



### **Impressioni di guida**

Nel 1995, quasi all'improvviso, l'Alfa Romeo abbandonava il mercato Nord Americano dopo aver venduto le ultime 164. La notizia fu accolta come una doccia fredda da parte degli appassionati del Marchio, in quanto erano già circolate fotografie ufficiali delle GTV e Spider con le inconfondibili Side Marker tipiche delle vetture a norme USA. Oggi, a quasi vent'anni di distanza, l'Alfa Romeo è tornata nel mercato Nord americano con la supercar compatta 4C. Modello che abbiamo provato sulle assolate strade della California e in circuito, alla ricerca di eventuali differenze rispetto alla versione europea, ma anche per "scoprire l'effetto che fa" agli americani rivedere un'Alfa nuova di zecca.



### **Con maggior peso ci guadagna addirittura**

Autodromo Sonoma Raceway, California, una splendida Alfa Romeo 4C color bianco madreperla ci attende. Un rapido sguardo e notiamo come i nuovi fari carenati, in comune con il prototipo 4C Spider, siano decisamente più attraenti rispetto agli strani gruppi ottici della versione europea, mentre i paracolpi aggiuntivi posteriori non appesantiscono più di tanto la linea. L'esemplare che ci accingiamo a provare appartiene alla serie Launch Edition, limitata a sole 500 unità e che ha in origine per esempio l'assetto sportivo, lo scarico racing, le ruote da 18" anteriormente e da 19" posteriormente verniciate in Matte Black, nonché spoiler e calotte degli specchietti in fibra di carbonio. Un giro di chiave e il 1750 Turbo benzina da 237 CV si mette in moto, selezioniamo l'Alfa DNA in Dynamic e

cominciamo i nostri giri in pista. Il peso in ordine di marcia è di 1.050 kg, una discreta differenza rispetto alla versione europea che fa segnare 895 kg.



Il perché di tale aumento si deve ai rinforzi strutturali necessari a rispettare le severissime (e, diciamo pure, un po' esagerate) normative di sicurezza USA, tuttavia fin dalle prime curve notiamo come questo non rappresenta un problema, anzi! Non solo la maneggevolezza è rimasta praticamente invariata rispetto alla 4C europea, ma si ha anche la sensazione che i kg in più rendano maggiormente progressivo il comportamento, fermo restando il grande divertimento alla guida tipico del modello. Ma ora è giunto il momento di verificare il limite della supercar compatta Alfa, ragion per cui azioniamo il setup Racing del DNA che esclude i controlli elettronici di trazione e stabilità. Lungo rettilineo, acceleratore a tavoletta e la 4C guadagna velocità in modo impressionante, coadiuvata dal cambio Alfa TCT a doppia frizione che "spara le marce" in appena 130 millisecondi. Il motore 1750 TBI per parte sua ha un bell'allungo, anche se sulle prime non sembrerebbe poiché si raggiunge il limitatore in un batter d'occhio. Inoltre, questo propulsore al 100% Alfa Romeo, con testata e basamento in alluminio, ha sì un bel rombo ma viene sovrastato dal baccano dello scarico sportivo.



Scarico troppo "Abarth oriented" per i nostri gusti.

Quanto allo sterzo, il feedback è notevole ma sono necessarie ancora fin troppe correzioni in rettilineo e, talvolta in alcune curve, che paradossalmente scomparirebbero adottando un servocomando. Proviamo a staccare al limite; una decisa pressione al pedale del freno magistralmente infulcrato in basso (come sulle prime Alfa 1750 del 1968) e in un attimo la

4C rallenta pronta ad affrontare la curva. Curva che vede l'inserimento neutro, privo com'è di sottosterzo (a meno di non essere capaci di guidare) e che si trasforma in sovrasterzo di potenza in uscita, da gestire in gran parte con l'acceleratore. In sintesi, ancora una volta apprezziamo l'equilibrio di quest'Alfa Romeo con motore centrale, trazione posteriore e sospensioni a doppi triangoli sovrapposti anteriormente e McPherson evoluto posteriormente.



