

# QUATTORRUOTE

DICEMBRE 1980

PERIODICO MENSILE Spediz. in abb. post. - Gruppo 3/70



Fiat "127 Panoramica"

## PROVE

- \* A confronto: "A112" - "Mini"
- \* Renault "20 diesel"
- \* Suzuki: 800 cc in fuoristrada

## NOVITA'

- \* Innocenti 650 cc
- \* Lancia "Delta Sport"
- \* BMW e Renault '81



# ALFA "GTV-6" una coupé da 205 km/h

L'Alfa Romeo ha ampliato in questi giorni la gamma delle sue sportive, presentando la « GTV-6 », una vettura che si colloca, per prestazioni, ai vertici della gamma produttiva della Casa. Il motore è quello dell'Alfa « 6 »: si tratta, quindi, di un 6 cilindri a V 60° di 2492 cc, con distribuzione a due alberi a camme in testa (uno per bancata) e comando a cinghia dentata. L'alimentazione è, però, a iniezione elettronica (impianto Bosch L-Jetronic): si tratta di una importante novità per una marca come l'Alfa Romeo da sempre sostenitrice, almeno nella produzione di serie, del sistema a carburatori.

Nonostante l'adozione dell'iniezione elettronica, la potenza è rimasta sul valore dei 160 CV DIN a 6000 giri/min (la coppia massima è diminuita un po', passando da 22,4 mkg a 21,7 mkg, sempre a 4000 giri/min) della « 6 »: ciò dovrebbe consentire al motore di essere più « sensibile » alle sollecitazioni dell'acceleratore (secondo i dati ufficiali, la velocità massima di questa coupé è di 205 km/h: percorre il chilometro, con partenza da fermo, in meno di 30 secondi).

Per quanto riguarda il resto della meccanica, nulla è cambiato rispetto



La « GTV-6 », punta di diamante della produzione sportiva dell'Alfa Romeo, monta il motore dell'Alfa « 6 » con alimentazione a iniezione elettronica che, pur mantenendo inalterata la potenza (160 CV), dovrebbe consentire alla vettura prestazioni di tutto rispetto. In occasione della nascita del nuovo modello, sono state apportate numerose modifiche alla linea delle « GTV » e al loro interno, come, ad esempio, la strumentazione, ora tutta raccolta davanti al guidatore. Nuovo anche il volante a tre razze.





La « GTV 2.0 » si differenzia dalla versione più potente solo nei cerchi ruota, nel cofano motore privo della gobba e nella misura delle carreggiate.

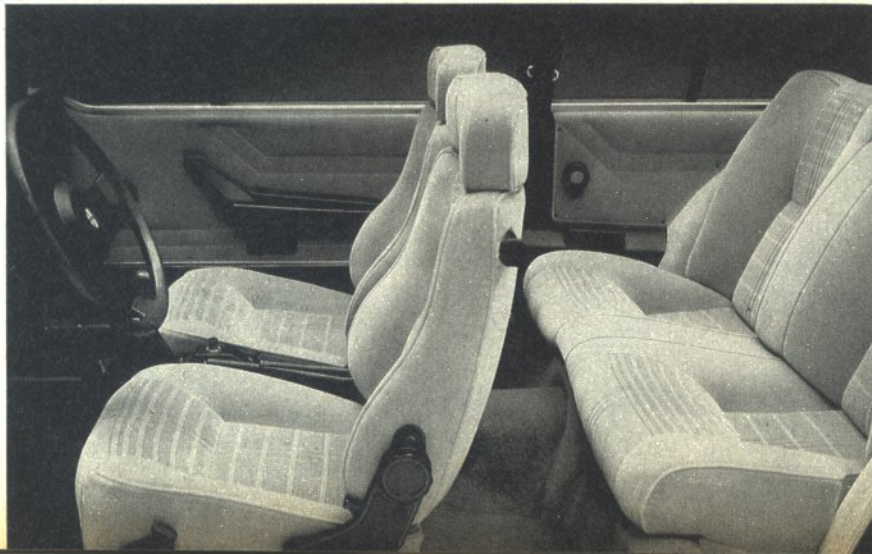
alla versione due litri-quattro cilindri, dal 1976 sul mercato: sospensioni anteriori indipendenti; ponte De Dion posteriore; impianto frenante a dischi (quelli davanti sono ora autoventilanti). Naturalmente per adattare la vettura al nuovo, più potente propulsore, cambio, albero di trasmissione e semiassi sono stati maggiorati, la frizione è del tipo bidisco anziché monodisco come precedentemente.

