

ALFÍSSIMA

REVISTA DO ALFA ROMEO CLUBE DE PORTUGAL



#07



FEVEREIRO 2024



NOVO ALFA ROMEO GIULIA A PERFECT SYMBIOSIS*



JOIN THE TRIBE

*A SIMBIOSE PEFEITA

Consumo de combustível Alfa Romeo Giulia Range (l/100 km): 8,1 – 5,0; Emissões de CO₂ (g/km): 183-130.
Valores de homologação determinados com base no ciclo combinado WLTP. Os valores indicados são para fins comparativos.

Editorial

Caros sócios e amigos,

Apesar dos dias mais frios e chuvosos não deixamos de apreciar o prazer de conduzir os nossos Alfa Romeo clássicos. O prazer de os “pilotar” ultrapassa todo o frio que sentimos!

Certamente esta edição será mais uma do agrado de todos com temas que tanto gostamos de abordar como eventos e conversas sempre sobre o tema Alfa Romeo.

Neste número recordaremos as reportagens dos nossos eventos do país de Norte a Sul, não esquecendo de felicitar os nossos pilotos e navegadores que participaram em provas oficiais ao volante dos seus competitivos Alfa Romeo. O Passeio dos Italianos foi bem representado pelos sócios do nosso clube.

Teremos as habituais crónicas dos nossos núcleos.

Sendo eu um verdadeiro apaixonado pelo Alfa Romeo Coupé Bertone não poderia esquecer os seus 60 anos de existência, motivo para um especial destaque.

Além do Bertone na rubrica dos aniversariantes um especial destaque ao Tubolare Zagato.

Os segredos revelados do supercarro Alfa Romeo Stradale

Como vai sendo habitual teremos também as entrevistas ao nosso sócio fundador Nuno Ferreira e ao sócio José Luís Nunes

Recordamos o Festival do Caramulo, um verdadeiro sucesso com a especial presença do Engenheiro Carlos Tavares Director Executivo (CEO) da Stellantis e o Jean Philippe Imparato Director Executivo (CEO) da marca Alfa Romeo.

Votos de um Excelente 2024



Saudações Alfistas,

Rui Bettencourt

Editor da revista Alfíssima

Vice-Presidente da Direcção do Alfa Romeo Clube de Portugal

Passeio Serra da Estrela

Sábado 22 de Abril a comitiva Alfa Romeo Clube de Portugal, encontrou-se na cidade da Guarda, enquanto os automóveis eram devidamente parquados junto à Sé Catedral. O Evento contou com 25 automóveis e cerca de 50 participantes e contou com o apoio da MCoutinho que esteve presente com um belíssimo Alfa Romeo Tonale Plug in Q4 com potência combinada de 280cv que esteve disponível para test-drive.

Iniciamos o evento com visita à Sé Catedral da Guarda, conhecida como Catedral de Santa Maria, considerada um monumento histórico e religioso da região. A Sé é um dos marcos mais importantes da cidade e um notável exemplo da arquitetura religiosa gótica em Portugal. Apresenta uma arquitetura imponente, com uma fachada com três portais ricamente ornamentados. O interior é dividido em três naves, suportadas por colunas que exibem uma decoração detalhada. O altar-mor é um destaque, com elementos barrocos e esculturas de grande valor artístico. O coro alto, localizado na entrada da igreja, é uma peça notável da arquitetura e da arte decorativa. Outro elemento importante da Sé da Guarda é a Torre dos Sinos, que pode ser avistada de longe e acrescenta um toque impressionante ao perfil da cidade. De seguida fez-se a visita à Torre dos Ferreiros com entrada em cotovelo. Ali encontra-se também uma das entradas nobres do centro da Guarda, no passado integrada na paisagem das muralhas, a Porta dos Ferreiros.

Almoço no Restaurante Di Mario que encerrou portas só para nos receber estabeleceu o patamar do evento, muito alto, gastronomicamente foi altamente elogiado pelos participantes, que repetiram e choraram por mais, tanto as entradas de presuntos e enchidos, como a bela carne. De seguida, demos início ao percurso pela magnífica nacional 18 em direção a Belmonte. Com passagem obrigatória na Barragem do Caldeirão os participantes puderam aproveitar a parte mais técnica do percurso. Chegados a Belmonte que é famosa por ser um centro de preservação da herança judaica e é reconhecida como um dos principais destinos turísticos para quem deseja aprender mais sobre a história e a tradição judaica em Portugal. Belmonte possui uma antiga comunidade judaica que remonta ao século XII

e é considerada uma das poucas comunidades judaicas sefarditas que sobreviveram à Inquisição. Foi iniciada visita ao Museu dos Descobrimentos e Museu Judaico com auxílio de uma guia local. Já com algum cansaço acumulado, continuamos por a bela Nacional 18 até à cidade da Covilhã onde ficamos hospedados no Hotel Santa Eufémia. Após o descanso, o jantar teve lugar no Lago, restaurante que fica com vista panorâmica sobre lago do Jardim do Lago. De seguida fomos recebidos numa sala privada no bar local Syrah onde os participantes puderam descontrair e beber um digestivo. Os mais atrevidos ainda tiveram oportunidade de visitar a Discoteca de referência na beira interior & Companhia Club, com a presença de alguns diretores e familiares.

No Domingo fomos muito bem recebidos com um Porto de honra no Salão Nobre da Camara Municipal da Covilhã, pelo vereador Dr. José Miguel Oliveira, que fez questão de enaltecer o dinamismo do clube em trazer a comitiva à Serra da Estrela e à belíssima cidade da Covilhã que deixou a porta aberta a futuros eventos. Após agradecimentos ao organizador e conterrâneo Lauro Henriques e após discurso do presidente Miguel Trindade, seguimos por o traçado da rampa serra da Estrela em direção ao miradouro Varanda dos Carquejais, onde se pode apreciar a vista sobre a Cova da Beira, continuando Serra acima com um sol maravilhoso, lá foram os Alfa Romeo em direção ao novo miradouro do Covão, onde faz quem o visita, sentir-se suspenso sobre a paisagem. Chegada à Torre e em conjunto com os Clássicos da Covilhã, que não perderam a oportunidade de se juntar aos Alfa Romeo, lá pousamos para a foto de grupo e para as tradicionais compras nos mercados regionais. Abastecidos de queijos e enchidos fomos em direção à Praça do Município onde ficaram expostos os Alfa Romeo dos participantes que puderam ser apreciados por populares e turistas. O Almoço teve lugar no restaurante “O Montiel” no centro da cidade da Covilhã, onde o cabrito e o arroz à valenciana fizeram as delícias dos participantes. Evento terminou com o discurso do presidente que agradeceu a todos os sócios e participantes por terem feito do evento Serra da Estrela um dos eventos mais bem-sucedidos do ano.

Lauro Henriques



15 Milhas Stock-Car em Alfa Romeo da Penha ao Sameiro na N101

A manhã de 29 de Abril acolheu os alistas nas instalações de Guimarães da Stock-Car (concessionário Alfa Romeo no Minho).

Após o café a caravana subiu a rampa da Penha e desfrutou da paisagem naquele promontório minhoto. Em ritmo de passeio espalhou beleza italiana e som desportivo pela nacional 101 e subiu ao Sameiro para contemplar Bracara Augusta.

O almoço servido nas instalações bracarenses do patrocinador encerrou a actividade proporcionando um convívio animado por conversas de paixão automobilística. *Avelino*



Encontros estáticos 28 de Maio

Dia 28 Maio foi um dia histórico para o Alfa Romeo Clube de Portugal, este clube juntou cento e vinte e cinco (125) belos e estimados Alfa Romeo em quatro convívios simultâneos em cidades de norte a sul (setúbal, Lisboa, Coimbra e Porto) envolvendo mais de duas centenas de pessoas. O Clube Oficial da Alfa Romeo em Portugal cumpre assim a sua matriz histórica, territorial e agregadora numa acção inovadora.

Em Setúbal realizou-se o primeiro Estático desta cidade com sol e quarenta e dois (42) Alfa Romeo no Largo José Afonso junto à movimentada Avenida Todi, num evento alargado que incluiu passeios de barco no estuário do Sado, que mostrou a capacidade organizativa de Rui Palmela. Neste evento foi homenageado o célebre corredor e colecionador de Alfa Romeo Xavier Moreira, octogenário que recupera de AVC mas mesmo assim esteve toda a manhã numa muito concorrida sessão de autógrafos, durante o almoço em sua honra foi passado um vídeo sobre a sua carreira e vida que todos emocionou.

Em Lisboa, no habitual estático apoiado pela Junta de Freguesia de Carnide com a participação da Stellantis &

You Lisboa que proporcionou test drives ao novo Tonale, juntaram-se quarenta e um (41) Alfa Romeo num encontro em que foi celebrado o 40º aniversário do modelo 33 que é até hoje o modelo Alfa Romeo produzido em maior volume, houve bolo de aniversário e cantaram-se os parabéns perante uma boa representação deste modelo no evento.





Em Coimbra os Alfistas da região centro do país juntaram-se aos Estáticos do Alfa Romeo Clube de Portugal numa estreia apoiada pela Câmara Municipal de Coimbra e com o apoio da MCoutinho Centro e organizaram, na manhã de 28 de Maio, o seu primeiro encontro no Parque do Exploratório junto ao rio Mondego. Em família (desde a avó ao neto), dezassete audazes participantes em seis (6) belos exemplares da marca de Arese são os pioneiros dos Estáticos de Coimbra, enfrentando o temporal de chuva que se abateu em Coimbra trazendo a beleza e a potência dos seus Alfa Romeo - desde os clássicos Alfetta GTV6 2.5 de 1983 e 155 de 1992 até aos mais recentes 156, 159, Giulietta e o exclusivo Giulia Quadrifoglio. Na capital do Mondego a imersiva sala Hemispherium do Exploratorio o grupo foi recebido por Charles Darwin, navegou no HMS Beagle e esteve nas ilhas Galápagos revivendo a pesquisa do jovem naturalista (Universidade de Cambridge) que daria origem à publicação da "Teoria da Evolução". As imagens do filme e o

guitarrista final trazem a promessa de voltarmos ao Centro de Ciência Viva de Coimbra num encontro de gerações em que o automóvel é um (bom) pretexto de confraternização.

No Porto, em Vila Nova de Gaia com o apoio da Câmara Municipal e da C.A.M Porto que esteve presente com o novo Tonale Plug-in Hybrid Q4 contaram-se trinta e seis (36) Alfa Romeo que preencheram por completo o Largo do Mosteiro do topo da Igreja da Serra do Pilar, local de paisagem ímpar que inspirou poetas e músicos. Neste encontro estiveram vários iconicos 4C para além dos tradicionais modelos da marca que sempre atrem atenções onde quer que estacionem.

Foi um Domingo pleno de actividade por parte do Clube Alfista de Portugal que reuniu 125 Alfa Romeo em convívio nesta inovadora forma de estar presente de Norte a Sul. *Rui Bettencourt*



Motorfestival Baixo Mondego

No dia 24 de junho, o concelho de Montemor-o-Velho brilhou com a receção dos nossos veículos Alfa Romeo, no Centro de Alto Rendimento, inserido no evento do Baixo Mondego Motorfestival.

Tivemos a presença de excelentes exemplares, tendo sido aproveitado o evento, para celebrar os 113 anos da marca, os 100 anos do Quadrifoglio e os 40 anos do 33. O programa iniciou-se com um café alfíssimo, seguindo-se com uma visita ao Castelo de Montemor-o-Velho, que através de um Alfista que se juntou nós e que hoje é nosso sócio, Alexandre, nos fez uma visita guiada e nos fez uma resenha histórica deste monumento.

Posteriormente, seguiu-se uma caravana até à Vila de Ereira, que de forma calorosa e afável fomos recebidos pelo Sr. Presidente de Junta, Vasco Martins, e que explicou aos presentes o surgimento daquela belíssima praia fluvial.

À noite e como o momento era festivo, o clube Alfa

Romeo Clube de Portugal, foi surpreendido com um concerto da banda Jabalizes, que fez questão de cantar os parabéns à marca, tendo sido posteriormente feito um brinde e junto dos três simbólicos bolos de aniversário alusivos aos 113 anos da Alfa Romeo, 100 anos do Quadrifoglio e 40 anos do bebé 33, o que levou a um sentimento de grande alegria, união e paixão pelo mundo Alfista.

O Vereador Décio Matias da Câmara Municipal de Montemor-o-Velho destacou as excelentes condições do local (instalações, localização, acessos, capacidade organizativa, suporte institucional), tendo agradecido a nossa presença no evento, apresentando a inteira disponibilização do Município para a organização de futuros eventos alfistas no concelho.

Foi um evento de grande relevância histórica para o clube, com uma enorme adesão e que levou a que em futuro próximo, fosse projetado um evento nestas terras arrozais, com vista a conhecer a histórica Vila de Montemor-o-Velho.

Lauro Henriques



Alfa Tribe days em Le Mans

A Alfa Romeo celebrou o centenário da célebre mascote Quadrifoglio no evento Le Mans Classic 2023, sendo a sua segunda celebração dos “Tribe Days” para agrado de todos os entusiastas da marca.

O Museu de Arese apresentou em pista o 3000 CM 6 C de 1953 (apresentado na nossa edição anterior da Altíssima), belíssima 33 Stradale 1967, os campeões de Sport Protótipos de 1970 33/3 e 33 TT 12 e as novidades com as suas novas versões Giulia e Stelvio Quadrifoglio.

Com um especial destaque para os únicos modelos Giulia SWB Zagato, TZ3 Corsa e TZ3 Stradale.

Foram três dias de actividades em que incluíram paradas e track days para todos os inscritos em Alfa Romeo.

Recordando um pouco o passado dia 10 e 11 Junho foram celebradas as 24 Horas de Le Mans 2023 em que tivemos uma inesperada vitória da Ferrari.

