



### Impressioni di guida

*Rapporto peso-potenza di 4 kg/CV, 0-100 km/h in 4"5/10, 137 CV/litro, accelerazione laterale pari a 1,1 g e decelerazione di 1,2 g rappresentano i dati salienti dell'Alfa Romeo 4C. Si tratta di un coupé a due posti secchi con motore centrale e trazione posteriore, che nel difficilissimo circuito del Nurburgring ha fatto segnare 8'04" sul giro, lasciandosi alle spalle parecchie vetture molto più potenti. Merito di molteplici fattori, che vanno dal peso contenuto, al motore da 240 CV e dal raffinato telaio ai freni potenti e instancabili.*



**Materiali high tech** - Nel delineare la 4C, per la prima volta dopo decenni i progettisti Alfa Romeo sono partiti dal classico foglio bianco. Nessuna sinergia di gruppo limitante, quindi, ma una ricerca avanzata che ha visto concretizzarsi l'obiettivo principale, ovvero il rapporto peso/potenza inferiore a 4 kg/CV. Tale risultato è stato raggiunto optando per materiali ottimali in termini di peso specifico e proprietà chimico fisiche, meccaniche e tecnologiche. Fattori che meglio rispondono alle esigenze prestazionali e dinamiche di un'auto sportiva. Ecco quindi raggiungere 895 kg di peso a vuoto, grazie al largo impiego di alluminio, SMC alleggerito e fibra di carbonio.

Materiale quest'ultimo riguardante la monoscocca, progettata interamente dal team di



specialisti Alfa Romeo e costruita dalla Adler Plastic, secondo un processo produttivo che associa le più avanzate tecnologie di realizzazione con l'abilità manuale tipica degli artigiani italiani. In questo modo è stato possibile introdurre la tecnologia pre-peg di derivazione Formula 1 in una produzione di serie, tant'è che l'Alfa Romeo è l'unico marchio a poterlo fare per una cadenza produttiva sopra i 1.000 pezzi l'anno.



**Un vero motore Alfa Romeo** - Debutta sulla 4C il rinnovato propulsore 4 cilindri 1750 Turbo Benzina a iniezione diretta; un'evoluzione dell'ultimo motore progettato ad Arese in senso stretto. Il basamento è ora in alluminio, riprendendo una tradizione tipicamente Alfa, consentendo la riduzione del peso e sensibili miglioramenti in termini di rigidità e contenimento delle vibrazioni. Fattore quest'ultimo a cui contribuisce l'albero motore a otto contrappesi. Inoltre, al fine di migliorare prestazioni, emissioni e consumi d'olio, i condotti di aspirazione della testa cilindri sono stati ridisegnati, così come le canne cilindri sono in ghisa speciale di minor



spessore e i pistoni hanno una nuova segmentatura a carico ridotto. La sovralimentazione si basa su un turbocompressore con collettore di scarico Pluser Converter, che sfrutta le onde di pressione per incrementare la coppia ai bassi regimi. Coppia assecondata pure dalla tecnologia Scavenging, che gestisce con estrema precisione l'angolo e i tempi di incrocio valvole, al pari della doppia fasatura variabile. Quanto ai freddi numeri, l'Alfa 1750 Turbo Benzina eroga 240 CV a 6.000 giri/min., nonché la coppia massima di 350 Nm da 2.100 a 4.000 giri/min.. Elementi che, associati al peso a vuoto di 895 kg della 4C, permettono di accelerare da 0 a 100 km/h in 4"5/10 e di raggiungere 258 km/h di velocità massima.



**Cambio "sprint"** - Per quanto concerne la trasmissione, la 4C è equipaggiata esclusivamente dal cambio 6 marce a doppia frizione Alfa TCT, soluzione che coniuga l'immediatezza del sequenziale alla comodità dell'automatico. Rispetto all'analogo sistema riguardante Mito e Giulietta, vi è il software completamente nuovo in grado di garantire la massima velocità nella selezione di rapporto in tutte le condizioni. In dettaglio, attuando la regolazione più sportiva la cambiata completa avviene

in appena 130 millisecondi con acceleratore a fondo e, per di più, all'insegna di un lieve contraccolpo come nelle auto da competizione. Inoltre, il cambio si gestisce tramite i paddle al volante. Non manca il Launch Control per partenze "brucianti". Il sistema si attiva premendo contemporaneamente il freno e l'acceleratore a fondo corsa, nonché spingendo il paddle alla sinistra del volante; appena viene rilasciato il freno, il dispositivo interviene su cambio, controllo di trazione e potenza in modo da massimizzare l'accelerazione.