### **Il divertimento continua**

Lasciamo il circuito; ora è la volta di una strada misto veloce tenuta in modo maniacale com'è nella tradizione californiana. Ovviamente rispettiamo alla lettera le norme del Codice della Strada, ma il divertimento continua grazie alla costante sensazione di "avere in mano la macchina", percependone ogni minima sfumatura del comportamento. Qui, a differenza della pista, però, capita di dover ruotare il volante oltre i 90° (lo sterzo è diretto, ma non direttissimo poiché manca il servocomando) e di confondere le levette del cambio. Queste ultime, infatti, girano assieme al volante, mentre sarebbe auspicabile l'adozione di paddle fissi al piantone come sulle 8C Competizione e Spider per intenderci. Inoltre, lo sterzo tende a deviare "copiando l'asfalto" nei rarissimi casi di dislivello. Infine, la rigidità dell'assetto che tanto avevamo apprezzato in pista si ripercuote ogni tanto sul comfort.



### **Abitacolo con margini di miglioramento**

Ci fermiamo per un cambio macchina tra colleghi che tardano ad arrivare. L'occasione è buona per riscontrare la qualità eccelsa della carrozzeria, grazie alla verniciatura ben stesa

e agli accoppiamenti tra le parti che non creano "luci" antiestetiche. Del resto la 4C nasce in quello splendido "atelier" automobilistico che è la Maserati di Modena, le cui mani esperte e sapienti garantiscono l'alta qualità imprescindibile per il mercato Nord Americano. I difetti stanno semmai in alcuni particolari dell'abitacolo. A quest'ultimo riguardo vi è un esasperato carry over proveniente dalle utilitarie Fiat, come dimostrano ad esempio le leve devioluci e tergicristalli della Punto, i comandi del climatizzatore (e l'impianto intero) di provenienza 600, nonché la pulsantiera cambio che è la stessa della 500 Abarth. Tutti aspetti che, detto molto francamente, stonano a bordo di una supercar del genere. Ma in compenso, la strumentazione elettronica è semplicemente spettacolare, la fibra di carbonio a vista della scocca è indice di altissima raffinatezza tecnologica e i sedili in pelle hanno un ché di artigianale in stile Made in Italy.



