



# El reto de Alfa



Fiat Auto Corse, el departamento de competición del Grupo Fiat, ha recogido el guante lanzado por la Federación Internacional del Automóvil frente al reto que supone el ITC (Campeonato Intercontinental de Turismos), promovido a un rango paralelo a la Fórmula 1. La marca del Biscione participa con una nueva evolución del Alfa 155 V6 Ti.

Texto: Manuel Domenech

# Romeo en el ITC



Ante la nueva situación del ITC, emanado del popular DTM alemán, Fiat Auto Corse decidió echar toda la carne en el asador abandonando su presencia oficial en la categoría D2 (cuyo último campeón fue Luis Villamil en España, con un Alfa 155 T.S.) para concentrar todo su esfuerzo humano y presupuestario en la categoría D1, por la que se rige el ITC.

Para ello, y bajo la sabia y veteranísima batuta del ingeniero Giorgio Pianta, ha formado un equipo de ocho coches. Su cometido será poner en solfa la hegemonía establecida por Mercedes el año pasado, tanto en el DTM como en el esbozo del ITC, cuya primera edición oficial es la de este año.

Dicho equipo se ha estructurado mediante dos escuderías distintas. La meramente oficial dispone de dos coches con los colores de Martini, conducidos por Nicola Larini y Alessandro Nannini, y otro dos, patrocinados por Tv Spielfilm, pilotados por Gian-

carlo Fissichella y el alemán Christian Danner. El equipo asociado, JAS Engineering, dispone de otros cuatro coches.

La escudería JAS (sociedad formada por Paolo Jasson, Maurizio Ambrogetti y Giorgio Schon) tiene una sede de 2.500 metros cuadrados situada en Cusago, a muy poca distancia de la central de Alfa Corse, en Settimo Milane. En ella disponen de la más moderna tecnología y de dos bancos de pruebas para motores. Aunque jerárquicamente depende de Alfa Corse, JAS cuenta con un ingeniero responsable, Alessandro Mariani. Para conducir sus cuatro coches, la escudería tiene tres pilotos de demostrado talento -Gabriele Tarquini, Stefano Modena y el alemán Michael Bartels- y un debutante, el danés Jason Watt. Por otro lado, y aunque de modo privado, también defenderá los colores de Alfa Romeo el piloto Gianni Giudici.

Para conseguir el objetivo de batir

**Bajo la sabia y veteranísima batuta del ingeniero Giorgio Pianta, Alfa Romeo participa con ocho coches oficiales en este campeonato.**



*Nicola Larini participa con uno de los nuevos Alfa 155 V6 Ti. Junto a Alessandro Nannini, son los pilotos oficiales de la escudería Martini.*







a los Mercedes y a los Opel Calibra, el director general de Fiat Auto Corse, Pier Guido Castelli, ha encabezado personalmente los trabajos para poner al día el Alfa Romeo 155 V6 Ti. La evolución se ha basado en tres áreas fundamentales: chasis y carrocería, motor y transmisión, y electrónica.

Una nueva aerodinámica caracteriza la carrocería, sobre todo en su frontal, que recibe una imponente abertura inferior destinada a canalizar la mayor cantidad posible de aire al fondo plano del coche. En cuanto al chasis, una nueva jaula interior (rollbar) contribuye de una forma sensible a aumentar la rigidez estructural. Por otra parte, el depósito de combustible (ahora de una sola pieza) se ha colocado en posición más adelantada para mejorar el baricentro del coche. En el motor se han modificado las culatas y los árboles de levas, y se ha trabajado en un nuevo sistema de lubricación. En lo referente a la transmisión, el cam-

bio de marchas se ha reformado en colaboración con el especialista británico X-Trac, y se ha colocado al lado del motor, abandonando la antigua posición en el centro del coche. También se ha rediseñado el diferencial trasero. En cuanto a la electrónica, se ha incorporado un sistema Bosch para el ABS, mientras que la gestión electrónica integral se ha encomendado al nuevo sistema Marelli, en sustitución del sistema TAG, utilizado en 1995.

Con todas estas premisas, Alfa Corse intentará ganar un campeonato compuesto por 13 pruebas puntuables, 11 de las cuales se celebran en Europa (6 en Alemania, dado el fuerte arraigo popular de que goza allí esta especialidad) y 2 fuera de ella (Brasil y Japón), lo que confiere al campeonato un carácter intercontinental. Se prevé que el ITC será seguido por un promedio de 80.000 espectadores en directo por carrera, y dos millones y medio, por televisión. ■

**La evolución del Alfa 155 V6 Ti se ha basado en tres áreas: chasis y carrocería, motor y transmisión, y electrónica.**



*Una representación del potencial con que Alfa Romeo participa en el ITC. En la fotografía grande, miembros del equipo y los coches de Nannini, Bartels y Fisichella.*





## CALENDARIO ITC 1996

14 de abril  
 12 de mayo  
 26 de mayo  
 9 de junio  
 23 de junio  
 7 de julio  
 21 de julio  
 4 de agosto  
 18 de agosto  
 1 de septiembre  
 15 de septiembre  
 29 de septiembre  
 13 de octubre

Hockenheim (Alemania).  
 Nurburgring (Alemania).  
 Estoril (Portugal)  
 Helsinki (Finlandia)  
 Norisring (Alemania)  
 Diepholz (Alemania)  
 Sao Paulo (Brasil)  
 Aida (Japón)  
 Silverstone (Gran Bretaña)  
 Nurburgring (Alemania).  
 Magni Cours (Francia)  
 Mugello (Italia)  
 Hockenheim (Alemania)