Foi uma vitória muito especial até porque este ano se comemoram os 100 anos desde que se disputou esta corrida pela primeira vez e também pelo centenário do

toda a Europa. Um autentico Museu ao ar livre durante 4 dias com diversos clubes em representação, sendo o ARCP também presente com o nosso presidente Miguel Trindade.

Le Mans Classic é a décima primeira vez que se realiza esta prova e de ano para ano cresce o interesse por parte de todos os participantes.

Precisamente este ano, nada mais nada menos que 235.000 pessoas assistiram à prova entre os dias 29 Junho a 2 de Julho e a presença de 8 000 viaturas clássicas em exposição.

A razão pela qual se realiza esta prova com os clássicos na semana seguinte as 24 horas propriamente ditas, segundo a organização por estranho que pareça foi precisamente para que se tivessem dias mais longos em termos de claridade. O Objectivo será facilitar a pilotagem dos pilotos na maioria “gentleman drivers” com mais idade que conduzem carros clássicos de competição com sistemas de iluminação muito precários.

O traçado utilizado em Le Mans Classic é precisamente o mesmo utilizado nas 24 horas dos automóveis actuais, com os 13.6 quilómetros de extensão, sendo uma



Trevo de Quatro Folhas o Quadrifoglio.

A primeira etapa desta viagem alfista terminou no histórico circuito de Monthéry a cerca de 30 km a sul de Paris. Ali houve a possibilidade de conduzir a versão centenária do sempre apaixonante Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio, uma das viaturas berlinas favoritas para que no futuro também seja um clássico.

A actual Giulia QV apresentada em 2016, com o seu motor 2.9 V6 Biturbo de 510 cavalos nesta versão especial centenário ganhou 10 cavalos, ou seja, ficando pelos 520 cv de potência e com uma redução de peso com materiais ultra leves como o alumínio para o motor fibra de carbono para o veio de transmissão e sistema de escape Akrapovich.

No exterior novos faróis Matrix Full-Led adaptáveis para uma iluminação óptima em todas as condições.

São apenas disponíveis três cores, Rosso Etna, verde Montreal e nero vulcano.

A segunda etapa da viagem, terminou em Le Mans , sendo o ponto de encontro de todos os aficionados de

combinação do traçado em La Sarthe e do circuito permanente Bugatti.

Esta corrida é feita através de várias mangas de acordo com a idade dos veículos, em que participam 60 carros por manga.

Manga 1 - 1923 a 1939

Manga 2 - 1949 a 1956

Manga 3 - 1957 a 1961

Manga 4 - 1962 a 1965

Manga 5 - 1966 a 1971

Manga 6 - 1972 a 1981

Cada grupo tem uma participação em 3 corridas repartidas durante o dia de sábado e domingo, incluindo uma corrida nocturna.

Existem corridas de apoio, como por exemplo os Bentley Pré- Guerra , os Porsche 911 e Grupos C dos anos 90.

Para concluir foi dada uma oportunidade aos clubes para participarem em que os Alfa Romeo tiveram o seu destaque neste histórico circuito.

O modelo único Giulia Coupé Zagato criado pelo próprio designer em homenagem aos 100 anos de colaboração entre Zagato e a Alfa, participou juntamente com outros Giulia Quadrifoglio com caixa de velocidades manual (foram comercializados entre 2016 ao início de 2018) e as versões limitadas dos Gtam a debitarem 540 cavalos.

Neste evento também tivemos a participação Com os pesos pesados da Alfa, o Chefe de Desenho Alejandro Mesonero-Romanos e o francês Jean-Philippe Imparato, CEO da Alfa Romeo. Relativamente aos Giulia Quadrifoglio está prevista uma produção de 3 000 unidades até final de 2024 e as 500 unidades da Giulia GTA e GTam que

presentemente se encontram todas vendidas Como nota final poderemos garantir segundo Jean Philippe Imparato a apresentação de um supercar a 30 de Agosto.

Especula-se que será utilizada a estrutura do Maserati C20 com o motor V6 biturbo Da Giulia Quadrifoglio potenciada.

Provavelmente será conhecido pelo 6 C uma denominação histórica dos já conhecidos Alfa 8C (2007) e o 4 C(2013), o que só vem demonstrar que a Alfa Romeo está entregue em muito boas mãos, mantendo e melhorando em todas as áreas a sua tradição desportiva. Hoje mais do que nunca, sentimos o Cuore Sportivo da nossa marca de eleição. *Miguel Trindade*

Alfistas e Alfa Romeo intensamente presentes em Vila Real

Quando Miguel Pereira da Trindade (Presidente do Alfa Romeo Clube de Portugal) aceitou o desafio de Alexandre Favaios (Vice-Presidente da Câmara Municipal de Vila Real) deu o primeiro passo para as actividades alfistas em Trás-Os-Montes.

De 14 a 16 de julho o Clube Alfista de Portugal juntou exemplares da marca de Arese no Jardim da Carreira e organizou caravanas com ponto de reunião na Repsol do Marco de Canaveses (A4).

Com apoio da Associação Promotora do Circuito Internacional de Vila Real (APCIVR) e do presidente José Silva, esta iniciativa atraiu automobilistas com "cuoresportivo" que vieram de Lisboa, Montemor-o-Velho, Caramulo, Santa Maria da Feira, Maia, Porto, Lousada, Vila Real, Murça e até das Astúrias (o magnífico Giulia Q4 de Juan Miranda).

O Circuito Internacional de VilaReal teve na bancada A4 a claque alfista que apoiou o piloto vila-realense

Hernâni Conceição da equipa VRTech aos comandos do Alfa Romeo 156 2.0 TS.

Ocupando unidades hoteleiras da cidade os associados do Clube puderam desfrutar das Festas da Cidade com concertos dos GNR e Expensive Soul.

O jantar de sábado na Quinta da Petisqueira acolheu o brinde ao futuro do AlfaRomeoClubedePortugal na região, tendo João Ribeiro anunciado que, a 29 de Outubro, Vila Real irá juntar-se a Faro, Setúbal, Lisboa, Coimbra, Porto e Braga, integrando o evento nacional "Encontro Estático Alfa Romeo" e organizando uma manhã de encontro e convívio a apaixonados da marca italiana.

A MCoutinho Douro (concessionário AlfaRomeo) e a Fidelidade são apoios fundamentais e fundacionais desta dinâmica de crescimento na região.

A todos os que nos auxiliaram a chegar aqui, aos alfistas presentes, aos apaixonados que nos visitaram e partilharam histórias: muito obrigado!!!

Em 2024 prometemos voltar com mais alfistas e mais Alfa Romeo!!! *Avelino*



Dia Alfa

O dia Alfa 2023 realizou-se numa parceria com Motor Festival do Caramulo.

Apesar dos ameaços de chuva tivemos a presença de cerca de 100 Alfa Romeo num espaço reservado e exclusivo para o Alfa Romeo Clube de Portugal.

Foi um dia de excelente convívio não só entre sócios como pilotos que participaram na prova de rampa.

Tivemos a simpática presença do CEO da Alfa Romeo Jean Philippe Imperato no nosso espaço de estacionamento do ARCP que para além do convívio com os nossos sócios assinou pedidos de autógrafos no merchandising como também no interior de alguns dos nossos Alfa Romeo a pedido dos seus proprietários.

Alguns de nós tivemos também a oportunidade de



conhecer e conviver com o Eng. Carlos Tavares actualmente director Executivo do Grupo Stellantis, e um dos pilotos que participou como piloto na Rampa do Caramulo.

A chuva que tanto ameaçava o fim-de-semana acabou por não acontecer e terminámos com um mega jantar na Fábrica da Cerveja em que não poderíamos deixar de enaltecer o discurso do nosso habitual participante proveniente das Astúrias Juan Miranda elogiando toda a simpatia e organização do nosso clube, oferecendo ao Presidente Miguel Trindade uma miniatura de um Alfa Romeo 166.

Este evento foi um verdadeiro sucesso que marcou e estreitou laços de amizade entre o ARCP e o Museu do Caramulo.

Rui Bettencourt



Passeio de Italianos

O Automóvel Clube de Portugal (ACP Clássicos) em parceria com o ARCP organizou o “Passeio dos Italianos” (iniciativa homónima das edições iniciadas em 2015 pelo Alfa Romeo Clube de Portugal e Clube Fiat) a 23 de setembro.

A manhã de sábado começou serena na Foz do Douro e solarenga no Parque da Fundação António Cupertino de Miranda.

Discretamente, os modelos italianos foram-se juntando para satisfação de todas as idades e todos os gostos - Fiat, Lancia, Ferrari, Maserati,...,passando, e parando, no Alfa Romeo Montreal. Este icónico modelo e valioso exemplar, protagonizou o episódio da manhã com abertura do capot e debate de particularidades mecânicas (com pormenores auditivos).

A história da Alfa Romeo estava bem representada em variedade de modelos e em número de participantes, quando entramos na auto-estrada A3. O seu ritmo chega ao parque do Castelo de Guimarães.

Reagrupados bóldes e retemperadas as forças foi a vez da condução em caravana em direção ao almoço na Casa da Tojeira (Arco do Baulhe) e concluído o evento. Em Lisboa o evento teve ainda maior participação sendo que os Alfa Romeo marcaram a maioria, muitos associados do Alfa Romeo Clube de Portugal. Registámos a presença do Embaixador Carlo Formosa e

o Presidente da Câmara de Comércio Santi Cianci associado do ARCP. António Santos representou por parte da direcção do ARCP

O evento esteve muito organizado pelo ACP Clássicos, como é o seu timbre, o que foi amplamente reconhecido por todos. Esperamos que esta associação do ARCP com o ACP Clássicos seja para continuar.

Avelino e António Santos





Os nossos Estáticos de Julho

Já há muito tempo que sentíamos a necessidade de podermos conviver com todos os nossos sócios de norte a sul do país

Sendo o Alfa Romeo Clube um clube de âmbito nacional organizou não só em Lisboa no Jardim da Luz como sempre foi habitual assim como também em muitas outras cidades, sendo alguns inéditos.

Para além do Porto que já tínhamos feito no ano passado, decidimos articular conjuntamente com os nossos GO (Grupos Operacionais) concretizar noutras cidades de norte ao sul.

Na boa verdade, foram um sucesso pelo número de alistas que se reuniram nestas concentrações.

Recordando um pouco dos nossos estáticos em Lisboa tivemos a presença de cerca de 4 dezenas de Alfas, em Setúbal tivemos também cerca de 4 dezenas, Matosinhos com um pouco mais de três dezenas, Gaia com cerca de 4 dezenas, Braga duas dezenas, Faro talvez com meia dúzia, Coimbra cerca de uma dúzia e

Vila Real também com cerca de doze automóveis.

Finalizamos o ano em Lisboa no Jardim da Luz com a presença da Confraria do Moscatel, castanhas assadas oferecidas pelo ARCP, a todos os alistas presentes.

Promovemos a Campanha Novembro Azul dirigido ao cancro da próstata com a entrega de donativos para a Liga Portuguesa contra o Cancro,

Em Setúbal o evento realizou-se no Largo José Afonso, em simultâneo no Algarve na Marina de Olhão.

Em Coimbra junto da Camara Municipal foram presenteados com uma serenata da Tuna Académica Mista de Coimbra, com o apoio da M. Coutinho e da Liga Portuguesa Contra o Cancro.

Em Matosinhos junto da Camara Municipal com o apoio da Cardan, em Braga junto do Mosteiro de Tibães e um segundo evento junto do Santuário do Bom Jesus também com o apoio da Stock-Car. Em Vila Real realizou-se no Jardim da Carreira.

Finalmente o ano terminou com um evento natalício em Vila Real no Castelo Mágico com uma visita ao centro histórico em Montemor-O-Velho.

Registo dos novos Estatutos

A 27 Fevereiro de 2023, esta Direcção conseguiu formalizar o registo dos Estatutos do ARCP.

De facto desde a Fundação do Clube que nenhuma das Direcções anteriores tinha realizado o registo oficial de Estatutos e em virtude desse não registo, o Clube estava com fortes limitações legais no seu funcionamento administrativo-o-financeiro.

A actual direcção considera que esta versão dos Estatutos tem algumas falhas e omissões que urgia corrigir, mas era vital desbloquear as restrições legais com sobre a associação pendiam, pelo que decidiu deixar as propostas de correcção Estatutárias para mais tarde.

Neste dia, o Presidente Dr. Miguel Pereira da Trindade, vice-Presidente Eng^o Rui Bettencourt e o vogal da MAG, Dr. Pedro Pereira Nobre, reuniram-se no escritório da Notária Maria do Céu Garcia e formalizaram solenemente o registo nacional dos Estatutos do Clube Alfista de Portugal – Alfa Romeo Clube de Portugal, regularizando assim uma situação que se arrastava há cerca de duas décadas.

Pedro Pereira Nobre



500 Milhas

Nos dias 21 e 22 de Abril realizou-se a 18ª edição das 500 Milhas ACP Clássicas. Esta prova, organizada pelo Automóvel Club de Portugal, percorreu nesta edição a totalidade da Estrada Nacional 2, ligando as cidades de Faro a Chaves. Uma aventura para ser realizada num só dia, percorrendo mais de 750 km e cerca de 16 horas de condução. Na sexta feira realizaram-se as verificações administrativas e técnicas. No sábado, às 06h01 saiu para a estrada o primeiro automóvel. Num total de 68 participantes, a marca Alfa Romeo esteve representada em 9 equipas. Os modelos 2000 GTV estiveram em maior número, mas também 1750 GTV, 2000 Berlina, GT 1300 Júnior e Júnior Zagato marcaram presença. Desde cedo a marca de Arese dominou a categoria reservada aos automóveis fabricados entre os anos de 1971 e 1974, e na chegada a Chaves, três estavam presentes no top cinco. Sancho Ramalho e António Caldeira (Alfa Romeo 2000 GTV) terminaram em

primeiro lugar desta categoria. Não havendo classificação geral nesta prova, a referida equipa foi mesmo a menos pontuada entre todos os participantes. O pódio desta categoria ainda ficou preenchido, no terceiro lugar, pelo Alfa Romeo Júnior Zagato da dupla Miguel Menezes e Rui Martins. Referência para o quarto lugar de Fernando Cordeiro e Alexandre Berardo (Alfa Romeo 1750 GTV) e do sétimo lugar de José Luís Nunes e Rui Bragança (Alfa Romeo 2000 GTV). Na categoria reservada aos automóveis fabricados entre 1961 e 1970, a dupla Paulo Amaral e Leila Anjos classificou-se em sexto lugar, ao volante de um Alfa Romeo 1750 GTV. No final, algum cansaço acumulado mas um prazer enorme por terem percorrido todas as rectas e curvas desta mítica estrada ao volante de um Alfa Romeo.

