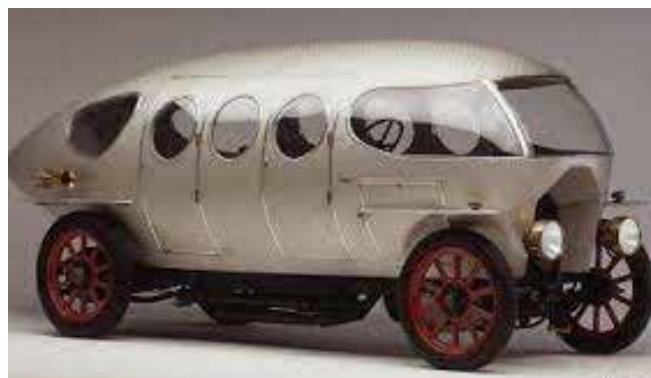
Como sendo uma marca tradicionalmente vencedora, decidiram participar na rampa de Parma-Poggio di Berceto em 1913. Os pilotos Franchini e Campari ficaram classificados nos primeiros dois lugares.

Em 1914 em Targa Florio os resultados não foram brilhantes e vingaram-se com o terceiro e quarto lugares na Coppa Florio.

O 40-60 HP foi totalmente revisto logo após o término da Primeira Guerra Mundial. Melhoraram os amortecedores das rodas da frente e aumentaram a potência do motor para 82 cavalos chegando a atingir os 150 Km/hora.

O sucesso inicial não foi bom, no entanto, em Maio de 1920 na quarta edição da rampa Parma-Poggio di Berceto o Campari voltou a vencer e veio a ter mais uma vitória no circuito de Mugello ,

As últimas provas que o 40-60 HP participou foi em 22 de Outubro de 1922 em Monza no GP de Outono, tendo feito a volta mais rápida a média de 141 Km/h. O Campari acabou por desistir com a guia duma válvula partida.



40-60 HP Aerodinamica

Durante anos os automóveis tinham linhas de carroçaria que se assemelhavam às carruagens puxadas por cavalos, portanto em termos de aerodinâmica deixavam muito a desejar.

Havia a necessidade de mudar e pensar no avanço tecnológico.

Surgiu um exemplar em formato de bala, com um motor eléctrico de Jamais Contente em 1899 em que conseguiram ultrapassar os 100 Km/h. O chassis não estava coberto nem tao pouco o lugar do condutor, que se sentava muito erecto portanto a aerodinâmica era muito deficiente mas apesar de tudo conseguiram bater um recorde de velocidade com o piloto Camille Jenatzy. O progresso automóvel continuava em bom ritmo e em 1914 o Conde Marco Ricotti de Milão decidiu adquirir um dos 25 chassis fabricados para os 40-60 HP para modificar as linhas e optar pelo formato de uma gota de uma lagrima. O designer foi Ercole Castagna que tinha boas relações com Portello.

A carroçaria era toda fechada com pequenas vigias laterais sendo que o para brisas era bem curvilíneo para manter o coeficiente aerodinâmico perfeito. A carroçaria era em alumínio assente no chassis em ferro. Atingia uma velocidade máxima de 139 m/h. Este único exemplar foi transformado mais tarde e ao

cortarem a capota e destruíram toda a sua eficácia. Provavelmente as razões que levaram a transformarem a carroçaria deverá ter sido pelo barulho, calor e fumos emanados pelo motor no interior da cabine sem algum tipo de isolamento.

Em 1976 foi fabricada uma réplica deste torpedo que se encontra exposto no Museu Alfa Romeo em Arese. Os responsáveis pelo fabrico foram Luigi Fusi e com o apoio técnico do próprio Castagna



Alfa RL Targa Florio

Em 1923 uma versão do RL Roadster de dois lugares utilizando um chassis mais curto em 2880 mm, entrou em competição.

O depósito de gasolina em forma de barril estava situado nas costas do piloto e facilmente visível.

Foram utilizados diversos motores para poderem competir em diversas classes. A versão Sport debita 90 cavalos atingindo os 150 km/h. Posteriormente foi aumentada a cilindrada permitindo ganhar 5 cavalos e chegar aos 157 Km/h.

Recordo que foi precisamente neste modelo em Targa Florio que pela primeira vez o símbolo do Quadrifoglio surgiu.

Finalmente em 1924 foram fabricados dois motores com 3617 cc a conseguirem debitar 125 cavalos e a atingirem os 180 km/h. Os travões eram de tambor as quatro rodas



Alfa RM

Foi apresentado em 1923 no Salão de Paris a pedido de Nicola Romeo, com o intuito de aumentar o volume de produção e abranger o segmento de mercado de nível inferior. Para que assim fosse a cilindrada não poderia ser superior a 2 litros e haver um aproveitamento dos restantes componentes já existentes do modelo anterior

e superior do RL.

Giuseppe Merosi decidiu não alterar a estrutura principal, mantendo o mesmo motor de 6 cilindros mas manter a cilindrada nos 2 litros. A versão Normale debitava 40 cavalos e o Sport 44 cavalos, sendo a potência específica a mais alta desta gama de modelos. O RM era bem mais curto que o RL, tendo menos 2.90 metros.

Derivada a performance do carro ser pouco entusiasmante, os clientes preferiam o RL, o que sacrificou as vendas do RM, sendo apenas vendidos 131 Normales e 129 Sports. Em 1925 foram melhorados passando a terem 48 cavalos e uma velocidade máxima de 100 Km/h.

Apesar do RM ser essencialmente uma viatura familiar, ocasionalmente ainda participou em algumas corridas. Na 3ª Edição da Alpine Cup classificou-se em 4º lugar na sua classe e 2º lugar na rampa do Sorrento- St. Agata e no Quilómetro lançado de Caserta.

A pedido dos serviços militares italianos o Giuseppe Merosi desenvolveu em 1925 um protótipo com as funções necessárias para fins militares, conforme as sugestões do Nicola Romeo e ordens do Guido Corni, membro do Ministério da Guerra e amigo do Enzo Ferrari. Entretanto, todo o projecto foi abortado, quando Corni foi nomeado Governador da Tripolitania.



Alfa GP P1

Tendo em vista a época de Grande Prémios em 1923 e encorajados pelo sucesso do modelo RL, Giuseppe Merosi projectou um modelo de GP totalmente novo de acordo com os regulamentos disponíveis para as futuras corridas. A capacidade do motor estava limitada a 2 litros e um peso mínimo de 650 Kgs.

Depois de toda a experiência que Merosi teve com o RL, decidiu utilizar um motor de 6 cilindros em linha, mas já sendo de dupla árvore de cames, camaras de combustão hemisféricas e válvulas em angulo com ignição dupla

A caixa de velocidades em alumínio, travões as quatro rodas.

A potência máxima era de 95 cavalos

Infelizmente estava previsto estreiar-se no Grande Prémio da Europa em Monza no dia 9 de Setembro de 1923, só que durante os treinos o Ugo Sivocci tem um despiste perde o controlo e o P1 sai em voo da pista

perdendo a sua vida.

A Equipa Alfa Romeo decide desistir em sinal de luto e Nicola Romeo limita-se a comentar “ Nós não corremos quando um piloto da equipae falece.

Vittorio Jano, testa novos desenvolvimentos neste modelo a fim de ser utilizado no novo P2. Foi montado um compressor volumétrico Roots, aumentando a potência para os 118 cavalos e atingir uma velocidade máxima de 205 Km/h

A Alfa Romeo venceu o primeiro título mundial em 1925 com o P2 e para celebrar este feito, foi desenhado no próprio emblema da Alfa Romeo colocado junto ao radiador a coroa de louros da vitória.



Alfa Romeo 6C 1900 GT

No Motor Show de Milão em 1933, foi apresentado a sexta evolução do lendário 6C 1750. Para além do aumento da cilindrada para 1917cc e melhoramentos, se transformaram num modelo praticamente todo novo. Basicamente tratava-se de um motor de 6 cilindros em linha, árvore de cames dupla e dois carburadores de duplo corpo. A potência máxima era de 68 cv às 4500 rpm, suficiente para atingir os 130 km/h.

A carroçaria foi feita no atelier do prestigiado desenhador Castagna e a montagem feita em Portello. Foram construídos apenas 197 modelos e outros pequenos desenvolvimentos feitos por outros designers, tais como Touring, e James Young

Comparativamente ao 1750 GS, as modificações foram concentradas em melhoramentos no conforto, insonorização e reduções no consumo de combustível, que tornaram o 6 C 1900 GT num verdadeiro grande turismo para estrada e não propriamente vocacionado para a competição.

Apesar de tudo ainda teve uma participação esporádica nas Mil Milhas com o piloto Renato Ferrari, Presidente do Automóvel Clube de Milão.



Alfa Romeo 6 C Gazzella

O projecto Gazzella foi muito ambicioso e avançado . O engenheiro espanhol Wilfredo Ricart responsável pelo centro de desenvolvimento acompanhado pelos seus técnicos investiu um imenso trabalho, entusiasmo e esperança para que este projecto fosse um verdadeiro sucesso.

A carroçaria tinha um ar bem futurista, aerodinâmica e inovadora muito avant-garde para a época. A construção era eficiente, simples e económica de construir e seria o futuro da Alfa Romeo nos pós da segunda guerra mundial.

O motor era de seis cilindros em linha de dois litros e duas árvores de cames, comandadas por corrente. A potência era de 85 cavalos às 5500 rpm e alcançava perto dos 160 km/h.

Inicialmente o modelo chamou-se 1350 mas decidiu-se mudar para Gazzella

Apesar de todo este aparente sucesso houve um volte face por acharem que seria exageradamente caro e as soluções obsoletas o que veio a condenar o seguimento deste projecto. Giuseppe Busso achou ser um projecto obsoleto, complexo e muito caro.

No final da segunda guerra mundial, já nada restava do projecto Ricart e apesar de oficialmente ter sido atribuído ao engenheiro espanhol este trabalho, muitos duvidaram da paternidade do protótipo.

Foram fabricados componentes suficientes para a montagem de seis viaturas, mas apenas uma ficou totalmente concluída para ser feito um ensaio de condução. O piloto de testes, Consalvo Sanesi, teve logo no início do ensaio uma situação dramática ao ver o seu automóvel a ser consumido pelas chamas.

Foi o fim do Gazzella e permitiu desde logo a Alfa continuar no desenvolvimento do velho 6C 2500 Freccia d'Oro até à chegada do 1900.



Alfa Romeo 6 C 3000 CM

O desenvolvimento do 6 3000 CM iniciou-se durante o período de competição automóvel em 1953. Este projecto foi concretizado com um modelo Sport, mais conhecido pelo CM que significa em italiano Competizione Maggiorata.

O chassis era tubular, com a suspensão da frente independente, quadrilateral com molas helicoidais, enquanto a suspensão traseira era o clássico eixo De Dion com molas helicoidais. Travões de tambor as 4

rodas sendo os traseiros inboard.

