



Dopo ogni modello è indicato
tra parentesi il genere di articolo:

I = impressioni di guida

P = prova su strada

PSP = prova speciale



INTERNET

.....



Gasolio e nobiltà

Il debutto del turbodiesel «multijet» sotto il cofano della station italiana riaccende la rivalità con le più care «colleghe» tedesche. Ecco i numeri del motore del rilancio, perfettamente intonato al carattere dinamico della «Sportwagon».

«156»: 1910 cm³ • 103 kW (140 CV)
Euro 3 • € 28.207
Prodotta a Pomigliano d'Arco (NA)

«A4»: 1896 cm³
96 kW (130 CV)
Euro 3 • € 31.821
Prodotta a Ingolstadt (Germania)

«320»: 1995 cm³ • 110 kW (150 CV)
Euro 3 • € 32.701
Prodotta a Dingolfing, Regensburg, Monaco (Germania) e Rosslyn (Sud Africa)

CI DISPIACE per quelli che hanno l'ottano nel sangue, ma sembra proprio che la caratura tecnologica di un costruttore d'auto oggi si esprima attraverso la progettazione dei motori turbodiesel. Persino un marchio come Alfa Romeo, inscindibilmente legato a gloriosi trascorsi sportivi, si è spinto entusiasticamente nel vibrante universo del gasolio. E con risultati tutt'altro che disprezzabili, visto che quello che celano i cofani delle recenti «147» e «156» rappresenta l'ultima frontiera tecnica del «common rail»: sì, perché il noto «1.9 JTD» si è evoluto nella versione «multijet», ovvero a iniezione multipla di gasolio e con distribuzione a sedici valvole. Ci addentreremo nei dettagli tecnici qualche pagina più avanti: intanto, il debutto della nuova unità propulsiva Alfa Romeo ci fornisce l'opportunità di misurare una delle più desiderabili automobili italiane, la «156 1.9 JTD 16V Sportwagon», con gli inossidabili «panzer» (in senso commerciale, s'intende) germanici, l'Audi «A4 1.9 TDI/130 CV Avant» e la BMW «320d Touring Eletta».

La gratificazione personale del proprietario è il filo invisibile che lega queste tre giardinette: in effetti, nessuna nasce con l'ambizione di diventare il riferimento per la capacità di trasporto di persone e cose, quanto piuttosto per soddisfare esigenze meno tangibili e, se vogliamo, più intime, ma non per questo meno importanti. L'annotazione ci spinge diritti nella disamina dell'abitacolo e, più nel dettaglio, del posto guida, della plancia, dei comandi. È evidente che l'Audi abbia ben sfruttato il vantaggio di arrivare per ultima: l'abitacolo esibisce un'imbarazzante (per la concorrenza) compiutezza costruttiva e una maniacale cura per il dettaglio (persino le rotelline che regolano la portata dell'aria delle bocchette sono illuminate). Difficile non sentirsi a proprio agio, sia per la sensazione di appagamento (sembrano comunque ben spesi gli oltre 31.000 euro versati nelle casse del concessionario) sia perché sull'«A4» si sta effettivamente comodi. Il volante ha regolazioni in altezza e in profondità piuttosto ampie e lo stesso si può dire del sedile: il loro movimenti, inoltre, sono fluidi, e consentono aggiustamenti piuttosto fini. Più che positivo pure il giudizio sulla strumentazione, che è chiara, leggibile e, tutto sommato, ricca, nonostante l'assenza di un vero e proprio computer di viaggio: in pratica, il display tra i due quadranti rotondi visualizza solo l'autonomia residua (che poi è, tra quelli comunemente visualizzati dai trip computer, l'unico dato utile). La console centrale raggruppa l'autoradio (di serie, benché l'esemplare in prova montasse l'apparecchio «Concert» con lettore di CD da 280 euro) e i comandi della climatizzazione: si



ALFA 156



AUDI A4



BMW 320d



Velocità max: 200,2 km/h
0-100 km/h: 9,8 s

70-120 km/h in VI: 17,5 s
Consumo medio: 7,3 l/100 km

DISTINZIONI
Oltre alla versione «Progression» di queste pagine, per la «Sportwagon» è prevista anche una più lussuosa «Distinctive», che ha di serie cerchi di lega e interno di pelle. In termini economici, la differenza tra i due allestimenti è di duemila euro tondi tondi. Le barre sul tetto sono un optional, e il cliente può sceglierle cromate o nere, secondo il colore della carrozzeria.

DAL 5 AL 6

Per il «1900» iniettore pompa, l'Audi ha previsto due trasmissioni, a 5 o 6 marce. Accoppiato alla prima, il motore eroga 285 Nm a 1750 giri/min, mentre col cambio a sei rapporti il picco di coppia sale a 310 Nm a 1900 giri. Nessuna variazione nel valore di potenza, che in entrambi i casi è di 130 cavalli. Com'è tradizione per la Casa di Ingolstadt, non manca una versione «quattro».



Velocità max: 200,1 km/h
0-100 km/h: 10,4 s

70-120 km/h in V: 14,9 s
Consumo medio: 7,6 l/100 km



Velocità max: 208,3 km/h
0-100 km/h: 9,3 s

70-120 km/h in V: 12,9 s
Consumo medio: 7,7 l/100 km

VETRO A PARTE

Si tratta di dettagli, è vero, ma tra le sfidanti la «320d» è la sola a offrire una piccola grande comodità: il lunotto apribile indipendentemente dal portellone. Sempre tra le tre, è poi l'unica a trazione posteriore e con cambio automatico (quest'ultimo, a richiesta, comporta un esborso di 2020 euro). Niente trazione integrale, che a Monaco riservano al più potente tre litri sempre alimentato a gasolio.

tratta di un impianto moderno, sofisticato, a gestione totalmente automatica. Ma che ancora non prevede bocchette regolabili dedicate ai passeggeri posteriori e con una ventola che genera rumore già alle velocità intermedie.

La «156», vista da dentro, è meno gratificante dell'Audi (e, per dirla tutta, pure della BMW). A parziale giustificazione, bisogna ricordare che l'italiana è la vettura più anziana del lotto, benché proprio la plancia sia stata recentemente oggetto di un aggiornamento (non troppo riuscito, a nostro parere). Ci riferiamo all'aspetto, in stridente contrasto con l'emozionante profilo della carrozzeria, ma pure alla funzionalità: l'escursione del (bel) volante in altezza e profondità è piuttosto ridotta e il sedile del guidatore resta sempre troppo alto, col risultato che alla fine è la macchina che impone la postura al guidatore. Non si sta scomodi, se è questo che interessa, ma c'è il rischio di non riuscire a sistemarsi secondo le proprie preferenze di guida. Tra l'altro, bisogna tener conto della strumentazione, che può essere parzialmente coperta dalla corona del volante e dalle stesse, pronunciate palpebre: gli indicatori sono sì rivolti verso il guidatore (anche troppo, visto che al passeggero è preclusa persino la possibilità di leggere l'ora), ma sono pure piuttosto incassati e bui in determinate condizioni di luce, con la sola eccezione del display del computer di bordo, sistemato su una torretta al centro della plancia. Dove la «156» segna un punto di vantaggio su entrambe le avversarie è nella ricchezza di funzioni dell'impianto di climatizzazione: il sistema prevede di serie la regolazione separata della temperatura per guidatore e passeggero, una bocchetta regolabile per i posti dietro e il ricircolo a inserimento automatico.

L'abitacolo della BMW, al contrario di quello dell'Alfa Romeo, è invecchiato (si fa per dire) meglio. Casomai è l'allestimento a generare qualche perplessità, considerato che va pagata a parte pure la corona del volante rivestita di pelle: evidentemente, dalle parti di Monaco di Baviera non ritengono sufficiente il doloroso prelievo di quasi 33.000 euro dal proprio conto corrente. La cifra in ballo autorizzerebbe a essere pignoli e a manifestare disappunto per la mancanza di un climatizzatore bi-zona o dei faretto di lettura o degli specchietti di cortesia illuminati. Eppure, al di là delle evidenti economie di scala, la «serie 3» resta un'automobile molto seducente, soprattutto se avete un debole per la sostanziosa concretezza teutonica. In ossequio al nome di chi la costruisce, Bayerische Motoren-Werke, il valore della «320d» è racchiuso sotto il cofano, principalmente in ciò che non si vede. Perciò, signori, è giunto il momento di accendere i motori.



ALFA 156

La plancia dell'Alfa è stata recentemente aggiornata: è comparso il display centrale.

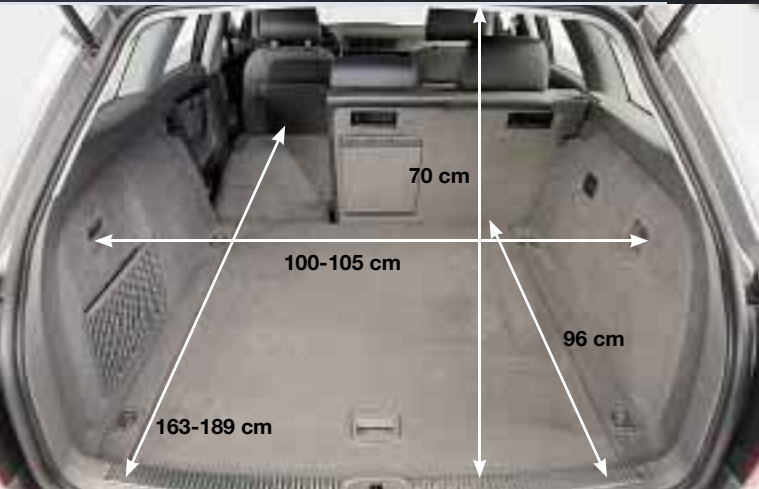


GRADINO La soglia di carico non è a filo e ciò disturba quando si armeggia con bagagli di grosse dimensioni. 346 litri di capienza.



AUDI A4

Sull'Audi, l'ergonomia, la cura per i dettagli e la scelta dei materiali sono al top.

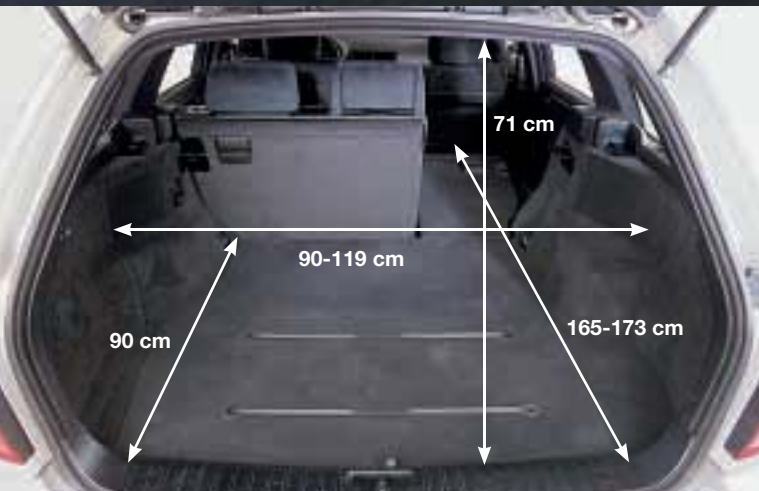


REGINETTA Il vano posteriore della «A4», tra le sfidanti, si impone per capacità di carico. Anche se il record è piuttosto magro: 357 litri.



BMW 320d

Il volante dell'esemplare in prova fa parte della linea di accessori sportivi «M».



PICCOLO MA SINCERO Finitura a livelli d'eccellenza. A filo del tendalino, si possono caricare bagagli fino a un massimo di 344 litri.

ACCESSORI Prezzi in euro			
	156	A4	320d
Prezzo di listino	28.208	31.821	32.701
Prezzo vettura provata	33.905	33.951	35.531
Abs	di serie	di serie	di serie
Airbag guida, passeggero e laterali ant.	di serie	di serie	di serie
Airbag laterali posteriori	-	400	400
Airbag a tendina	di serie	di serie	di serie
Assetto sportivo	820 (1)	310	300
Autoradio	di serie	di serie (2)	di serie (3)
Barre portatutto	260	di serie	260
Bracciolo anteriore	di serie	di serie	160
Cambio automatico	-	-	2020
Cambio manuale a 6 rapporti	di serie	560	-
CD changer	450	435	485
Climatizzatore automatico	di serie	di serie	di serie
Comandi radio sul volante	200	310	310 (4)
Computer di viaggio	di serie	di serie	di serie
Connect	1430 (5)	-	-
Controllo elettronico della stabilità	di serie	di serie	560
Controllo elettronico della trazione	di serie	di serie	di serie
Cruise control (regolatore di velocità)	350	360	310 (6)
Fari allo xeno	686	960	750
Fendinebbia	di serie	di serie	di serie
Fissaggi Isofix (7)	di serie	100	di serie
Indicatore temperatura esterna	di serie	di serie	di serie
Lavafari	217	295	270
Lavatergilunotto	di serie	di serie	di serie
Lunotto apribile separatamente	-	-	di serie
Navigatore satellitare	1600	da 1565	da 1810
Retrovisori ripiegabili elettricamente	-	di serie	185
Retrovisori termici e regolabili elettr.	di serie	di serie	di serie
Ruote di lega leggera da 16 pollici	1300	da 1170	di serie
Ruote di lega leggera da 17 pollici	-	da 1755	da 800
Ruote di lega leggera da 18 pollici	-	3155	1900
Sedili di pelle	1800	1835	1655
Sedili sportivi	2000	1990	500
Sensori di parcheggio	-	da 375	410
Sistema audio hi-fi	700	660	da 590
Sospensioni posteriori autolivellanti	580	-	-
Tetto apribile elettrico	885	da 1010	950
Vernice metallizzata	620	680	660

In rosso: presente su vettura provata. 1) Pack Sport, comprende assetto ribassato con minigonne verniciate e sospensioni autolivellanti; 2) con lettore CD; 280; 3) con lettore CD; 110; 4) comprende cruise control; 5) comprende autoradio, telefono GSM con vivavoce, abbonamento Basic annuale; 6) solo con volante multifunzionale; 7) Sistema di fissaggio di specifici seggiolini per bambini.

