



L Anteprima

L'Alfa Romeo ha appena diffuso specifiche e foto della 4C destinata al mercato Nord americano, le cui differenze estetiche rispetto alla versione europea (lo potete vedere nelle immagini) riguardano soprattutto l'adozione dei proiettori anteriori carenati. Questi ultimi potrebbero essere utilizzati, il condizionale è doveroso, anche su un'eventuale variante Quadrifoglio Verde di cui si parla da tempo. Non è un mistero, infatti, che tanto il telaio quanto il propulsore della supercar compatta Alfa siano in grado di gestire magistralmente potenze ben superiori agli attuali 240 CV.



Un motore della migliore scuola Alfa

Per comprendere appieno le origini del propulsore che spinge la 4C occorre "fare un viaggio indietro nel tempo". E' il 2006 e un gruppo di progettisti del Centro Tecnico Alfa Romeo di Arese si mette al lavoro per realizzare un motore a benzina, turbocompresso e con cilindrata intorno agli 1,8 litri. Occorre, infatti, sostituire i 1.9 e 2.2 JTS di origini General Motors con qualcosa di molto più moderno, avanzato e soprattutto "Made in Italy". Nasce così il 1750 Turbo Benzina che, in virtù della cilindrata pari a 1.742 cc effettivi, riprende una sigla storica in Casa Alfa ma soprattutto introduce l'iniezione diretta di benzina di terza generazione, il sistema Scavenging per minimizzare il ritardo di sovralimentazione e la doppia fasatura variabile. Il nuovo motore ha il basamento in ghisa e la testata in alluminio, viene introdotto dapprima sulla triade 159-Brera- Spider (200 CV) e in seguito sulla



Giulietta Quadrifoglio Verde (235 CV).

I collaudatori del Marchio milanese capiscono immediatamente di avere a che fare con un motore “di razza”, specialmente quando scoprono che dopo ore e ore percorse alla velocità massima nel circuito ovale, le temperature di esercizio si mantengono ottimali. E' la dimostrazione di una termodinamica ineccepibile, che verrà ulteriormente perfezionata realizzando un basamento in alluminio riguardo l'unità destinata alla 4C (e ora anche alla Giulietta Quadrifoglio Verde). In sostanza, da questa base di assoluta eccellenza ottenere 300 CV nella massima affidabilità sarà compito semplice.



Scatti da primato

Ora immaginatevi la 4C Quadrifoglio Verde con 300 CV di potenza massima, un peso a secco inferiore ai 900 kg e il cambio Alfa TCT a doppia frizione capace di salire di rapporto in appena 130 millisecondi. Facile a questo punto ipotizzare l'accelerazione 0-100 km/h coperta in circa 3"5/10; come dire che molte Ferrari e Porsche avrebbero un bel daffare nello “scrollarsi di dosso” la supercar compatta del Biscione. Quanto alla velocità massima, anche se non è il dato più importante è prevedibile un valore di circa 270 km/h.



La base è all'altezza

L'Alfa Romeo 4C nasce con telaio in fibra di carbonio, motore centrale, trazione posteriore e sospensioni a doppi triangoli sovrapposti anteriormente e McPherson evoluto posteriormente. Tali caratteristiche consentono una tenuta di strada di prim'ordine, come dimostra l'accelerazione laterale superiore a 1 g che riuscirebbe a gestire nel migliore dei modi i famosi 300 CV. Certo, magari non sarebbe male introdurre l'idroguida che aiuterebbe nel controsterzo; manovra tutt'altro che inusuale con tale "cavalleria" interamente sulle ruote posteriori.

E poi, se proprio dobbiamo essere pignoli, il massimo sarebbe l'introduzione dei paddle fissi al piantone (in stile Ferrari per intenderci) del cambio Alfa TCT.

Sportività ritrovata

Riassumendo, la 4C Quadrifoglio Verde rappresenterebbe il massimo della sportività Alfa Romeo, argomento in cui l'attuale management è tornato a credere molto considerandolo indispensabile per il rilancio del Marchio. Se poi tale versione avrà gli stessi fari carenati della "normale" 4C a specifiche USA, che potete ammirare in foto, la classica quadratura del cerchio verrà compiuta.

Redazione MOTORAGE

Photogallery

Alfa Romeo 4C: E' in arrivo una versione da 300 CV?