O motor são 6 cilindros em linha cilindrada 3495 cc com dupla árvore de cames e com a distribuição por dupla corrente. A alimentação do motor é feita através de 6 carburadores. O sistema de lubrificação é por cárter seco.

A potência máxima era de 275 cavalos às 6500 rpm o que permitia uma velocidade máxima acima dos 250 Km/h

Foi apresentado na Mille Miglia de 1953, pilotado pelo Consalvo Sanesi. Liderou a prova até Pescara com uma fractura no chassis, permitindo que o colega de equipa Karl Kling vencesse a corrida. Foi seguido pelo famoso Juan Manuel Fangio em terceiro lugar e também ao volante de um Alfa.

O Kling também veio a partir numa outra prova em Roma.

Participaram três 6 C 3000 nas 24 horas de Le Mans, que infelizmente foram mal sucedidos pois tiveram que desistir por diversos motivos. Este foi o resultado da pressa em preparar os carros para a prova!

Nas 24 horas de Spa participou apenas um carro e nos 1000 Km de Nurburgring. Em ambas as provas correram mal com o Sanesi-Fangio a despistarem-se

pela falta de aderência provocado pela muita chuva e na prova alemã com a quebra do para brisas do piloto Kling.

Finalmente em Setembro do mesmo ano o Fangio venceu o Grande Prêmio Supercortemaggiore em Merano. Nesta versão já estava equipado com travões de disco as quatro rodas.

Foram produzidos seis modelos, sendo quatro coupés com carroçarias da Colli e dois de versão cabrio, portanto abertos.

Um dos quatro coupés foi entregue ao representante da Alfa Romeo na Suécia e por sua vez foi entregue ao famoso piloto Joakim Bonnier. O segundo chassis com uma carroçaria Boano foi vendido em 1955 ao Presidente da Argentina Juan Peron.

O modelo que foi tripulado pelo Fangio encontra-se em exposição no Museu Alfa Romeo em Arese,

Nas celebrações dos 100 anos da marca, tive o privilégio de dar uma volta neste 3000 CM, algo que nunca mais esquecerei para o resto da minha vida. Parece que ainda sinto o calor do escape a passar pelo meu traseiro, pois o tubo de escape passava por essa zona do chassis. O som do motor a roncar pelos seis cilindros e o cheiro a gasolina é inesquecível. *(Rui Bettencourt)*



ALFA ROMEO 155

No editorial da última revista Alfiissima ficou a promessa de homenagearmos com uma reportagem alargada a destacar os 30 anos do Alfa Romeo 155.

No Salão Automóvel de Genebra, em 1992, foi apresentado o novo Alfa Romeo 155 destinado a substituir o modelo 75 que já se encontrava em comercialização há 13 anos a necessitar a sua reforma.

O 155 foi o segundo Alfa Romeo a ser criado sobre a batuta do grupo FIAT.

Para além de um design totalmente novo projecto de Ercole Spada a configuração mecânica também foi uma verdadeira novidade incluindo o regresso à tracção dianteira

A Fiat baseou-se na plataforma Tipo 3 idêntica à do já conhecido Fiat Tipo e do Lancia Dedra para assentar toda a estrutura da carroçaria e mecânica, ressaltando uma identidade muito própria. O 155 apresentava-se com 10 variantes, incluindo uma versão Sport, a Super e o Q4.

O motor rigorosamente Alfa Romeo, na posição transversal e frontal com uma suspensão independente, sendo na frente McPherson e traseira eixo De Dion, rodas independentes molas helicoidais e barras

estabilizadoras, com a caixa de velocidades anexada na traseira para um melhor equilíbrio de pesos.

As linhas da carroçaria recordavam a Giulietta de 1977 mas com formas bem mais vincadas. O coeficiente aerodinâmico era excepcional, mais precisamente 0,29 o que para os dias de hoje continua a ser uma referência.

A motorização foi concebida e construída pelo centro técnico da Alfa Romeo. As motorizações iniciais foi a versão de duas velas por cilindro 1.8 I a disponibilizar 126 cv às 6000 rpm com um binário 16.8 kgm às 5000 rpm à semelhança da versão 2 litros na versão de dupla vela por cilindro, a oferecer 141 cv às 6000 rpm e com um binário também superior de 19 kgm às 5000 rpm permitindo uma velocidade de ponta de 205 km/h.

Sendo já tradição Alfa Romeo todo o bloco e cabeça do motor eram em alumínio com um sistema de admissão variável, como se poderá dizer, variador de fase, permitindo ao motor ter uma boa resposta em qualquer regime de rotações. Foram utilizados, sistemas de injeção e ignição da Bosch Motronic.

A gama 155 não ficou apenas com motores de 4 cilindros, aproveitou um motor de origem Alfa Romeo



V6 derivada do Alfa 6 , o 2.5 I a debitar 165 cv às 5800 rpm com um binário de 22 kgfm a 4500 rpm atingindo uma velocidade máxima de 215 km/h.

Para o mercado português foi lançada a versão 1.7 twin spark com 116 cv , sendo também lançada no resto da europa em 1993

O 155 não se ficou apenas pela tracção dianteira, foi lançada em 1994 uma versão 4X4 com um motor de 2 litros alimentado pelo sistema de injeção Marelli, com um turbo Garrett T3 com um intercooler, a debitar 190 cv às 6000 rpm, permitindo uma velocidade máxima de 225 km/h em pouco mais de 6 segundos atingia os 100 Km/h. O Q4 era basicamente o famoso Lancia Delta Integrale com uma carroçaria Alfa Romeo!

A versão 155 Q4 tinha tudo o que era tradicional da marca, estabilidade ou seja, ao que chamamos na linguagem internacional, road holding, boa travagem

tracção permanente às quatro rodas semelhantes aos Lancia Deltas que participaram no campeonato do mundo de ralis.

O engenheiro Sérgio Limone da Alfa Corse afirmava que os desenvolvimentos na competição dos 155 GTA serviu para atingirem um alvo, que seria o DTM, campeonato alemão de carros de turismo. Venceram 17 das 20 corridas revelando uma vez mais o sucesso da marca.

Nicola Larini venceu nove corridas e tornou-se campeão. Restantes provas tiveram como vencedores os pilotos Alessandro Nannini com quatro corridas, Giorgio Pianta três vitórias e Antonio Tamburini apenas uma.

No BTCC, o prestigioso campeonato super turismo Inglês voltou a vencer com o piloto também italiano Gabriel Tarquini. Terá sido a primeira vez que o piloto



com a última geração do sistema ABS, precisão na direcção e performance acima da concorrência. O interior bem requintado, com bancos Recaro a dar o seu ar mais desportivo.

Para além das versões a gasolina foram apresentadas 2 versões diesel.

A versão Sport apresentava-se com uma suspensão rebaixada e amortecedores mais agressivos com curso menor.

A versão Super era mais luxuosa com interiores e acabamentos em madeira como opção.

A Alfa Romeo, teve um sucesso enorme na competição em diversos países europeus.

No campeonato italiano de turismo em 1992 na versão 155 Q4 GTA, equipados com motores de 4 cilindros, 2 litros com 400 cavalos e caixas de 6 velocidades. Os travões eram os mesmos utilizados na fórmula 1 com

tripulou um tracção dianteira em competição e terá também sido a primeira vez que um automóvel italiano e piloto italiano terá vencido o prestigioso BTCC. O Tarquini considerou o seu título mais importante na sua carreira.

No início das primeiras voltas o Tarquini ficou bastante frustrado julgando que nunca conseguiria aprender a pilotar um tracção dianteira, mas ao mesmo tempo divertiam-se ao sentir uma sensação diferente de tudo comparativamente às suas experiências anteriores. No fim acabou por achar estar a conduzir um verdadeiro carro de corridas.

Nunca pensou que o seu futuro seria o seu destino durante 20 anos a pilotar tracção dianteira. Hoje considera-se um especialista em understeer uma característica muito própria das tracções dianteiras.

Com as imposições nos regulamentos de muitos países



os campeonatos de viaturas de turismo na classe D2 desenvolveram a versão do 155 2.0 TS conseguindo obter 280 cavalos e uma caixa de velocidades sequencial. Esta versão foi utilizada no Campeonato de Superturismo Italiano em 1994 com o piloto Antônio Tamburini e Tamara Vidali. Os sucessos foram muitos com vitórias pelos diversos países a nível mundial.

No célebre campeonato DTM, ou seja, no campeonato alemão de carros de turismo no ano de 1993, a única marca não alemã a vencer este campeonato foi precisamente a Alfa Romeo com o 155 DTM V6 TI.

Foi um campeonato extremamente competitivo com automóveis muito alterados e sofisticados. Sistemas de travagem ABS, sistemas electrónicos de controle de estabilidade e outros equipamentos proibidos na fórmula 1 eram permitidos neste campeonato.

Relativamente aos motores, eram V6 de 2.5 litros, atmosféricos a atingirem os 420 cavalos as 11.500 rotações. Nas últimas versões já mais evoluídas chegaram aos 495 cavalos às 11.800 rpm.

Originalmente as caixas eram de 6 velocidades, no entanto vieram a ser substituídas por automáticas similares às utilizadas na fórmula 1.

A preparação destes motores esteve também a cargo da Alfa Corse sendo o responsável técnico o célebre Giorgio Pianta, que tinha deixado a Abarth para abraçar este novo desafio.

Em 1996 o campeonato DTM foi absorvido pelo campeonato ITC com corridas pelo mundo.

Este modelo começou a ser conhecido pelo Abarth SEO 56 com alterações mecânicas substanciais. Basicamente era o modelo de 1995, alterado a nível da plataforma traseira e a localização da caixa de velocidades.

O reservatório de combustível foi substituído por dois reservatórios fazendo parte integrante da plataforma e a armação do arco de segurança, diferencial e suspensão traseira.

A caixa de velocidades era uma XTRAC, com actuadores hidráulicos fabricados pela Abarth com controles electrónicos TAG. Estas modificações melhoraram significativamente as performances como também uma redução de peso.

Recordo a prova realizada no nosso Autódromo do Estoril em que os Alfas dominaram os treinos e venceram as duas corridas. Na primeira corrida venceu o Nannini seguido pelo Fisichella. Na segunda corrida o Nannini voltou a vencer. Apesar destes resultados verificou-se uma perda de potência e houve a necessidade de se fabricarem novas cabeças para os motores, mas na boa verdade necessitava-se de novos motores.

De acordo com os regulamentos a disposição do ângulo V dos cilindros tiveram que manter o mesmo ângulo de abertura dos cilindros dos motores standard.

O bloco era totalmente em alumínio, portanto muito leve e a desenvolver até 490 cavalos, apesar do grupo FIAT se aperceber que a concorrência era cada vez maior.

O Tarquini voltou a vencer em Silverstone e o Nannini venceu quatro corridas em Nurburgring, em Franca e Mugello com o Larini, em Interlagos, no Brasil, Larini e Nannini venceram entre si ambas as corridas.

Houve rumores na Alfa Romeo em que os técnicos se basearam nos motores Montreal V8 a 90 graus para confundir na informação prestada à imprensa!