Motori: la BMW è al top

e l'Alfa supera l'Audi

ALFA ROMEO «1.9 JTD 16V» (common rail Bosch «Multijet» 1400 bar, 140 CV e 305 Nm), Audi «1.9 TDI 8V» (un iniettore pompa Bosch per ogni cilindro con picchi istantanei di pressione fino a 2050 bar, 130 CV e 285 Nm) e BMW «2.0 TD 16V» (common rail Bosch a 1600 bar, 150 CV e 330 Nm) sono i diesel diretti più interessanti nella fascia di cilindrata due litri.

Giudicare un motore quale componente a sé stante riveste comunque un'importanza relativa per il cliente. Quel che conta è il risultato finale, che scaturisce dall'abbinamento di un propulsore a una determinata carrozzeria e trasmissione. Per esempio, un turbodiesel intrinsecamente silenzioso potrebbe invece risultare rumoroso qualora il costruttore della vettura decidesse di sfruttarne le doti di silenziosità per contenere peso e costo dei materiali fonoassorbenti e fonoisolanti. Analogo discorso, per le vibrazioni trasmesse dal propulsore all'abitacolo: un motore assai equilibrato potrebbe indurre la Casa a investire meno tempo e denaro nella realizzazione dei supporti elastici che hanno il compito di filtrare rumorosità e vibrazioni affinché non vengano trasmesse alla scocca. Anche una carrozzeria poco riuscita sotto il profilo delle doti strutturali e di rigidità potrebbe esaltare alcuni disturbi di un motore pur intrinsecamente eccellente. E viceversa. Questa logica si deve applicare anche alle voci relative a consumi e prestazioni di vari modelli. Lo si capisce paragonando i dati relativi a vetture differenti fra loro quanto a peso, aerodinamica e rapporti di trasmissione, pur se equipaggiate con lo stesso tipo di propulsore.

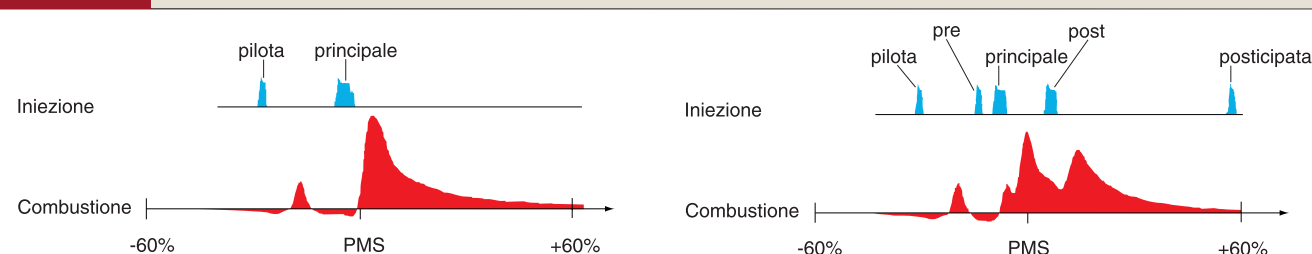
Aerodinamicamente, l'Audi è favorita (per viaggiare a 130 km/h richiede circa 40 cavalli rispetto ai 45 di Alfa e BMW). Non solo. Come ben sanno i ciclisti, gioca un ruolo importante anche la scelta dei rapporti di trasmissione: un conto è



avanzare tenendo inserito un rapporto corto e un altro è spingere un rapporto lungo, che in un'auto penalizza la ripresa, ma riduce consumo e rumorosità. L'Alfa ha una sesta da 53 km/h ogni 1000 giri minuto, più lunga rispetto alla quinta di Audi (49 km/h) e di BMW (50 km/h). Tenendo conto di massa, aerodinamica e trasmissione, emerge che il motore BMW è il più riuscito del lotto.

Il valore di potenza massima fornisce comunque una sola informazione: il picco di prestazione del motore quando funziona a un numero di giri molto elevato. Per l'identikit di un motore è meglio considerare l'andamento della coppia. Anche qui, però, occorre tener conto di come viene ricavata la curva della coppia massima. Il motore, smontato dalla vettura, viene provato al banco, dove viene frenato in modo da stabilizzarlo a un numero di giri costante nonostante l'acceleratore a tavoletta: lo sforzo necessario per frenarlo è il valore di coppia massima a quel regime. La prova viene poi ripetuta a intervalli di 500 giri/min, partendo da 1000 giri fino al regime massimo. Considerate le modalità di prova (in gergo si dice che avviene in condizioni stazionarie), l'andamento della coppia non può evidenziare i ritardi di erogazione del turbo e nemmeno la rapidità e la progressività con la quale il motore riesce a salire di giri. Doti valutabili soltanto in una prova su strada. Iniziamo dalla novità, rappresentata dal motore Alfa «Multijet 16V». Rispetto agli altri impianti d'alimentazione, il «Multijet» offre il vantaggio di poter suddividere la quantità desiderata di gasolio non in due sole fasi (la «pilota» di circa 1 mm³, quantità di gasolio pari a una capocchia di spillo, e la «principale» di circa 40 mm³, quantità di combustibile pari a una goccia d'acqua) bensì ripartendo la stessa quantità di combustibile in tre, quattro o cinque iniezioni successive secondo il numero di giri del motore e la posizione dell'acceleratore. Impossibile per l'iniettore-pompa. Si tratta di una logica sviluppata fin dal 1999 da Magneti Marelli e Fiat, che ha richiesto una centralina più veloce e la modifica dell'elettroiniettore, per renderlo ancor più rapido. Avendo ideato questo sviluppo del common rail, le marche italiane hanno conseguito un vantaggio competitivo, anche se non ne hanno l'esclusiva (infatti, pure l'attuale BMW «320d» utilizza un «common rail» con un massimo di 5 iniezioni multiple). A parità di hardware motore, il «Multijet» consente d'incrementare le prestazioni del 5-7%, di contenere la rumorosità di un paio di dB(A) (grazie al minore picco

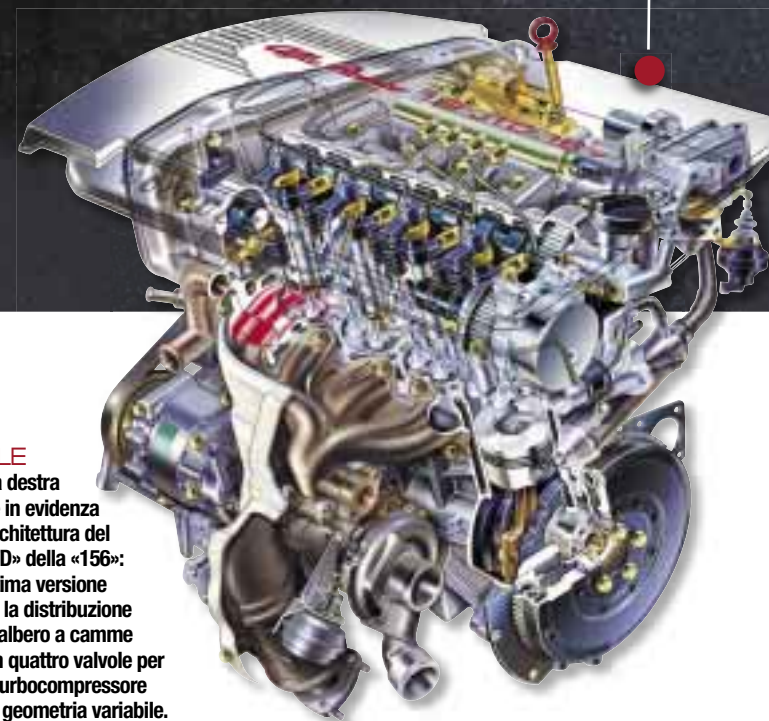
Tecnica COME FUNZIONA IL «MULTIJET» DI ALFA E BMW



Il «common rail» di prima generazione (a sinistra) consentiva di immettere il gasolio con due iniezioni (pilota e principale). Il «Multijet» (a destra) può farlo in cinque parti. La pressione nel cilindro (in rosso) ha minori picchi: così si può aumentare la potenza senza peggiorare emissioni e rumore.

SEDICI VALVOLE

Il disegno a destra mette bene in evidenza la nuova architettura del motore «JTD» della «156»: in quest'ultima versione («Multijet») la distribuzione è a doppio albero a camme in testa con quattro valvole per cilindro. Il turbocompressore è del tipo a geometria variabile.





Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

Alfa Romeo «156 1.9 JTD 16V Sportwagon Progression»

• **Motore:** ant. trasv., diesel - 4 cilindri in linea - Alesaggio 82 mm - Corsa 90,4 mm - Cilindrata 1910 cm³ - Rapporto di compressione 18,3:1 - Potenza max 103 kW (140 CV) a 4000 giri/min - Coppia max 305 Nm a 2000 giri/min - Potenza specifica 53,9 kW/l (73,3 CV/l) - Basamento e blocco cilindri di ghisa, testa di lega leggera - Albero motore con 5 supporti di banco - 4 valvole per cilindro, in testa allineate - 2 assi a camme in testa, punterie idrauliche (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione diretta «common rail» - Turbocompressore (a geometria variabile) e intercooler - Euro 3. • **Tassa di possesso:** € 265,74. • **Trasmissione:** trazione ant. - Frizione a comando idraulico - Cambio manuale a 6 rapporti, tutti sincronizzati: I) 3,800:1; II) 2,238:1; III) 1,360:1; IV) 0,971:1; V) 0,763:1; VI) 0,614:1; RM) 3,800:1 - Riduzione finale a coppia cilindrica con rapporto

3,563:1. • **Pneumatici:** 205/55 R 16 V, cerchi 6,5J x 16 di lega leggera (vettura provata con Firestone «Firehawk 700», € 257,75 cadauna) - Ruota di scorta di dimensioni ridotte. • **Corpo vettura:** station wagon, 5 porte, 5 posti - Cx 0,30 - Scocca portante di lamiera d'acciaio - Avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali e biella longitudinale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici - Freni a disco, ant. autoventilanti, Abs, Asr e Vdc - Sterzo a cremagliera, servocomando - Serbatoio carburante 63 litri. • **Dimensioni e massa:** passo 2,595 m - Carreggiata ant. 1,519 m - Carreggiata post. 1,506 m - Lunghezza 4,430 m - Larghezza 1,745 m - Altezza 1,415 m - Massa in ordine di marcia 1355 kg, a pieno carico 1720 kg, rimorchiabile 1300 kg - Bagagliaio da 360 a 1180 dm³.

Audi «A4 1.9 TDI/130 CV Avant»

• **Motore:** ant. longitudinale, diesel - 4 cilindri in linea - Alesaggio 79,5 mm - Corsa 95,5 mm - Cilindrata 1896 cm³ - Rapporto di compressione 18,0:1 - Potenza max 96 kW (130 CV) a 4000 giri/min - Coppia max 285 Nm a 1750 giri/min - Potenza specifica 50,6 kW/l (68,6 CV/l) - Basamento e blocco cilindri di ghisa, testa di lega leggera - Albero motore con 5 supporti di banco - 2 valvole per cilindro, in testa allineate - 1 asse a camme in testa (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione diretta con iniettori pompa - Turbocompressore (a geometria variabile) e intercooler - Euro 3. • **Tassa di possesso:** € 247,68. • **Trasmissione:** trazione ant. - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio a 5 rapporti, tutti sincronizzati: I) 3,778:1; II) 2,176:1; III) 1,360:1; IV) 0,903:1; V) 0,686:1; RM) 3,444:1 - Riduzione finale a coppia cilindrica con rapporto 3,444:1. • **Pneumatici:** 205/60 R 15 91V, cerchi 7J di lega

leggera - In alternativa: 215/55 R 16 93 Y, cerchi 7J (vettura provata con Michelin «Pilot Primacy», € 323,75 cadauna) - Ruota di scorta di dimensioni normali. • **Corpo vettura:** station wagon, 5 porte, 5 posti - Cx 0,32 - Scocca portante di lamiera d'acciaio - Avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, braccio trasversale e braccio obliquo con guida verticale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici - Freni a disco, ant. autoventilanti, Abs ed Esp - Sterzo a cremagliera, servocomando - Serbatoio carburante 70 litri. • **Dimensioni e massa:** passo 2,650 m - Carreggiata ant. 1,528 m - Carreggiata post. 1,526 m - Lunghezza 4,544 m - Larghezza 1,766 m - Altezza 1,428 m - Massa in ordine di marcia 1450 kg, a pieno carico 2000 kg, rimorchiabile 1600 kg - Bagagliaio da 442 a 1184 dm³.