Sancho Ramalho



Visita da vice-Presidente do AR Nova Zelândia e sócios AROCSA

Foi com grande honra que recebemos na Sede do Alfa Romeo Clube de Portugal a Vice-Presidente do Alfa Romeo Clube da Nova Zelândia Kirsten Adam Ford. Agradecemos a sua gentileza na oferta da revista do seu ARCNZ.

Também foi com muito prazer que recebemos dois sócios do Alfa Romeo Clube da África do Sul na nossa sede.



Dia Itália (Lisboa e Porto)

O envolvimento do Clube com a comunidade italiana em Portugal tem sido uma prioridade deste mandato e, a exemplo de 2022 no Porto, este ano respondemos afirmativamente ao convite de S.Exa. o Embaixador de Itália Carlo Formosa e, a 2 de junho, estivemos presentes nas celebrações do Dia de Itália, que decorreram nos jardins do Palácio do Conde Pombeiro (Lisboa) e a 4 de junho nos jardins do Palácio do Freixo (Porto).

As preocupações com a invasão russa da Ucrânia e as consequências humanas, humanitárias e políticas, estiveram no centro do discurso do diplomata na capital portuguesa, enquanto que, na cidade Invicta, a tônica dominante foi a condecoração do Cônsul de Itália Dr. Paolo Pozan com a Ordem da Estrela de Itália atribuída pelo Presidente da República Sergio Mattarella e ali mesmo solenemente entregue pelo Senhor Embaixador Carlo Formosa.



Rali FIVA

A Federação Internacional dos Veículos Antigos (FIVA), organização fundada em 1966, tem como principal objectivo a protecção, preservação e promoção dos veículos clássicos, estando hoje representada em mais de 65 países.

A organização do seu maior evento, o denominado FIVA World Rally, é atribuída anualmente a um diferente país do Mundo e a um clube seu associado,



por intermédio de um processo de candidatura. Em 2023 a organização deste prestigiado evento ficou a cargo do Clube Português de Automóveis Antigos (CPAA) em parceria com o Portugal Classic. Realizado entre os dias 24 e 28 de Maio, com base no concelho de Oeiras, o evento percorreu outros concelhos da região, nomeadamente, Lisboa, Cascais, Palmela, Mafra e Sintra.

97 equipas oriundas de países como Portugal, Espanha, França, Andorra, Alemanha, Países Baixos, Grã-Bretanha, Estados Unidos da América e Argentina inscreveram-se para este evento, quer na vertente desportiva, quer na vertente turística.

Automóveis das décadas de 20 e 30 do século passado, como um Delage CO, diversos Ford A ou um Rolls Royce Phantom II foram dos mais antigos a marcar presença. Mercedes-Benz, Jaguar e Porsche apresentaram-se em grande quantidade, com diversos modelos. *Avelino*



A marca de Arese esteve bem representada com um total de 7 automóveis, todos das décadas de 60 e 70, destacando-se a raridade de dois modelos de duas duplas argentinas. Um Alfa Romeo Giulia SS de 1964 e um Alfa Romeo Giulia GTC de 1966. Não só a raridade dos modelos em causa, mas a beleza do design italiano não deixou ninguém indiferente.

A componente social deste evento foi de elevado nível. Cada concelho visitado revelou o que de melhor tem em termos de cultura e património, como são exemplo a

Fábrica da Pólvora de Barcarena, o Palácio Nacional de Sintra, o Palácio Nacional da Ajuda, o Convento de Mafra, as tortas e os vinhos da região de Azeitão.

Na vertente desportiva, o domínio da Alfa Romeo na categoria G (veículos fabricados entre os anos de 1971 e 1980) foi total. Quatro Alfas nos primeiros quatro lugares. O pódio foi totalmente português, com a presença de grandes nomes do universo Alfa Romeo. Em primeiro lugar a dupla Sancho Ramalho/Rui Martins (Alfa Romeo 2000 GTV). Em segundo lugar a dupla José Luís Nunes/Rui Aguiar Bragança (Alfa Romeo 2000 GTV), e em terceiro lugar a dupla Fernando Cordeiro/Jorge Alves (Alfa Romeo 1750 GTV).

Oeiras foi o centro nevrálgico de todo o evento, brindando todos os participantes no último dia com a realização de uma Street Stage na sua marginal. A grande afluência de público, o sol, o mar e os automóveis clássicos encerraram da melhor forma a este FIVA World Rally Portugal 2023.

A Alfa Romeo soma este ano mais um excelente resultado em ralis de regularidade, depois da vitória no NorteClassic por intermédio de Edgar Guerra e Filipa Guerra (Alfa Romeo Giulietta) e da vitória nas 500 Milhas ACP pela dupla Sancho Ramalho e António Caldeira (Alfa Romeo 2000 GTV).

Sancho Ramalho



Inauguração MCoutinho Expo

A convite da MCoutinho o Alfa Romeo Clube de Portugal fez-se representar pelo seu vice-presidente marcando desta forma a nossa presença.

O Brand Manager das marcas premium DS & Alfa Romeo, David Correia mencionou na sua palestra que a marca Alfa Romeo encontra-se num grande momento de transformação, como é dito internamente na gíria da marca italiana um momento metamorfósico com um plano de produto ambicioso e muita em linha com todas as tendências do mercado.

Este projecto chegará a par e passo a partir já do

próximo ano até 2030, pois será um momento de transição, transformação com a garantia de terem parceiros com criatividade e audácia do grupo MCoutinho. para fazerem esta transição em curso da marca Alfa Romeo.

A localização na cidade de Lisboa é por excelência importantíssima para todas as marcas premium do Grupo Stellantis, razões mais que suficientes para garantir a qualidade do serviço ao cliente. O início da noite foi abrilhantado com umas belas interpretações da tão já conhecida cantora Aurea.



Restauro da nossa 33SW

Ao longo dos anos, os carros desempenham papéis importantes em nossas vidas, e muitas vezes testemunhamos a transformação de máquinas envelhecidas em verdadeiras joias sobre rodas. Esta é a história de uma jornada de restauro, onde um carro outrora negligenciado foi trazido de volta à vida com amor, dedicação e paixão.

O protagonista desta narrativa é um clássico Alfa Romeo 33 Sport Wagon que em seus dias áureos, era a personificação da elegância, no entanto, ao longo dos anos, o tempo e a negligência cobraram seu preço, deixando o veículo em um estado lastimável. O verniz desbotado, a mecânica fragilizada e a estética desgastada eram testemunhas silenciosas do passado glorioso que a carrinha uma vez ostentou.

A primeira etapa concentrou-se na mecânica. Motor e travões foram minuciosamente examinados, e as peças desgastadas foram substituídas por equivalentes de qualidade na Auto Arese do nosso querido José Manuel Antunes, sócio nº20. Obrigado, Zé.

Com a base mecânica sólida estabelecida, a atenção voltou-se para a estética. A carroceria recebeu um tratamento de spa, com camadas de tinta fresca revivendo a cor original. Os interiores foram meticulosamente restaurados, combinando modernidade com o charme nostálgico do design original.

As jantes também foram reparadas e foram montados 4 pneus novos.

Além disso tudo, foi também efetuado uma nova decoração para a carrinha através da BlueTurtle do sócio honorário João Carlos Pimenta. Muito Obrigado, João.

Adornos e detalhes foram escolhidos com cuidado, refletindo a personalidade única do veículo. O objetivo não era apenas atualizar, mas elevar a Belíssima 33 a um nível superior de elegância e individualidade que o clube necessitava.

De um estado de decadência, a carrinha emergiu como um testemunho de que a paixão e o trabalho árduo podem verdadeiramente ressuscitar a glória perdida. Este projeto não era apenas sobre rodas que giram; é sobre a história que revive, a estética que encanta e a paixão que se manifesta em metal e movimento.

Ao trazer de volta à vida a carrinha outrora esquecida, este projeto não apenas enriqueceu o clube com acréscimo de qualidade ao património existente, mas também acrescentou mais um capítulo à história desta fantástica 33 desenhada por Pininfarina. Uma lição duradoura de que, com dedicação e cuidado, até os veículos mais envelhecidos podem voltar a rugir nas estradas. *Lauro Henriques*



Rali D. Carlos I

Sendo uma das últimas provas de regularidade realizadas no ano de 2023, o Rali D. Carlos I organizado pelo ACP, foi para a estrada nos dias 17 e 18 de Novembro. O primeiro dia esteve reservado para as verificações documentais e técnicas, bem como para o jantar de recepção. A cidade de Tomar acolheu as 59 equipas, que na manhã do dia 18, arrancaram para os 270km que o ACP preparou para este evento. Estiveram presentes vários modelos Alfa Romeo, desde os Coupé Bertone, Giulia, Junior Zagato e Alfesud. Com passagens por Martinchel, Penhascoso, Mação, Nisa e Portalegre, a primeira secção terminou em Portagem (Marvão) para retemperar forças num agradável almoço ao ar livre junto ao rio Sever. Diversas provas de regularidade foram sendo cumpridas, sendo uma delas na conhecida rampa de Portalegre. Durante a tarde, o percurso levou os participantes pelas estradas do Alto Alentejo até Ponte de Sor, local onde terminou o rali. Sancho Ramalho e Nuno Costa (Alfa Romeo 2000 GTV) foram os melhores representantes da marca de Arese, terminando em primeiro lugar da Categoria G. Este rali encerrou a ACP Clássicos Cup 2023, que consagrou Miguel Ferraz de Menezes e Rui Martins (Alfa Romeo Junior Zagato) como os campeões da Categoria G.

Sancho Ramalho



Jantares encerramento Lisboa e Porto

Terminámos o nosso ano com jantares requintados e tipicamente italianos para encerramento das nossas actividades 2023, em Lisboa e Porto.

No passado dia 24 de Novembro jantamos na cidade do Porto na Pizzaria Varanda da Barra um jantar aonde celebramos um ano com eventos de norte a sul do país. Foi um excelente franco convívio entre cerca de duas dezenas de sócios alistas e familiares dos 8 aos 80 anos! Tivemos a presença do Presidente da Direcção Miguel Trindade e o Presidente do Conselho Fiscal José Luís Nunes.

Procedeu-se a habitual entrega de prémios do Troféu Alfa sendo o primeiro classificado o nosso grande Campeão das Astúrias Juan Miranda com 131 pontos. O segundo e terceiro classificados, foram Américo Moutinho com 123 pontos e Rogério Oliveira com 119 pontos respectivamente.

Foi de facto um resultado inesperado, bem merecido especialmente pelo facto de não residir em Portugal e obter esta vitória através de participações tão assíduas nos nossos eventos, que gentilmente nos brindou com uma garrafa de Sidra Asturiana e trevos de quatro folhas para todas as senhoras. Para terminar não queremos deixar de agradecer a presença de Carlos



Moura, Chede de Vendas CAM Concessionário Alfa Romeo e aos vinhos Cobiba.

No dia seguinte tivemos o nosso jantar em Lisboa, na Pizzaria Mama Donella em Paço de Arcos, seguindo o mesmo espírito alfista vivido no Porto com muita alegria em que voltámos a brindar com a Sidra das Astúrias do nosso Campeão Juan Miranda.

Tivemos a honrosa presença da Confraria do Moscatel de Setúbal á qual muito agradecemos.

Os nossos agradecimentos também ao sócio Rui Sousa que presentou a todos os presentes no jantar do Porto e Lisboa com portas – chaves Alfa Romeo em alumínio feitos pelo próprio. *Rui Bettencourt*



CALENDÁRIO DE ACTIVIDADES 2024

Março

03
Estáticos - Faro / Estoril / Braga
17
Estáticos - Lisboa / Coimbra / Porto
24
Estáticos - Setúbal

Abril

25/28
Passeio Minho e Galiza
28
Estáticos - Guimarães

Maiο

05
Estáticos - Lisboa / Coimbra
12
Estáticos - Olhão / Setúbal / Porto
18
Espírito Alfista (Valada do Ribatejo)
19
Estáticos - Vila Real

Junho

08/10
Passeio Alto Douro, Castela e Leão
10
Estáticos - Miranda do Douro
29/30
Circuito Vila Real

Julho

06
Passeio Rota do Xisto
07
Dia Alfa - Góis
14
Estáticos - Albufeira / Lisboa / Viseu / Braga

Setembro

06/08
Caramulo Motorfestival
28/29
Passeio Lisboa Évora
29
Estáticos - Évora

Outubro

06
Estáticos - Estoril / Valença do Minho
20
Estáticos - Lisboa / Coimbra / Porto
26/27
Passeio Faro / Portimão
Algarve Classic Festival
27
Estáticos - Portimão

Novembro

22/23
Gala de Encerramento - Lisboa / Porto

FIDELIDADE
SEGUROS DESDE 1808



Mensagem aos Sócios

Caros amigos,

A estratégia de oferecer eventos dirigidos a todos os membros de cada família Alfista é a matriz deste mandato. O envolvimento das famílias é fundamental para fomentar a ligação das pessoas à marca, e apostar em alargar a presença do clube a todo o país com adesão de novos associados em zonas do país onde não tínhamos presença. Em 2023 o ARCP alargou o projecto dos Encontros Estáticos do Porto ao Minho, Trás-os-Montes e Algarve, realizou passeios do Algarve ao Minho cobrindo assim todo o território continental e esteve institucionalmente presente nas celebrações oficiais do Dia Nacional de Itália, tanto em Lisboa como no Porto. O Alfa Romeo Clube de Portugal reforçou a relação com os centros de decisão da marca e com a rede de concessionários. Vamos trabalhar para corresponder ao desafio que Jean Philippe Imparato (Presidente Executivo Alfa Romeo) nos lançou no Caramulo para colaborarmos na criação de uma plataforma global de reposição de peças descontinuadas.