**"La più Alfa tra le 4C è la meno estrema"**

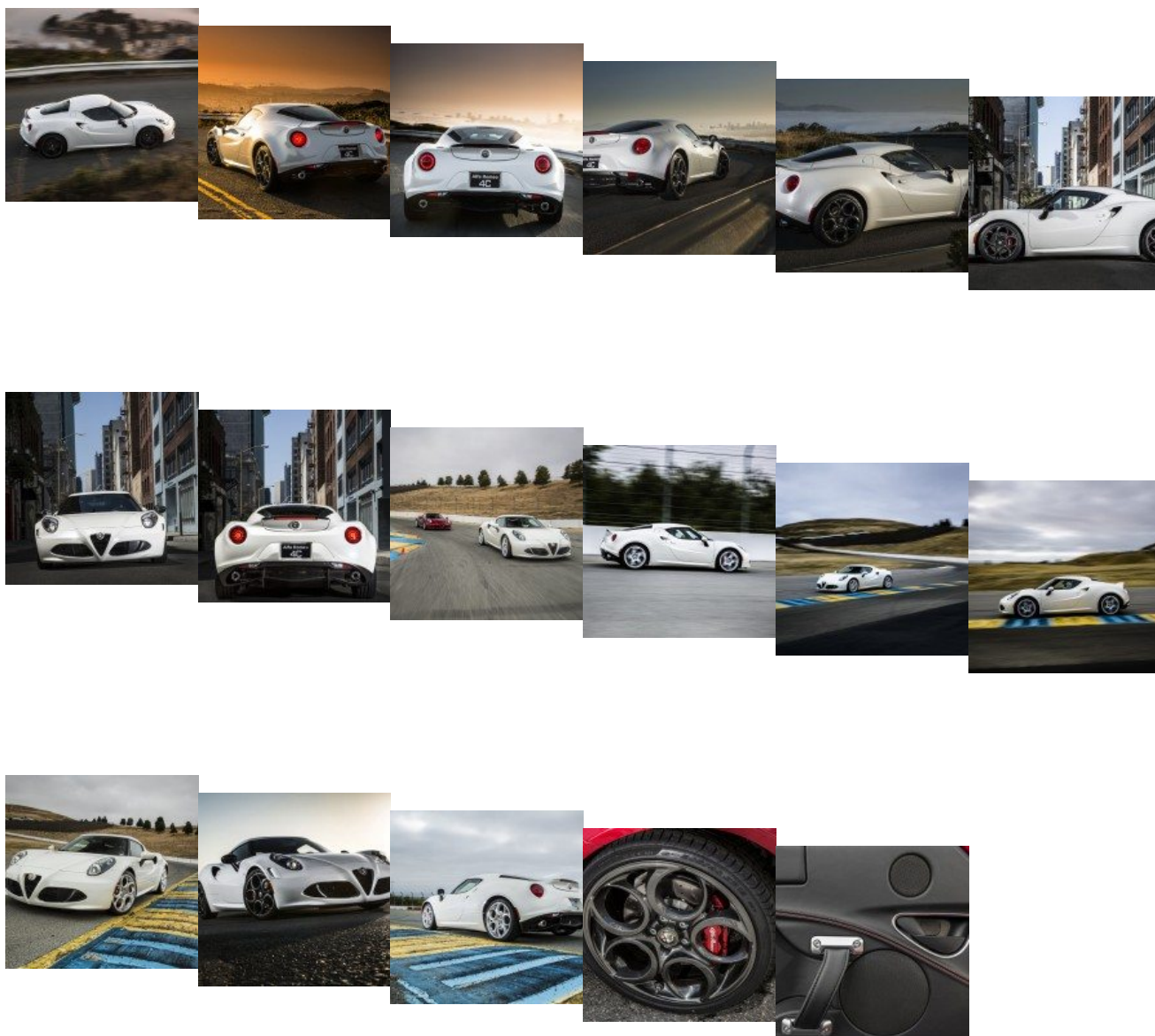
Ora è giunto il momento di guidare un'Alfa 4C color Rosso Competizione, strettamente di serie e con assetto e impianto di scarico normali. Quest'ultimo, lo notiamo subito, ha un sound molto più piacevole ed "educato" rispetto al tipo racing e diffonde magistralmente l'inconfondibile "musica" Alfa del 4 cilindri 1750. Il percorso è lo stesso di prima, ovviamente inverso e in direzione dell'Autodromo, e la 4C con l'assetto normale rimane assai precisa nelle curve e all'insegna di un maggiore comfort. Comfort che, lo ricordiamo, l'indimenticato pilota e collaudatore dell'Alfa Romeo Consalvo Sanesi teneva sempre in considerazione nel deliberare le varie Giulia, Montreal, Alfetta e AlfaSud, le cui doti di tenuta di strada e sportività rimangono ancora oggi proverbiali. In altre parole, pur con tutti i distinguo, la 4C strettamente di serie riprende la filosofia vincente di allora: sportività sì, ma non estrema. Il tutto debitamente sottolineato da una linea stupenda, opera di Alessandro Maccolini del Centro Stile Alfa che è cresciuto alla Scuola dei De Silva, Favilla,



Egger e Maurer. E il risultato si vede, poiché la 4C è una modernissima sportiva che reinterpreta sapientemente alcuni stilemi della 33 2 litri Stradale, pur senza sconfinare nella nostalgia. Nostalgia che non avrebbe ragion d'essere, poiché grazie a un coupé potente, leggero e a trazione posteriore come questo l'Alfa Romeo è tornata a essere "l'Alfa Romeo". E gli americani approvano, come dimostrano i loro sguardi entusiasti lungo le assolate strade della California al passaggio della 4C.

**Gian Marco Barzan**

### Photogallery



Alfa Romeo 4C "USA": "Tremate, le Alfa son tornate"