BMW «320d Touring Eletta»

• **Motore:** ant. longitudinale, diesel - 4 cilindri in linea - Alesaggio 84 mm - Corsa 90 mm - Cilindrata 1995 cm³ - Rapporto di compressione 17,0:1 - Potenza max 110 kW (150 CV) a 4000 giri/min - Coppia max 330 Nm a 2000 giri/min - Potenza specifica 55,1 kW/l (75,2 CV/l) - Basamento e blocco cilindri di ghisa, testa di lega leggera - Albero motore con 5 supporti di banco - 2 alberi contro-rotanti - 4 valvole per cilindro, in testa allineate - 2 assi a camme in testa con bilancieri, punterie idrauliche (catena) - Alimentazione a iniezione diretta common rail - Condotti d'aspirazione a lunghezza variabile - Sovralimentazione con turbocompressore (a geometria variabile) e intercooler - Euro 3. • **Tassa di possesso:** € 283,80. • **Trasmissione:** trazione post. - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio a 5 rapporti: I) 5,240:1; II) 2,920:1; III) 1,820:1; IV) 1,270:1; V) 1,000:1; RM) 4,720:1. • **Pneumatici:** 205/55 R 16 91V, cerchi 7J - In alternativa: 225/45 ZR 17 ant. e 245/

40 ZR 17 post., cerchi 7,5J (vettura provata con Pirelli «PZero Nero», da € 407 a 424,5 cadauna) - Ruota di scorta di dimensioni ridotte. • **Corpo vettura:** station wagon, 5 porte, 5 posti - Cx 0,32 - Scocca portante di lamiera d'acciaio con elementi di lega leggera - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, braccio longitudinale, braccio trasversale e biella trasversale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici - Freni a disco autoventilanti, Abs e Asr - Sterzo a cremagliera, servocomando - Serbatoio carburante 63 litri. • **Dimensioni e massa:** passo 2,725 m - Carreggiata ant. 1,481 m - Carreggiata post. 1,493 m - Lunghezza 4,478 m - Larghezza 1,739 m - Altezza 1,409 m - Diametro di sterzata 10,5 m - Massa in ordine di marcia 1505 kg, a pieno carico 2005 kg, rimorchiabile 1600 kg - Bagagliaio da 435 a 1345 dm³.

di pressione nel cilindro) e di ridurre di un 30% le emissioni di NOx (grazie alla minore temperatura massima in camera) e di un 40% quelle di particolati (le combustioni successive bruciano il carbonio lasciato dalle combustioni precedenti).

Dal punto di vista meccanico, la novità Alfa è la distribuzione quattro valvole per cilindro azionate da due alberi a camme tramite punterie idrauliche. Adeguati alle

maggiori prestazioni bielle, albero motore, cuscinetti di banco e di biella, pistoni, collettori d'aspirazione e di scarico, Egr, pompe acqua e olio, radiatore olio.

BMW è molto interessante: anche il suo «common rail» ha iniezioni multiple e in più raggiunge una pressione di 1600 bar, ha condotti d'aspirazione a geometria variabile, grazie a farfalle che fanno aumentare la turbolenza ai bassi regimi, ed è l'unico

a utilizzare due contralberi di equilibratura per ridurre le vibrazioni agli alti regimi.

L'«A4» ha iniettori pompa (retaggio di quando Bosch non era ancora impegnata sul fronte «common rail»), una scelta che impone due valvole per cilindro, lascia meno libertà di gestione della combustione, ma vanta punte di pressione elevate, anche se il suo valore medio è simile a quello dei «common rail».

«156»: sempre più «Alfa»



DUE SPORTIVE E UNA TURISTICA
Alfa Romeo e BMW tengono fede alla propria tradizione di costruttori d'auto sportive e propongono vetture dal temperamento deciso. L'«A4», che pure è un'auto gradevole da guidare, ha un'impostazione più turistica.

Belle macchine. E non è un modo di dire: la considerazione non è legata esclusivamente alle prestazioni, ma più complessivamente al rapporto che s'instaura tra l'automobile e chi la guida. A questi livelli (di immagine, di prezzo, di tutto) è legittimo attendersi qualcosa più di un mezzo di trasporto. E infatti, al di là delle considerazioni tecniche o d'allestimento, dove queste giardinette prendono davvero le distanze l'una dall'altra è proprio su strada, in movimento, sotto le dita del conducente: le potremmo riconoscere anche bendati, non fosse che per guidare occorre tenere gli occhi ben aperti.

La qualità della guida è elevatissima, sorprendente, gratificante. A prescindere dalle vibrazioni, che affliggono tutt'e tre le vetture in prova quando i rispettivi propulsori girano al minimo, non appena s'innesta la prima e si lascia la frizione, Alfa Romeo, Audi e BMW si esibiscono, ognuna a proprio modo, in

magistrali interpretazioni della strada. Del resto, il luccicante corredo di stelle che le tre station wagon collezionano alle voci tenuta di strada e stabilità manifesta senza incertezze l'efficienza del reparto telaio-sospensioni, soprattutto in relazione alla sicurezza di marcia. Il capitolo guida e relativo piacere è un fatto che riguarda principalmente Alfa Romeo «156» e BMW «320d». Non che l'«A4 TDI» a trazione anteriore sia da meno, anzi: è pressoché perfetta, forse troppo.

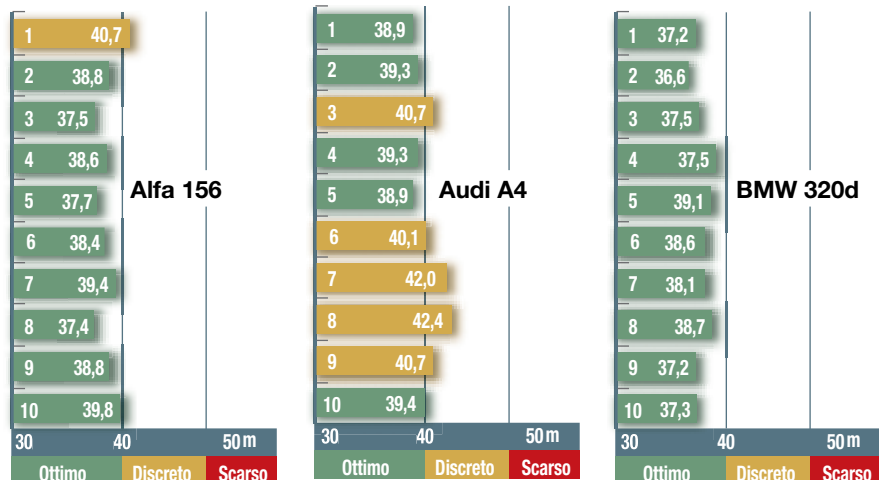
INCOLLATA ALLA BMW

La novità, vera e assoluta per l'Alfa, sta sotto il cofano della «156». Il motore «JTD» «Multijet», com'è stato ribattezzato per distinguerlo dal precedente «Unijet», ridefinisce il profilo prestazionale della «156», che può così competere alla pari con le potenti turbodiesel tedesche. Le rilevazioni cronometriche la classificano davanti all'«A4 TDI» e a ridosso della «320d», in ossequio ai ri-

spettivi valori di potenza massima, 130 (Audi), 140 (Alfa) e 150 (BMW) cavalli, appunto: con la sola eccezione della ripresa in sesta marcia, specialità che vede la «156» logicamente più lenta, essendo l'unica ad adottare un cambio a sei rapporti, con la sesta abbastanza lunga (53,2 km/h a 1000 giri). Nei fatti, tale marcia è utilizzabile in autostrada (con benefici apprezzabili sui fronti del consumo e della rumorosità) e sulle strade extraurbane a scorrimento veloce: altrimenti è la quinta a essere protagonista e con questa marcia lo spunto è notevole e migliore di quello delle avversarie. La spinta comincia a quota 1500 giri, ma diventa vigorosa dai 2000 giri in su, fino ai 4500: l'effetto turbo è avvertibile e su un'Alfa Romeo non dispiace affatto.

Ora che può contare su un'unità propulsiva di notevole caratura, l'Alfa «156 Sportwagon» ci sembra persino più bella da guidare: le conosciute e apprezzate doti dello sterzo (tranne l'imbarazzante raggio di volta), il perfetto equilibrio

FRENATA: LA BMW D'UN SOFFIO DAVANTI A TUTTI



Le dieci frenate non mettono in crisi l'impianto dell'Alfa, la cui efficienza è rimasta inalterata.

Quattro dischi adeguati alla vettura: le variazioni degli spazi d'arresto non devono preoccupare.

Comportamento inappuntabile: neppure a fine prova ha accusato sintomi di affaticamento.

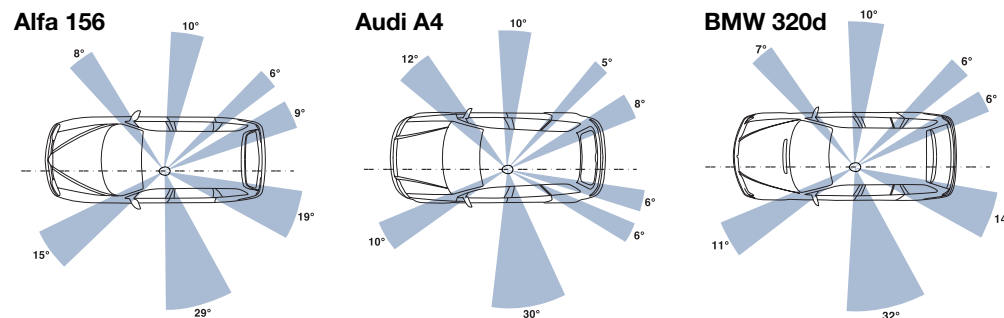
PARCHEGGIO



Per parcheggiare tra due auto in fila, le tre station hanno bisogno di meno di un metro più della loro lunghezza. La «156» sconta il diametro di sterzata, difetto al quale riesce in parte a «rimediare» con le dimensioni compatte. Il motore longitudinale, invece, favorisce Audi e BMW, come dimostra il diametro di volta.

VISIBILITÀ: LE TEDESCHE SONO PIÙ «LUMINOSE»

Una «specialità» nella quale non brillano né l'italiana né le tedesche. L'Alfa sconta pure gli specchi retrovisori esterni di dimensioni ridotte e l'impossibilità di ottenere, neppure a pagamento, i sensori di parcheggio.



Posto guida



Al volante dell'Alfa Romeo «156», i più pignoli lamenteranno i movimenti non troppo ampi del piantone dello sterzo. Anche nella posizione più bassa, la regolazione in altezza del sedile rimane un po' alta.

A: 98 cm	D: 129°
B: 27 cm	E: 57/58 cm
C: 50 cm	F: 75 cm

AUDI A4

Il posto di guida dell'«A4» si avvicina alla perfezione. Che siate alti o bassi non fa molta differenza, perché le regolazioni sono assai estese e permettono a tutti di sistemarsi in maniera millimetrica.

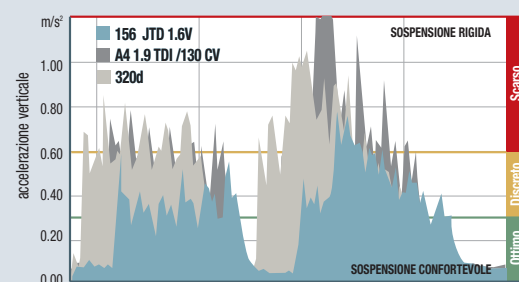
A: 101 cm	D: 129°
B: 22 cm	E: 51/57 cm
C: 48 cm	F: 76 cm

BMW 320d

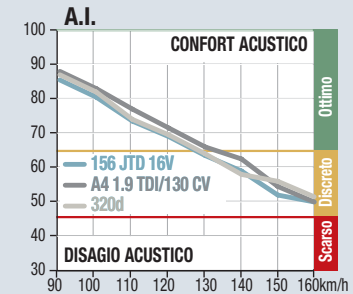
Molto bene anche sulla «320d», alla quale si può rimproverare solamente una piccolezza: guardando l'auto in pianta, il lato destro del volante è più vicino al guidatore rispetto a quello sinistro.

A: 104 cm	D: 132°
B: 20 cm	E: 58/62 cm
C: 45 cm	F: 86 cm

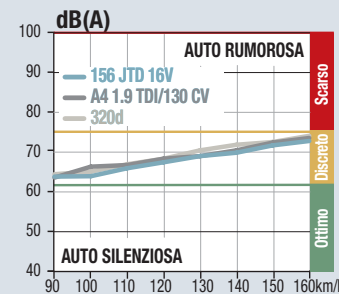
RUMOROSITÀ E CONFORT: L'ALFA FILTRA MEGLIO LE ASPERITÀ



Il grafico qui sopra mostra l'entità delle sollecitazioni cui sono sottoposti gli occupanti: l'Audi s'è irrigidita sul



tratto con le sconnessioni disposte a distanza ravvicinata. Fra loro equivalenti, invece, i responsi del fonometro.



dinamico, la rapidità nei cambi di direzione, insomma, tutto ciò che riguarda il comportamento stradale non trova riscontro tra le trazioni anteriori di questa categoria (e neppure in altre, se è per questo). Se ne avete mai guidata una, sapete a cosa ci riferiamo: alla tangibile sensazione di controllo, innanzitutto, ma anche alla precisione con cui il retrotreno mantiene la traiettoria impartita pure

quando viene inopportuno sollecitato da manovre brusche, alla risposta omogenea e fulminea dell'avantreno.