Queremos envolver a comunidade italiana e respectivas empresas nas actividades do Clube e corresponder às expectativas geradas junto da Embaixada e como sócios da Câmara de Comércio Luso-Italiana. Mantemos uma clara aposta nas redes sociais, sítio e na revista *Alfíssima* (que é um colecionável). Foram estabelecidos novos recordes na captação de novos associados: duplicamos o nº de associados desde que assumimos o comando do Clube. Pela 1ª vez na história do Clube captámos patrocinadores e financiadores para o Clube, firmamos um acordo de patrocinador principal com a Companhia de Seguros Fidelidade, a Alfa Romeo deu-nos condições para podermos trabalhar no terreno e estabelecer laços com várias entidades oficiais como as autarquias locais, consolidámos parcerias com vários concessionários e outros revelaram já interesse nesta dinâmica de paixão e visibilidade Alfista. O trabalho incidiu igualmente na cada vez maior utilização dos sistemas de gestão interna, instalámos internet na sede para que seja um local de trabalho por excelência, renovámos o “website” com novas funcionalidades, de futuro poderão consultar, actualizar os vossos dados e inscrever-se nos eventos

via “website”, com pagamentos por transferência, Ref MB ou por MBWay. Estamos a modernizar o Clube. Recuperámos e redecorámos a carrinha do Clube, continuamos a renovação da linha de “merchandising” do clube. Modernizámos a imagem do Clube procedendo à actualização do logotipo do Clube, que foi posteriormente ratificado por larguíssima maioria (86,7%) dos associados presentes na AGE de 21 de Outubro. 2023 foi incrivelmente activo, super exigente em termos humanos, uma grande pressão diária para cumprir as tarefas. Agradeço a cada um e a todos os elementos desta equipa vasta e descentralizada, capaz de levar este projecto ainda mais além do inicialmente previsto. O plano para 2024 é ambicioso, procura de parceiros institucionais, continuarmos a desenvolver o “website” para que seja cada vez mais a plataforma por excelência de interacção clube-associado-concessionários, modernização da área administrativa e relacionamento com os sócios. Consolidar o Clube como referência nacional do espírito Alfista e ter a marca ARCP em todo o país a par da rede comercial Alfa Romeo. Tudo isto para que os Alfistas portugueses e as suas famílias tenham cada vez mais motivos para desfrutarem do nosso magnífico país, ao volante e a bordo, das mais belas e graciosas máquinas de “cuore sportivo”.

Obrigado por estarem, cada vez mais, presentes.

Miguel Pereira da Trindade

Presidente da Direcção
do Alfa Romeo Clube de Portugal





A Melhor solução para si e para a sua empresa.



Tonale Hibrid Plug IN Sprint

Desde:
34.990€ + IVA
Tributação Autónoma



FALE CONNOSCO
220 001 437



FALE CONNOSCO
stand.alfaromeo@cam.pt

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

Entrevista ao Fundador

Nuno Ferreira

Nuno Ferreira
Sócio N° 13, 55 anos, Informático

Como foi o início de tudo, ou seja, como ainda te lembras do nosso primeiro encontro de Alfa Romeo?

Andava na internet à procura de um Clube da Alfa Romeo em Portugal, acabei por encontrar um site em que um grupo de amigos alistas estavam a organizar um simples encontro com automóveis da marca Alfa Romeo.

Achei interessante, e nada melhor que pegar no meu Alfa Romeo e deslocar-me em direcção da Expo para me juntar ao tal grupo de alistas.

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

Tenho ideia que tudo começou a desenvolver-se com diversas conversas que o Miguel Menezes, Adalberto Melim, Fernando Taborda, Orlando Ferreira, Carlos Vaz e outros que se foram juntando em pequenas reuniões regulares.

A partir desse momento, vimos que tínhamos condições para avançarmos, e no dia 27 de Novembro de 2001 o clube foi fundado, com a escritura a ser assinada 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?



Conhecias alguém nesse grupo de alistas?

Não conhecia ninguém. Fiquei a conhecer depois de nos apresentarmos e recordo-me do Adalberto Melim, Miguel Menezes, Orlando Ferreira, e mais alguns.

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

Sim, eu achava que fazia todo o sentido haver um clube da marca Alfa Romeo, mas sinceramente nunca pensei que eu viesse a ser um dos fundadores de um clube Alfa Romeo.

Recordo-me de vários modelos mas o que mais se destacava era o 2000 GTV do Adalberto Melim com toda aquela decoração de carro de competição e pelo som da admissão directa do bialbero.

Haviam muitos mais, recordo-me das Giulias Super, Spider da série 105, Sprint Coupe, alguns 33, e os 156 dessa altura.

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

No início do clube, todos os membros dos corpos sociais

estavam fisicamente empenhados no clube, comparecendo a todas as reuniões, e realizando tarefas antes e durante cada passeio que o clube promovia.

Qual a tua opinião para a evolução em termos de design do logotipo do ARCP ?

Não me choca. A única constante da vida é a mudança. Nada impede a existência de vários logotipos em simultâneo, tal e qual como foi feito com o logotipo comemorativo dos 20 anos do ARCP (2001/2021). Acho que será positivo, termos a coexistência de diferentes logotipos. Dar aos sócios o poder de escolha e de opção.

Ficaste satisfeito com o resultado final deste novo logo?

De certo modo, sim. Está com os componentes bem desenhados, nomeadamente a cruz da ordem de Cristo. O logotipo que eu idealizei não foi correctamente implementado de início. Os sócios mais antigos deverão estar lembrados de que os primeiros autocolantes do clube tinham uma cruz fina vermelha, em lugar da cruz com centro branco e bordos vermelhos correspondentes à cruz da ordem de Cristo. Mesmo o logotipo actual não está ainda bem implementado, uma vez que a parte

- É mesmo um destes que eu quero!

Acabei por ter tido dois.

Qual foi o teu primeiro automóvel?

Era o carro do meu pai... um Toyota Corolla coupé de 1972. RWD, uma beleza... para quem gosta de emoções fortes. Sempre com a bagageira carregada com um garrafão de água e latas de óleo... que consumia mais que gasolina.

Bem como não poderia deixar de ser qual o primeiro Alfa Romeo que tiveste?

Um 156 1.6TS Sport prateado, depois de muitos outros não-Alfa, e antes de muitos outros apenas Alfa. Nunca mais comprei nada que não fosse Alfa.

Alguma razão para teres escolhido esse modelo?

A escolha do 156 foi por achar como dizem os ingleses, “drop dead gorgeous “ ou seja, cair de morto com esta maravilha, lindo demais, foi a realização do sonho quando o vi pela primeira vez.

Bem, ainda falando um pouco sobre o 156 recordo um episódio muito engraçado sobre o revestimento do tablier.

O material de revestimento do tablier do 156 era um pouco rugoso, mas reparei que o 156 do meu amigo



branca da cruz não se junta no centro. Mas a parte engraçada é que, apesar de mal implementado, essas versões do logotipo fazem parte da história do clube. Deixam antever um pouco da história singela do clube.

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

O meu gosto pela marca, foi achar que os Alfa eram realmente muito bonitos. Desde miúdo. Lembro-me da primeira vez que numa revista vi o SZ 30 mais conhecido pelo Il Monstro. Fiquei maravilhado. O 164. O GTV (916). E outros, em particular o 156.

Entreí no parque de estacionamento do Marquês Pombal e, logo de frente sou brindado com um 156 de frente para mim. Foi amor à primeira vista. Exclamei logo:

Miguel Menezes era diferente, ou seja, em vez de ser rugoso era completamente liso. Pois era... era liso porque de tanto limpar ficou polido sem vestígio de rugosidades.

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

Sem dúvida o 33 Stradale de 1968, não fosse da excelente colheita de 1968 que também me viu nascer. Sendo proprietário de um Alfa Romeo clássico, qual foi a razão para o teres escolhido?

Não tenho nenhum Alfa Romeo clássico. Tenho um, que para lá caminha, que comprei novo há 20 anos e que desde então rolou apenas 20.000km: um GTV (916) 2.0JTS (165cv).

Para carro do dia-a-dia tenho um Giulia (952) Veloce Q4 AT8 2.0T (AWD 280cv).

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

Talvez. Não se podem limitar a servir os propósitos do dia-a-dia.

Isso pode servir para as demais marcas, mas não para a Alfa Romeo. Precisam de algo mais especial para os amantes da marca.

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

Enquanto utilizarem mostradores digitais a simularem os mostradores analógicos, prefiro nem responder a esta pergunta.

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

Muito subvalorizado. Deveria a própria marca enaltecer todo o seu passado para que os consumidores conhecessem melhor a história da marca. A Alfa Romeo tem uma história carregada de sucessos e vitórias que deveriam ser sempre recordados para que os consumidores, e principalmente os mais novos, tomassem conhecimento. Será que ainda se recordam que os Alfa Romeo foram os primeiros campeões do mundo na Fórmula 1 em 1950 e 1951?

Tens alguma preferência, provas de velocidade ou ralis?

Não gosto muito de ver provas desportivas, prefiro participar.

Actualmente divirto-me com as bicicletas de todo-o-terreno (mountain bikes, enduro, downhill, etc.), porque de facto dá muito prazer (mesmo partindo clavículas e afins, as quedas fazem parte da diversão, de nos sentirmos vivos, da adrenalina).

Qual consideras o melhor piloto de todos os tempos?

De facto não sei se será o melhor, mas é, para mim, certamente o mais carismático, e que lamento por ter desaparecido tão cedo: Gilles Villeneuve.

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

Nurburgring e SPA-Francorchamps

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

Um Renault Clio, só para brincar com o nosso amigo e sócio Fernando Taborda.

Bem, sem considerar os Alfa Romeo, agora a sério, talvez um Corvette C3 dos saídos até 1970... porque tem as mesmas curvas sexys do 33 Stradale.

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

Andar de bicicleta de montanha. Percorrer trilhos de terra em locais maravilhosos como por exemplo no Parque Natural de Sintra-Cascais.

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

Forte Abraço

Rui Bettencourt





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.

Entrevista ao Sócio

José Luís Nunes

José Luís Nunes, sócio nº17, com 69 anos nascido em 16 de Agosto de 1954 e presentemente reformado.

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

Sempre gostei de automóveis de turismo, não demasiadamente exclusivos, acessíveis à algibeira. De facto, foram diversas as razões que me levaram aos Alfa Romeo. Desde miúdo que ia assistir às corridas de automóveis em Moçambique e numa grande maioria das vezes quem venciam as provas eram os Alfa Romeo. Tinha um vizinho em Lourenço marques, actual cidade de Maputo, que tinha um alfa 1750 Berlina e para mim era realmente uma referência para mim em termos de automóveis.

A paixão pela marca Alfa Romeo nunca pode estar desligada do historial da marca nas competições desportivas, com inúmeras vitórias a nível mundial.

Assim a participação em provas desportivas sempre foi para mim um objectivo.

Conta-nos como começou a tua carreira automobilística em Moçambique pois ainda bem me lembro de te ver a correr num Mazda RX 2?

O desporto automóvel tem custos muito elevados e esse facto sempre foi a principal condicionante ao meu envolvimento em provas desportivas.

No início a participação com um Alfa Romeo, embora fosse esse o meu desejo, estava completamente fora de causa devido aos elevados custos que isso implicava, a começar pelo preço do carro.

Assim consegui começar a participar em provas em 1974, com 20 anos e ainda estudante, embora estudante-trabalhador o que gerava algumas receitas, pois vivia “à conta dos pais”





Foi no Autódromo de Lourenço Marques, tendo a oportunidade surgido numa espécie de “track days” organizados pelo ATCM, nos quais levávamos os nossos carros, fazíamos umas voltas comum piloto a conduzir e depois passávamos nos para o volante, escutando as indicações e conselhos do piloto que nos acompanhava. O meu professor não podia ser melhor, foi o famoso Manuel Antunes Guimarães, infelizmente já não está entre nós, que considero o melhor dos pilotos que vi competir em Moçambique em todas as disciplinas. O meu carro era um Ford Escort 1300 GT

Consegui fazer tempos muito bons, tudo isso devido à grande ajuda do Antunes Guimarães, que teve uma enorme paciência em me ensinar.

Fiz depois provas com um Subaru Leone 1400 GSR com o qual, sem falsa modéstia, consegui excelentes resultados na classe 1600. Troquei o carro por um Mazda RX2, com o intuito de andar com os da frente e com o sonho de ganhar uma corrida, o que nunca consegui. O máximo que consegui, depois de vários terceiros lugares, foi andar 3 curvas à frente do Jorge Correia num Alfa 2000 GTV e do Jorge Leite num BMW 2002, acabando por capotar o carro à frente deles.

Regressado a Portugal, fiz em 1983 o campeonato nacional de ralis, iniciados, com um Citroen Visa GT,

sem grandes resultados porque o carro também não permitia.

Em 1989, 1990 e 1991 fiz provas do campeonato nacional de ralis, nos dois primeiros anos com um Citroen AX Sport, tendo conseguido algumas vitórias na classe 1300 do Grupo N e em 1991 com um Renault R5 Turbo, participando no troféu da marca.

Competir em Alfa Romeo só começou em 1997, em provas de regularidade, sendo o primeiro rali o Verde Pino-Maratona de Portugal com um Alfa Romeo 2000 Spider.