(Rui Bettencourt)





Modelo	Tipo	Cilindrada	Potência	Binário	0/100 km/h	Velocidade máx.	Peso Kg
Motores a gasolina							
1.7 8V	I4	1749 cc	115 cv (84,6 kW)	146 Nm @ 3500	10.6 s	191 km/h (119 mph)	-
1.8 8V	I4	1773 cc	129 cv (94,9 kW)	165 Nm @ 5000	10.3 s	200 km/h (124 mph)	1290
2.0 8V	I4	1995 cc	143 cv (105 kW)	187 Nm @ 5000	9.3 s	205 km/h (127 mph)	1260
2.5 V6	V6	2492 cc	166 cv (122 kW)	216 Nm @ 4500	8.4 s	215 km/h (134 mph)	1370
Q4	I4	1995 cc	190 cv (140 kW)	291 Nm @ 2500	7.0 s	225 km/h (140 mph)	1465
1.6 16V	I4	1598 cc	120 cv (88,3 kW)	144 Nm @ 4500	11.4 s	195 km/h (121 mph)	-
1.8 16V	I4	1747 cc	140 cv (103 kW)	165 Nm @ 4000	10.0 s	205 km/h (127 mph)	-
2.0 16V	I4	1970 cc	150 cv (110 kW)	187 Nm @ 4000	9.0 s	210 km/h (130 mph)	1260
Motores a diesel							
2.0 TD	I4	1929 cc	90 cv (66,2 kW)	186 Nm @ 2500	13.5 s	180 km/h (112 mph)	-
2.5 TD	I4	2500 cc	125 cv (91,9 kW)	294 Nm @ 2000	10.4 s	195 km/h (121 mph)	-

Alfa Romeo Wankel - O Projecto Secreto

Pensei que sabia tudo sobre a longa história da Alfa Romeo!

Sabiam que nos anos 60 a marca italiana desenvolveu um motor rotativo?

Custa a acreditar, mas, há uns anos chegou-se a pensar que os motores rotativos seriam o futuro nas motorizações da indústria automóvel em alternativa ao motor eléctrico

Durante os anos 60 e 70, um senhor chamado Felix Wankel inventou e desenvolveu um motor rotativo para o fabricante alemão de automóveis NSU, sem mais se preocupar o que poderia provocar dentro da indústria automóvel.

Sendo um motor fabricado com menos peças móveis, compacto, potente, rotativo e sem vibrações permitiu à NSU vender licenças de fabricação a outras marcas tais como a Alfa Romeo, Mercedes e Mazda.

Este negócio tornou Felix Wankel num homem de sucesso e rico, pois 40 % dessas licenças vendidas pela NSU seriam para a sua carteira.

Os contactos entre a Alfa Romeo e a NSU iniciaram-se em 1962. Apesar da marca italiana ser um fabricante relativamente pequeno com 76.831 modelos fabricados em 1967 significaram uma escala reduzida de custos e desenvolvimentos comparativamente ao da GM e Daimler-Benz.

O departamento experimental e desenvolvimento em Portello apenas disponibilizou dois pequenos compartimentos e alguns engenheiros para desenvolverem as técnicas da durabilidade (ou não) dos motores Wankel.

Alguns componentes do motor tais como os vedantes

dos rotores são cruciais para uma boa compressão e eficiência de combustão e foram levados aos seus limites.

Dois dos motores testados foram instalados num 1750 Berlina e outro numa Spider.

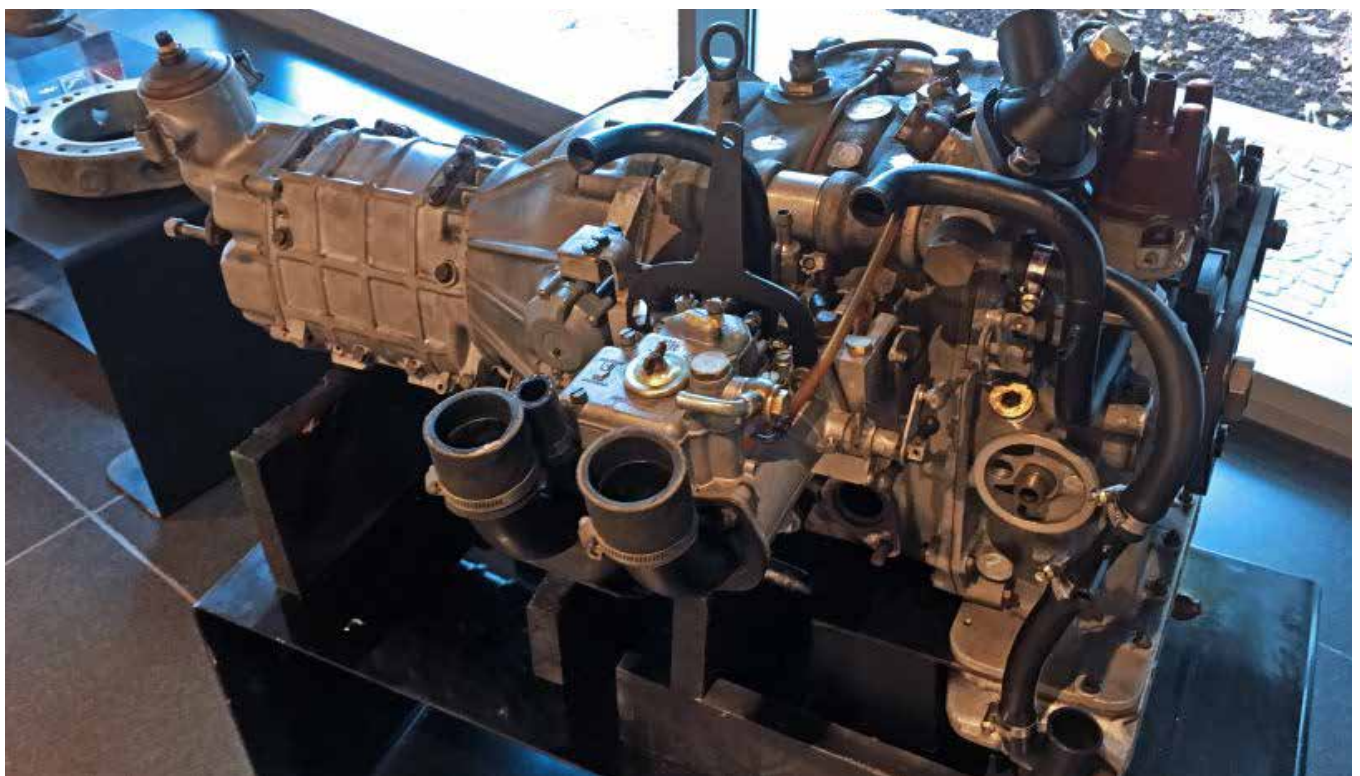
O Spider foi equipado apenas com um rotor de 500 cc, suficiente para debitar 65 cavalos, enquanto a Berlina foi equipada com dois rotores e 1000 cc a produzirem cerca de 130 cavalos.

Nessa época a Alfa Romeo já tinha tanta confiança nos seus motores de 4 cilindros com dupla árvore de cames e a oferecer uma garantia de 100.000 Km, decidiu recuar no seu projecto por diversas razões.

Primeiro, seria um risco oferecer a mesma garantia no motor Wankel em termos de durabilidade e como entretanto os Estados Unidos apresentaram uma regulamentação na emissão de gases para a atmosfera em 1967, foi bem mais conveniente dar prioridade ao desenvolvimento de motores com sistemas de alimentação injeção electrónica menos poluentes.

A decisão final e definitiva foi a crise petrolífera em finais de 1973 que entrou em colisão com a indústria automóvel. O aumento de 400 % no custo do petróleo bruto (crude oil) tornou bem menos interessante a continuação do desenvolvimento de motores rotativos sobejamente conhecidos pelos seus altos consumos de combustível.

Como nota final, nada se sabe quanto ao paradeiro destes dois modelos, no entanto felizmente o motor de dois rotores acoplado a uma caixa de 5 velocidades da Giulia e alimentado por um carburador duplo Webber encontra-se preservado no Museu Alfa Romeo em Arese. *(Rui Bettencourt)*





Os novos Alfa Romeo Giulia e Stelvio: Evoluir é uma arte

Após a sua revelação ao público durante os últimos meses de 2022, os novos Giulia e Stelvio farão a sua estreia nos showrooms exclusivos da Alfa Romeo no início do segundo trimestre. Os dois novos modelos representam um marco significativo para ambos os veículos. Evoluíram tanto nas reconhecidas qualidades da marca - uma perfeita distribuição do peso, dinâmica de condução de primeira classe, bem como soluções tecnológicas e de engenharia dignas do topo do segmento - como na "beleza intemporal" do design duradouro da Alfa Romeo, criando duas autênticas "obras de arte em movimento". Atualmente, a beleza proporcionada pelo design italiano tornou-se ainda mais apelativa e contemporânea pela intervenção estilística na frente dos modelos, a fim de criar um sentimento familiar claro e forte com o Tonale.

"Evolving is performance art"

O lançamento dos dois novos modelos é precedido pelo evento de apresentação à imprensa "Evolving is performance art", o qual engloba todo o trabalho e dedicação dos designers e engenheiros da Alfa Romeo para melhorar duas obras-primas, ambas resultantes do perfeito equilíbrio entre a estética e a funcionalidade. Este foi um objetivo ambicioso que exigiu competências especiais e uma procura verdadeiramente extraordinária de excelência, os mesmos elementos que compõem uma obra de arte. É por isso que a evolução dos Giulia e Stelvio pode ser comparada à "Performance Art", a nova forma de arte em que a performance do artista é realizada ao vivo, junto dos espectadores. De forma semelhante, as criações

mecânicas da Alfa Romeo manifestam-se na vida real, gerando fortes emoções e assegurando a melhor experiência de condução no mundo automóvel. Mas para se manterem contemporâneos e atualizados, todos os ícones automóveis precisam de evoluir, preservando ao mesmo tempo a essência do design original. Além disso, a palavra "performance" também se refere ao desempenho enraizado no ADN da marca do nobre carácter de desportivismo italiano desde 1910.

Em suma, a marca italiana está intimamente ligada à Arte, que é considerada como a expressão máxima de uma cultura estética intemporal. E os Giulia e Stelvio não são exceção, uma vez que representam a vanguarda, estética e tecnologicamente, nas suas próprias categorias e continuarão a ser um ponto de referência para a Alfa Romeo, símbolo que pretende reinventar a desportividade no século XXI.