Sul piano del puro piacere di guida, solo la BMW mostra altrettanto carattere: la massa equamente distribuita sui due assali, un propulsore raffinato (ha pure i contralberi d'equilibratura, oltre all'iniezione multipla sequenziale) e potentissimo e, soprattutto, la trazione

posteriore regalano (si fa per dire) attimi di gioia a chi abbia un minimo di gusto per la bella guida. Le prestazioni sono sempre vivaci, i consumi molto bassi, nonostante le enormi ruote da 17 pollici che equipaggiavano l'esemplare in prova (optional). Potendo scegliere, e soprattutto spendere, preferiremmo la «320d» con il cambio automatico «Steptronic», che leva il guidatore dal-

l'imbarazzo di dover gestire una frizione granitica, 15,7 kg, e poco omogenea nell'innesto. Tra l'altro, la BMW è l'unica a montare il cambio automatico. Neppure l'Audi lo prevede, nonostante la sua «A4» sia un'automobile dalla vocazione prettamente turistica, per lo meno nella configurazione di base (le «quattro» a trazione integrale e l'assetto sportivo sono un'altra cosa). In effetti, delle tre,

l'«A4 1.9 TDI/130 CV» è molto più parca nell'elargire emozioni. Intendiamoci: la macchina soddisfa altre esigenze, come quella di offrire un benessere totale agli occupanti. Perciò, ci ha stupito l'irregolare risposta delle sospensioni nei passaggi sul tracciato di confort, che ha evidenziato un anomalo irrigidimento sul tratto con gli ostacoli molto ravvicinati. Alla luce delle virtù prestazionali del

«JTD 16V» e del «common rail» BMW, oggi la «classica» unità propulsiva a iniettore-pompa non è più un riferimento assoluto in termini di brillantezza, al punto che nel confronto ravvicinato ci è parso «morbido», pastoso e, grazie all'ottimo lavoro d'insonorizzazione, persino discreto. Una ragione in più per preferirlo se alla potenza assoluta non date, giustamente, la priorità.



PRESTAZIONI

Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)



Editoriale Domus
Sistema di Qualità
certificato

VELOCITÀ E REGIMI	156	A4	320d
Massima (km/h)	200,187	200,083	208,260
Regime a vel. max giri/min	3800 in VI	4100 in V	4150 in V
Regime a 130 km/h giri/min	2450 in VI	2650 in V	2600 in V

CONSUMO - Percorrenze in V (156 in VI)			
Velocità in km/h	km/litro	km/litro	km/litro
70	25,1	23,4	26,7
90	22,2	19,8	20,4
100	20,6	18,2	18,3
120	17,3	15,4	15,1
130	15,7	14,2	13,8
150	12,7	12,2	11,9

MEDIE D'USO in km/l (autonomia in km)			
Statale	14,9 (939)	13,9 (973)	14,2 (895)
Autostrada	14,5 (914)	13,9 (973)	13,2 (832)
Città	12,2 (769)	11,7 (819)	11,9 (750)

ACCELERAZIONE			
Velocità in km/h	Tempi in secondi		
0-60	4,3	4,5	4,0
0-80	6,8	7,4	6,3
0-100	9,8	10,4	9,3
0-120	13,7	15,1	13,0
0-130	15,9	17,8	15,4
0-150	22,2	24,3	21,1
1 km da fermo	31,1	31,9	30,7
Velocità d'uscita in km/h	170,3	164,0	170,1
400 m da fermo	17,1	17,4	16,7
Velocità d'uscita in km/h	134,4	128,7	134,4

RIPRESA in V (156 in VI)			
Velocità in km/h	Tempi in secondi		
70-80	4,5	3,3	2,8
70-100	11,2	8,8	7,6
70-120	17,5	14,9	12,9
70-140	25,1	22,2	18,9
1 km da 40 km/h	47,5	33,6	40,2
Velocità d'uscita in km/h	133,1	162,2	153,3

FRENATA con Abs			
Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri		
60	13,8	14,2	13,7
100	38,2	39,4	37,9
130	64,6	66,5	64,1
150	86,0	88,6	85,4

RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO			
Velocità in km/h	Potenza assorbita in kW		
70	9,2	7,2	8,9
100	18,6	15,6	18,5
130	33,6	29,6	34,3
Rendimento a 100 km/h	35,5%	27,6%	32,8%

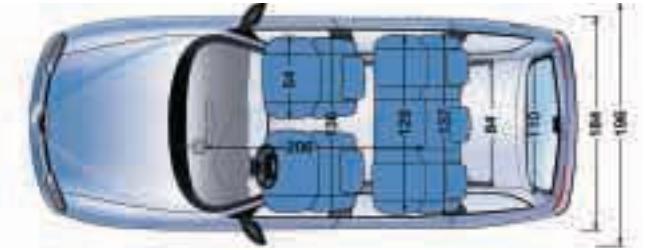
SCARTO TACHIMETRO			
medio	3,1%	4,2%	0,9%
a 130 km/h	3,0%	4,4%	0,5%

DATI GENERALI RILEVATI			
Diametro sterzata (tra muri)	12,5 m	11,2 m	10,8 m
Giri volante	2,0	2,8	2,7
Sforzo volante	2,7 kg	1,9 kg	2,5 kg
Sforzo frizione	11,0 kg	9,9 kg	15,7 kg
Massa della vettura in prova	1570 kg	1590 kg	1647 kg
Ripartizione (ant.-post.)	61-39%	58-42%	48-52%

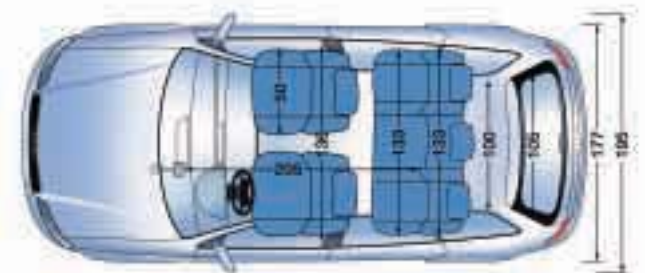
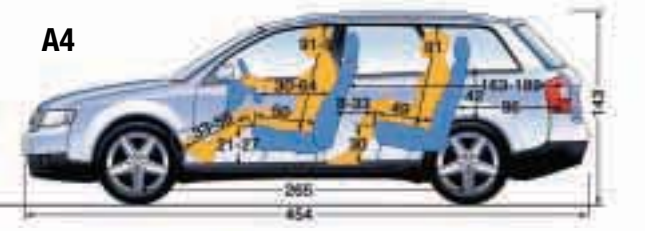
ABITABILITÀ

Le misure sono espresse in centimetri

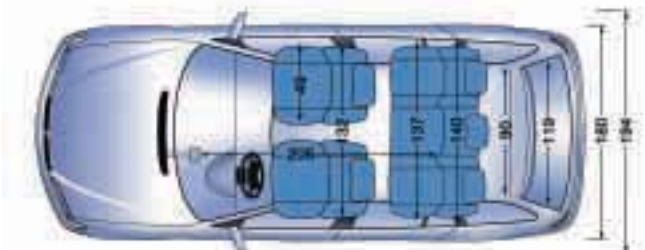
156



A4



320d



156

Pregi

- Comportamento dinamico
- Prestazioni brillanti
- Prezzo interessante

Difetti

- Abitabilità
- Diametro di sterzata

in sintesi

Col «multijet»
la «156» fa
un passo avanti

Un confronto diretto è una buona occasione per valutare i progressi, per rivedere i giudizi, per tornare, se necessario, sui propri passi. E, ovviamente, per fare il punto della situazione. L'Alfa Romeo, grazie alla nuova unità propulsiva, rilancia alla grande la «156», che è sempre più vicina alla migliore produzione tedesca. Magari, dopo essere scesi da un'«A4» diventa difficile apprezzare il design e le dimensioni dell'abitacolo dell'italiana, ma è anche vero che davanti alle sue spettacolari doti di guida e a un prezzo conveniente si può chiudere un occhio.

Estetica

Potremmo salomonicamente affermare che sono tutte belle e che, a fare la differenza, sono i gusti personali. Invece, ci esprimiamo a favore dell'Audi, che, delle tre, è la più appagante.

Garanzia

Si distingue solo la BMW, che offre una garanzia di altri due anni (quattro in tutto) per le parti meccaniche lubrificate. Ma solo fino a 100.000 chilometri.

A4

Pregi

- Elevata qualità della vita a bordo
- Finiture eccellenti
- Comportamento rassicurante

Difetti

- Irrigidimenti sulle sconnessioni in rapida successione

320d

Pregi

- Motore potente ed elastico
- Prestazioni elevate
- Comportamento dinamico

Difetti

- Frizione pesantissima
- Equipaggiamento modesto

QUATTORRUOTE
allaccia le cinture



PAGELLA ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo

156	A4	320d
POSTO GUIDA		
★★★★	★★★★★	★★★★
PLANCIA E COMANDI		
★★★★	★★★★★	★★★★★
STRUMENTAZIONE		
★★★★	★★★★	★★★★
CLIMATIZZAZIONE		
★★★★	★★★★	★★★★
VISIBILITÀ		
★★★	★★★★	★★★★
FINITURA		
★★★★	★★★★★	★★★★
EQUIPAGGIAMENTO		
★★★★	★★★★	★★★
ABITABILITÀ		
★★★	★★★★	★★★★
BAGAGLIAIO		
★★★	★★★	★★★
CONFORT		
★★★★	★★★★	★★★★
MOTORE		
★★★★★	★★★★	★★★★★
ACCELERAZIONE		
★★★★★	★★★★	★★★★★
RIPRESA		
★★★	★★★★	★★★★★
CAMBIO		
★★★★	★★★★	★★★★
STERZO		
★★★★★	★★★★	★★★★★
FRENI		
★★★★	★★★★	★★★★★
TENUTA DI STRADA		
★★★★★	★★★★★	★★★★★
STABILITÀ		
★★★★★	★★★★★	★★★★★
CONSUMO		
★★★★	★★★★	★★★★
PREZZO		
★★★★	★★★	★★★

Le stelle sono valutate mettendo a confronto il punteggio migliore che hanno meritato vetture della medesima fascia di mercato.

Il Biscione con la «griffe»

La «156» doveva farsi il lifting. E chi meglio di quel «mago» di Giorgetto Giugiaro poteva ridare forza e personalità a un modello che è ancora un punto di riferimento?

CLASSE 1997. Sembra ieri, eppure in campo automobilistico sei anni sono parecchi. La «156» l'auto del rilancio Alfa, il «Cuore Sportivo» la pluripremiata, il «benchmark» della guida, insomma trovate voi il miglior complimento, ha bisogno di rinnovarsi perché dovrà difendere la propria posizione ancora per alcuni anni. All'Alfa ci stavano pensando da oltre dodici mesi, combattuti tra un leggero «face lifting» poco più che un ritocco da «anno-modello» come si dice in gergo, e un intervento più radicale sullo stile e sulla meccanica. Aperta parentesi: è una delle prime decisioni «strategiche» su un modello di grande tiratura che il nuovo staff Alfa, condotto dall'ingegner Daniele Bandiera, deve prendere dopo la costituzione di un magico regno incantato che si chiama «Business Unit» e che consente al marchio Alfa una politica tecnico-commerciale molto più

autonoma rispetto al passato. Chiusa parentesi.

Insomma, si è deciso di cambiare. Non tutto, naturalmente, perché il progetto originario della «156» non è certamente da mandare in archivio, ma il segnale doveva essere forte e visibile. Forte come la personalità di una showcar che, guarda caso, aveva sulla calandra proprio il Biscione meneghino. «Brera» era il suo nome, Giorgetto Giugiaro il suo papà. La «griffe» si sa, è magnetica, la «griffe» paga e Giugiaro è noto anche come «il Designer del Secolo» volete mettere? E così via libera alla magica matita sul frontale e sulla coda (qui più leggera) e, per finire, una bella firma sulla fiancata. Bel lavoro, non c'è che dire, le linee superiori della fanaleria che convergono verso la calandra, ora molto più grande le danno un'aria più decisa, più cattiva: i fari sembrano occhi stretti a fessura che prendono di mira la prossima curva, e



DESIGN GIUGIARO

- 1600-2500 cm³ a benzina • 1900-2400 cm³ a gasolio • da 85 a 141 kW (115-192 CV)
- da € 22.251



BERLINA D'AUTORE

Giorgetto Giugiaro ha firmato il restyling della «156», evidente soprattutto nella parte anteriore. Nell'area posteriore le modifiche alla carrozzeria mettono in maggiore risalto il logo Alfa.