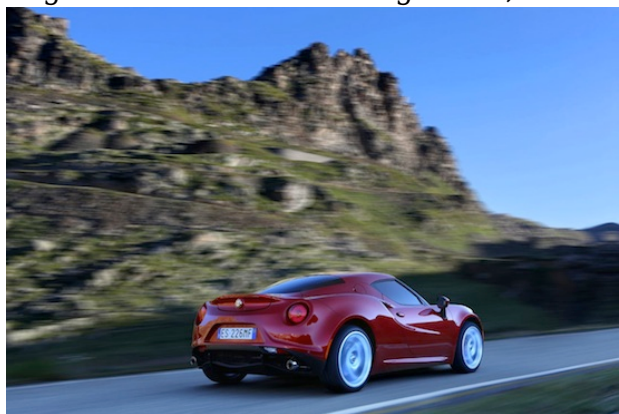
#### **Trazione posteriore e sospensioni avanzate**

- Se si esclude una breve parentesi con le 8C Competizione e Spider, la 4C è la prima Alfa Romeo a trazione posteriore dopo tanti (troppi) anni di assenza. Tale soluzione permette precisione e piacere di guida semplicemente irraggiungibili dalle vetture "tutto avanti", lasciando allo sterzo le sole funzioni direttrici ed equilibrando il peso tra i due assali. Nel caso della 4C, poi, si aggiunge la disposizione centrale-posteriore del motore che, come avviene per le Formula 1, enfatizza ulteriormente la dinamica sportiva. Quanto alle sospensioni, i tecnici Alfa Romeo hanno progettato un avantreno a doppi triangoli sovrapposti che recupera adeguatamente il camber in curva. Posteriormente, invece, spicca il McPherson evoluto con molla di tipo slide-load, nonché piatto d'appoggio della molla stessa che agisce come vincolo superiore del montante. In questo modo si è ridotta sia l'altezza da terra, sia il peso, a tutto vantaggio di aderenza e precisione anche alle alte velocità.



**Il gusto pieno della guida** - Prima, seconda,

terza, quarta, quinta e sesta; l'Alfa Romeo 4C aggredisce il rettilineo del circuito in cui è nata guadagnando velocità in modo impressionante. Le cambiate sono fulminee, accompagnate da un piacevole contraccolpo che dà la sensazione dell'innesto, e il bialbero Alfa 1750 risponde pieno e vigoroso ad ogni regime. Il turbocompressore è praticamente esente da ritardi di risposta e, inoltre, rilasciando l'acceleratore si percepisce appieno il fischio della waste gate. Abbiamo inserito la modalità Dynamic del sistema Alfa DNA, che "allenta le briglie" dei controlli elettronici di trazione e stabilità, e una curva stretta si profila all'orizzonte della pista. Frenata intensa, quattro marce scalate in un batter d'occhio con tanto di doppietta automatica e la 4C si inserisce prontamente in percorrenza, neutra e senza rollio. Altro rettilineo, cui segue una staccata fin troppo anticipata: i freni sono talmente potenti (1,2 g di decelerazione, lo ricordiamo) che sulle prime si arriva nelle curve fin troppo lentamente. Una volta "prese le misure" a quest'Alfa di razza, sicuramente la migliore che abbiamo mai guidato, decidiamo di settare il sistema DNA in Race.



A tale riguardo, dopo aver tenuto premuto

l'apposito manettino per cinque secondi, i controlli di trazione e stabilità vengono esclusi completamente. Ora possiamo esplorare i veri limiti della vettura; solito rettilineo principale con il tachimetro elettronico che supera i 230 e staccata a 50 metri dalla curva a destra. La compatta sportiva Alfa fa valere l'equilibrio del motore centrale giungendo neutra al centro curva, per poi esibirsi in un progressivo sovrasterzo di potenza facilissimo da gestire.

Controsterzo e riallineamento vengono, infatti, assecondati dalla scatola guida diretta, priva di inutili eccessi in stile 156 e 147, e il feedback è massimo grazie all'assenza del servosterzo. Riassumendo, in circuito la 4C non manifesta né rollio né tantomeno beccheggio, si appoggia rapidissima e il perfetto "dialogo" tra avantreno e retrotreno consente di "scavare" le traiettorie. Senza dimenticare che abbiamo potuto affrontare in pieno, con l'acceleratore a fondo, curve che con le Alfa normali a trazione anteriore costringevano a sollevare il pedale destro.



