

Arese, Milano. Presso il rinnovato Museo Storico Alfa Romeo è stata presentata in anteprima mondiale la Giulia. Una berlina del Segmento D a trazione posteriore o integrale, caratterizzata dalla distribuzione dei pesi pari a 50/50 tra i due assali, nonché da motori raffinati che culminano nel 6 cilindri turbo benzina erogante 510 CV. Quest'ultimo, ispirato da tecnologie e competenze tecniche Ferrari, è destinato alla versione top di gamma Quadrifoglio e permette di accelerare da 0 a 100 km/h in 3"9/10.



Ritorno alla tradizione

Correva il 24 giugno del 1910 quando a Milano venne fondata l'A.L.F.A., acronimo di Anonima Lombarda Fabbrica Automobili. Ieri, 24 giugno 2015, **si sono festeggiati i 105 anni** dello storico Marchio milanese con la presentazione della Giulia nella Casa Alfa Romeo per eccellenza, ossia il **Museo Storico di Arese**. Museo rinnovato nella struttura (verrà riaperto al grande pubblico il 30 giugno), che espone le più famose e innovative Alfa Romeo di tutti i tempi.

E proprio queste ultime hanno rappresentato fonte ideale d'ispirazione per l'élite d'ingegneri, progettisti e stilisti del Marchio milanese nel realizzare l'inedita berlina. Sempre ad Arese è stato svelato il **nuovo logo Alfa Romeo**, firmato da Robilant Associati, che l'ultima nata del Biscione Visconteo porterà per prima al mondo. In dettaglio, se all'esterno l'emblema appare rinnovato e modernizzato, nulla è stato variato nella forma e nei segni distintivi che ne fanno un simbolo amato a livello mondiale.



“C’è Sprint nel design”

Esteticamente la Giulia (che potete ammirare in foto nella versione Quadrifoglio) ha quella “bellezza necessaria” propria delle migliori Alfa Romeo. Inoltre, le proporzioni sono funzionali all’architettura tecnica dell’intera vettura; **per Alfa Romeo, infatti, i punti di riferimento sono l’equilibrio dei pesi (50/50) e la trazione posteriore.** A tale riguardo, con lo scopo di bilanciare al meglio le masse, il propulsore e la meccanica devono collocarsi tra i due assi. Da qui la scelta per Giulia di disegnare sbalzi molto ridotti, **un lungo cofano e lunghi parafranghi anteriori**, un abitacolo arretrato (come appoggiato sulle ruote di trazione) e parafranghi posteriori muscolosi che segnalano visivamente il punto in cui la potenza viene scaricata a terra. Tutto questo sfocia in un passo assai generoso, il più lungo della categoria, contenuto in una carrozzeria tra le più compatte.

Da queste proporzioni **nasce una forma dinamica** come si evince dall’ellisse nella vista in pianta. Da notare anche gli angoli arrotondati e i montanti avvolgenti che conferiscono slancio alla vettura, creando un profilo “a goccia” ispirato a quello di una splendida Alfa Romeo del 1954, ovvero la Giulietta Sprint. E a proposito di cenni storici, **il terzo finestrino** riprende in chiave moderna lo stile dell’indimenticata Alfetta berlina del 1972. Non manca, inoltre, il classico trilobo Alfa Romeo anteriormente, mentre i gruppi ottici davanti si sono rimpossessati di quell’aggressività stilistica tipica del Marchio di Arese che, al contrario, non è riscontrabile sulla Giulietta.



La parte posteriore è di una sportività senza

riscontri nella propria categoria, complici i quattro terminali di scarico tondi e i gruppi ottici di vaga reminiscenza Maserati. Infine, l'abitacolo è fortemente orientato verso il pilota, come dimostra il raggruppamento di **tutti i comandi sul volante**. Un posto guida "cucito" come un abito e all'insegna, promettono i designer Alfa Romeo, della cura artigianale e dei materiali preziosi come fibra di carbonio, legni e tessuti pregiati.

Nata dal classico "foglio bianco"

Nel realizzare la nuova Giulia, i progettisti dell'Alfa Romeo hanno creato tutto ad hoc, dal pianale all'architettura, dai motori alle sospensioni e dall'elettronica al design, citando gli esempi più lampanti. In altre parole, non vi sono sinergie con altri Marchi e modelli e tutto risulta **Alfa al 100%** come non avveniva dai tempi dell'Alfetta.



Focalizzando il discorso sui motori, essi sono tutti interamente in alluminio (sia quelli a benzina che i diesel). Inoltre, come accennato in apertura, **il top di gamma è costituito dal turbo benzina 6 cilindri**, elaborato da tecnici di provenienza Ferrari, che eroga 510 CV e consente l'accelerazione 0-100 km/h in 3"9/10. Tra l'altro, sebbene i valori di potenza e coppia siano di gran lunga i migliori della categoria, il nuovo motore Alfa Romeo si preannuncia sorprendentemente economico nei consumi. A quest'ultimo riguardo, infatti, vi è il sistema di disattivazione dei cilindri a controllo elettronico. Ultimo ma non meno importante, questo V6 avrà il giusto sound che si conviene a un'Alfa Romeo.

