

Impressioni di guida

Anche la versione meno potente della berlina di Arese garantisce prestazioni superiori alla media e un comportamento su strada eccellente. La Giulia "base" ha il cambio manuale a 6 rapporti di serie.



Si difende bene nello scatto

“Chi ben comincia è a metà dell’opera”, recita un antico adagio che calza a pennello dell’Alfa Romeo Giulia 2.2 D 150 CV. Perché in effetti questa versione entry level della berlina milanese a trazione posteriore ha già prestazioni di tutto rispetto.

La variante con il cambio manuale di serie oggetto della prova, infatti, accelera da 0 a 100 km/h in 8”4/10 e raggiunge 220 km/h di velocità massima. Merito di un ottimo rapporto peso-potenza, come si conviene alle vere Alfa Romeo del genere. Perché i 150 CV hanno a che fare con un peso di appena 1.374 kg. Merito del largo impiego di materiali leggeri (ma robustissimi) come l’alluminio e la fibra di carbonio. Quest’ultima riguarda in primo luogo l’albero di trasmissione; soluzione che nessuna concorrente adotta.

Palando ancora di performance, il motore 2.2 D 150 CV è progressivo, elastico e incisivo a ogni regime. Mostra anche una rotondità di funzionamento francamente non comune per un

4 cilindri del genere.

Il piacere di cambiare per il puro gusto di farlo

La Giulia "base" ha il cambio manuale a 6 rapporti di serie. Dunque si caratterizza per la corsa breve della leva e in virtù degli innesti piacevolmente "secchi" e leggermente contrastati come si conviene a una trasmissione sportiva. In altre parole, sulle Alfa Romeo un cambio manuale così riuscito mancava dai tempi della Giulia originaria e le sue derivate. Tanto è vero che i veri Alfisti si troveranno a salire o a scalare di marcia anche quando non ve ne sarà bisogno. Come dire il piacere di cambiare per il gusto di farlo. A titolo di cronaca, in alternativa vi è l'altrettanto eccellente cambio automatico ZF a 8 rapporti opzionale. La funzione manuale avviene tramite la classica leva o i fantastici paddle in alluminio fissi al piantone di scuola Ferrari.

Quel modo di curvare tutto suo

Trazione posteriore, distribuzione dei pesi di 50-50 sui due assali, raffinate sospensioni anteriori a doppi quadrilateri deformabili e posteriori multilink a quattro leve e mezzo rappresentano i segreti principali del comportamento ineccepibile dell'Alfa Romeo Giulia, indipendentemente dalla versione. Già, proprio così, perché i progettisti della Casa di Arese hanno sviluppato dapprima la Giulia Quadrifoglio con motore di derivazione Ferrari da 510 CV, per poi derivare da questa tutte le altre versioni.

In sostanza, la berlina sportiva Alfa Romeo curva com'è capace di fare solo lei, in virtù dell'appoggio praticamente simultaneo di avantreno e retrotreno e di traiettorie precisissime anche a velocità proibitive. Il tutto accompagnato dallo sterzo il più diretto della categoria che ha però il difetto di essere sin troppo servoassistito. E rimanendo in tema di critiche, francamente continuiamo a non capire perché (Quadrifoglio esclusa) l'Alfa Romeo Giulia sia l'unica vettura della propria categoria che non prevede l'esclusione completa dell'ESP. Una decisione in antitesi con lo spirito sportivo del Marchio, ma si potrà sempre rimediare in futuro. In fondo, agli Alfisti piace domare in prima persona un bel sovrasterzo di potenza di una trazione posteriore che mancava da tempo, da troppo tempo.

Gian Marco Barzan



Alfa Romeo Giulia 2.2 D 150 CV: Quella base è già all'altezza