A partir daí e até ao momento presente continuo a realizar provas de regularidade com frequência sempre em Alfa Romeo. Tenho utilizado vários modelos com o 1300 GT Júnior (Scalino), 2000 Berlina, 2000 Spider e claro o 2000 GTV.

Os resultados mais significativos foram um 5º lugar no Rali Portugal Histórico e uma vitória no Rali Terras do Norte.

Sendo sócio do ARCP que actividades mais gostas de participar?

Gosto muito de conviver com os sócios e amigos que gostam de automóveis, principalmente se estivermos a falar com alistas.

São momentos muito agradáveis e é sempre uma oportunidade para aprender com as histórias que cada



um tem sobre os seus Alfas.

Tens alguma sugestão para melhorarmos o nosso clube?

Melhorar o planeamento do calendário e dentro do possível respeitar os planos das actividades confirmadas.

Qual foi o teu primeiro automóvel?

Tive um Ford Escort 1300 GT, de cor grená em Moçambique

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

Foi um 1300 GT Júnior e que presentemente ainda o tenho. Comprei-o usado e estava praticamente abandonado na zona de Alforneiros.

Alguma razão para teres escolhido esse modelo?

Pura e simplesmente por ser um Alfa Romeo e sendo um Coupe da série 105 não deixou margem para dúvida.

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

O 2000 GT Veloce. Adoro este modelo.

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

Como já tinha referido, gosto muito das linhas e design na grande maioria dos Alfa Romeo. As mecânicas eram muito e continuam a ser muito evoluídas em comparação com a maioria da concorrência, razão pela qual sou proprietário de 14 Alfas.

Podes indicar quais são os modelos ?

O 1300 GT Júnior de 1970, um 1300 GT de 1972, preparado para competição com um motor de 2 litros

Um 2000 Spider de 1973, 2000 GT Veloce de 1974, 2000 Berlina de 1975, Sprint 1.3 S de 1982, Alfetta 2,0L de 1980, Giulietta 1.6 de 1984, um Alfetta GTV, 2.5 de 1984, um 75 Twin Spark de 1988, uma 33 SW de 1989, um 164 2.0 V6 Turbo de 1991, 156 1.8 TS de 2000, Giulietta 2.0 GTdm de 2015.

A acrescentar esta lista tenho outras marcas de automóveis, tais como um Porsche 911 Carrera 3.2 de 1984, Fiat Cinquecento Sport de 1996 e um Lancia Dedra 2 litros Turbo de 1993.

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

Sim continuam a ser muito interessantes e muito exclusivos, são fabricos muito limitados e tornam-se ainda mais apelativas.

Tiveste alguma aventura ou episódio que tenha ficado na tua memória relativamente a um automóvel que tenhas tido?

O capotamento do Mazda RX2.

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

Simplemente emoção e paixão

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

Manter o espírito, o ADN e manter a história da marca sempre em destaque. Uma das marcas que mais história e vitórias tem na competição, o que deve ser enaltecido é a Alfa Romeo.





Tens alguma preferência, provas de velocidade ou ralis?

Sem a mínima dúvida, ralis.

Qual consideras o melhor piloto de todos os tempos?

Stirling Moss mesmo nunca tendo sido um campeão do mundo. Aprecio o Juan Manuel Fangio na forma como conduzia com toda a sua sensibilidade.

Qual consideras o melhor circuito, ou seja o

mais espectacular?

Gosto imenso de Braga, provavelmente pela experiência própria que tive.

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

O Ferrari F50 pela sua estética

Agradeço toda a tua disponibilidade e certamente todos os alistas melhor te ficarão a conhecer como um verdadeiro apaixonado pela marca.

Rui Bettencourt



ALFA ROMEO GIULIA GT COUPE BERTONE serie 105.02

A história do Alfa Romeo Sprint GT remonta ao ano de 1963.

Precisamente há 60 anos, Giorgetto Giugiaro e ainda colaborador do célebre estilista Bertone, inspirou-se e desenhou os primeiros traços desta bela carroçaria, no seu pequeno quarto do hotel, enquanto ainda prestava o seu serviço militar.

Na sua concepção inicial, não só se baseava no modelo anterior a Giulietta Sprint (série 750) lançada em 1954 como também na base do protótipo do Ferrari 250 GT. O modelo final foi finalmente apresentado no Salão de Frankfurt no dia 9 de Setembro de 1963, tendo sido desde logo um verdadeiro sucesso!

Tratava-se de uma motorização 1600 com 2 veios excêntricos à cabeça, válvulas de escape arrefecidas a sódio e utilizando uma caixa de 5 velocidades com travões de disco às 4 rodas, características praticamente

únicas em automóveis de série da sua época.

Em 1964, inicia-se uma nova variante do Sprint GT, mais precisamente, uma versão aberta de uma enorme elegância, o GTC (série 105.25) mantendo a mesma motorização e as características 1600, sendo a carroçaria fabricada na Touring de Nova Milanese.

Em Setembro de 1966 é apresentado à imprensa, no centro de ensaios de Balocco, o GT 1300 Junior, (tipo 105.30) sendo uma versão mais acessível aos clientes mais jovens e menos abonados em termos financeiros, mantendo como sempre todas as suas características desportivas e a bela sonoridade tão típica dos motores “bialbero” da marca milanese!

Em 30 de Maio de 1965, nos momentos iniciais do 23º Grande Prémio de Monte Carlo, o príncipe Rainier, um verdadeiro apaixonado por belas viaturas, apresentou-se ao volante do descapotável Alfa Romeo



GTC que realmente comprova o seu bom gosto!

Mantendo sempre a forte tradição da marca na vertente desportiva, apresenta-se em 1965 no salão de Amsterdão uma variante bem mais desportiva, com uma carroçaria em alumínio e despida de quaisquer extras, a versão GTA, sendo a letra A significar Allegerita (leve).

Nesta configuração, pesava cerca de 750 Kg e o motor passava a utilizar duas velas por cilindro e dois carburadores duplo corpo Webber 45, com uma potência de 115 cv na versão “stradale” e 170 cv DIN na versão “corsa”!

Venceram na Europa, três campeonatos consecutivos, de 1966 a 1968!

Durante estes anos os sucessos e vitórias foram imensas, pois para além da Europa, venceram nos Estados

Regressando às versões de estrada, temos a considerar ainda o lançamento em 1968, do 1750 GT Veloce (105.44) que se manteve como topo de gama até ser descontinuado em 1972 e substituído pelo tão bem sucedido 2000 GT Veloce (105.21).

O 2000 GT Veloce manteve todo o charme do seu antecessor, no entanto, em termos de motorização houve uma melhoria nas suas performances graças aos 132 cv DIN.

Desta forma e para fazer face à forte concorrência das outras marcas na competição automóvel, foi lançada em 1970 uma nova evolução deste coupé, o 1750 GTam. (GTam significa GTA “maggiorata” ou melhorada)

A ficha de homologação do referido modelo foi a do 1750 GTV, na versão americana, que utilizava um sistema de alimentação por injeção da marca Spica e



Unidos, América do Sul, Ásia, Austrália e África!

Durante este período de tempo e em simultâneo os GTA 1300 Junior iam também vencendo na sua classe diversas provas e em campeonatos do europeu de carros de turismo.

Em 1967, a então equipa técnica de competição da Alfa Romeo, Autodelta, decide fabricar 10 GTA- SA (sobre alimentados), para competirem em grupo 5, utilizando os mesmos motores 1600, mas utilizando dois compressores centrífugos com duas turbinas alimentadas por um circuito de óleo sobre pressão, atingindo os 220 cv DIN. Infelizmente obtiveram-se poucos resultados relevantes nas corridas, dada a pouca fiabilidade mecânica destes motores.

não carburadores como era usual.

A carroçaria era basicamente a do 1750 GTV, com diversos alargamentos em fibra para que desta forma se pudessem acomodar as largas jantes de 13 X 9 polegadas “compagnolo”

O motor de 1985 cc, mantinha como sempre a dupla árvore de cames, mas com uma inclinação das válvulas a 45 °, debitando cerca de 230 cv.

Os GTam, foram um verdadeiro sucesso, vencendo diversas provas e campeonatos de 1970 a 1973, tais como as 4 horas de Monza, 24 horas de SPA-Francorchamps, Paul Ricard, Zandvoort, 6 horas de Nurburgring e muitas outras!

Em todas as suas diferentes versões GTA e durante um



período de 8 anos, venceu 31 campeonatos nacionais, assim como 7 vezes o campeonato europeu de carros de turismo, o título Trans-Am, para além de inúmeras vitórias em corridas de menor destaque, tais como na Austrália, Angola, Moçambique, África do Sul...

Sem dúvida alguma, que em grande parte estas vitórias, foram conseguidas através do excelente trabalho de desenvolvimento pelo departamento de competição Autodelta S.P.A. dirigido pelo saudoso Carlo Chiti e com toda a mestria de grandes pilotos tais como,

Andrea De Adamich, Toine Hezemans, Picchi, "Pooky", Van Lennep e muitos outros que poderia referir.

A título nacional, não quero também deixar de homenagear os irmãos Sá Nogueira, Jorge Ribeiro de Sousa, António Peixinho e Rufino Fontes pelas inúmeras vitórias e campeonatos nacionais.

Para que, se possa verdadeiramente analisar as diferentes motorizações e variantes dos modelos Giulia GT, apresentamos um quadro com os respectivos anos de produção e unidades produzidas por modelo:

Modelo	Ano	Unidades
Giulia Sprint GT	1963 a 1966	21 902
Giulia GTC	1964 a 1966	1 000
Giulia Sprint GT Veloce	1965 a 1968	14 240
Giulia 1600 GTA	1965 a 1969	500
Giulia 1600 GTA SA	1967 a 1968	10
Giulia GT 1300/1600 Junior	1966 a 1976	91 994
Giulia 1300 GTA Junior	1968 a 1975	492
1750 GT Veloce	1968 a 1972	44 276
1750 GTam	1970	40
2000 GT Veloce	1971 a 1976	37 921
Produção Total GT Bertone	1963 a 1976	212 325



Características Técnicas

Giulia Sprint GT

Carroçaria coupé 2+2 em aço
Dimensões comp. 4.08 m Larg. 1.58 m altura 1.31m
Peso 950 Kg
Cilindrada 1570 cm³, 4 cilindros em linha, dupla árvore
cames á cabeça
Potência 106 cv DIN às 6000 rpm
Taxa de compressão 9:1
Alimentação com 2 carburadores duplo corpo Webber
40 DCOE 4
2 Válvulas por cilindro inclinadas a 80°, admissão
35mm e escape 31 mm
Caixa de 5 velocidades sincronizadas
Suspensão Dianteira independente com braços
oscilantes transversais e barra oblíqua
Suspensão Traseira com eixo rígido, com braços
triangulares superiores e tirantes longitudinais, molas
helicoidais e amortecedores hidráulicos
Direcção, de parafuso e porca ou esferas circulantes
Travões disco às 4 rodas, comando hidráulico e servo
freio. Travão mão mecânico traseiro.
Vel. Max 180 km/h

Giulia GTC

Características idênticas ao Sprint GT com a diferença
de ser carroçaria aberta (cabriolet 2+2)

Giulia Sprint GT Veloce

Características idênticas ao Sprint GT apenas com as
seguintes diferenças
Peso 1020 kg
Potência 109 cv DIN às 6000 rpm

Válvulas de admissão 37 mm
2 Carburadores duplo corpo Webber 40 DCOE 27
Vel.Max. superior a 185 Km/h

Giulia 1300 GT Junior

Características idênticas ao Sprint GT apenas com as
seguintes diferenças
Cilindrada 1290 cc
Peso 930 kg
Potência 89 cv DIN às 6000 rpm
Válvulas de admissão 33 mm e escape 28mm
2 Carburadores duplo corpo Webber 40 DCOE 28
Vel.Max. superior a 170 Km/h

1750 GT Veloce

Características idênticas ao Sprint GT apenas com as
seguintes diferenças
Cilindrada 1779 cc
Peso 1040 Kg
Potência 118 cv DIN às 5500 rpm
Válvulas de admissão 38 mm e escape 31mm
2 Carburadores duplo corpo Webber 40 DCOE 32
Vel. Max 190 Km/h

2000 GT Veloce

Características idênticas ao Sprint GT apenas com as
seguintes diferenças
Cilindrada 1962 cc
Peso 1040 Kg
Potência 132 cv DIN às 5500 rpm
Válvulas de admissão 38 mm e escape 31mm
2 Carburadores duplo corpo Webber 40 DCOE 32
Vel. Max 195 Km/h



Giulia GTA Stradale

Características idênticas ao Sprint GT apenas com as seguintes diferenças
Carroçaria Coupé em Alumínio
Cilindrada 1570 cc
Peso 745 Kg
Potência 115 cv DIN às 6000 rpm Corsa 170 cv DIN 7500 rpm
Válvulas de admissão 40.5mm e escape 36.5 mm
2 Velas por cilindro de 14mm
2 Carburadores duplo corpo Webber 45 DCOE 14
Vel. Max superior 185 Km/h

Giulia GTA SA

Características idênticas ao Sprint GT apenas com as seguintes diferenças
Carroçaria Coupé 2+2 em Alumínio
Cilindrada 1570 cc
Peso 780 Kg
Potência 220 cv DIN às 7500 rpm
Válvulas de admissão 40.5mm e escape 36.5 mm
2 Velas por cilindro de 14mm
2 Carburadores duplo corpo Webber 45 DCOE 14 e 2 compressores centrífugos com 2 turbinas accionadas por um circuito de óleo sob pressão. Regime max. 100.000 rpm
Vel. Max superior 240 Km/h

Giulia 1300 GTA Junior

Características idênticas ao Sprint GT apenas com as seguintes diferenças
Carroçaria Coupé 2+2 em Alumínio
Cilindrada 1290 cc
Peso 760 Kg
Potência 96 cv DIN às 6000 rpm Corsa 160 cv às 8300 rpm
Válvulas de admissão 40.5mm e escape 36.5 mm
2 Velas por cilindro de 14mm
2 Carburadores duplo corpo Webber 45 DCOE 14
Vel. Max superior 175 Km/h

1750/ 2000 GTam

Características idênticas ao Sprint GT apenas com as seguintes diferenças
Cilindrada 1985 cc
Peso 960 Kg
Potência 230 cv DIN às 7500 rpm
Válvulas de admissão 40.5mm e escape 36.5 mm inclinadas a 45°
2 Velas por cilindro de 14mm
Injecção directa mecânica Spica
Max superior 230 Km/h

Sem dúvida alguma que podemos afirmar que este modelo de série, deverá ter sido um dos modelos, senão mesmo, de maior sucesso em toda a história desta grande marca, que é a Alfa Romeo!