Anche la linea è stata aggiornata con una serie di modifiche estese anche alla versione quattro cilindri. Il nuovo paraurti in plastica nera (rinforzato da traverse) incorpora le luci di posizione e divide longitudinalmente il frontale in due parti distinte: quella superiore comprende la calandra con lo scudetto Alfa e i gruppi ottici; la parte inferiore lo spoiler con al centro due prese d'aria per il raffreddamento. La linea del cofano è stata modificata per consentire l'alloggiamento del sei cilindri a V, più ingombrante del quattro cilindri in linea. Molti i particolari in nero sulle nuove « GTV »: l'elemento di plastica

che raccorda nella parte inferiore della fiancata; i passaruote; i profili dei finestrini; le guarnizioni dei gocciolatoi; le prese d'aria sul cofano; le uscite sui montanti posteriori; il tappo del serbatoio e le serrature. Le luci posteriori sono state raggruppate in un unico elemento; lo specchietto retrovisore esterno è regolabile elettricamente; i deflettori anteriori sono ora fissi. Nuovi cerchi in lega leggera per pneumatici 195/60 HR 15.

Internamente la plancia è stata ridisegnata: la strumentazione « principale » (tachimetro, contagiri, orologio) è collocata davanti al guidatore, mentre nel mobiletto, che si prolunga sul tunnel della trasmissione, sono alloggiati i comandi della climatizzazione, il vano per l'autoradio, il posacenere e la vaschetta portaoggetti. Il volante, sempre a tre razze e regolabile in altezza, è di nuovo disegno. L'Alfa Romeo « GTV-6 » 2,5 litri costerà L. 20.472.000, mentre la nuova versione della « GTV 2.0 » verrà commercializzata a L. 14.236.000. **B. B.**

Il rivestimento interno della « GTV-6 2.5 » è di velluto rigato o di pelle.



## Al volante della « GTV-6 »

Con la « GTV-6 » l'Alfa vuole entrare decisamente nel settore delle sportive 6 cilindri ad alte prestazioni, settore che per ora vede la prevalenza di vetture straniere.

I passaruota allargati, l'assetto più basso, la « gobba » sul cofano, i pneumatici super-ribassati hanno modernizzato solo parzialmente l'aspetto della vettura. All'interno solo ritocchi, non sostanziali rifacimenti. In pratica l'abitabilità e le finiture sono quelle dei modelli precedenti.

La posizione del pilota è leggermente migliore che nella versione precedente: adesso si può guidare a braccia distese, avendo buona visibilità in avanti. La strumentazione più tradizionale è di più facile consultazione. Nuovo il volante, più piccolo che nel modello precedente, però poco funzionale: la corona in legno non consente la presa migliore e il clacson è scomodo da azionare (occorre staccare le mani dal volante).

E' difficile trovare un motore potente, brillante ed elastico quanto il 6 cilindri Alfa.

L'iniezione L-Jetronic, adottata soprattutto per ridurre l'inquinamento, non aggiunge molto alle sue qualità: dà lievi vantaggi ai bassi regimi ma la « nervosità » è invariata.

La « GTV-6 » mantiene una buona elasticità di marcia in quinta nonostante i rapporti più lunghi: il motore riprende con facilità sin da 1000 giri e sale molto progressivamente sino ai 6400 giri/min., regime invalicabile dato il limitatore. Lo sterzo assolve bene i suoi compiti sportivi: è preciso, rapido nelle reazioni. I freni, rispetto alle versioni precedenti, hanno una migliore resistenza alla fatica e un comportamento omogeneo nelle frenate improvvise.

Le sospensioni, variate per l'ennesima volta nella taratura, sono più sportive e quindi più rigide. Adesso il rollio e il « dondolamento » delle precedenti versioni sono scomparsi, e la vettura si inserisce molto rapidamente in curva, garantendo così una tenuta, e soprattutto una sicurezza sconosciute alle concorrenti.

La notevole tenuta non pregiudica il confort: neppure sullo sconnesso la « GTV-6 » ha problemi di molleggio o di aderenza. Infine il cambio: quello posteriore delle « 2000 » si adegua bene alle caratteristiche della « GT 6 ». Lo « ZF » della berlina era veloce ma duro; questo è meno veloce, ma ha innesti più facili.

**R. B.**