Sospensioni molto avanzate

Le vere Alfa Romeo hanno da sempre sospensioni molto raffinate, basti pensare all'avantreno a quadrilateri deformabili introdotto già nel lontanissimo 1950 con la 1900, poi perfezionato sino ad arrivare ai layout odierni, oppure il Ponte De Dion dell'Alfetta. La nuova Giulia è coerente con questa filosofia e introduce una soluzione posteriore a bracci multipli, denominata Alfa Link, che assicura contemporaneamente prestazioni, piacere di guida e comfort.



Per quanto riguarda l'avantreno, invece, è stata sviluppata una **nuova sospensione a doppio braccio oscillante con asse di sterzo semi virtuale**, che ottimizza l'effetto filtrante e consente di sterzare in modo rapido e preciso. Più in dettaglio, si tratta di un'esclusiva Alfa Romeo che mantiene costante l'appoggio del braccio a terra durante la curva e, grazie all'impronta a terra sempre perfetta, è in grado di garantire alte accelerazioni laterali. In sostanza si tratta di un layout molto più raffinato di qualunque McPherson (compreso quello della Giulietta) e che si accompagna magistralmente al rapporto di sterzo più diretto sul mercato.

Soluzioni tecniche esclusive

La cultura tecnica di Alfa Romeo impone che **lo chassis e le sospensioni** devono essere perfetti nel progetto, nell'esecuzione e nella scelta dei materiali. Da qui l'idea che l'elettronica abbia il solo compito di rendere ancor più esaltante la guida, già garantita da un'eccellenza tecnica di base.



In dettaglio, sono state progettate soluzioni esclusive per la Giulia, tra cui il **Torque Vectoring** che, grazie alla doppia frizione, permette al differenziale posteriore di controllare separatamente la coppia per ciascuna ruota. In questo modo, la trasmissione della potenza a terra è ottimale anche nelle condizioni di bassa aderenza. Tutto questo permette di guidare la vettura in modo sicuro e

assai divertente, senza che il controllo di stabilità diventi invasivo. Sull'Alfa Romeo Giulia debutta anche l'**Integrated Brake System**, che combinando il controllo di stabilità con il servofreno garantisce una risposta istantanea del freno e, quindi, una distanza di arresto da record.

“L’ha disegnata il vento”

Come avvenne per la Giulia originaria del 1962, anche la nuova berlina Alfa Romeo ha **soluzioni aerodinamiche particolarmente avanzate** che non trovano riscontro nelle concorrenti.



A questo proposito, insieme a un eccellente Cx, a un perfetto bilanciamento delle forze in curva e al comportamento dinamico deportante, il nuovo modello sfoggia l'**Active Aero Splitter**. Sistema frontale, questo, che gestisce in modo attivo la deportanza assicurando così maggiori prestazioni e aderenza anche a velocità elevatissime.

Tutte queste soluzioni all'avanguardia sono gestite dallo **Chassis Domain Control**, il “cervello” dell’elettronica di bordo che assegna a ciascuno di esse un compito preciso per ottimizzare le prestazioni e il piacere di guida. Non manca, infine, il selettore Alfa DNA che modifica **il comportamento dinamico** del veicolo in base alle scelte del pilota: Dynamic, Natural, Advanced Efficient e Racing (quest’ultima sulle versioni ad alte performance).

Il miglior rapporto peso/potenza

Al fine di raggiungere un eccezionale rapporto peso/potenza, **inferiore a 3**, la nuova Giulia coniuga le straordinarie prestazioni del motore con l’ampio ricorso ai **materiali ultra leggeri** per tutte le parti del veicolo. A titolo d’esempio, rientrano in questo discorso la fibra di carbonio per l’albero di trasmissione, il cofano e il tetto, al pari dell’alluminio relativo a motore, freni, sospensioni (inclusi i duomi davanti e i telai anteriori e posteriori) e molte componenti di carrozzeria. Inoltre, la traversa posteriore è realizzata con composito di alluminio e materiale plastico.



Da notare anche che, sempre con il preciso scopo di ridurre la massa totale, si è intervenuto sul sistema frenante adottando **elementi in alluminio e dischi carboceramici**, nonché sedili caratterizzati da una struttura in fibra di carbonio. Nonostante l'ottimizzazione dei pesi, la vettura vanta la migliore rigidità torsionale della categoria garantendo così qualità nel tempo, **comfort acustico e handling** anche in caso di sollecitazioni estreme.

"Direi che è un'auto perfetta, ma la bellezza non fa mai coppia con la perfezione", dice Marchionne, annunciando "un piano produttivo aggressivo di cui la Giulia è solo l'inizio". Concludendo, la nuova Giulia appare allineata perfettamente alla migliore tradizione Alfa Romeo.

Gian Marco Barzan

Photogallery



Alfa Romeo Giulia, una vera Alfa con la bellezza necessaria