Um novo "look"

Destacando-se nas dianteiras dos novos Giulia e Stelvio, a grelha frontal, onde o logótipo é posicionado, e as grelhas inferiores das duas entradas de ar principais receberam um acabamento único que proporciona uma reinterpretação contemporânea da famosa e distinta grelha "Trilobo". Na verdade, os faróis são a principal novidade na frente. A partir de hoje, os faróis "3+3" fazem a sua estreia em ambos os modelos com a nova iluminação de Matriz Adaptativa Full-LED. Estes criam uma forte sensação familiar com o Tonale e, ao mesmo tempo, evocam uma das famosas características da marca que foi introduzida pelo icónico Alfa Romeo SZ Zagato e pelo concept car Alfa Romeo Pro-teo. Os três módulos compõem a exclusiva linha dianteira dos novos Giulia e Stelvio e proporcionam as luzes diurnas, os indicadores dinâmicos de mudança de direção e a funcionalidade "Welcome and Goodbye" (função que se liga sempre que o condutor fecha ou abre o automóvel), garantindo as melhores condições de iluminação graças à introdução de duas tecnologias sofisticadas: "Adaptive Driving Beam", que ajusta constantemente os faróis de médios com base na velocidade e condições de condução; "Glare-Free High Beam Segmented Technology", que deteta automaticamente veículos em circulação em ambos os sentidos de tráfego, para evitar encandear os seus condutores; e ainda um terceiro módulo que se liga automaticamente durante as curvas

para garantir a iluminação lateral mais eficaz. Tudo isto é sinónimo de uma maior eficiência, quer em termos de duração e poupança de energia, quer ao nível da segurança devido ao menor esforço exigido à visão que permite um conforto de condução superior. A disposição do grupo de luzes traseiras LED, que proporcionam a combinação perfeita de estilo e tecnologia sofisticada, também foi concebida para acentuar as almas desportivas de ambos os modelos. Especificamente, o Novo Stelvio dispõe de novos faróis traseiros em vidro com um acabamento transparente, enquanto os do Novo Giulia são em vidro fumado com um acabamento em preto brilhante.



O novo e totalmente digital painel de instrumentos

Os Novos Giulia e a Stelvio estão equipados com a tecnologia mais avançada para assegurar uma experiência confortável e conectada, ao mesmo tempo que proporcionam o prazer de conduzir um Alfa Romeo. A atualização mais significativa pode ser vista no painel de instrumentos com o seu design histórico "telescópico". Este inclui o novo ecrã TFT de 12,3", completamente digital, onde se pode aceder a todas as informações e parâmetros do veículo relacionados com as tecnologias de condução autónoma. Além disso, o painel de instrumentos pode ser reconfigurado segundo três apresentações: Evolved, Relax e Heritage. O modo Evolved representa o futuro do design Alfa Romeo e utiliza a área central do ecrã, apesar de manter os seus dois quadrantes laterais. O Relax concentra-se no conforto, prescindindo de informação detalhada do



CONCESSIONÁRIO ALFA ROMEO

ALFA ROMEO DEALERSHIP

🏠 Est. Nac. 125 km. 98,6 Sítio do Arneiro - Apartado 325 * 8001-904 Faro

🌐 www.mscar.pt ☎ +351 289 897 060 ✉ geral@mscar.pt 📺 @mscar.pt

veículo e dispensando, também, os dois quadrantes. Já o Heritage inspira-se nos modelos icónicos dos anos sessenta e setenta da Alfa Romeo, com detalhes distintivos como os números invertidos no final da escala do velocímetro.

Tecnologia NFT e os "Alfa Connect Services"

Os Novos Giulia e Stelvio estão equipados com uma interface Homem-Máquina (HMI) fluida e intuitiva para manter todas as funcionalidades à mão. Além disso, graças ao sistema operativo Android personalizável e à conectividade 4G com atualizações Over The Air (OTA), o sistema de infotainment garante conteúdos, funcionalidades, bem como os "Alfa Connect Services" (a pedido), que oferecem uma vasta gama de serviços úteis de segurança e conforto. Por exemplo, a função "My Remote" inclui vários serviços como a possibilidade de controlar algumas das funcionalidades do veículo (abertura/fecho de portas, luzes intermitentes) e comunicar à distância com o assistente vocal Alexa através do seu



smartphone/smartwatch. A tecnologia NFT (Non-Fungible-Token) estará também disponível nos Novos Giulia e Stelvio - um exclusivo mundial no domínio automóvel que a marca italiana iniciou no Tonale e que estará disponível em toda a sua gama. A tecnologia baseia-se no conceito "blockchain card", um registo digital encriptado e não modificável onde são



registadas as principais informações sobre cada automóvel. Esta característica distintiva fora de bordo, fácil de utilizar e sustentável, realça ainda mais o carácter inovador da Alfa Romeo. Com base na seleção do cliente, o NFT gera um certificado onde são registados os dados sobre a vida do veículo. Este certificado pode ser utilizado para garantir a preservação adequada do veículo e, assim, suportar o seu valor residual. O certificado NFT fornece uma fonte adicional de credibilidade que ajuda o proprietário/revendedor, mas também tranquiliza o comprador na escolha de um veículo usado.

A melhor dinâmica de condução do segmento

As dinâmicas de condução dos Novos Alfa Romeo Giulia e Stelvio são, uma vez mais, as melhores da sua classe nos seus respetivos segmentos. Proporcionam uma experiência de condução visceral no mais autêntico espírito Alfa Romeo, o que significa o equilíbrio certo entre o design italiano, motores de última geração, distribuição de peso perfeita, soluções tecnológicas especiais e uma excelente relação peso/potência. A essência dos modelos atuais e passados da Alfa Romeo provém desta fórmula "mágica" que, desde o Tonale (o símbolo da metamorfose da marca), tem vindo a evoluir para redefinir a desportividade no século XXI para assim incluir a sustentabilidade. Para atingir um novo nível de eficiência e de desportividade de elevada performance, a marca italiana global confia na sua reconhecida excelência. É apenas necessário instalar-se a bordo dos Novos Giulia e Stelvio para compreender que se está

prestes a entrar no futuro da condução. Leveza e agilidade: o comportamento dinâmico desportivo e irrepreensível dos Giulia e Stelvio é suportado pelo amplo uso de materiais ultraleves como o alumínio (usado, por exemplo, na base dos motores) e o carbono (utilizado, por exemplo, no veio de transmissão), uma solução diretamente inspirada no mundo das corridas.

Tração integral com tecnologia Q4: concebida para gerir a tração do veículo de forma reativa e preditiva, a fim de assegurar os mais elevados níveis em termos de desempenho, eficiência e segurança. A tecnologia Q4 garante todos os benefícios da tração integral e, simultaneamente, garante uma redução do consumo de combustível, bem como a reatividade e o prazer de conduzir um veículo com tração traseira. No coração do sistema Q4 está o Active Transfer Case (ATC), que monitoriza as condições de aderência e os inputs do condutor em tempo real para garantir o melhor desempenho.

O sistema Q4 da Alfa Romeo permite que o automóvel circule como um veículo de tração puramente traseira e, se a aderência dos pneus se aproximar do seu limite de tração ou de acordo com um pedido específico do condutor, pode fornecer instantaneamente até 50% do binário do motor ao eixo da frente em menos de 150 milissegundos, evitando assim a perda de motricidade dos pneus e assegurando o máximo desempenho do veículo e eficácia da condução.

Diferencial autoblocante mecânico Q2: No acabamento Veloce é possível integrar o sistema de tração integral Q4 com o diferencial autoblocante mecânico Q2,





disponível também nas versões de tração traseira. O diferencial de deslizamento limitado aumenta a agilidade e a desportividade, garantindo uma tração perfeita para uma maior estabilidade do veículo em curvas a alta velocidade, uma maior aceleração lateral e a máxima segurança em condições de aderência limitada como estradas molhadas ou escorregadias, mantendo as rodas constantemente em controlo e reduzindo as perdas de motricidade.

Suspensão Alfa Link: Conduzir um automóvel Alfa Romeo é uma sensação inesquecível. Isto deve-se também à arquitetura exclusiva da suspensão Alfa Link™. Na dianteira, foi implementada uma suspensão de triângulos duplos com eixo de direção semi-virtual (um exclusivo Alfa Romeo), otimizando o efeito de filtragem e permitindo uma condução rápida e precisa para um comportamento sem compromissos. Na traseira, optou-se por uma solução do tipo Multilink, com quatro braços e meio - uma patente Alfa Romeo - que assegura um melhor comportamento dinâmico combinado com um excelente nível de conforto. Como elemento exclusivo na série especial Competizione, está disponível a suspensão pilotada Alfa™ Active Suspension, um sistema de amortecimento controlado eletronicamente que se adapta instantaneamente às condições de condução, permitindo ao condutor optar por um amortecimento mais orientado para a performance ou para o conforto.

Sistema Integrado de Travagem (IBS): sistema eletromecânico que combina o controlo de estabilidade com o sistema de travagem, garante uma resposta instantânea dos travões, limita a distância de paragem e permite uma otimização significativa do peso. A utilização do sistema do tipo brake-by-wire proporciona uma redução notável dos componentes no interior do compartimento do motor, substituindo-se um único equipamento por uma unidade composta por uma bomba, servofreio e ESP, garantindo menos peso e, assim, uma maior agilidade. Além disso, a contribuir para a dinâmica de condução de excelência do Giulia e do Stelvio, destaca-se o sistema de direção de resposta extremamente direta, em conjunto com uma transmissão automática ZF de 8 velocidades, com patilhas em alumínio, a qual garante 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 direção através de sistemas eletrónicos 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 lógica de gama introduzida com o Tonale, que simplifica ainda mais a configuração do veículo por parte do cliente. Estão disponíveis quatro níveis de acabamento, cada um com características distintas, para satisfazer os clientes mais exigentes. O nível de equipamento Super representa a porta de entrada para a uma experiência única Alfa Romeo. Esta torna-se ainda mais exclusiva com o acabamento Sprint, que inclui várias opções com uma forte conotação desportiva. No topo, encontram-se os acabamentos Ti - que realça a elegância e o carácter

distintivo dos dois modelos - bem como o Veloce, que foi concebido para atingir os mais altos níveis de performance e desportividade. Não esqueçamos que os nomes dos acabamentos Super, Sprint, Ti e Veloce estão enraizados na história da Alfa Romeo. Em resumo, disponibilizam-se quatro versões distintas que são, todas elas, capazes de satisfazer as necessidades dos clientes que procuram uma verdadeira simbiose com os seus automóveis.

Os novos Giulia e Stelvio estão disponíveis na versão Diesel 160 cv a partir de 53.350€ e 62.150€ respetivamente. A gama inclui também os potentes motores a Diesel de 210 cv e a gasolina de 280 cv associados à tração integral. Para cada modelo, a Leasys propõe soluções renting, aluguer mensal com IVA incluído, sem entrada inicial. O Giulia e o Stelvio Diesel 160 cv a 48 meses/60.000Kms são propostos com uma renda a partir 695€ e 860€ respetivamente, com todos os serviços incluídos, para desfrutar ao máximo da experiência de condução sem complicações: assistência





em viagem 24 horas, manutenção preventiva e corretiva, IUC e IPO, pneus ilimitados, e seguro de danos próprios 4% franquia com viatura de substituição incluída.

A série especial Competizione, a mais pura expressão de performance e estilo

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 os motores Diesel 210cv e Gasolina 280cv, 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 exclusivas tecnologias como a suspensão ativa da Alfa Romeo e a "NFT" ("Non-Fungible Token"), que certifica 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.