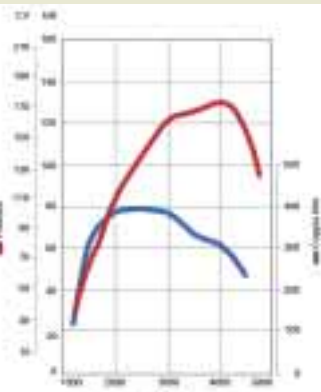
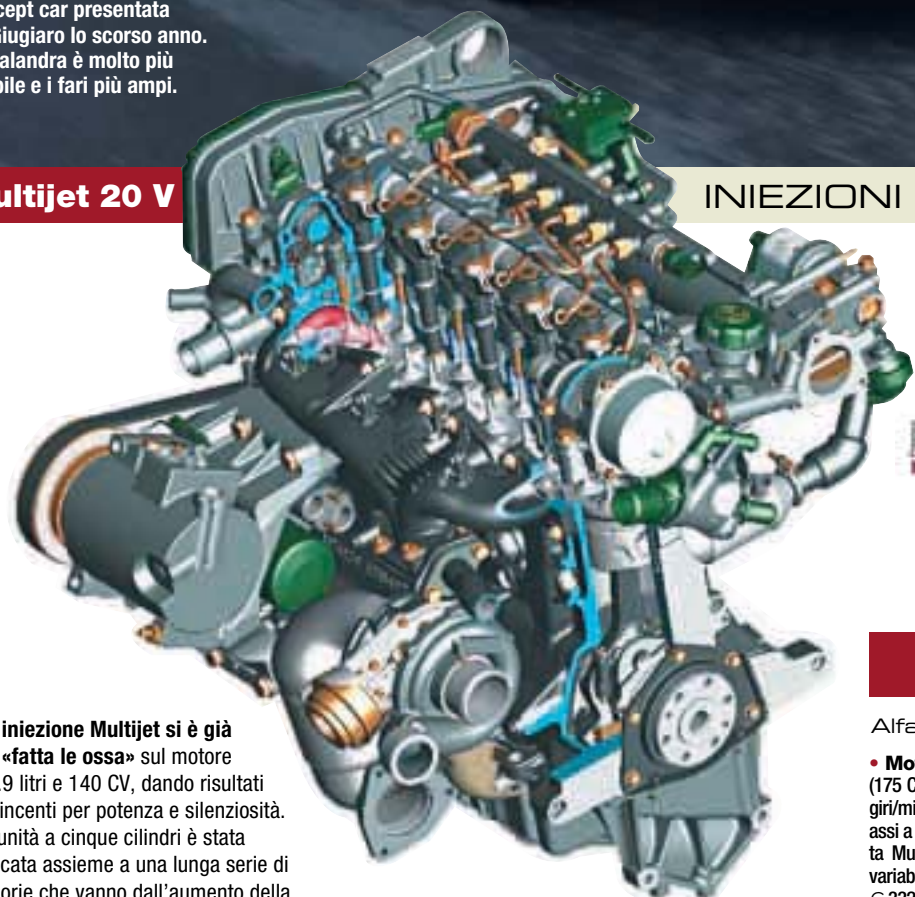


ACCADEMIA DI «SPERA»

Il frontale della nuova «156» riprende le linee della concept car presentata da Giugiaro lo scorso anno. La calandra è molto più visibile e i fari più ampi.

Multijet 20 V

INIEZIONI RICOSTITUENTI



Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

Alfa Romeo «156 2.4 JTD 20V»

• **Motore:** 5 cilindri - 2387 cm³ - Potenza max 129 kW (175 CV) a 4000 giri/min - Coppia max 385,0 Nm a 2000 giri/min - 1 albero controrotante - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa (cinghia dentata) - Iniezione diretta Multijet common rail - Turbocompressore a passo variabile e intercooler - Euro 3. • **Tassa possesso:** € 332,82. • **Trasmissione:** trazione anteriore - Cambio a 6 marce. • **Pneumatici:** 205/55 16. • **Corpo vettura:** 5 porte, 5 posti - Avantreno a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili - Retrotreno a ruote indipendenti - Freni a disco, anteriori autoventilanti con Abs ed Esp. • **Dimensioni e massa:** passo 2,595 m - Lungh. 4,441 m - Largh. 1,743 m - Alt. 1,430 m - Massa 1435 kg. • **Prestazioni:** velocità max 225 km/h - Consumi (l/100 km): 8,9 urb.; 5,5 extraurb.; 6,7 misto.

tempo utile, regolandone in modo differenziato il volume e il momento esatto d'immissione. Questo ha permesso addirittura di ridurre da 3 a 6 dB la rumorosità ai vari regimi e di raggiungere un rapporto peso/potenza di 7,9 kg per cavallo di potenza. Il tempo dichiarato per scattare da 0 a 100 km/h è notevole: 8,3 secondi.



chi ha guidato una «156» sul misto sa di che cosa stiamo parlando.

Se l'esterno è appagante, l'interno lascia un po' interdetti, perché all'apparenza è sostanzialmente uguale alla versione precedente. Ci sono nuovi abbinamenti di colore e nuovi tessuti, piccoli interventi estetici e (a richiesta) una plancia tutta foderata di pelle, ma la funzionalità e la disposizione dei comandi rimangono quelle precedenti, quindi con bocchette per il clima al centro troppo piccole (e quindi poco efficienti) e l'impossibilità di avere, fra gli optional telematici, un sistema di navigazione con display a colori come quello della sorella minore «147».

ARRIVA IL SUPERDIESEL

Ma il punto di forza delle Alfa non sono i gadget multimediali, bensì l'assetto, la precisione di guida e i motori. Proprio in questa famiglia, già ben popolata, arriva una novità importante che, in un certo senso, fa «crescere» con sé tutta la vettura. È la versione a quattro valvole per cilindro del noto «2400» turbodiesel, che guadagna l'iniezione «Multijet», ben 25 cavalli di potenza e, ancora più importanti, 80 Nm di coppia. La nuova modalità d'alimentazione ha diminuito percepibilmente il rumore alle andature intermedie, ha fatto guadagnare oltre un secondo nello zero-cento rispetto alla versione pre-

cedente e, ottima notizia, non ha pesato sul consumo d'uso. Per sfruttare meglio le nuove possibilità, il cambio passa da cinque a sei rapporti e manovrarne la leva è un vero piacere, anche perché la frizione non risulta troppo pesante.

La messa in moto a freddo è sempre un momento un po' delicato per i diesel: ci aspettiamo una «mitragliata» violenta dal cinque cilindri e invece arriva un fremito basso, possente e autorevole, che si ritrasmette attraverso il pedale solleticando un po' il piede sinistro. La coppia è così abbondante e la progressione talmente rapida da rendere la prima marcia quasi inutile; la si tiene solo per pochi metri, anzi, è meglio cambiare un po' sotto regime per godersi ancora di più le tre marce successive che fanno letteralmente «esplodere» tutta la voglia di crescere in coppia e potenza del motore. Non ci sono vuoti d'erogazione e anche l'effetto «turbo» risulta qui meno evidente che sulla «1900 JTD» da 115 CV: con il motore a basso numero di giri, per esempio in uscita da una curva stretta, si può affondare il pedale, certi di sentire subito «qualcosa» sotto e non essere poi costretti a ridurre l'apertura per l'arrivo di un eccesso di potenza. Il regime ottimale per passare alla marcia superiore dalla II alla IV è fra i 3400 e i 3600 giri/minuto.

CURVE AL MILLIMETRO

C'è un aspetto della «156» che la pone, indipendentemente dal tipo di motore e di gommatura, al vertice delle qualità stradali fra i modelli a trazione anteriore: la precisione nelle risposte dell'avantreno e la perfetta armonia del retrotreno, che conferiscono alla vettura, berlina o «Sportwagon» che sia, un «handling» da manuale. Il merito va in gran parte ascritto allo schema della sospensione anteriore, che, anziché rifarsi al quasi universale MacPherson, economico da costruire, ma impreciso nel guidare la ruota durante gli scuotimenti, ha il doppio braccio oscillante. Gli ingegneri Alfa ci hanno lavorato molto sino a eliminare totalmente quelle che definiscono «sterzate parassite», ossia tutti i movimenti che la ruota compie attorno all'asse verticale non imposti dal guidatore con lo sterzo, ma indotti da irregolarità stradali o dalla coppia motrice.

Gli aggiornamenti stilistici, naturalmente, hanno riguardato tutta la gamma «156» (a eccezione della «GTA», che vive di vita propria) e sono stati l'occasione per introdurre anche modesti ritocchi ai prezzi di listino. Anche se per una «1600 T.S. 16V» berlina si parte da 22.251 euro (1500 euro in più per la «sportwagon»). La «2.4 JTD 20V» costa come minimo 30.151 euro. C.B.



Non teme nessuno

Grazie al nuovo look Giugiaro e al turbodiesel plurivalvole, la sport wagon milanese è la migliore alternativa alle quotatissime tedesche. Fascino, prestazioni e guidabilità, le sue armi migliori.

● 2387 cm³ ● 129 kW (175 CV) ● 5 cilindri turbodiesel ● Euro 3 ● € 33.951

GUARDATELA di fronte, adesso spostatevi leggermente di lato, non si può sbagliare, è un'Alfa Romeo. Questa forte caratterizzazione di famiglia, già ben marcata sulla prima «156» e che ha senz'altro contribuito a decretare il successo di questo modello e a ridare smalto al marchio milanese, viene ancor più sottolineata su quest'ultima versione rivista da Giugiaro. Grazie al grande scudo Alfa anteriore e al nuovo taglio dei fari, la linea della «156» acquista così ancora maggiore slancio e tanta grinta sottolineata anche dai nuovi cerchi di lega leggera da 17 pollici. Difficile non notarla, difficile non apprezzarla. Nell'ambito di questo «maquillage», peraltro perfettamente riuscito, abbiamo soltanto un piccolo appunto da fare: l'aver voluto sottolineare l'opera dello stilista torinese con un'apposita targhetta sulla carrozzeria, «Design Giugiaro», nonostante che le linee essenziali della vettura non siano cambiate, rispetto all'ottimo lavoro fatto a suo tempo dal Centro Stile Alfa, come ha correttamente affermato lo stesso designer durante la presentazione alla stampa internazionale.

Passiamo adesso ad analizzare l'interno. Va detto subito che non vi sono variazioni importanti rispetto al modello precedente. La plancia, già rivista in parte nel restyling del 2002 con l'aggiunta, al centro, di un display con funzione di check control e computer di bordo, incomincia a risentire del peso degli anni e, soprattutto, di una finitura non più all'altezza del marchio milanese. Le nostre critiche vanno soprattutto ai materiali plastici impiegati, ma anche ad alcune imperfezioni di assemblaggio. In compenso, vi è ora la possibilità di scegliere tra vari (riusciti) abbinamenti di colore, che vanno dal grigio (tono su tono come sulla vettura provata), al classico nero oppure a un elegante grigio e beige. Ci sono piaciuti anche i sedili, rivestiti di pelle sulla versione «Distinctive» provata, che sono ben conformati, sostengono bene il busto, tanto da risultare confortevoli anche dopo parecchie ore di viaggio. Il posto guida, d'intonazione sportiva, è impostato correttamente. Il volante e la pedaliera sono bene allineati, mentre la leva del cambio è a perfetta portata di mano. La strumentazione è caratterizzata dai due soliti grandi strumenti cir-



IL BLASONE DI FAMIGLIA

L'intervento stilistico di Giugiaro si è concentrato nella parte anteriore della vettura, dove è stato dato maggiore risalto al classico scudetto Alfa Romeo, che ora domina incontrastato su tutto il frontale. Netta, la parentela con la concept car «Brera», dello stesso designer torinese, e con le più gloriose Alfa del passato.



CAMBIANO I COLORI

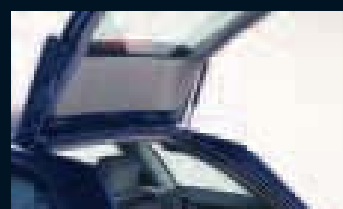
La plancia, già rivista nel restyling del 2002, non ha subito variazioni di rilievo. Ora, però, la si può avere in varie combinazioni di colori. Anche per la strumentazione si può scegliere: fondo grigio e numeri neri (rossi quando illuminati, come sulla vettura della nostra prova) o fondo nero con numeri bianchi (consigliabile perché più leggibile). A sinistra, i nuovi cerchi a raggi da 17 pollici, che danno molto slancio alla linea della «156».



PIACE

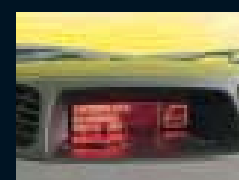


Il portellone posteriore incorpora anche una parte del tetto. Utile per caricare con più facilità.

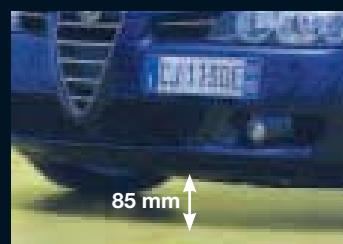


L'intervento stilistico di Giugiaro ridà classe ed energia alla linea della «156».

NON PIACE



L'altezza da terra è di appena 85 mm. Un po' poco per viaggiare tranquilli, anche su strada.



La plastica della plancia non ci convince così come alcuni particolari.



STUDIATA PER QUATTRO

L'abitacolo della «156 Sportwagon» è stato progettato per ospitare quattro persone. Il bagagliaio, foto a sinistra, ha una capienza limitata (344 dm³), ma è bene sfruttabile grazie all'ampio portellone e allo schienale posteriore reclinabile e sdoppiato in modo asimmetrico.

