

## Test su strada

**Attesissima dagli appassionati di tutto il mondo, l'Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio impiega un motore 6 cilindri a V di 90° 2.9 litri, sovralimentato mediante due turbocompressori e derivato dalla unità V8 che equipaggia la Ferrari California T. Grazie alla potenza massima di 510 CV, la più estrema tra le Giulia accelera da 0 a 100 km/h in 3"9/10. A titolo di confronto la rivale BMW M3 ha un motore 6 cilindri TwinPower Turbo 3 litri da 430 CV e ferma il cronometro a 4"3/10 sullo 0-100 km/h.**



### Grinta impressionante

Prima, seconda, terza, quarta, quinta e sesta; il rettilineo principale del circuito viene "divorato" in un attimo dalla Giulia Quadrifoglio, la cui spinta impressionante porta a raggiungere presto velocità molto elevate. Il **6 cilindri a V di derivazione Ferrari** è un motore eccezionale, francamente il migliore in assoluto nella storia delle Alfa Romeo stradali. Qui non si rimpiange nulla del passato, ma si apprezza pienamente il presente che

è il salire di giri in modo vertiginoso, la prontezza di risposta a ogni regime e una grinta agli alti sconosciuta a molte altre unità turbocompresse. Senza dimenticare il sound rauco e "cattivo" diffuso dai due terminali asimmetrici per lato, che ricorda più il mondo Ferrari rispetto al classico V6 Alfa "Busso". In sostanza, sul piano motoristico la Giulia Quadrifoglio è di gran lunga superiore alla rivale per eccellenza BMW M3. Il ché, considerato l'alto livello della tedesca, è tutto dire.



#### **Cambio manuale oppure automatico?**

Di serie la Giulia Quadrifoglio ha un bel **cambio manuale a 6 rapporti**, caratterizzato da innesti secchi e lievemente contrastati; l'ideale per una sportiva di razza del genere. La corsa della leva è molto breve, come su un'Alfa Romeo non avveniva da oltre 40 anni. A memoria d'Alfista, per trovare qualcosa di simile occorre andare indietro fino alla Montreal del 1971, con tutte le proporzioni del caso a favore della Giulia. Apprezzabile anche la funzione "doppietta automatica", divenuta ormai un must per questo genere di vetture. Inoltre, abbiamo provato anche un esemplare dotato del **cambio automatico ZF 8 rapporti** opzionale. Quest'ultimo è ancor meglio rispetto al manuale, poiché è in grado di eseguire cambiate in appena 100 millisecondi. In altre parole, non si fa in tempo a rilasciare il paddle di destra, che la marcia è "andata a segno" e il motore ha già ricominciato a spingere. Ultimo ma non meno importante, i paddle sono fissi al piantone a differenza delle poco pratiche levette al volante delle rivali BMW M3 e Mercedes-AMG C63, le quali possono creare confusione nelle rotazioni oltre i 90°.



### Come lei nessuna nelle curve

Trazione posteriore, sospensioni a quadrilateri deformabili anteriormente e multilink posteriormente, distribuzione dei pesi di 50-50 tra i due assali e largo impiego di fibra di carbonio sono alcuni aspetti di pregio della Giulia Quadrifoglio che lasciano presagire un **comportamento eccellente**. E, infatti, bastano poche curve per rendersi conto come quest'Alfa Romeo "metta in riga" BMW M3 (ancora lei!) e Mercedes-AMG C63, sfidando le leggi della fisica e segnando un nuovo termine di paragone. Lo sterzo direttissimo (due giri da parte a parte) aiuta a inserire molto velocemente la vettura in curva, mentre la raffinata geometria delle sospensioni e l'equilibrata distribuzione dei pesi favoriscono la neutralità di comportamento almeno fino a quando non si esagera con l'acceleratore. Infatti, specialmente inserendo la modalità Race del DNA Pro (che disattiva completamente i controlli di trazione e stabilità) ci si può esibire in coreografici sovrasterzi di potenza, come potete vedere nelle foto ufficiali Alfa Romeo scattate nel rinnovato circuito di Arese. In altre parole, con il Race attivo si ha in mano al 100% la vettura e a quel punto ti accorgi di tutta l'eccellenza del telaio.



### Bando alle nostalgie

Negli ultimi vent'anni erano in molti a sognare il ritorno delle Alfa Romeo a trazione posteriore. D'accordo, ci sono state anteprime con la 8C Competizione, la 8C Spider e la 4C, ma la Giulia è la prima vettura di Arese ad alta tiratura a riproporre questo layout classico. Il paradigma della bella guida, questa è in estrema sintesi la trazione posteriore, lascia

gestire allo sterzo le sole funzioni direttrici, consente un controllo diretto del retrotreno (e non inerziale come avviene per la trazione anteriore) e favorisce l'ideale equilibrio dei pesi tra i due assali. Le vere Alfa Romeo di un tempo erano tutte a trazione posteriore e, complici raffinate sospensioni, le varie Giulietta, Giulia e Alfetta e derivate non temevano confronti in termini di tenuta di strada, stabilità e maneggevolezza. La nuovissima Giulia si riappropria di tali qualità ed è al contempo largamente superiore rispetto alle sue antenate. Certo, il progresso ci mette del suo, ma stupisce favorevolmente una vera Alfa Romeo del genere che nelle staccate al limite non manifesta beccheggio, così come non vi è eccessivo rollio nelle curve in pieno appoggio.

Perché tali erano le caratteristiche comportamentali delle Giulia e Alfetta classiche, anche se non condizionavano un quadro dinamico di assoluta eccellenza. In sostanza la nuova Giulia Quadrifoglio (e le versioni meno potenti) deve il suo comportamento best in class alla perfetta interazione tra meccanica ed elettronica, proprio come avviene per le moderne Ferrari. Il coinvolgimento nel progetto Giulia di tecnici provenienti dal Cavallino Rampante è evidente anche nella guida, come dimostrano ad esempio gli instancabili freni carboceramici, lo sterzo direttissimo che sulle prime ti sembra un po' leggero ma poi ti conquista appieno, gli inserimenti in curva istantanei in stile Ferrari California T, oppure il motore molto più potente rispetto alle concorrenti dirette. Ora, finalmente, grazie a sinergie progettuali di altissimo livello la vera Alfa Romeo è tornata. E gli altri ricominciano a inseguire come un tempo.

**Gian Marco Barzan**





# Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio : c'è molta Ferrari nel motore