SERVIÇO DE VENDA E PÓS-VENDA DE VIATURAS
PEÇAS NOVAS E USADAS
FINANCIAMENTO ATÉ 120 MESES
SEGURO AUTO
CENTRO DE ABATE E COLISÃO
RENT-A-CAR



SITE



INSTAGRAM

WWW.STOCK-CAR.PT

STOCK-CAR
BRAGA | GUIMARÃES

ENTREVISTA A JEAN-PHILIPPE IMPARATO

por Chris Rees na revista Auto Italia

Perguntamos ao CEO da Alfa Romeo acerca do novo supercarro previsto para 2023 e como serão os Alfas eléctricos para o futuro

“ Em 1970 a Alfa Romeo oferecia “ beleza per tutti” que significa beleza para todos. Nunca me esquecerei dessa história, desse DNA.

Qual a sua opinião sobre o novo Tonale Phev?

Eu penso que nós atingimos nestes 2 anos e baseados na proposta inicial e concreta o nosso objectivo. Eu queria uma autonomia de 600 Km e um adicional de raio de acção de 60 Km no modo EV ou 80 Km em cidade com toda a agilidade que a marca requer. O compromisso seria reduzir o CO2 e proteger a marca Alfa Romeo. A resposta está em trabalhar na agilidade em termos de comportamento e estabilidade. Nós temos o mais ágil C-SUV no mercado. Ninguém da concorrência o se aproxima de nós em termos desportivos do nosso Tonale, nem em pista ou estrada. A equipa técnica que desenvolveu o Tonale foi a precisamente a mesma que preparou os GTA, 4C e 8C

Por que razão um Tonale Q4 é um híbrido plug-in, quando os Alfas serão totalmente eléctricos em 2027?

Faz parte do caminho traçado para as emissões zero. Durante os anos de 2022 e 2023 reduzimos em 40 % as emissões de CO2 . Eu sou um apaixonado por esta marca e para nós é existencial . Se não fosse pela Stellantis a Alfa Romeo não teria futuro , disso tenho eu a certeza. Num mundo a girar pelas emissões zero, a Alfa Romeo em 2027 também estará nesse nível. O Tonale estará a preparar esse futuro. A minha decisão será lançar um novo modelo em 2024 como sendo um híbrido e BEV, sendo que a partir de 2025 todos os modelos serão 100 % BEV. A Alfa Romeo será a marca mais rápida nessa transição.

Teremos um Tonale Quadrifoglio?

Não, nós achámos que não se enquadra no símbolo Quadrifoglio na nova era da Alfa Romeo.

Qual a sua visão relativamente à condução de Alfas puramente eléctricos?

Nós estamos numa erupção em termos de conteúdos informáticos . Portanto, a partir de 2025, Alfa Romeo será a primeira marca no grupo Stellantis a beneficiar no novo conceito STLA , o cérebro electrónico e arquitectura eléctrica. Portanto não teremos apenas o nível fantástico de performance em termos de potência BEV, mas também aquilo que eu necessito em termos de inteligência artificial.

Nós estamos a viver numa outra evolução. No século passado nós éramos condutores egocêntricos e presentemente estamos num mundo influenciado pela tecnologia informática. Em 2030 tenho o objectivo de

ter os automóveis eléctricos com melhores performances, mas também serei o primeiro a acompanhar nas actualizações do software que esteja disponível.

Para mim, como um alista penso que estamos no caminho para uma condução eficiente, ou seja, serei o vosso co-piloto em termos da informação através do software e a informação técnica para melhorar a eficiência na condução seleccionada. Terás a disponibilidade de toda a informação necessária para obteres a trajectória ideal numa curva . Seremos sempre o copiloto do futuro.

Quando será fabricado o último Alfa com motor a combustão?

Os nossos últimos modelos com motores de combustão interna estarão em 2027 desde que hajam não hajam alterações às leis.

Como posicionar a Alfa Romeo como marca?

Eu não me preocupo com volumes, preocupo-me sim com a qualidade e fiabilidade. A Alfa Romeo compete com BMW e Volvo. A nossa intenção é ter uma estratégia estável e visão para os próximos 10 anos.

Os meus objectivos não são de facto os volumes , mas a qualidade e não apenas os lucros líquidos dos resultados comerciais. Nós poderíamos estar com volumes mais elevados mas sem dar a perder em termos de qualidade. Portanto, em primeiro lugar é a qualidade. Tenciono deixar ao meu sucessor um fantástico e robusto planeamento de produto, uma estratégia estável e lucrativa

Sente algum repúdio pelo facto de utilizar as mesmas plataformas da Stellantis no futuro?

Não, porque os técnicos que trabalharam nos chassis são os mesmos que trabalharam na GTA. Seja qual for o projecto, a nossa equipa representa a marca do nosso cliente, validando as especificações em termos dinâmicos. Nós facilmente poderemos fabricar dois modelos diferentes de marcas diferentes sem problema algum. Veremos que um novo automóvel será apresentado em 2024 será um verdadeiro Alfa Romeo

Será para 2024 o carro a ser lançado um pequeno SUV Alfa Romeo?

A resposta é sim. Não poderei chamar um pequeno crossover, mas poderei dizer que estamos a dar uma resposta aos Mitos e Giuliettas. Lembram-se que em 1970 a Alfa Romeo oferecia “beleza per tutti” , beleza para todos. Nós apreciamos isso. Eu sou filho dum Alista que teve uma Giulia TI 1300 e posso afirmar que quem comprava um Alfa Romeo nos anos 70 é porque não tinha o dinheiro suficiente para comprar um Ferrari ou um Porsche, mas que também não queria conduzir um BMW. Nunca me esquecerei dessa história, está no DNA.

Pode facultar alguma informação sobre os

novos modelos desportivos, principalmente em relação ao super carro inspirado no 33 Stradale previsto para o próximo ano?

Em primeiro lugar, tudo o que fazemos em termos dos modelos mais desportivos da Alfa Romeo nunca nos baseará nos chassis nas plataformas simples ou comuns. O projecto do supercarro será muito interessante. Teremos mais informações até meados deste ano, mas não será certamente um modelo para grande volume de vendas. Estamos a falar em menos de 100 carros. Se o fizermos ficarão rapidamente esgotados. Estamos certos que serão altamente lucrativos, porque senão fizermos dinheiro estaremos mortos.

Estamos a desenhar este automóvel conjuntamente com

os nossos clientes, baseados na ideia do divertimento que pretendemos tirar das nossas vidas em ligação com o DNA da marca que nós pretendemos respeitar. Cada modelo do novo supercarro será único, enquanto os nossos clientes o desejarem em sintonia com o nosso DNA. Nós nunca teremos cor de rosa!

Que motorização está prevista para o novo super carro?

Se de facto avançarmos vamos permitir aos nossos clientes escolherem a sua opção para esta nova era, ou pelo menos, decidirem se pretendem ser totalmente eléctricos ou de combustão interna. Isto é apenas o que posso garantir.



Mensagem de David Correia para a Alfíssima

É com enorme prazer que me dirijo à comunidade de Alfistas, sócios do Alfa Romeo Clube de Portugal.

Agradeço esta oportunidade e felicito esta iniciativa, que é mais uma das plataformas de comunicação que o clube ativou para disponibilizar aos seus sócios.

O Alfa Romeo Clube de Portugal, atravessa uma fase de dinâmica inovadora, coincidente com a metamorfose da marca. A Alfa Romeo construiu uma nova equipa verdadeiramente global, na qual pessoas com diferentes competências e formações, totalmente empenhadas, com uma autêntica paixão por esta fantástica marca, estão dispostas a uma emocionante viagem, imbuídas de um grande sentido de humildade, entusiasmo, paixão e orgulho de ser Alfa Romeo.

Lenda do mundo automóvel, a Alfa Romeo é possuidora de um património inigualável e serve-se dele para alicerçar o futuro da marca. Compete-nos redefinir

e reinventar o significado de desportivismo em cada automóvel que produzimos. Desde 1910 que assim tem sido. A Alfa Romeo destaca-se como a marca mais nobre da indústria, desde o início desta disciplina no mundo e elevou o desportivismo a um nível muito alto, impulsionado pela performance e potência, mas também pela forma ousada como vem desafiando o 'status quo', através da criação de linhas de design e novos arquétipos de automóveis, que superam sempre as expectativas, nas várias vertentes: - o nosso produto, o nosso modelo de distribuição, a nossa comunicação.

A marca é para os alfistas, acima de tudo uma experiência visceral, quase irracional a provocar uma reação muito física de querer comprar. Pesam o incrível design exterior, design interior e dinâmica de condução. Naturalmente que o nosso desafio enquanto marca, assim como o do clube, é alimentar o sentido de

pertença, de constituir uma comunidade, uma tribo de valores, na expectativa de que todos sintam ser parte essencial de um todo, que não apenas um número. A troca dos testemunhos e vontades das pessoas, enquanto exploradores contínuos no campo das experiências, dá-se quando os nossos produtos refletem isso, em todos os pormenores e a forma como deles desfrutamos, também.

E nesta caminhada gostava de partilhar um pouco convosco o presente e o futuro da marca.

A Alfa Romeo teve em 2022 resultados em linha com os do Grupo Stellantis, confirmando a bem-sucedida reviravolta, com uma melhoria em performance operacional e como uma marca muito lucrativa.

O ano de 2022 foi fundamental para a estratégia "from zero to zero"; a Alfa Romeo será a marca global mais rápida no mundo automóvel a passar de zero veículos eletrificados no início de 2022, para 100% de vendas com zero emissões em 2027. O Tonale representa o primeiro marco nesta estratégia: uma redução de 40% das emissões de CO2.

O crescimento da marca a nível internacional foi muito relevante. Os registos de automóveis Alfa Romeo aumentaram 22% em 2021 na Europa, numa região que registou uma quebra de 11% em período homólogo e em Portugal os registos da Alfa Romeo aumentaram 174,2% no mesmo ano, num mercado que registou apenas 2,5% de crescimento. Os resultados até fevereiro deste ano são ainda mais animadores. A Alfa Romeo começou o ano de 2023 com ambição, estratégia e uma gama que lhe permitiu triplicar os seus volumes e atingir o 'top 10' do mercado 'premium', que cresceu 41%. O Novo Alfa Romeo Tonale tem demonstrado o seu grande potencial, representando 93% do volume total de vendas da marca, com um peso significativo das suas versões eletrificadas, nomeadamente da versão híbrida plug-in, cujas primeiras unidades chegaram em fevereiro. Também estão a chegar os novos Giulia e Stelvio, que suportarão o crescimento contínuo da marca nos próximos meses.