ACCESSORI

Prezzo in euro

	156 SW
Prezzo di listino	33.951
Prezzo vettura provata	38.446
Abs	di serie
Airbag guida e passeggero	di serie
Airbag laterali anteriori	di serie
Airbag a tendina	di serie
Antifurto con allarme	380
Autoradio con lettore Cd (1)	di serie
Barre portatutto	260
Cambio automatico	-
Cerchi di lega da 16 pollici	di serie
Cerchi di lega da 17 pollici	400
Climatizzatore automatico	di serie
Computer di viaggio	di serie
Controllo elettronico della trazione	di serie
Controllo elettronico della stabilità	di serie
Fari allo xeno	695
Fendinebbia	di serie
Navigatore satellitare (2)	1530
Regolatore di velocità	di serie
Retrovisori regolabili elettricamente	di serie
Ruotino di scorta	35
Sospensioni autolivellanti	590
Sedili di pelle	di serie
Sedili sportivi	600
Sedili regolabili elettricamente	-
Sensore di parcheggio	370
Tetto apribile elettricamente	885
Vernice iridescente	2000
Vernice metallizzata	640

In rosso: presente su vettura provata.

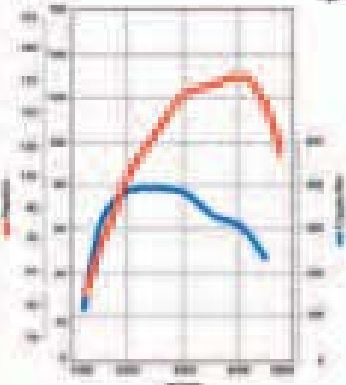
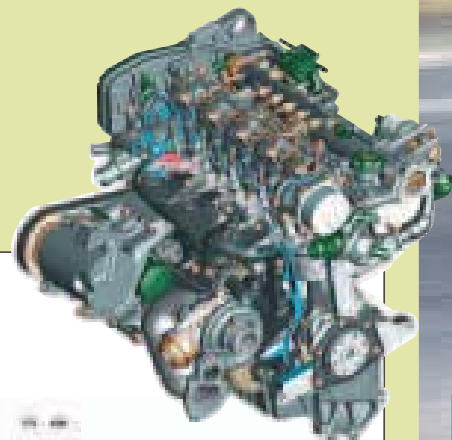
1) Con comandi al volante; 2) con «Connect»: **2450**.

● Velocità max: 220,7 km/h ● 0-100 km/h: 8,5 s ● 70-120 km/h in VI: 14,5 s ● Consumo medio: 7,2 l/100 km

Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

Alfa Romeo
«156 2.4 20V JTD SW»

• **Motore:** anteriore trasversale, ciclo diesel - 5 cilindri in linea - Cilindrata 2387 cm³ - Rapporto di compressione 18,45:1 - Potenza max 129 kW (175 CV) a 4000 giri/min - Coppia max 385 Nm a 2000 giri/min - Potenza specifica 54 kW/l (73,3 CV/l) - 1 albero contro-rotante - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa con bilancieri, punterie idrauliche (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione diretta common rail Bosch Multijet ED 15 - Turbocompressore (a passo variabile) e intercooler - Euro 3. • **Tassa di possesso:** € 332,82. • **Trasmissione:** trazione anteriore - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio a 6 rapporti. • **Pneumatici:** 215/45 R17, cerchi 7,5 x 17 di lega leggera (Goodyear Eagle F1 su vettura in prova) - Kit di riparazione e gonfiaggio. • **Corpo vettura:** station wagon, 5 porte, 5 posti - Avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali e biella longitudinale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici telescopici (a richiesta posteriori autolivellanti) - Freni a disco (ant. autoventilanti), Abs e Bas, controllo elettronico della stabilità Vdc - Servosterzo idraulico - Capacità serbatoio carburante 63 litri. • **Dimensioni e massa:** passo 2,595 m - Lunghezza 4,441 m - Larghezza 1,743 m - Altezza 1,430 m - Massa 1435 kg, rimorchiabile 1400 kg - Capacità bagagliaio da 360 a 1180 dm³. • **Prodotta a:** Pomigliano d'Arco (NA).



CAVALLI SCATENATI

In questa nuova versione plurivalvole il 5 cilindri Alfa eroga la bellezza di 175 cavalli a 4000 giri/min con una curva di coppia molto favorevole che tocca il valore massimo di 385 Nm a 2000 giri/min.



Giro pista: 1'33"338 (velocità media: 98,8 km/h)

TRA I CORDOLI NON DELUDE

Anche a gasolio la «156» conserva il suo cuore sportivo. Sul nostro tracciato «Handling», la «156» ha sofferto un po' nelle curve più lente, riscattandosi ampiamente, però, nei curvoni veloci dove, grazie alle sue eccellenti qualità dinamiche, riesce a infondere la massima fiducia al pilota.



Pista asciutta



Temperatura aria
31,3 °C



Temperatura asfalto
56,4 °C

Frenata

Acceleratore parzializzato

Acceleratore a fondo

Stabilità: 108,5 km/h



A PROVA DI ERRORE

La «156» ha superato il test di stabilità in curva alla velocità di 108,5 km/h senza richiedere un impegno particolare al nostro collaudatore. Al limite, infatti, la vettura tende a sottosterzare (foto sopra), rendendo quasi del tutto superflua la presenza del sistema Vdc.

colari (tachimetro e contagiri), posti davanti al guidatore in posizione ben visibile, e dai tre indicatori secondari (termometro acqua, orologio e indicatore carburante), al centro sulla plancia. Per quanto riguarda l'equipaggiamento, quello della versione «Distinctive» è piuttosto completo: di serie vengono offerti l'Abs, il controllo elettronico della stabilità (Vdc), sei airbag e il climatizzatore automatico. A proposito di quest'ultimo va detto che, nonostante sulla carta abbia tutti i numeri in regola per ben figurare (controllo bi-zona, ricircolo automatico, bocchette posteriori ecc.), all'atto pratico si è rivelato assai meno efficace del previsto, essenzialmente a causa della scarsa portata d'aria, apparsa in più occasioni insufficiente a garantire in tempi brevi il raggiungimento della temperatura impostata.

Dal punto di vista tecnico la novità più importante è sicuramente l'adozione, sul cinque cilindri, della testata plurivalvole, che, abbinata all'iniezione elettronica

multijet e al turbocompressore a geometria variabile, consente d'innalzare la potenza del turbodiesel Alfa da 150 a 175 cavalli a 4000 giri/min, con un incremento ancor più considerevole della coppia motrice che passa da 305 a 385 Nm. A esso è abbinato un cambio meccanico a 6 marce che consente di sfruttare al meglio le potenzialità del motore.

PRESTAZIONI ECCELLENTI

Così motorizzata, la «156» offre prestazioni di grande rilievo, nettamente superiori a quelle del precedente modello. Ecco qualche numero a confronto: la velocità massima passa da 212 a oltre 220 km/h mentre il tempo di accelerazione sullo 0-100 km/h scende da 9,7 a 8,5 s. Ma se ne avvantaggia anche l'elasticità di marcia, visto che questa «156» è in grado di passare da 70 a 120 km/h in 14,5 s contro i precedenti 14,8, nonostante una sesta marcia più lunga della precedente quinta. Tutto questo, senza un aumento ap-

prezzabile dei consumi che, anzi, in alcune situazioni (uso cittadino) sono risultati addirittura più favorevoli.

L'insieme di queste caratteristiche abbinato all'ampio campo di utilizzazione del motore, sempre pieno da 1500 a 4500 giri/min, e al ridotto «turbo lag» (ritardo di risposta del sistema di sovralimentazione), si traduce su strada in una guida particolarmente piacevole, tanto più che il rombo del motore non è mai eccessivo, neppure quando lo si sfrutta al massimo.

UN TELAIO ESEMPLARE

Una guida che diventa del tutto coinvolgente quando, alle prime curve, si manifestano le eccellenti qualità del telaio (esaltate dall'assetto da 17 pollici), che rimangono il vero punto di forza di questa automobile. Stiamo parlando della prontezza, della precisione e della progressione dello sterzo. Della tenuta di strada e della stabilità del retrotreno, che segue sempre, con grande soddisfazione di chi è al volante, le traiettorie impostate dall'avantreno e che, come si dice in gergo, non «molla mai», neppure quando si esagera per davvero. Se ciò non bastasse, su quest'ultima versione della «156» viene fornito di serie anche il controllo elettronico della stabilità Vdc (Vehicle dynamic control), il cui intervento, peraltro sempre puntuale e mai invadente, rimane limitato a situazioni di guida del tutto particolari, quali, per esempio, neve e ghiaccio.



Le concorrenti • LE TEDESCHE VINCONO IN QUALITÀ

Audi «A4 2.5 V6 TDI Avant»

• 2496 cm³ • 120 kW (163 CV) • 6 cilindri a V • da € 35.771



L'impostazione turistica rende la «A4 Avant» perfetta per chi cerca una vettura equilibrata, capace di unire buone qualità dinamiche e un appeal semplicemente inappuntabile. In mezzo a tutte le novità della concorrenza, il sei cilindri di due litri e mezzo non brilla: spinge forte, ma è un po' ruvido e piuttosto rumoroso. Come sempre accade per le auto dei quattro anelli, è disponibile la trazione integrale.

più dell'Alfa

- Finitura impeccabile • Possibile trazione integrale

meno dell'Alfa

- Motore un po' invecchiato • Prezzo più elevato

BMW «320d Touring»

• 1995 cm³ • 110 kW (150 CV) • 4 cilindri in linea • da € 31.751



Come l'Alfa, la «320d Touring» ha un'insopprimibile vocazione sportiva, pur con una differenza fondamentale: la tedesca è una trazione posteriore e questo non è un dettaglio, soprattutto per chi ama la bella guida. La station di casa BMW è realizzata con grande cura sia nella carrozzeria sia nella meccanica. Sempre comoda la possibilità di aprire il lunotto separatamente dal portellone.

più dell'Alfa

- Qualità costruttiva • Amplissima scelta di accessori

meno dell'Alfa

- Equipaggiamento di serie essenziale • Frizione pesante

MA L'ITALIANA È TUTTA DA GUIDARE

Mazda «6 2.0 CD Wagon»

• 1998 cm³ • 100 kW (136 CV) • 4 cilindri in linea • da € 24.351



L'impostazione della Mazda «6» ricalca quella della «156», ma alla Mazda non se ne preoccupano e di questa somiglianza vanno anzi orgogliosi. Rispetto all'italiana, la «6 Wagon» ha però un bagagliaio ben più ampio, che sfiora i 500 litri di capacità. Sul piano motoristico, non c'è gara: al di là delle differenze di cilindrata (e di potenza), il due litri common rail fatica a tenere il passo del cinque cilindri dell'Alfa.

più dell'Alfa

- Prezzo competitivo • Cinque anni di garanzia

meno dell'Alfa

- Motore • Valore dell'usato

Mercedes «C220 CDI SW»

• 2148 cm³ • 105 kW (143 CV) • 4 cilindri in linea • da € 34.451



Alla sportività Alfa, la Mercedes contrappone un equilibrio fatto di linee armoniose e pragmatismo teutonico. Tra le doti più spiccate della «C220 CDI» c'è la comodità, alla quale concorre l'assetto morbido, che però penalizza un po' la precisione di guida. Il motore è un turbodiesel di buona potenza, silenzioso, regolare e abbastanza parco. Il prezzo è impegnativo, soprattutto se si mette mano alla lista degli accessori.

più dell'Alfa

- Valore dell'usato elevato • Confort di pregio

meno dell'Alfa

- Piacere di guida • Manovrabilità del cambio



ALFA ROMEO «156 2.4 20V JTD SPORTWAGON»

PRESTAZIONI

Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)



Editoriale Domus
Sistema di Qualità
certificato

VELOCITÀ E REGIMI	156 SW
Massima (km/h)	220,732
Regime a vel. max giri/min	4150 in VI
Regime a 130 km/h giri/min	2450 in VI

CONSUMO - Percorrenze in VI	
Velocità in km/h	km/litro
70	19,9
90	18,8
100	17,8
120	15,3
130	13,8
140	12,3
160	9,3
Rendimento a 100 km/h	34,0%

MEDIE D'USO in km/l (autonomia in km)

Statale	16,9 (1065)
Autostrada	12,6 (794)
Città	12,4 (781)

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempi in secondi
0-60	4,0
0-80	6,1
0-100	8,5
0-120	12,4
0-130	14,1
0-140	16,2
0-160	23,4
400 m da fermo	16,3
Velocità d'uscita in km/h	140,5
1 km da fermo	29,7
Velocità d'uscita in km/h	178,6

RIPRESA in VI

Velocità in km/h	Tempi in secondi
70-80	4,1
70-100	9,6
70-120	14,5
70-130	17,2
1 km da 70 km/h	29,9
Velocità d'uscita in km/h	169,6

FRENATA con Abs

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	13,4
100	37,2
130	62,9
160	95,3
180	120,6