Auguri Alfa Romeo!

Rui Bettencourt



Marcos da Alfa Romeo

CONGRATULAZIONE ALFA ROMEO

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

O ano de 1963 considero um ano fantástico com a apresentação de umas autênticas obras de arte dos designers italianos.

Para além do Coupé Sprint GT, em reportagem alargada nesta edição, apresento o famoso Giulia TZ 1, Coda Tronca que significa Tubolare Zagato com traseira cortada para melhor eficácia na penetração do ar.

Giulia TZ 1, Coda Tronca

No início dos anos 60 a Alfa Romeo decidiu regressar às pistas com um plano bem estruturado.

Este projecto foi iniciado pelo eng. Orazio Satta Puglia, director da marca.

Decidiu contactar com outro engenheiro, Carlo Chitti que já tinha sido técnico na Ferrari e com larga experiência na competição automóvel.

A fabricação inicial foi desenvolvida na Delta em Udine e posteriormente pela Autodelta em Settimo Milanese. A Autodelta em 5 de Março de 1963 foi fundada pelo Carlo Chitti e pelo seu amigo e sócio Ludovico Chizzola, que era gerente do concessionário Alfa Romeo, também um apaixonado por corridas.

O objectivo principal era desenvolver o TZ para a competição.

Desta forma estavam criadas as condições para desenvolverem tanto mais que Orazio Puglia já tinha a experiência no seu passado quando projectou o Alfa Abarth 1000 e no 3000 CM com chassis tubular. (este modelo já foi referido na edição anterior da Alfissima).

A base da motorização era idêntica à da Giulia SS, sendo um twin cam de 1600 cc a oferecer 112 cavalos pesando apenas 660 Kg caixa de 5 velocidades close-ratio. Travões disco às 4 rodas.

O chassis tubolare era fabricado pela SAI Ambrosini, a carroçaria em alumínio montada na Zagato e onde era



feita toda a preparação para competição.

O motor sofreu algumas modificações para chegar aos 160 cv às 7500 rpm . A velocidade máxima era de 215 Km/h mantendo sempre uma fiabilidade excelente.

Inicialmente a carroçaria Zagato era aberta, mas acabou por ser transformada numa carroçaria coupé com ar bem agressivo e melhor aerodinâmica.

Estrearam-se em Novembro de 1963 em Monza numa corrida de GT, a Coppa Fisa com uma vitória e os três primeiros lugares. Os pilotos eram Lorenzo Bandini, Roberto Bussinello, Giancarlo Baghetti e Consalvo Sienese.

No ano seguinte continuaram a ser vitoriosos em diversas provas tais como nas 12 horas de Sebring, Targa Florio, 1000 Km Nurburgring, Tour de France, Coupe des Alpes, Tour de Corse e as 24 horas de Le Mans. Alguns dos pilotos mais célebres que pilotaram este modelo, foram Rolland, Consten, Bussunello, Zucolli, Zeccoli e Andrea Adamich.

Em 1964 foram preparadas algumas unidades para

pilotos privados dando continuidade à equipa oficial de Portello como departamento de competição

Foram apenas produzidas 112 unidades em sendo os últimos 10 fabricados com carroçarias em fibra de vidro e os restantes modelos produzidos em 1965 tinham motores de dupla vela. Em 1964 a Autodelta mudou-se para Settimo Milanese por razões de conveniência e que ainda aí se mantém, passando por ser conhecida por Alfa Corsa desde 1985.

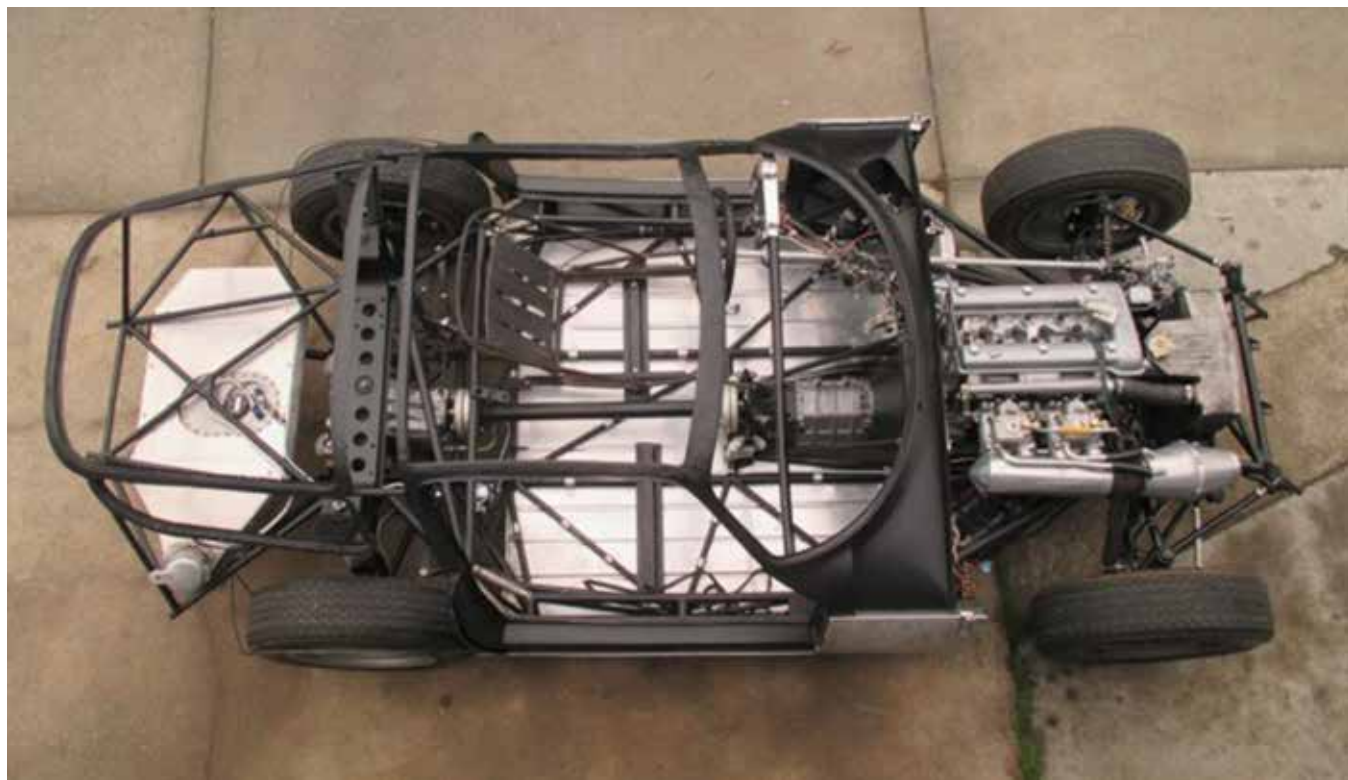
Uma das maiores modificações que a carroçaria teve, foi deixarem de serem fabricadas em alumínio e passaram a ser em resina de poliéster

As produções do TZ terminaram em Março de 1966.

Presentemente não existe nenhum exemplar em Portugal, pois já terá sido vendido para o estrangeiro.

Raramente são anunciados para venda e quando acontece os valores andam na ordem dos 700.000 euros ou mais dependendo do seu historial.

Rui Bettencourt





Alfa Romeo Giulia e Stelvio Autonis Design Awards

Este ano, uma vez mais, a revista automóvel alemã "auto motor und sport" colocou aos seus leitores uma questão importante: "Qual é o automóvel mais bonito?" A resposta não poderia ter sido mais clara: o Alfa Romeo Giulia e o Alfa Romeo Stelvio ganharam os prêmios das categorias "mid-size" e "SUV/off-road".

Na edição de 2023 do famoso prêmio de design Autonis, a revista "auto motor und sport" perguntou aos seus leitores se o design de um automóvel pode ser inspirador mesmo vários anos depois da sua estreia. Desde a sua fundação, a Alfa Romeo tem baseado o seu design no conceito de "beleza intemporal". Não é, por isso, de estranhar que os mais de 14.500 leitores que votaram tenham escolhido a marca italiana.

A berlina desportiva Alfa Romeo Giulia, recentemente modernizada e já galardoada, venceu na categoria "mid-size" com uma percentagem líquida de votos de 66,4%. Na categoria "large SUV/off-road", o Stelvio - também renovado em termos de estilo e tecnologia - ficou em primeiro lugar com 39,7% dos votos.

Alejandro Mesonero, Diretor de Design da Alfa Romeo: *"Estamos honrados e muito satisfeitos pelo facto de o Giulia e o Stelvio terem recebido, mais uma vez, este importante reconhecimento pelo seu design na edição de 2023 do Autonis. A*

eleição dos leitores da 'auto motor und sport' significa muito para nós. É a recompensa da dedicação e da paixão com que o Centro Stile da Alfa Romeo se empenhou, com o objetivo claro de oferecer aos seus clientes um design distinto que possa manter o seu apelo ao longo do tempo com uma forte identidade".

Niccolò Biagioli, responsável pela marca na Alemanha, recebeu os prêmios na cerimónia de entrega integrada no congresso "auto motor und sport" na Messe Stuttgart. *"É ótimo ver como o apreço pelo design da Alfa Romeo continua tão forte na Alemanha. Os meus sinceros agradecimentos vão não só para os leitores da 'auto motor und sport', mas também para a nossa equipa de design em Turim, Itália, o Centro Stile da Alfa Romeo. A tradição de excelência dos nossos designers confere a cada Alfa Romeo um carácter distinto e transmite o estilo inconfundível da marca. Estou ansioso pelo futuro e pelos próximos projetos que iremos apresentar aos nossos fãs na Alemanha".*

Em edições anteriores do Autonis, os leitores da "auto motor und sport" expressaram repetidamente o seu apreço pelo design da Alfa Romeo, nomeando o Alfa Romeo Giulietta, MiTo, Tonale e versões anteriores do Giulia e Stelvio como "o automóvel mais bonito". Na edição de 2023, a 18ª desde o início do concurso, havia mais de 100 automóveis a competir em doze categorias diferentes.

3º trimestre confirma crescimento da Alfa Romeo

Depois de apresentar um primeiro semestre com resultados extremamente positivos, a Alfa Romeo continua a crescer de forma sustentada, com base na sua disciplina de implementação de um sólido plano estratégico de produto, assente no rigor da procura dos mais elevados padrões de qualidade. Com um olhar atento ao mercado europeu, a estratégia da marca está centrada no reforço da sua presença global. A Alfa Romeo fez recentemente a sua estreia oficial na Arábia Saudita, na ilha de Martinica, em Singapura, em Hong Kong, e reforçou a sua presença com o lançamento do Tonale no Dubai, em Marrocos e no Japão.

Os objetivos que a marca estabeleceu para si própria são claramente desafiantes e 2023 está a revelar-se um ano complexo, embora o excelente desempenho comercial confirme a estratégia robusta adotada pela marca.

Globalmente, após o terceiro trimestre de 2023, os registos da marca cresceram 39% e 10% no período em questão, com um forte crescimento na Europa demonstrado por valores médios de aumento de 66% no acumulado do ano e de 15% no terceiro trimestre. A impulsionar o excelente desempenho da região estiveram mercados como a Itália (mais 95,3% no acumulado do ano; mais 36,5% no terceiro trimestre), a Alemanha (83,7% no acumulado do ano; 37,9% no terceiro trimestre), a Bélgica (82,0% no acumulado do ano; 59,4% no terceiro trimestre) e a França (72,3% no acumulado do ano; 7,7% no terceiro trimestre).

Ao registar um aumento de 128% no volume total anual, a região do Médio Oriente e África confirmou a sua tendência de crescimento recorde, com um aumento de 66% só no terceiro trimestre. A região é atualmente uma aposta da marca italiana, que tem vindo a crescer de forma constante desde 2022. Especificamente, a Turquia emergiu como o líder global em termos de taxa de crescimento em volume, aumentando seis vezes em relação ao ano anterior. A tendência extremamente positiva é confirmada também neste trimestre, com um aumento de 160%. Para reforçar a presença da marca na região, toda a gama Alfa Romeo (Giulia, Stelvio e Tonale) foi lançada no Dubai, com o novo Giulia e o novo Stelvio a estrearem-se igualmente em Marrocos.

Na Ásia, a Alfa Romeo continua a reforçar a sua presença. Com um aumento de 27% em relação ao terceiro trimestre de 2022, a região Índia-Ásia-Pacífico é uma área estratégica fundamental. Para testemunhar o foco da marca, foi inaugurada uma nova loja flagship oficial em Singapura, no seguimento da estreia da marca em Hong Kong. Além disso, na China e no Japão, após o lançamento do novo Giulia e do novo Stelvio, chegou a hora do Tonale, cujas encomendas estão finalmente abertas para os fãs da marca.

O Tonale também fez a sua estreia nos Estados Unidos

da América. Na sequência dos resultados surpreendentes em termos de qualidade no âmbito do Initial Quality Study (IQS) produzido pela JD Power - no qual a Alfa Romeo subiu ao degrau mais alto do pódio entre as marcas premium, ocupando o terceiro lugar entre toda a indústria - a marca italiana está pronta para se restabelecer com uma gama renovada num continente com grande potencial: em setembro, registou-se um aumento significativo de 7% em termos anuais.