Os resultados da nova estratégia medem-se também em termos de qualidade sendo que esta é uma variável de máxima prioridade. Será garantido o nível certo de qualidade (tanto do lado do produto, como na vertente da experiência do cliente) visando o nível superior do mercado premium. E neste aspeto a marca está a melhorar fortemente os seus valores de KPI. Acima de qualquer outra, uma dessas conquistas demonstra o esforço desenvolvido: nos EUA, de acordo com o índice de Satisfação de Vendas da JD POWER, a Alfa Romeo ocupa o primeiro lugar na indústria automóvel. Cabe dar também aqui, nota da evolução dos resultados de qualidade nas vendas de veículos novos e no após-venda em Portugal, sem deixar de mencionar que temos ainda oportunidades de melhoria e que a nossa ambição de resultados de qualidade para 2023 é ainda maior.

É também motivo de orgulho, sendo inerente ao ADN da Alfa Romeo, a desportividade e performance: na

Fórmula 1, a equipa Alfa Romeo alcançou um sólido 6º lugar no campeonato de construtores de 2022, afirmando-se como o melhor resultado da equipa na última década.

Relativamente ao futuro, a Alfa Romeo está a trabalhar num plano de produto para 10 anos, cuja visão assegurada por Carlos Tavares aos CEO da marca, prevê construir a sua sustentabilidade e tirar partido da tecnologia global da Stellantis (recordar os 30 mil milhões de euros de investimento em eletrificação). Um plano de 5 anos está concluído (já aprovado, fechado e financiado pela direção da STELLANTIS):

- Um novo produto lançado todos os anos até 2026. O Tonale foi o primeiro deste plano.
- O primeiro veículo totalmente elétrico será lançado em 2024 (não só BEV).
- Em 2025, o primeiro veículo 100% BEV (apenas BEV).
- Em 2027, a gama Alfa Romeo será 100% elétrica.

Consideraremos sempre uma versão Quadrifoglio, mas só a introduziremos se estiver ao nível de performance adequado, em linha com o que o Quadrifoglio representa na história da Alfa Romeo.

2023 promete ser um ano repleto de desafios, que a Alfa Romeo irá enfrentar com a habitual atitude arrojada que a distingue, como símbolo do nobre desportivismo italiano desde 1910.

Acreditamos que juntos escreveremos um novo capítulo da história da Alfa Romeo.



2022, o ano da reviravolta da Alfa Romeo

A Alfa Romeo registou um ano de 2022 extremamente positivo. A marca sustentou, fortemente, os resultados da Stellantis em 2022, confirmando a bem-sucedida reviravolta, com uma melhoria em performance operacional e como uma marca muito lucrativa. O Tonale provou ser um sucesso, com um foco apertado em termos de qualidade, que se viu evoluída de um modo significativo.

Foi um ano repleto de excitantes desafios, mas, sobretudo, marcado por um excelente desempenho comercial, realçado por um claro crescimento na Europa, com um incremento de 22% nas vendas, conduzindo a um aumento significativo da quota de mercado, em contraste com os resultados de uma região que regista uma queda de 11% face a 2021. Em termos de matrículas, muitos mercados registaram resultados

essencial da estratégia "from zero to zero" que permitirá à Alfa Romeo assumir-se como a marca que mais rapidamente, no panorama automóvel mundial, irá fazer a transição de zero automóveis eletrificados, no início de 2022, para uma gama completa com zero emissões já em 2027. Os modelos Giulia e Stelvio, pilares da atual gama Alfa Romeo, bem como do futuro plano de produtos da marca, foram renovados ao nível do design e da tecnologia e estão prontos para se posicionarem como referências nos seus respetivos segmentos, tal como têm feito desde o seu lançamento. Como repetidamente tem vindo a ser sublinhado pelos representantes da marca, as estratégias da Alfa Romeo são impulsionadas por uma Qualidade sem compromissos. De facto, os objetivos alcançados a nível global são de extrema relevância. De entre todos, o resultado divulgado pela JD Power nos EUA, relativamente ao índice de satisfação do cliente, que classifica a Alfa Romeo em 1º lugar em todo o



sólidos em comparação com o ano anterior: França +101%, Itália +22%, Alemanha +22%, Espanha +28%, Países Baixos +84%, Áustria +85%, Grécia +163% e também Portugal, com um crescimento de 174%.

Globalmente, os resultados descrevem uma situação estável, com um desempenho de negócio que reflete os resultados consolidados em 2021 e desempenhos notáveis na Turquia, mercado que se destaca no panorama global como o de crescimento mais rápido, quadruplicando o volume em comparação com 2021. Na Ásia, o Stelvio regista o crescimento mais significativo, crescendo 25% em vendas.

O ano de 2022 será recordado pela chegada do Tonale, o primeiro C-SUV eletrificado que deu início à metamorfose da Marca e que representa um marco

panorama automóvel é, sem dúvida, o de maior importância.

Um ano de 2022 para recordar, apesar das suas conquistas e distinções não se esgotarem neste ponto. O resultado alcançado pela equipa Alfa Romeo no Campeonato do Mundo de Fórmula 1 representa uma subida no ranking dos construtores, com um 6º lugar final, no que foi o melhor resultado da equipa na última década.

Um ano de 2022 que premeia o trabalho árduo e o empenho de uma marca coesa e determinada, que tem como objetivo evoluir ainda mais em 2023. Um ano que promete ser repleto de desafios, que a Alfa Romeo irá enfrentar com a habitual atitude arrojada que distingue a Marca, símbolo do nobre desportivismo italiano desde 1910.

Encontros com a história da Alfa Romeo no Museu em Arese

O Quadrifoglio, a Autodelta, o Giulia Sprint GT, Giuseppe Busso e o campeonato DTM: estes são alguns dos principais tópicos da série de conferências mensais Backstage em 2023, lançadas há quatro anos pelo Museu em Arese para explorar a história da Alfa Romeo através dos elementos da Coleção que são preservados nos "bastidores".

O ciclo começa em janeiro com um dia dedicado ao 8C Competizione, modelo que atingiu o seu 20º aniversário desde a sua apresentação no Salão Automóvel de Frankfurt, e continua em fevereiro para assinalar outro aniversário, o 40º aniversário do Alfa 33, um dos modelos Alfa Romeo mais vendidos de todos os tempos. A primavera será caracterizada por três temas pelos quais toda a Tribo Alfa Romeo se interessa profundamente: o 60º aniversário da Autodelta - a lendária divisão de competição em Settimo Milanese e a equipa de Carlo Chiti - o 110º aniversário do nascimento de Giuseppe Busso e o 30º aniversário do inesquecível 155 que bateu todos os recordes do DTM. Em junho, o evento centrar-se-á no Quadrifoglio: desde a edição da Targa Florio de 1923 até aos dias de hoje e das pistas até à estrada, o símbolo da alma desportiva da Alfa Romeo celebra os seus primeiros 100 anos.

As conferências de julho e agosto abordarão temas menos explorados, tais como os veículos pesados e a produção da Alfa Romeo no Brasil, enquanto o evento de setembro será uma homenagem a um dos mais populares grand tourers da marca: o Montreal.

Um episódio, em outubro, será dedicado à parceria estilística entre Alfa Romeo e Carrozzeria Zagato e no mês de novembro será altura de celebrar outro marco: o 60º aniversário do Giulia Sprint GT, precursor de uma longa geração de lendários Alfa Romeo. Para encerrar o ano, uma conferência será dedicada à história da Alfa Romeo durante a Segunda Guerra Mundial, quando a produção foi deslocada de Portello para outros locais temporários.

Como sempre, para enriquecer as etapas desta viagem através da história de mais de cem anos da marca, o Museu contará com a presença de antigos funcionários, historiadores, jornalistas, pilotos, membros dos clubes Alfa Romeo e outros especialistas convidados a partilhar o seu testemunho e experiência. Um total de mais de 80 convidados especiais deram vida às 44 conferências Backstage realizadas desde 2019, em conjunto com as centenas de automóveis, protótipos e outros objetos expostos, como fotografias e vídeos de arquivo do Centro de Documentação Alfa Romeo.

As conferências terão lugar no Museo Alfa Romeo, na sala Giulia, e são gratuitas para todos os visitantes do Museo Alfa Romeo. Em vários casos, serão precedidas de desfiles e de flash mobs no circuito interior do Museu, em Arese.

As datas específicas e o calendário completo estão disponíveis em www.museoalfaromeo.com

Os vídeos das conferências Backstage anteriores estão disponíveis, em italiano e inglês, no canal YouTube do Museu: @MuseoAlfaRomeoOfficial

Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio eleito "Best Performance Car for Thrills" na edição de 2023 dos Prémios "What Car? Car of the Year"

O Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio foi nomeado "Best Performance Car for Thrills" na edição de 2023 dos Prémios "What Car? Car of the Year" pelo segundo ano consecutivo. Desde o seu lançamento, o Giulia Quadrifoglio estabeleceu-se como uma referência em tecnologia e performance no segmento das berlinas desportivas. É um manifesto claro dos valores evocados pelo lendário símbolo que representa a alma desportiva da Alfa Romeo.

O ano de 2023 marca o centenário do Quadrifoglio, o emblema histórico que surgiu pela primeira vez em 1923, na 14ª edição da Targa Florio. Uma versão especial "Corsa" do novo RL foi preparada para a ocasião. No entanto, embora se tivesse dado uma atenção meticulosa aos mais pequenos detalhes do design do automóvel, o mundo das corridas era bastante supersticioso e era considerado prudente tentar melhorar a sorte das mesmas. Com isto em mente, foi pintado no capô do automóvel um trevo da sorte de quatro folhas. Após esta grande vitória, a marca foi projetada para o topo do Monte Olimpo dos fabricantes e o Quadrifoglio tem sido, desde então, associado aos automóveis de competição da Alfa Romeo.

Steve Huntingford, editor da revista What Car?, elogiou o Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio: "Enquanto alguns automóveis de performance tentam equilibrar performance, custos de utilização e praticidade, o Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio persegue uma coisa mais do que qualquer outra: o número de sorrisos por quilómetro. Uma grande parte do seu apelo é o seu motor a gasolina V6 de 2,9 litros que proporciona uma banda sonora entusiasmante, especialmente no modo Race. E o comportamento dinâmico do Quadrifoglio é ainda mais especial, com uma espantosa agilidade e um equilíbrio natural surpreendente que permite explorar os seus limites com confiança."

Julie David, Managing Director da Alfa Romeo no Reino Unido, afirmou: "O ano de 2023 marca o 100º aniversário do símbolo Quadrifoglio que figura nos modelos Alfa Romeo, pelo que ter esta honra conferida ao Giulia Quadrifoglio é testemunho da emoção e

entusiasmo que este lendário símbolo ainda proporciona aos condutores e especialistas da indústria. A conquista do título pelo segundo ano consecutivo mostra que o Giulia Quadrifoglio continua a resistir à passagem do tempo como um verdadeiro automóvel de elevada performance."

Alfa Romeo Tonale eleito "New Car of the Year 2023" pela "Quattroruote"

A Alfa Romeo Tonale venceu a competição "New Car of the Year 2023", uma iniciativa da revista "Quattroruote" iniciada no ano 2000. Reunindo 18% das preferências, expressas através do portal Quattroruote.it, o primeiro C-SUV elétrico da marca destacou-se de entre a restrita lista de 20 novos modelos que haviam sido pré-selecionados pela especializada equipa editorial da publicação italiana. Para a Alfa Romeo, trata-se da renovação de um sucesso, pois no passado, este cobiçado troféu foi igualmente conquistado pelos modelos 147 (2001), MiTo (2009), Giulietta (2011), Giulia (2017) e Stelvio (2018).