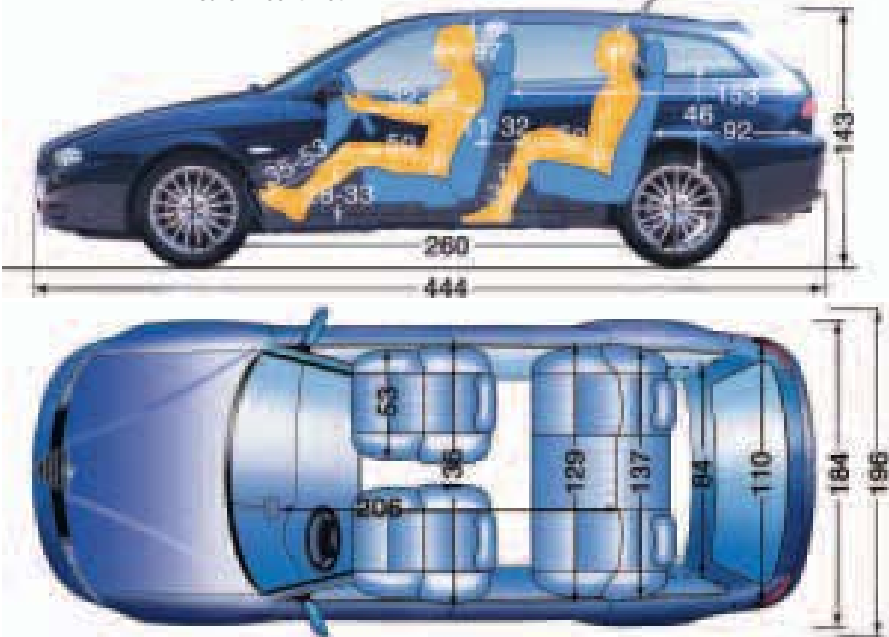
SCARTO TACHIMETRO

medio	3,8%
a 130 km/h	5,0%

DATI GENERALI RILEVATI

Diametro sterzata (tra muri)	12,6 m
Giri volante	2,1
Sforzo volante	3,0 kg
Sforzo frizione	14,3 kg
Massa della vettura in prova	1550 kg
Ripartizione (ant.-post.)	63-37%

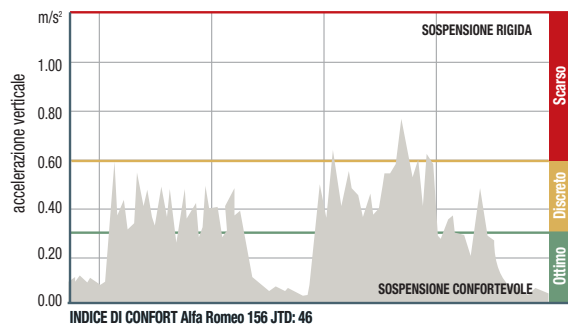
ABITABILITÀ • Misure in centimetri



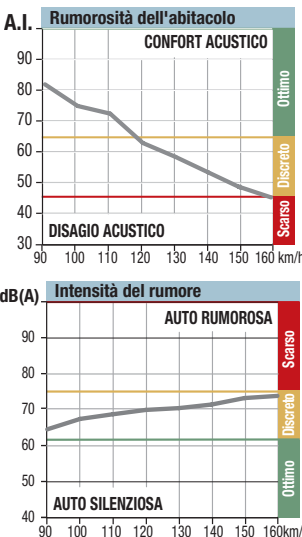
PIÙ SPORT CHE WAGON

Sulla «156» è stata privilegiata l'abitabilità dei posti anteriori. Qualche problema, dietro, per i più alti. Bagagliaio non molto ampio, ma versatile.

CONFORT SOSPENSIONI • A 30 km/h su percorso di prova sconnesso



CONFORT ACUSTICO • Rilevazioni a velocità costante



IL SOFFIO

DEL 5 CILINDRI

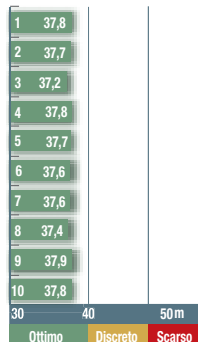
Come si può vedere dai due grafici a sinistra [intensità in dB (A) e qualità del rumore (A.I.)] l'abitacolo della «156» è ben isolato dal mondo esterno. Il rombo del motore si mantiene su livelli accettabili anche quando lo si sfrutta a fondo. Pochi e non fastidiosi i fruscii aerodinamici.

NON GRADISCE LO SCONNESSO

Lo si vede chiaramente nel grafico a sinistra: le sospensioni della «156» si irrigidiscono parecchio sui fondi più accidentati. In questo test l'indice di confort è risultato pari a 46 (su un valore massimo di 100).

RESISTENZA FRENI

Dieci frenate da 100 km/h a pieno carico



GIUDIZIO POSITIVO

La «156» supera a pieni voti il test di affaticamento dei freni con valori di eccellenza.

Pregi

- Comportamento dinamico
- Prestazioni elevate
- Linea affascinante

Difetti

- Climatizzazione
- Abitabilità posteriore
- Diametro di sterzata



QUATTORRUOTE allaccia le cinture



PAGELLA ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo

156 SW	
POSTO GUIDA ★★★★	D'impostazione sportiva con ampie possibilità di regolazione sia per il volante sia per il sedile, che è ben profilato e sostiene adeguatamente il busto. Valido il supporto lombare regolabile elettricamente.
PLANCIA E COMANDI ★★★★	A parte i nuovi, riusciti, accostamenti di colore, non vi sono variazioni di rilievo rispetto all'ultimo aggiornamento del 2002. La plancia denota un design un po' datato e potrebbe essere rifinita con maggior cura. Comandi ben disposti.
STRUMENTAZIONE ★★★★	Davanti al guidatore vi sono i due classici, grandi strumenti circolari (contagiri e tachimetro) mentre gli indicatori secondari sono raggruppati al centro della plancia dove vi è anche un display multifunzione (check control e computer di bordo).
CLIMATIZZAZIONE ★★★	Di serie la «Distinctive» offre il climatizzatore automatico bi-zona con bocchette di ventilazione anche dietro. L'insufficiente portata d'aria richiede tempi molto lunghi per portare a regime la temperatura nell'abitacolo. Impianto migliorabile.
VISIBILITÀ ★★★	Il lunotto piccolo, la linea di cintura alta e rastremata verso l'alto e gli appoggiatesta non reclinabili limitano non poco la visibilità dietro e di tre quarti. A richiesta si possono avere i fari allo xeno. Non previsti i sensori di parcheggio.
FINITURA ★★★	Abbastanza curata all'esterno, meno all'interno, dove risaltano alcune imperfezioni di assemblaggio. Senz'altro migliorabile la qualità delle materie plastiche utilizzate per la plancia e alcuni rivestimenti. Ben fatti, invece, i sedili di pelle.
EQUIPAGGIAMENTO ★★★★	Completa la dotazione inerente la sicurezza di marcia (sei airbag, Abs e controllo elettronico della stabilità Vdc). Sempre di serie viene offerto il climatizzatore automatico. Manca la ruota di scorta, sostituita da un kit di riparazione. A richiesta il ruotino.
ABITABILITÀ ★★★	Davanti lo spazio non manca. Dietro si sta un po' più stretti, soprattutto se si è di altezza superiore alla media e se chi sta davanti ha arretrato parecchio il sedile. La particolare forma del divano non consente di ospitare confortevolmente un quinto passeggero.
BAGAGLIAIO ★★★	Certamente la «Sportwagon» non è l'auto giusta per i grandi trasporti. La capienza del vano, pari a 344 dm³ (misurati a filo della cappelliera) non è eccezionale, in compenso le operazioni di carico sono facilitate dall'ampio portellone. Versatilità notevole.
CONFORT ★★★	L'assetto tendenzialmente rigido non consente di filtrare adeguatamente le sconnessioni più evidenti della strada. In compenso il rumore del motore non è mai eccessivo. Confort «sportivo», ma, nel complesso, apprezzabile.
MOTORE ★★★★★	La trasformazione in 20 valvole e l'adozione dell'iniezione multijet hanno rinvigorito notevolmente il cinque cilindri Alfa. Coppia e potenza in abbondanza che si manifestano con una bella progressione fin dai regimi più bassi.
ACCELERAZIONE ★★★★★	Scatta con rabbia fin dai primi metri, tocca i 100 km/h da fermo in soli 8,5 s, contro i 9,7 della precedente versione, e chiude il chilometro in meno di 30 secondi, con una velocità di uscita che sfiora i 180 km/h. Eccellente.
RIPRESA ★★★★★	Grazie al turbo a geometria variabile, l'elasticità di marcia è molto buona nonostante la sesta marcia lunga (53,2 km/h a 1000 giri/min). Con questo rapporto si passa da 70 a 120 km/h in 14,5 s. Volendo si può fare un uso limitato del cambio.
CAMBIO ★★★★★	La spaziatura dei rapporti è corretta e consente di sfruttare al meglio le caratteristiche di funzionamento del motore. Anche la manovrabilità, caratterizzata da innesti brevi e precisi, è buona. Frizione pesante (14,3 kg), almeno sull'esemplare in prova.
STERZO ★★★★★	È da sempre una delle caratteristiche salienti della «156». Con l'assetto da 17 pollici guadagna ancora in prontezza e progressione, ma diventa un po' più sensibile alle disuguaglianze della strada. Diametro di sterzata elevato.
FRENI ★★★★★	L'impianto, rimasto invariato rispetto al modello precedente, garantisce spazi d'arresto molto ridotti e un'ottima resistenza alla fatica (vedere i risultati dei test nella pagina a fronte). Buona anche la modulabilità.
TENUTA DI STRADA ★★★★★	Davvero molto elevata grazie anche all'assetto da 17 pollici che migliora ulteriormente le qualità dinamiche della vettura. Ne trae vantaggio l'inserimento in curva, che è più rapido, e la motricità in uscita da quelle più strette.
STABILITÀ ★★★★★	Non c'è modo di mettere in difficoltà la «156». Potete strapazzarla quanto volete e lei vi risponderà sempre nel modo più corretto tanto da rendere quasi superfluo l'intervento del sistema Vdc. La cui azione, peraltro, è sempre puntuale e mai invadente.
CONSUMO ★★★★★	A velocità costante consuma un po' di più della precedente versione (13,8 km/l a 130 km/h contro 13,9). Per contro, grazie alla maggior progressione del motore 20V, ottiene risultati migliori nei cicli che simulano l'impiego urbano ed extraurbano.
PREZZO ★★★	La «156» della nostra prova (allestimento «Distinctive») costa, di listino, poco meno di 34.000 euro, cioè quasi 3000 in più del precedente modello. Una bella cifra, giustificata soltanto in parte dai rinnovati contenuti tecnici.
GARANZIA ★★	L'Alfa Romeo non si discosta da quanto previsto dalla legge. La «156», pertanto, viene garantita per due anni, con chilometraggio illimitato. Gli anni salgono a tre per la verniciatura e a otto per quanto riguarda la corrosione passante.

Un muso da dura per rifarsi

DOPO IL RESTYLING della «156», firmato Giugiaro, arriva il momento del Centro Stile Alfa, per l'ormai indispensabile «rinfrescata» alla «166». L'ammiraglia del Biscione, finalmente, segue il nuovo «family feeling» della Casa, con un frontale aggressivo, calandra decisamente più pronunciata e fari ridisegnati. Ma non è solo una questione di design. La «166», infatti, cerca un rilancio nelle vendite (obiettivo: 20.000 vetture nel 2004), con argomenti più solidi. Il primo è il nuovo turbodiesel «2.4 JTD Multijet»; il secondo, molto atteso su una vettura come questa, è il cambio automatico a cinque marce, in alternativa al nuovo manuale a sei rapporti. Infine, per chi cerca le prestazioni, il «V6» a benzina sale a 3.2 litri di cilindrata, per una potenza di 240 cavalli.

In un segmento «E», dove il 65% delle vendite è ormai diesel, era logico concentrarci sulla nuova «166 2.4 JTD Multijet», con quattro valvole per cilindro e 175 CV a 4000 giri/minuto, stesso pro-

pulsore dell'ammiraglia Lancia. Il nuovo common rail è più silenzioso e, al volante, si apprezza soprattutto l'aumento di coppia. L'abbiamo provato anche con cambio automatico Aisin a cinque rapporti, con funzione «D» o «Sportronic», che consente di spostare la cloche manualmente. Si passa così dal massimo confort a una guida più brillante. Sostenuta, tra l'altro, da piccole modifiche sulle sospensioni per ridurre beccheggio e rollio.

A.S.



La tecnica in pillole

Motore:

Diesel, 5 cilindri in linea - Cilindrata 2387 cm³
Potenza max 129 kW (175 CV) a 4000 giri/min
Coppia max 385 Nm a 2000 giri/min
Alimentazione a iniezione diretta e turbo

Trasmissione:

trazione anteriore - Cambio manuale a sei marce o automatico Aisin a 5 rapporti

Pneumatici:

«Progression»: 205/55 R 16, cerchi di lega;
«Distinctive»: 225/45 R 17, cerchi di lega

Corpo vettura:

4 porte, 5 posti - Scocca portante, avantreno a ruote indipendenti, quadrilatero con bracci oscillanti, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, barra stabilizzatrice

Massa e dimensioni:

Passo 2,700 m - lungh. 4,720 m - largh. 1,800 m, alt. 1,416 m - Massa 1540 kg.



- 2387 cm³
- 129 kW (175 CV)
- 5 cilindri turbodiesel
- Euro 3
- da € 39.100



Hyundai «Atos Prime»

DEL TUTTO RINNOVATA

Seconda generazione per la piccola della Casa coreana, che si aggiorna sia nella carrozzeria sia nella meccanica. Rimane comunque immutata l'impostazione monovolume, che da sempre è stata una delle chiavi del suo successo. Il «1000» che equipaggiava la serie precedente è stato sostituito da un «1100» da 59 cavalli, già visto sotto il cofano della «Getz». Da non sottovalutare poi la possibilità di dotare questa Hyundai del cambio automatico, dotazione non troppo diffusa in questa categoria di auto. La gamma è composta da quattro versioni, con prezzi compresi tra 8051 e 9651 euro.