**Diverte anche andando piano** - Una volta lasciata alle spalle la pista, l'Alfa Romeo 4C si dimostra adatta al traffico di tutti i giorni. Nello stop and go quotidiano, emerge la dolcezza del cambio e il turbocompressore è sempre solerte nel trarre d'impaccio quando la situazione lo richiede. Certo, la vettura è talmente bassa da far sembrare dei SUV parecchie berline che ti affiancano, mentre l'assetto racing non è particolarmente tenero nei confronti delle asperità. In compenso, in autostrada ai canonici 130 km/h il motore è piuttosto silenzioso, anche se basta sfiorare appena l'acceleratore che il rombo baritonale (piacevolissimo) riemerge. Il divertimento ritorna, sempre rimanendo entro i limiti di velocità e del buon senso, lasciata l'autostrada e imboccato un tracciato che si arrampica sulle montagne.

Qui, ricompare la precisione assoluta dell'assetto che, anche nelle curve più impegnative, non viene sollecitato minimamente. Certo, se proprio dobbiamo muovere un appunto, questo riguarda i paddle del cambio solidali al volante che, ruotando completamente il volante nei tornanti si invertono e possono generare confusione. Meglio sarebbero state le leve fisse al piantone, magari con tanto di sistema di scalate multiple tenendo tirata quella di sinistra; un vantaggio non da poco in pista. Infine, appare criticabile che su una vettura da 54.000 euro compaiano il devio luci e la leva tergicristallo della Fiat Punto, le maniglie apriporta interne della MiTo e la pulsantiera del cambio di chiara provenienza 500 Abarth. Ma in fondo si tratta di peccati veniali, ampiamente perdonabili su una sportiva di razza del genere. Se le future Alfa Romeo di grande serie avranno anche solo un terzo del carattere della 4C, la

strada per il rilancio del Marchio milanese sarà quella giusta.



### **Dati tecnici Alfa Romeo 4C**

#### **Motore**

Tipo: 1.750 in alluminio 4 cilindri sovralimentato

Posizione: centrale

Orientamento: trasversale

Cilindrata (cm<sup>3</sup>): 1.742

Potenza massima (CV): 240 a 6.000 giri/min.

Coppia massima (Nm): 350 da 2.100 a 4.000 giri/min.

#### **Selettore modalità di guida**

Tipo: Alfa D.N.A. evoluto

Posizioni: All weather, Natural, Dynamic, Race

#### **Trasmissione**

Cambio: Alfa TCT doppia frizione a secco, 6 marce + r.m.

Trazione: posteriore

Differenziale: Q2 elettronico

#### **Telaio**

Tipo: monoscocca in fibra di carbonio

Sospensioni anteriori: triangoli sovrapposti

Sospensioni posteriori: McPherson evoluto

Freni anteriori (mm): Dual-cast autoventilanti forati 305×28 con pinza fissa a 4 pistoncini Brembo.

Freni posteriori (mm): autoventilanti forati 292×22

Pneumatici anteriori standard: 205/45R17

Pneumatici posteriori standard: 235/40R18

### **Sterzo**

Scatola guida: pignone e cremagliera

### **Prestazioni**

0-100 km/h: 4"5/10

Spazio di frenata 100-0 km/h (m) 36

Velocità massima: 258 km/h

Massima decelerazione: 1,25 g

Massima accelerazione laterale: 1,1 g

### **Peso e rifornimenti**

Peso a secco (kg): 895

Serbatoio carburante: 40 litri

### **Consumi emissioni** (direttiva 1999/100/CE)

Consumi (l/100 km) ciclo urbano: 9,8

Ciclo extraurbano: 5,0

Ciclo combinato: 6,8

Emissioni CO2 (g/km): 157

Classe ambientale: Euro 6

### **Dimensioni**

Numero posti: 2

Lunghezza (mm): 3.989

Larghezza (mm): 1.864

Altezza (mm): 1.183

Passo (mm): 2.380

Capacità bagagliaio (dm<sup>3</sup>): 110

**Gianmarco Barzan**

**23/09/2013 - 18:15**