Raffaele Russo, Country Manager da Alfa Romeo Itália, declarou: "Estamos honrados em receber este prestigiado prémio, atribuído ao Tonale pelos leitores da 'Quattroruote', verdadeiros entusiastas e especialistas no panorama automóvel internacional. Todos os nossos novos modelos sempre o conquistaram desde que esta competição foi lançada há nada menos que 24 anos, no que é um sinal claro da forte ligação entre a Alfa Romeo e o público em geral. Afinal, as 'criações mecânicas' da Alfa Romeo sempre transcenderam o conceito de mero meio de transporte, abraçando a terra das emoções mais viscerais, conquistando o coração de todos."

O Alfa Romeo Tonale é o modelo com o qual a marca fez a sua entrada no mundo da eletrificação, mantendo-se fiel ao seu ADN de nobre desportividade italiana desde 1910. O distinto design italiano é complementado por tecnologia de ponta e por uma conectividade de elevado nível, como demonstrado pelo sofisticado sistema de infotainment. Para o Tonale, a Marca criou soluções técnicas únicas e exclusivas, de modo a enfatizar o seu ADN e oferecer ao cliente uma experiência de condução incomparável, típica da Alfa Romeo, em que a atenção meticulosa aos detalhes combina com uma busca contínua pela mais elevada qualidade.

Recentemente, a marca apresentou o Tonale Plug-In Hybrid Q4, a versão de topo em termos de desempenho e que redefine o paradigma "Eficiência Desportiva". Na

verdade, trata-se do Alfa Romeo mais eficiente de sempre, com até 26 g/km de emissões de CO2 que permitem o livre acesso aos centros urbanos, mais de 80 km de autonomia da bateria em modo totalmente elétrico, para uma superior mobilidade no quotidiano e até 600 km de quilometragem total, para uma condução de longa distância em estradas fora dos meios urbanos. Além disso, uma potência total de 280 cv garante a dinâmica de condução e a característica desportiva distintas da Alfa Romeo.

Para finalizar, há ainda a destacar a subida ao pódio da competição "New Car of the Year 2023" de outros dois modelos do Stellantis, o Maserati Grecale e o Jeep Avenger, o primeiro SUV totalmente elétrico da marca, com 14% e 12% dos votos, respetivamente, provando que os SUV do Grupo estão a ser cada vez mais apreciados pelos clientes italianos.

Alfa Romeo fecha o mês de fevereiro com forte crescimento e consolida a sua posição no mercado premium português

A Alfa Romeo registou em Portugal no passado mês de fevereiro um impressionante crescimento de 456% do seu volume de matrículas relativamente a período homólogo de 2022. Este crescimento permitiu-lhe, igualmente, atingir uma quota de 1,2% do mercado premium nacional e posicionar-se, assim, no 9º lugar deste ranking.

Estes resultados consolidam o crescimento registado pela Alfa Romeo no mês de janeiro e permitem-lhe assumir uma posição entre o top 10 do relevante mercado premium nacional, considerando os números acumulados dos dois primeiros meses do ano. Desta forma, a Alfa Romeo triplica o volume de matrículas registadas neste período comparativamente a 2022, num segmento que cresceu 41%.

"A Alfa Romeo começou o ano de 2023 com ambição, estratégia e uma gama que lhe permite triplicar os seus volumes e atingir o 'top 10' do mercado 'premium'. O Novo Alfa Romeo Tonale mostra o seu grande potencial com um peso significativo das suas versões eletrificadas. Em fevereiro apresentámos os novos Giulia e Stelvio que suportarão a consolidação deste crescimento", afirma David Correia, responsável do Premium Cluster Stellantis Portugal.

O novo Alfa Romeo Tonale, símbolo da metamorfose da marca, deu um contributo muito significativo para este resultado extremamente positivo, representando 93% do volume total de vendas da marca. A gama do primeiro modelo eletrificado da Alfa Romeo foi

recentemente reforçada com a introdução do Tonale PHEV, versão híbrida plug-in que foi responsável por 47% do volume total de vendas do mês de fevereiro.

Stellantis anuncia alocação de veículos da plataforma STLA Large centrada em produtos BEV à Fábrica de Cassino (Itália)

A Fábrica de montagem de Cassino, em Itália, que atualmente produz veículos para as marcas premium e de luxo Alfa Romeo e Maserati, fabricará também veículos, que serão conhecidos posteriormente, baseados na plataforma STLA Large, flexível e centrada em produtos BEV.

O anúncio foi feito hoje por Carlos Tavares, CEO da Stellantis, durante uma visita à tecnicamente avançada fábrica de montagem, que constrói os modelos Alfa Romeo Giulia e Stelvio, bem como Maserati Grecale.

"A fábrica de Cassino tem um historial rico de inovação e de tecnologia", disse Carlos Tavares, CEO da Stellantis. "Os veículos que estamos a projetar para as plataformas STLA irão revolucionar a experiência de condução, através de conteúdos e de capacidades de vanguarda, razão por que confiamos nos trabalhadores qualificados e na gestão desta infraestrutura da Stellantis para controlar os nossos ousados objetivos de custos e de qualidade. O apoio da nossa força de trabalho em Cassino e a visão de futuro das autoridades locais e nacionais permitem eletrificar, ainda mais, os nossos esforços para deliciar os clientes com uma mobilidade limpa, segura e acessível."

Cassino torna-se, assim, na segunda unidade fabril da Stellantis a ser nomeada, publicamente, para a produção de veículos assentes na plataforma STLA Large, juntando-se à Fábrica de Windsor, no Canadá.

Inaugurada em 1972, a Fábrica de montagem de Cassino, na região de Piedimonte San Germano, no centro-sul de Itália, é uma fábrica altamente automatizada, com mais de 1.200 robôs instalados, e inclui operações de estampagem, chapa, pintura e de

peças plásticas. A fábrica dedica particular atenção à conservação de energia e de recursos. Desde 2017 já conseguiu reduzir para metade o consumo de água, e capta energia solar através de células fotovoltaicas instaladas nos seus parques de estacionamento.

A STLA Large é uma das quatro arquiteturas de elevada flexibilidade para veículos, centradas em produtos do tipo BEV, e que sustentam o plano de eletrificação da Stellantis. A plataforma STLA Large, que servirá de base para vários futuros veículos das marcas da Stellantis, foi projetada para oferecer até 800 km de autonomia elétrica, utilizando módulos de acionamento elétrico (EDM) e baterias modulares projetados pela Stellantis. Os designers e engenheiros têm flexibilidade para ajustar o comprimento e a largura da plataforma e a configuração do sistema de propulsão para permitir a sua adaptação a diferentes produtos.

A Stellantis está a investir mais de € 30.000 milhões até 2025 em eletrificação e software, para entregar produtos BEV que vão ao encontro das necessidades dos clientes, incluindo uma capacidade de carregamento rápido líder da classe.

O investimento é um elemento-chave do plano estratégico "Dare Forward 2030", que aponta a uma redução significativa de emissões de CO₂, em metade até 2030, comparando com as métricas de 2021, de modo a alcançar a neutralidade carbónica até 2038, com uma compensação percentual de um dígito das restantes emissões. Entre as principais metas do plano "Dare Forward 2030" inclui-se, também um objetivo de 100% de vendas de automóveis de passageiros na Europa e de 50% de vendas de automóveis de passageiros e camiões ligeiros nos EUA, sejam BEV até ao final da década; a ambição de duplicar a Receita Líquida até 2030 (vs 2021) e de manter margens de Lucro Operacional Ajustado de dois dígitos ao longo da década; e o objetivo de fazer da Stellantis o número um em satisfação dos clientes para produtos e serviços em todos os mercados, até 2030.





Alfa Romeo Giulia SWB ZAGATO

O célebre carroçador Zagato deu a conhecer um modelo único que recorda dentro do mesmo espírito o modelo SZ ES 30. Basta olharmos para o longo capô com um conjunto triplo de faróis, a grelha frontal muito similar ao 2600 SZ e a traseira com um corte radical com um difusor em carbono e duas saídas centrais de duplo escape.

Todo este projecto foi elaborado pela Zagato com a colaboração de Nori Harada e o responsável do departamento de design por parte da Alfa Romeo Alejandro Mesonero.

Este projecto teve como base na Giulia Quadrifoglio Gtm utilizando a mesma mecânica ou seja um motor V6, cilindrada 2.9 litros biturbo a permitirem os mesmos 540 cavalos, em vez dos 510 cavalos da versão base, acoplada a uma caixa manual ZF de 6 velocidades. A plataforma foi utilizada a mesma da Giulia designada por Giorgio, sendo mais curta, apenas com 4.40 metros e com uma distância entre eixos também mais curta em 12 cm, razão pela qual passou a designar-se SWB (short wheel base, ou chassis curto)

A carroçaria de duas portas traduz-se num elegante Coupé bilugar com uma traseira curta, mais conhecida por codatronca. A carroçaria é composta por fibra de carbono. A capota de reduzida altura, recorda alguns modelos dos anos 60 da Zagato com a dupla bolha, muito conhecida pelo double bubble permitindo desta forma dar um pouco mais de altura para os ocupantes. A carroceria foi pintada de uma cor criada em exclusivo para o cliente, um verde escuro a que chamaram verde

machri, similar ao verde do Alfa Montreal. Foram testadas mais de 20 amostras de diferentes tonalidades de verdes para se encontrar a cor mais equilibrada à luz do sol de acordo com as afirmações de Andrea Zagato. Esta tonalidade de verde não será utilizada em mais nenhum modelo, será única.

Todo o seu interior foi baseado no Giulia Quadrifoglio, com muitos componentes em carbono á excepção dos bancos que foram fornecidos pela própria Zagato. A filosofia deste SWB Zagato ao espírito dos anos 60 apresenta uma carroçaria simples, aerodinâmica, musculada e leve garantirá uma melhoria em performance em comparação com a modelo Giulia Berlina.

Na prática não foi possível testar este modelo exclusivo pelo facto de já ter um proprietário que segundo apuramos é residente na Alemanha. Um verdadeiro apaixonado e proprietário de dezenas de automóveis de colecção de super carros tendo inclusivamente encomendado o novo 33 Special, ainda em projecto. Sabemos que na sua colecção inclui um Alfa 8C Competizione e um SZ ES 30.

Os aficionados pela marca não julguem que este modelo será o novo supercarro previsto a ser lançado durante o corrente, pois esse será um modelo de motor central ao estilo do 33 Stradale. Estão previstas serem fabricadas apenas 100 unidades com a possibilidade de escolha das motorizações sendo o totalmente eléctrico ou a combustão. Logicamente que esta exclusividade também se irá reflectir no seu elevado preço de venda.