Por fim, é de referir o regresso da Alfa Romeo a Martinica, com a abertura de um novo showroom da marca.

Em edições anteriores do Autonis, os leitores da "auto motor und sport" expressaram repetidamente o seu apreço pelo design da Alfa Romeo, nomeando o Alfa Romeo Giulietta, MiTo, Tonale e versões anteriores do Giulia e Stelvio como "o automóvel mais bonito". Na edição de 2023, a 18ª desde o início do concurso, havia mais de 100 automóveis a competir em doze categorias diferentes.

Alfa Romeo vence de novo as Mille Miglia 2023

As Mil Milhas 2023, em Brescia, tiveram como vencedores o Alfa Romeo de Andrea Vesco, quarta vez consecutiva vitória ao volante do seu 6C 1750 SS, sendo o co-piloto Fábio Salvinelli do Team Villa Trasqua.

A prova teve a partida em Brescia em direção a Roma e regresso num percurso total de mil e seiscentos quilómetros foi uma prova de resistência e demonstração de fiabilidade dos mais de 400 participantes.



História do Alfa Romeo Club of South Africa

Ocasionalmente, recebo pedidos de cópias de artigos que foram publicados anteriormente na revista Fifth Gear, do Alfa Romeo Club of South Africa (ARCSA), mas fiquei surpreso quando recebi um pedido do nosso amigo Rui Bettencourt, para escrever sobre a história do nosso Clube para a revista Alfissima publicada pelo Alfa Romeo Clube de Portugal.

O ARCOSA foi fundado em 1960 e durou até 1968. A razão do seu falecimento desconheço, mas o mais certo terá sido uns trabalharem e outros criticarem que certamente influenciou a decisão final.

O que se sabe é que no princípio de 1973, o Dr. Vito Bianco Alfa Romeo South Africa Managing Director, colocou um anúncio na página do Star (Motoring), um jornal diário de Johannesburg a convidar Alfistas para se juntarem num hotel local, com o objectivo de que um novo Clube fosse formado.

E assim, no dia 27 de Março de 1973 o ARCOSA, que celebrou o quinquagésimo aniversário este ano, foi fundado. Precisamente nesse dia a direcção com cinco membros, constituída pelo presidente, vice-presidente, tesoureiro, secretário e o editor do boletim de notícias, com o nome Fifth Gear passando a ser distribuído mensalmente.

Alfa Romeo South Africa (ARSA) concordou em patrocinar e subsidiar o boletim assim como cada Alfa Romeo vendido teria uma pasta com toda a informação sobre o Clube. Três agentes ofereceram descontos de 10% em peças assim como a Tiger Wheels que dava um desconto de 25% em rodas de liga leve. Outra vantagem foi os membros do Clube de imediato serem membros do AA –Automobile Association, (ACP local) e do SCC-Sports Car Club.

As reuniões mensais eram para ser na última terça-feira de cada mês, mas como na altura havia uma serie na TV chamada Dallas, poucos estavam presentes e assim passaram para as quartas-feiras.

Devemos realçar que clubes de carros são para os donos e não propriamente para os seus carros. Muitos dos membros do ARCOSA tinham amigos noutros clubes e a nossa prioridade foi estabelecer contacto com eles para que organizássemos eventos juntos. O primeiro foi uma Caça ao Tesouro (Treasure Hunt) em que foi uma surpresa dos organizadores, 40 equipas a participarem. Nessa época houve a guerra no Médio Oriente e com medo da falta de gasolina o governo Sul Africano proibiu todos os eventos automobilísticos amadores, gincanas, rallies, etc. As bombas de gasolina fechavam entre as 18 até as 6 da manhã seguinte e durante os fins de semana. Algo que os Sul Africanos têm é adaptarem-se a tudo e arranjam sempre soluções. Como não se podiam fazer eventos oficiais, começaram-se a fazer a nível restrito e privado. Fizemos uma gincana numa quinta enorme dum membro do Club MG de nome Martins.

Foi nessa altura que um grupo representativo dos clubes foi formado para apresentar os interesses dos clubes às autoridades, com uma só voz. Surgiu a SAMCA- South African Motor Clubs Association.





Como os eventos oficiais eram permitidos, Economy Runs podiam ser organizadas. Em Maio de 1974 o Clube organizou uma prova e o vencedor foi uma dupla de empregados da Alfa Romeo que fez uma média de 4,156 litros por 100Km, num 1750 GTV!

Table Top rallies também se tornaram populares, assim como os Multi-Clubs Quiz Evenings. Cada clube submetia 10 perguntas e tinha um team de 4 membros. Tão popular se tornou, que recebeu o patrocínio da Martini e o nome de Martini Quiz Trophy.

Como não se podia fazer gincanas dentro dos país, nada nos proibia em ir fazer à Suazilândia ou Lesoto.

Assim, anualmente uma caravana com destino a um ou outro país, sai de Johannesburg à sexta de manhã, voltando no domingo à tarde. Nessa altura também não havia casinos na África do Sul e assim os membros também podiam entreter-se no jogo e na batota.

Quanta gasolina era gasta, ninguém sabe, mas apenas acentua a estupidez dos governantes.

Na década de 1970 o país estava sob uma grande expansão económica. A fábrica da Alfa Romeo em Brits foi inaugurada em 1974 e iniciou a produção do Alfetta. Sempre houve uma grande e estreita relação entre a direcção da Alfa Romeo e o Clube.

Na altura a ARSA eram os patrocinadores principais da Miss SA. Os membros da direcção do Clube estavam constantemente a ser convidados a cocktails com as candidatas, que muitas das vezes vinham embelezar os nossos Concursos, como se isso fosse possível!

Também fomos várias vezes convidados a visitar a fábrica em Brits e inclusivamente víamos os nossos carros a serem fabricados.

A ARSA tinha uma grande linha de acessórios e extras, como chapéus-de-sol, casacos, toalhas, isqueiros e biquínis. O clube recebia todo o material com desconto. Na altura a Alfa Romeo tinha modelos para todos os gostos e algibeiras, desde o Alfasud ao Spider. No meio da década, deu-se ao luxo de ter quatro modelos de 4 portas à venda, - Alfasud, Berlina, Giulia e Alfetta. Não é de estranhar que a África do Sul tivesse o segundo maior mercado de venda de Alfas no mundo, depois da Itália.

O Clube sempre fez o possível por ter um convidado, (Guest Specker) nas reuniões mensais. O primeiro foi o guru dos Alfas, Sampie Bosman. Muitos outros o seguiram como o Dawie de Villiers que preparava os Alfas para o piloto português Abel de Oliveira, seguidos de muitos outros como o piloto campeão Arnold Chatz, que ainda mantém o título mundial de maior número de vitórias ao volante dum Alfa Romeo. Durante os anos em que a Alfa Romeo fornecia os motores à Brabham, o team manager, Mike (Herbie) Blush sempre atendeu os nossos encontros, quando por aqui passava para os GP. O mesmo se passou com o pessoal da Autodelta, como o grande piloto Bruno Giacomelli.

O primeiro Concourse d'Elegance deu-se em Agosto de 1974. Dai para cá, é o principal evento do ano. Na década seguinte muitos dos Concursos foram televisionados inclusivamente a Assembleia Geral Anual, recebia cobertura na imprensa. Desde o princípio que na Assembleia Geral Anual os prémios são entregues aos membros que mais se distinguiram durante o ano.

Victor Laudorum, Associated Member e outros prémios à descrição da direcção do clube. O Concourse de 1984 ficou marcado não pelo número de carros, mas sim pela quantidade de carros clássicos sendo, alguns deles propriedade do David Cohen. No entanto, o maior número de carros foi registrado em 1987. Trezentos carros e 2000 espectadores!

No princípio da década de 1980, foi precisamente quando todos os Clubes colaboraram a sério em organizar eventos. Os Concours d'Elegance individuais, tornaram-se num só, Nacional. A ideia veio do Austin Healey Club e todos participaram nesse evento. Todos os Clubes apresentaram um stand individual no interior dum pavilhão. Nessa altura apareceu um novo membro, Kai Mohel, que para sempre irá ficar na história do Clube, assim como o seu Alfa Giulietta Spider, finais dos anos 50, que venceu o Prix d'Honneur, três anos seguidos. Em 1982 ele somou 998 pontos dos possíveis 1000 e no ano seguinte 992. O carro foi doado ao Museu de Transporte em Johannesburg após a sua morte, onde se encontra presentemente.

O vazio deixado pela morte repentina do Kai foi em breve preenchido por uma senhora, Dawn Manellis, que tem uma colecção privada de Giuliettas. De facto, é a única pessoa em todo o mundo que tem dois Giulietta SS low nose, nariz ou frente baixa, para não se falar noutros modelos e marcas. Durante muitos anos vencia a classe principal e sempre com carros de modelos diferentes.

Um problema que o Clube sempre teve foi a falta de uma sede própria, que durasse mais que dois ou três anos. Conseguimos uma num restaurante que tinha um bar anexo em 2003, que era a inveja dos outros clubes. Muitos deles juntavam-se a nós quando havia Grande Prémios aos domingos para fazermos um Braai como nós chamamos que não é mais nem mesmo que um churrasco. Era uma oportunidade para também vermos

a corrida num ecrã projectado. Infelizmente ao fim de dez anos os proprietários precisaram do espaço e lá foi o clube com a casa às costas!

Quando a Alfa Romeo fechou em 1985, foi um choque enorme para os membros do clube. Mas possivelmente pensando que através do Clube seria possível angariar peças, o número de sócios aumentou.

Com os tempos outros clubes foram-se formando no país, como na Cidade do Cabo, Eastern Cape, Natal, Pretória, Bloemfontein, e West Rand, e em 1985 foi necessário formar-se uma associação dos clubes a AROASA, (Alfa Romeo Owners Association of SA), para representação e ligação primeiro com a ARSA e agora com a Stellantis.

Em 1982 o clube fez uma viagem à Itália, visitando a Pirelli, a linha da Alfasud em Nápoles e o Museu em



Arese, uma viagem que já foi repetida mais que uma vez. Nessa ocasião um dos nossos membros aproveitou e comprou um Junior Zagato, que na altura exportou para aqui.

Com a formação da AROASA, de tempo a tempo os diferentes Clubes juntam-se numa cidade previamente escolhida, ou num Clube. Estiveram em Johannesburg em 2007, 2010 e este ano para o nosso aniversário que durou quatro dias e atraiu visitantes de todo o país.

Na década de 1990 deu-se um fenómeno nas actividades dos clubes os Rallies de Regularidade.

No seu auge os rallies chegaram a atrair 80 carros. Um dos nossos membros diversas vezes vencedor foi convidado a participar em dois rallies na América do Sul, vencendo um deles.

Infelizmente os números têm reduzido e hoje em dia

modelos desportivos acessíveis, havendo poucos jovens a serem atraídos por Alfas e por estes lados os automóveis eléctricos são olhados naturalmente, com desdenho.

Recentemente foi acordado que as reuniões mensais se dessem aos domingos na sede do Vintage and Veteran Cars, com um churrasco como nós chamamos o braai. Através da associação com a SAMCA, os membros do Clube com carros clássicos e não só, podem desfrutar de um seguro especial. Duas vezes por ano, especialistas na matéria fazem uma avaliação aos carros para determinarem o seu valor, que aumenta todos os anos para que tenham a cobertura apropriada.

O Clube continua a organizar passeios e eventos conjuntamente com outros clubes, mas em geral, temos não mais de dois eventos por mês, o que é mais que suficiente. Os favoritos são breakfasts ou almoços,



estão esquecidos. O mesmo se passou com o Alfa Romeo Troféu, que devido ao largo número de participantes, teve um campeonato próprio monomarca, onde os Alfasud corriam ao lado dos GTV6 3.0 em Kyalami, Zwartkops ou Midvaal. Muitos dos participantes correm agora no campeonato de Históricos, o qual em 1997 foi ganho por uma senhora do Clube, com um 2000 GTV. Foi a única vez que uma senhora conseguiu tal feito.

O mundo mudou e a vida dos clubes também. A idade média dos nossos membros está cada vez mais alta, pois graças à políticas da Alfa Romeo de terem acabado com

fins-de-semana fora, de preferência numa reserva de animais, corridas de Kart, visitas a museus privados de colecções de carros, que felizmente abundam em grande quantidade na área de Johannesburg. Infelizmente muitos dos eventos que tínhamos no Clube, tais como irmos ao cinema, teatro ou jantar fora desapareceram com o tempo, assim como a festa de Natal para os mais jovens, que regressou nos últimos dois anos, mas organizada em Pretoria. Um track day anual também é organizado conjuntamente com o Clube de Pretória.

Se algumas coisas se perderam no tempo, outras

apareceram.

A nossa newsletter é agora uma revista com uma média de 60 páginas publicada quatro vezes ao ano que tem recebido elogios internacionalmente, pelos seus conteúdos.

No passado havia várias participações de caridade, incluindo levarmos crianças dum orfanato ao circuito de Kyalami ou um piquenique. Ocasionalmente íamos dar sangue, ou participamos na organização do chamado Angela's Picnic que é um show anual de automóveis, num parque onde a entrada é grátis sendo pedida uma contribuição para a Fundação contra o Cancro. Depois de ter ido abaixo devido ao Covid, essa moda está a ressuscitar e o clube está cada vez mais envolvido em obras de caridade. Durante anos, shows de modelos de carros à escala também eram populares, mas uma vez mais o Covid estragou tudo, assim como competições fotográficas.

Nos últimos anos temos sido convidados a participar nas celebrações do dia da Itália no Consulado e na Embaixada Italiana e por vezes solicitam-nos para exibirmos os nossos Alfa Romeo para serem colocados em exposição nos centros comerciais.

Este ano além do nosso aniversário de meio século, também tivemos o quadragésimo aniversário do GTV6 3.0 que se celebrou na ocasião do Concourse d'Elegance do Clube e juntou o maior número daquele modelo sul-africano que atraiu visitantes de todo o país e Europa.

E assim é a vida dum membro do ARCSA. Na verdade não temos as facilidades que vocês têm na Europa, mas cá vamos andando gozando dos nossos Alfas.

Toy de Carvalho Membro (vitalício) do ARCSA, desde 1976.





NOVO ALFA ROMEO STELVIO A PERFECT SYMBIOSIS*



JOIN THE TRIBE

*A SIMBIOSE PEFEITA

Consumo de combustível Alfa Romeo Stelvio Range (l/100 km): 8,9 - 5,7; Emissões CO₂ (g/km): 202 - 150.
Valores de homologação determinados com base no ciclo combinado WLTP. Os valores indicados são para fins comparativos.

História do Alfa Romeo Club Nova Zelândia

Alfa Romeo Owners Club da Nova Zelândia (AROCNZ) - Comomora 50 anos em Outubro 2024

O Alfa Romeo Club da Nova Zelândia teve um início humilde, quando um grupo de 5 entusiastas da Alfa Romeo se reuniu em Lake Taupo em Setembro de 1974, com o objectivo de fundar um clube.

As formalidades para a sua formação foram consideradas e a partir daí o Clube formou-se. Presentemente são mais de 600 membros, reportando já ao ano 2024.

Dos 5 membros fundadores, esperamos que Les Singh compareça no nosso evento e receba o seu distintivo pelos seus 50 anos a serem celebrados na próxima Festa Anual do 50º aniversário do AROCNZ.

Em 1974, era caro possuir um automóvel dum nível “razoável” na Nova Zelândia, quanto mais ser proprietário de um Alfa Romeo, pois essa regalia seria apenas para alguns sortudos, como estarmos tão longe da fábrica em Milão a uma distância de 19.000 km.

Embora ainda seja uma marca premium, qualquer pessoa que queira experimentar um Alfa Romeo pelo menos uma vez na sua vida poderá comprar actualmente, um 159 Ti de 2010 em condições razoáveis por cerca de NZ\$6.000, ou seja, aproximadamente €3.500.

AROCNZ viu muitos associados a dedicarem muito do seu tempo, esforço e energia em prol do clube. Destacamos notavelmente, Tom Bruynel Ex. Presidente, que editou um livro de mesa para colecionadores, documentando toda a sua história, com o título “Full Throttle” em português traduz-se “Pedal a Fundo”. Entre, os associados escreveram-se mais de 180.000 palavras e colectaram 880 registos históricos, fotografias destinadas ao livro que será

apresentado na Festa Anual 2024, com a possibilidade da presença do Consulado Italiano.

Os membros são da Ilha do Norte e das Ilhas do Sul, com os seus representantes regionais na organização de eventos. Isso poderá ser algo, como desde um piquenique de fim de semana ou uma visita a uma colecção particular de automóveis não apenas da marca Alfa Romeo

Em alternativa um fim de semana fora com um destino com sócios de outras regiões do país

Anualmente os grupos de Canterbury e Otago viajam e encontram-se no fim-de-semana em Ohau, mas nem sempre se realiza em Ohau.

Por vezes é organizada uma partida de rugby, Crusaders versus Highlanders, para apimentar o ambiente e melhorar um pouco o nosso espírito! Muitas regiões realizam jantares mensais em restaurantes geralmente italianos. Na realidade o Clube é isso mesmo, manter um forte laço de amizade entre sócios e associados mesmo não sendo proprietários da marca Alfa Romeo. Vocês não precisam de possuir um AR para ingressarem nos nossos convívios do clube.

É elaborada uma revista de qualidade que é enviada por correio electrónico a cada dois meses, contendo muitos artigos maravilhosos, fotos, notícias dos nossos eventos regionais e artigos da própria Alfa Romeo (ocasionalmente artigos não Alfa Romeo!)

Obrigado ao seu Presidente, Miguel, por me convidar para partilhar convosco um pouco sobre a AROCNZ. Ciao e cumprimentos calorosos da Nova Zelândia

Kirsten Adams-Ford

Vice-presidente

vice-presidente@arocnz.org.nz

(Presidente entrante após Festa Anual de 2024)





**Alfa Romeo 33 Stradale:
A ousadia de sonhar**

Só poderemos dizer uma Bella Macchina este novo 33 Stradale! A versão moderna do Alfa Romeo 33 Stradale presta homenagem à história da marca, mas com a missão de a transportar para o futuro.

O dia 30 de agosto do corrente ano ficará na História dos já 113 anos da Alfa Romeo.

Muitos de nós já tínhamos agendado a algum tempo, pois foi esta a data anunciada pela Alfa Romeo para revelar o seu novo superesportivo.

Todas as expectativas eram muito elevadas porque já se falava que o Tipo 33 Stradale de 1967 desenhado por Franco Scaglione seria a musa inspiradora para o novo superesportivo.

Giuseppe Luraghi que teve o dinamismo e coragem em avançar com o projecto em 1967. O desenvolvimento técnico foi concretizado pelo Eng. Carlo Chiti, o desenho da carroçaria pelo designer Franco Scaglione e o piloto Teodor Zeccoli para os desenvolvimentos em pista.

Foi de facto um relançamento do 33 Stradale. O original foi o mote de inspiração para o novo. Nada mais que a reinterpretação contemporânea, perfeitamente adaptada para os dias de hoje do emblemático modelo

Este novo modelo será tão raro como o original pois em 1967 foram apenas produzidos 18 chassis que deram



A apresentação foi transmitida em direto do Museu Storico Alfa Romeo, em Arese, com a presença de 200 pessoas, sendo 50 alfistas convidados e 150 jornalistas, que vieram desvendar o segredo nesta expectativa que todos nós ansiamos pelo novo modelo da marca italiana. Foi criado um ambiente fantástico com luzes vermelhas, ecrans e som, com a apresentação do actor italiano Luca Ward, destacando o capítulo da história da marca em que foi o mote de inspiração para o novo 33 Stradale. Iniciou a sua apresentação, mencionando o nome de

origem a 12 exemplares em versão de estrada, sendo que a nova versão será também limitada a 33 unidades. Nessa época a opção era única em termos de motorização sendo motores V8 com apenas 2 litros de cilindrada garantido 230 cavalos, uma velocidade máxima de 260 km/h e apenas 700 kg.

Hoje em dia a marca com uma perspectiva para o futuro optou não só pela opção do motor de combustão como também como alternativa à motorização eléctrica.



Na primeira opção o motor a gasolina montado longitudinalmente e central foi baseado no já conhecido Giulia Quadrifoglio, mais evoluído chegando aos 620 cavalos acoplado a uma caixa de 8 velocidades, de embraiagem dupla e programa manual controlado sequencial com as patilhas em alumínio junto ao volante.

A suspensão pode ser ajustada pelo condutor com o módulo Strada para uma condução mais suave a média e o módulo Pista entre o médio e firme para uma condução mais desportiva. A tracção traseira com autoblocante activo permite desfrutar melhor as características deste superesportivo.

Será possível chegarmos aos 100 Km/h em menos de 3 segundos e atingir a velocidade máxima de 333 km/h

Na versão totalmente eléctrica (Primeiro Alfa Romeo neste tipo de motorização) chega aos 750 cavalos graças a três motores eléctricos com uma possível autonomia de 450 km, atingindo a velocidade máxima de 310 km/h sendo possível alcançar os 100 km/h em dois segundos e meio, apesar de ter mais 500 kg que a versão de motor a combustão, devido ao peso elevado da bateria de iões de lítio com 102 kWh de capacidade. o que, permite ter uma autonomia de 450 km.

Em termos de pesos, a versão com motor de combustão ficará pelos 1400 Kg e o eléctrico pelos perto de 2000 Kg. As relações peso potência são muito

idênticas com uma ligeira vantagem para a versão de motor de combustão.

Em ambos modelos, o sistema de travagem foi fabricado pela Brembo, usando discos de carbono cerâmicos ventilados e perfurados,

Todos os Alfa Romeo 33 Stradale serão construídos artesanalmente nas instalações da Carrozzeria Touring Superleggera e terão o estatuto de obra de arte. Ou seja, única e irrepetível, mas também projetada à medida de cada cliente. Entre as opções disponíveis, por exemplo, está a possibilidade de incluir um Scudetto com o visual mais clássico.

O 33 Stradale foi totalmente desenvolvido e testado por uma equipa e o piloto de Fórmula 1 Valtteri Bottas testou o comportamento na pista de ensaios de Balocco.

Quanto ao desenho desta nova «obra de arte», são visíveis inúmeras semelhanças com o modelo original de 1967, tais como as portas com abertura tipo gaivota, com o vidro a prolongar-se até ao tejadilho. A estrutura da capota é em fibra de carbono assim como o monocoque. O vidro traseiro em policarbonato. As jantes douradas continuam a contrastar perfeitamente com o tom vermelho da carroçaria e claro que não falta o icónico trevo de quatro folhas na zona lateral. O coeficiente aerodinâmico apresenta um Cx 0.375 o que aparentemente não se pode considerar bom, mas de facto é baixo tendo em consideração ser um supercarro.

Nas palavras do espanhol, Alejandro Mesonero-Romanos, diretor de design da Alfa Romeo, o novo 33 Stradale é uma autêntica «luva», desenvolvida à medida de cada cliente. Serão fabricados ao ritmo de duas a três unidades por mês, estando prevista a primeira entrega a 17 de Dezembro de 2024. Há, no entanto, elementos característicos da marca que não ficaram esquecidos, tais como o volante desportivo de três raios ou a instrumentação com os dois mostradores principais redondos.

O cockpit pode ter duas configurações : Tributo será apresentado em alumínio e duas tonalidades em pele e Alfa Corse com as baquetas, painel de instrumentos, painéis de portas, consola em alcantara e pele, com detalhes em fibra de carbono. Nas duas versões o sistema de alta fidelidade terá sete colunas de saídas de som. O volante de três braços será em alumínio e pele (na versão Alfa Corse em fibra de carbono)

Tanto no interior como no exterior, cada detalhe do Alfa Romeo 33 Stradale foi pensado ao pormenor,

misturando a paixão com a função, sendo sem dúvida alguma uma reinterpretação do modelo original de 1967 . Entre os exemplos apontados por Mesonero-Romanos, estão as entradas de ar integradas nos grupos óticos dianteiros, para otimizar a aerodinâmica, mas também no formato dos espelhos retrovisores, que direcionam o ar diretamente para as entradas de ar laterais.

O novo Alfa Romeo 33 Stradale é um verdadeiro sonho para a Alfa Romeo, que acaba de ser concretizado. Poderá estar apenas ao alcance de 33 sortudos proprietários, mas Jean-Philippe Imparato, diretor executivo da Alfa Romeo, fez duas promessas durante a apresentação deste modelo.

A primeira é que nunca veremos mais do que 33 unidades deste novo modelo na estrada. A segunda é que a Alfa Romeo não vai ficar por aqui e que este é apenas o primeiro exemplo de uma série de modelos de fuoriserie para o futuro.





2º Encontro Anual do Espírito Alfista.



O 2º Encontro Anual do Espírito Alfista, uma celebração apaixonante da comunidade de entusiastas da marca Alfa Romeo, teve lugar no dia 23 de Setembro, na pitoresca localidade de Valada do Ribatejo. Este evento, que já se está a tornar uma tradição entre os Alfistas, contou com o apoio da Junta de Freguesia de Valada, destacando-se pela sua organização e pelo ambiente acolhedor.

A escolha de Valada do Ribatejo para este encontro não foi ao acaso. Esta localidade, conhecida pela sua beleza natural e tranquilidade, ofereceu o cenário perfeito para a reunião de aproximadamente 40 Alfistas, que se deslocaram de diversos pontos do país. O evento iniciou-se pelas 10:00 seguido de almoço no café "O Bairro", onde os participantes tiveram a oportunidade de trocar experiências, histórias e partilhar a sua paixão pela Alfa Romeo num ambiente familiar e descontraído. Após o almoço, a confraternização continuou na zona ribeirinha de Valada, um local que convida à contemplação e ao convívio. A proximidade com o rio Tejo adicionou um charme especial ao evento, proporcionando um pano de fundo magnífico para as fotografias dos elegantes veículos e dos seus orgulhosos proprietários. O ambiente foi de pura festa, onde se respirava o amor pelos automóveis e pela cultura Alfista. À medida que o dia avançava, o grupo deslocou-se para

o bar "Beira Tejo", um local acolhedor que se mostrou perfeito para continuar as celebrações. Aqui, entre conversas animadas e risos, os Alfistas partilharam as suas experiências ao volante dos seus Alfas, discutiram sobre as últimas novidades da marca e reforçaram os laços que os unem enquanto comunidade.

Este segundo encontro anual do Espírito Alfista não só reforçou a paixão pela marca Alfa Romeo mas também fortaleceu a comunidade de Alfistas em Portugal. Através destes encontros, os entusiastas não só celebram o seu amor pelos automóveis mas também fomentam uma fraternidade única, baseada no respeito mútuo e na admiração comum pelos veículos que representam mais do que simples meios de transporte: são uma verdadeira expressão de arte e design.

Em resumo, o 2º Encontro Anual do Espírito Alfista foi um evento memorável, marcado pela camaradagem, paixão e pela beleza tanto dos veículos quanto do local escolhido. Já se aguarda com expectativa o próximo encontro, que promete ser ainda mais especial, à medida que a comunidade Alfista continua a crescer e a fortalecer os seus laços.

Rui Farinha
Núcleo Oficial ARCP "Espírito Alfista"



FIDELIDADE

SEGUROS DESDE 1808

A FIDELIDADE E O ALFA ROMEO CLUBE DE PORTUGAL TÊM UM PROTOCOLO DE PARCERIA.

JÁ CONHECE?



FIDELIDADE |



Saiba mais



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, registada na ASF sob n°1011 - 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



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