Núcleos Alfa Romeo Clube de Portugal

Alfa 159 PT

Quando, em 2015, foi criado o grupo Alfa 159 Portugal, as comunidades Alfistas dedicavam-se essencialmente a grupos genéricos, multi-modelo. Neste cenário, o grupo Alfa 159 Portugal nasceu com uma missão diferente, dedicado a um modelo específico desta marca que tanto amamos. Pela mão de 4 completos estranhos, o grupo surge como espaço de partilha, de esclarecimento e como ponto de encontro entre Alfistas interessados no modelo 159. Dos primeiros encontros, no Jardim do Passeio Alegre, na Foz do Douro, com 3 carros, a comunidade cresceu e multiplicou-se, tornando-se numa tribo que juntou mais de 50 carros em eventos nacionais.

A pacatez dos encontros recorrentes mensais proporcionou a criação de um grupo unido. E este grupo, que tinha sido criado para discutir pormenores e esclarecer dúvidas sobre o modelo, tornou-se numa desculpa para reunir os amigos, promover o convívio, e proporcionar momentos de partilha. Se o grupo floresceu, muito se deve ao empenho da sua equipa, mas, na verdade, o seu sucesso é principalmente imputado aos seus membros que sempre incutiram respeito, cordialidade, partilha, entajuda e, acima de tudo, amigos improváveis.

Se é verdade que os membros se multiplicam através do Facebook, a adesão aos eventos que foram sendo desenvolvidos também se fez notar. As famosas bellas viajaram por todo o tipo de locais, desde os mais religiosos, como o Bom Jesus de Braga, ou Monte de Santa Luzia, aos mais desportivos, como a rampa da Falperra ou as pistas de karting, passando por marcos culturais, como a visita ao Navio Hospital Gil Eanes, e turísticas como na cidade de Aveiro, com um fantástico passeio na ria. De todos os eventos organizados e apoiados pelo grupo, destacam-se os dois eventos



nacionais: o 1º Encontro Nacional do grupo e Encontro Nacional promovido por vários grupos mono-modelo que foram surgindo e que o nosso apoiou. Do primeiro, em Vieira de Leiria, ficam lembranças de um domingo solarengo, com diversas comitivas de todo o país e muitas famílias unidas em momentos de partilha. Destacamos o apoio que os participantes deram às corporações de bombeiros locais, porque acreditamos que podemos fazer uma pequena diferença juntos. Do segundo evento, a memória de uma multiplicidade de modelos Alfa que se uniram num local idílico, na Foz D'Alge. Grupos de diversos locais, alguns dos quais que se juntaram até no dia anterior ao evento, organizando um pequeno arraial noturno!

Em 2022, um novo capítulo na história que temos vindo a desenvolver: o convite para integrar o Alfa Romeo Clube de Portugal, como um dos seus núcleos. Hoje, fazemos orgulhosamente parte da ARCP como um dos seus núcleos e participamos ativamente nas suas atividades.



Núcleos Alfa Romeo Clube de Portugal

Orgulha-nos perceber que os membros do Alfa 159 Portugal sabem que o grupo é feito por eles e para eles. Para o futuro, continuamos a querer promover este espaço saudável de partilha e de família, uma família apaixonada por *bellas*. A todos, um muito obrigado!

Espírito Alfista

No passado dia 18 de Março, a cidade de Faro voltou a acolher um encontro de e para Alfistas. Sob a organização conjunta do Alfa Romeo Clube de Portugal (ARCP), do Núcleo Oficial Espírito Alfista e da MS Car Faro, o encontro foi um marco de reavivamento da presença do ARCP na região algarvia, alimentando o espírito e a paixão dos Alfistas locais.

As dezenas de participantes que se juntaram a este evento, mesmo em fim de semana de Dia do Pai, deram vida e cor à celebração, realçando a força da família Alfista em Portugal e o apreço inigualável que todos partilham pela prestigiada marca italiana Alfa Romeo.

Os presentes, com modelos desde os mais recentes a outros mais clássicos, alguns acompanhados de suas famílias, criaram uma atmosfera vibrante e calorosa. Este evento proporcionou uma excelente oportunidade para atrair novos membros para o clube e para infundir uma nova energia numa região que há muito tempo não acolhia um evento deste calibre.

Uma das atrações mais marcantes do encontro foi a oportunidade única de apreciar um Alfa Romeo 8C. Esta joia automobilística, conhecida pela sua edição limitada, captou a atenção de todos os presentes, marcando um momento de destaque no evento.

Depois de uma manhã de apreciação automotiva e troca de ideias, o grupo deslocou-se ao Museu Municipal de Faro. Aqui, os Alfistas tiveram a oportunidade de se imergir na rica história cultural de Faro, explorando a variedade de exposições do museu.

O encontro prosseguiu com um almoço no restaurante O Lagar em Pechão, uma ocasião para todos os participantes se confraternizarem, desfrutarem da gastronomia local e trocarem impressões sobre o evento. A tarde foi passada nas pitorescas ruínas de Estoi, um local de visita obrigatória a quem passa pela zona e que ofereceu o cenário perfeito para encerrar este evento memorável.

Em resumo, o regresso dos encontros do ARCP a Faro, com coadjuvação com o Espírito Alfista, em Março foi mais do que um mero encontro de automóveis. Foi uma celebração da paixão pelo automobilismo, do espírito Alfista e da cultura local. Um evento que, sem dúvida, deixou marcas indeléveis na memória de todos os que tiveram o privilégio de estar presentes e que alimentou o desejo de mais encontros como este no futuro.

C.A.R.A.S.

Estamos no ano 50 a.C. toda a Gália está ocupada pelos Romanos... Toda? Não! Uma aldeia povoada por irredutíveis Gauleses resiste agora e sempre ao invasor. É este texto que inicia todas as histórias de Asterix de Uderzo e Goscinny que me vem à cabeça no dia 1 de abril quando me estou a dirigir para o encontro de Palmela do ARCP e do núcleo C.A.R.A.S. A manhã está nublada o que só torna a áurea em volta do Castelo de Palmela mais mística.

No estacionamento já se encontra um Sprint vermelho. O casal Américo e Cristina Moutinho extremamente simpático conta-me que arrancou do Norte as 5h da manhã para o evento. É este o espírito que move os Alfistas, em que mais importante que o destino é a viagem a bordo das suas máquinas. Apesar de ser dono de um Sprint e já termos feito alguns passeios grandes, não deixo de com alguma perplexidade perguntar se não têm algum receio de fazer uma viagem tão longa num carro com quase 40 anos.

O casal conta-me que apesar de ter vários alfas o Sprint é o carro de eleição para as grandes viagens não só pelo prazer de condução, mas precisamente pela fiabilidade que tem desde que seja bem cuidado. Nesse fim de semana entre o ir e voltar e as várias voltas, iriam fazer perto de 1000 kms. Uma lição para quem têm medo de usar os seus Sprints e se rendem a fama da falta de fiabilidade com que foram injustamente acusados durante anos os Alfas. Afinal o segredo está com o em tudo..."cuidar bem".

Quando o Presidente do ARCP me desafiou como coordenador do grupo C.A.R.A.S para fazer um evento para o clube, reconheço que foi com alguma apreensão que aceitei o desafio. Como iria fazer a pessoas irem a um evento com tudo o que estão a passar no momento e não se deixarem levar pelas dificuldades que nos têm assolado nos últimos tempos da crise, da guerra da Ucrânia, dos aumentos dos combustíveis e etc.

Chegado ao dia, 21 Alfas e 36 pessoas partilhavam o mesmo sentimento naquela manhã fria. Qual os Irredutíveis Gauleses das histórias de Uderzo e Goscinny que contra tudo e contra todos acabavam as histórias em ambiente de festa e de grande repasto, também estes 36 Alfistas tiveram um repasto na Taverna "Bobo da Corte" onde nos deliciámos com os pratos saborosos e o ambiente agradável proporcionados pelos Anfitriões Cláudio e Lurdes, (para além de outras vivências já contadas na secção eventos desta revista).

Findo o evento, de barriga e alma cheia, ficou a sensação de um dia bem vivido e a certeza que o espírito que nutre os Alfistas se encontra cada vez mais forte.

O ano do adeus da Fórmula 1

A Alfa Romeo apresentou-se para o último ano com o novo Alfa Romeo C43. Este ano a equipa manteve a aposta na dupla de pilotos Valtteri Bottas e Zhou Guanyu que contou com várias mudanças internas com a entrada de Andreas Seidl para CEO, Alessandro Allunni Bravi como novo responsável de equipa e a Stake como nova parceira.

Para o último ano as cores alteram-se, o vermelho ainda é a cor predominante com grande parte do carro, especialmente na parte traseira e na asa frontal. O branco dá lugar ao preto, que passa a ser bastante visível nas laterais por conta do novo patrocínio, a Stake. Ainda, os fatos de corrida da dupla de pilotos a cor predominante é o preto.

Após 5 corridas já disputadas a Alfa Romeo Stake ocupa o 8º lugar do campeonato de construtores apenas com 6 pontos, 4 pontos somados por Valtteri Bottas na ronda inaugural do campeonato no Bahrain, sendo 8º classificado e apenas 2 pontos somados por o piloto chinês na Austrália num grande prémio onde houve bastantes abandonos, portanto prevê-se um campeonato muito difícil para a equipa da Alfa Romeo. Sendo o último ano da Alfa Romeo na fórmula 1 e não havendo um investimento considerável que era

esperado devido ao 6º lugar no mundial de construtores do ano passado, este ano parece que a equipa vai lutar para fugir aos últimos lugares da grid.

Parceria com a Haas para 2024?

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, na minha opinião uma decisão questionável.

O campeonato ainda agora vai no seu primeiro terço, portanto vamos aguardar ansiosamente por os próximos grande prémios para avaliar o desempenho dos pilotos da Alfa Romeo Stake F1 Team.



Crónica por
Lauro Filipe Henriques



FIDELIDADE

SEGUROS DESDE 1808

APP FIDELIDADE DRIVE
FACILIDADE
PARA GANHAR PRÉMIOS

**SER BOM CONDUTOR
É MEIO CAMINHO ANDADO.**

Esta é uma aplicação que lhe permite melhorar a sua condução e ainda ganhar pontos que valem vouchers. Pode trocá-los nos nossos **parceiros Galp, Mii, Pingo Doce, entre outros.**

Descarregue a aplicação e siga o caminho.
Não precisa ser cliente Fidelidade.



fidelidade.pt    

Esta informação não dispensa a consulta da informação pré-contratual e contratual legalmente exigida.

Fidelidade - Companhia de Seguros, S.A. - NIPC e Matrícula 500 918 880, na CRC Lisboa - Sede: Largo do Calhariz, 30 - 1249-001 Lisboa - Portugal
Capital Social EUR 509.263.524 - www.fidelidade.pt Apoio ao Cliente: Dias úteis das 9h às 20h. T. 217 94 87 01 Chamada para a rede fixa nacional.
E. apoiocliente@fidelidade.pt

PARCEIRO OFICIAL DO ALFA ROMEO CLUBE DE PORTUGAL



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: @ClubeAlfistaPT