FORME NUOVE

Rispetto alla versione precedente, la «Atos Prime» cambia sia nel frontale sia nella zona posteriore. Invariata, però, l'impostazione generale votata alla spaziosità.

La tecnica in pillole

Motore:

4 cilindri - Cilindrata 1086 cm³
Potenza max 43 kW (59 CV) a 5450 giri/min
Coppia max 89 Nm a 2850 giri/min
3 valvole per cilindro

Trasmissione:

trazione anteriore - Cambio manuale a cinque rapporti o automatico a quattro rapporti

Pneumatici:

155/70 R 13 («Comfort») e «Active»: 175/60 R 13)

Corpo vettura:

5 porte, 4 posti - Avantreno a ruote indipendenti con montante telescopico (MacPherson), barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote interconnesse - Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a tamburo

Massa e dimensioni:

Passo 2,380 m - Lunghezza 3,565 m
Larghezza 1,525 m - Altezza 1,570 m
Massa a vuoto in ordine di marcia 884 kg

Honda «Accord 2.2 i-CDTi»

UN TURBODIESEL FATTO IN CASA

Quando si gira la chiave d'avviamento è facile pensare di trovarsi sulla solita Honda a benzina. Invece, il silenzioso propulsore di questa «Accord» è diesel, il primo progettato e sviluppato internamente dalla Casa giapponese. Il 2.2, con monoblocco d'alluminio, oltre che per la silenziosità, colpisce per la fluidità - complice il riuscito accoppiamento al cambio manuale a 5 marce, morbido e preciso - nonché per la buona elasticità e la progressione quando si decide di «schiacciare». Una valvola per il controllo variabile della turbolenza dell'aria nei cilindri ottimizza la combustione e i consumi che, dice la Honda con orgoglio, sono in media di 5,4 litri/100 km.



APPUNTAMENTO A GENNAIO

«Porte aperte» il 10 e 11 gennaio. Disponibile con carrozzeria berlina o station e in cinque allestimenti, la «Accord i-CDTi» costerà circa 2 mila euro più delle equivalenti versioni a benzina.

La tecnica in pillole

Motore:

4 cilindri in linea - Cilindrata 2204 cm³
Potenza max 103 kW (140 CV) a 4000 giri/min
Coppia max 340 Nm a 2000 giri/min
Alimentazione a iniezione common rail
Turbocompressore a geometria variabile

Trasmissione:

trazione anteriore - Cambio manuale a 5 marce

Pneumatici:

anteriori e posteriori 205/65 R 16

Corpo vettura:

berlina a quattro porte e cinque posti
Avantreno a quadrilateri deformabili
Retrotreno a ruote indipendenti con doppio braccio oscillante a cinque elementi (multilink)
Controllo elettronico di stabilità VSA

Massa e dimensioni:

passo 2,670 m - Lunghezza 4,665 m Larghezza 1,760 m - Altezza 1,445 m
Massa a vuoto in ordine di marcia 1473 kg

Rover «Streetwise»

AVVENTURA O DISAVVENTURA?

La carrozzeria è quella della «25», appena modificata e con la scocca sensibilmente più alta da terra. Quanto basta per camuffare la vettura in una piccola Suv, pur con la sola trazione anteriore. Abbiamo guidato il modello motorizzato con il «1400» a benzina da 103 cavalli e supergommato con pneumatici 205/50 su cerchi da 16 pollici. Le prestazioni sono vivaci e il motore «dimostra» più della cilindrata reale, ma il comportamento stradale non è dei migliori. Forse anche per via della gommatura specifica, la «Streetwise» ha la coda «pesante», troppo sensibile al rilascio in curva, e non è semplice recuperare le perdite di aderenza. Prezzi a partire da 13.560 euro.



LOOK DA SUV

Punta tutto sullo stile da piccola Suv. La trazione non è integrale ma anteriore, però l'altezza da terra maggiorata consente un buon margine dai marciapiedi della giungla cittadina.

La tecnica in pillole

Motore:

4 cilindri - Cilindrata 1396 cm³
Potenza max 76 kW (103 CV) a 6000 giri/min
Coppia max 123 Nm a 4500 giri/min
4 valvole per cilindro

Trasmissione:

trazione anteriore - Cambio manuale a cinque rapporti

Pneumatici:

195/60 VR 15; in alternativa 205/50 VR 16

Corpo vettura:

5 porte, 4 posti - Avantreno a ruote indipendenti con montante telescopico (MacPherson), barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote interconnesse - Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, Abs

Massa e dimensioni:

Passo 2,505 m - Lunghezza 3,980 m
Larghezza 1,736 m - Altezza 1,495 m
Massa a vuoto in ordine di marcia 1015 kg



Automatica anti-tedesca

Con una personalità ritrovata e finalmente una potente versione turbodiesel abbinata a un cambio automatico a cinque rapporti, punta a ritagliarsi uno spazio tra le ammiraglie. È un po' rumorosa, ma su strada non teme confronti.

● 2387 cm³ ● 129 kW (175 CV) ● 5 cilindri turbodiesel ● Euro 3 ● € 45.651

SCUDO IN VISTA

Rispetto al frontale sottile e anonimo della vecchia «166», all'Alfa hanno rivalutato lo stemma e la calandra.



QUANTO LAVORO, non c'è che dire. Quando ci si era ormai quasi dimenticati dell'ammiraglia del Biscione, sono bastati pochi ritocchi nel design e qualche innovazione tecnica per far ritornare la «166» una vettura piuttosto attraente. Le buone riuscite di «156» e «147», ma anche l'imminente arrivo della coupé «GT», hanno rilanciato l'orgoglio del marchio di Arese e finalmente si abbandona quel poco apprezzato «low profile», che male si addiceva agli appassionati di guida sportiva. Basso profilo in tutti i sensi, dovuto forse a poca ambizione di protagonismo e a un aspetto un po' anonimo e sfuggente del frontale della precedente versione.

La nuova «166» ha dimensioni e linee praticamente identiche, ma con un grande scudo davanti, che parte dalle forti nervature del cofano e arriva in basso a tagliare paraurti e prese d'aria, mentre i fari (bixeno a richiesta, di serie sulle «Distinctive») diventano più aggressivi, coi proiettori a vista.

E, finalmente, un turbodiesel multivalvole con potenza adeguata (175 cavalli), abbinato a un cambio automatico sequenziale a cinque marce che non fa rimpiangere le berline straniere.

INTERNI IDENTICI

Dopo aver apprezzato le novità della carrozzeria, è il momento di salire a bordo. La nuova «166», pur mantenendo un abitacolo pressoché identico,

accoglie con un aspetto più gradevole di quanto ci si ricordasse. Il merito va alla luminosità dell'abitacolo, resa da tonalità di colori e materiali migliorati. In generale, comunque, non si è spostata una virgola nella disposizione di strumenti e comandi. I quadranti analogici leggermente sovrapposti, per privilegiare il tachimetro sul contagiri, ed entrambi sui più piccoli indicatori del serbatoio e della temperatura, sono sempre piacevoli, mentre appare un po' invecchiata la console centrale: sulla destra del display a colori da 5 pollici, un po' troppo basso per non distogliere l'attenzione dalla guida, spicca la fessura verticale per la scheda del telefono, di quelle di dimensioni tipo carta di credito (ovviamente, dato che ormai

QUALCHE SEGNO DEL PASSATO

L'interno della nuova «166» non ha subito modifiche, a parte qualche variazione di colori e materiali. La console centrale offre un display un po' basso e non ha i doppi comandi del climatizzatore. La «156» è più avanti.



Velocità max: 216,9 km/h

0-100 km/h: 9,6 s

70-120 km/h in D: 8,2 s

Consumo medio: 8,5 l/100 km

FILA SEMPRE

Il fianco e la coda alta conservano il filante andamento a cuneo della precedente versione: la parte più riuscita.



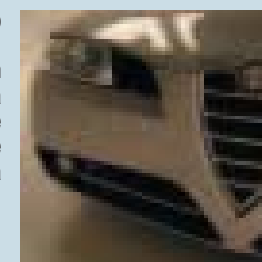
ACCESSORI Prezzo in euro

	166
Prezzo di listino	45.651
Prezzo vettura provata	48.011
Abs	di serie
Airbag guida e passeggero	di serie
Airbag laterali anteriori	di serie
Airbag a tendina	di serie
Autoradio con CD-Changer	di serie
Cambio automatico	di serie
Cerchi di lega da 17"	di serie
Cerchi di lega da 18"	300
Climatizzatore automatico	di serie
Computer di viaggio	di serie
Fari allo xeno	di serie
Interni di pelle	di serie
Navigatore satellitare	1600
Pack TI	2500
Retrovisori ripiegabili elettricamente	di serie
Sensore pioggia	di serie
Sensori di parcheggio	300
Tetto apribile elettrico	940
Vernice metallizzata	760

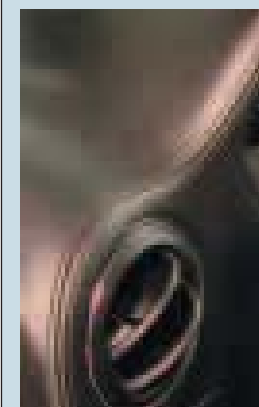
In rosso: presente sulla vettura provata.

PIACE

Il nuovo taglio dei fari anteriori, con copertura trasparente che mette in evidenza i proiettori.



La cura dei dettagli dei rivestimenti di pelle, sulla plancia e sui sedili. A richiesta, sulla versione «Luxury», c'è anche la pelle «Pieno fiore».



NON PIACE

Mancano adeguati vani portaoggetti: per un normale atlante (foto) non basta il cassetto davanti al passeggero.

I sei tasti per la radio o la scelta dei Cd sono piccoli e duri da premere.



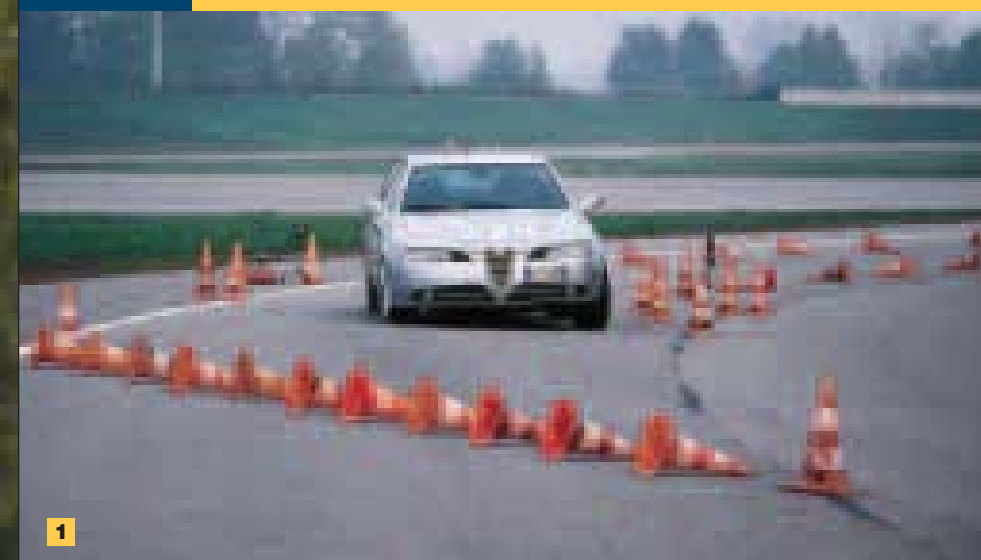


COI RAGGI O COI FORI

La «Distinctive» monta di serie cerchi di lega da 17 pollici, caratterizzati dal design a raggi. Optional, sono disponibili anche i più classici fori.

Stabilità

SEMPRE SICURA TRA I BIRILLI



1

tutti i telefonini usano «sim card» piccole come un'unghia, ci vuole l'adattatore; sopra il display, invece, si fa notare l'apertura del mangiacassette (al posto dell'ormai usuale «drive» per i compact disc, che vanno sistemati nel Cd-changer nel bagagliaio); infine, il posacenere si trova nello stretto spazio a sinistra della leva del freno a mano. Si tratta di particolari ovviamente discutibili, non negativi di per sé, ma le più recenti «156» e «147» hanno cambiato il modo di percepire gli interni di un'Alfa Romeo. Una lacuna un po' più importante, invece, riguarda il climatizzatore, che non prevede una doppia regolazione per i passeggeri davanti: qualche anno fa, la mancanza del «bi-zona» non si sarebbe neanche menzionata, ma le ammiraglie

di oggi (e anche la sorellina «156») offrono di più. In un certo senso, la «166» rimane un'Alfa Romeo di una volta e punta gran parte del suo fascino, oltre che sullo stile, sulle sue innegabili qualità dinamiche.

PIACERE DI GUIDA

I freddi numeri dicono che il nuovo «2.4 JTD 20V» permette di superare abbondantemente i 200 chilometri orari e, col cambio automatico a cinque rapporti, di accelerare nello «0-100» in meno di 10 secondi, come di riprendere da 70 a 120 km/h in otto secondi o poco più. Ottimi dati, ai quali va aggiunto che questo cambio è autoadattativo, nel senso che riconosce lo stile di guida del pilota e varia i passaggi di marcia di

conseguenza, ma è anche un vero sequenziale-manuale quando glielo si richiede. A differenza di altri automatici, infatti, spostando la cloche a sinistra, in «Sport», non passa al rapporto più alto nemmeno al limite dei giri, aspettando correttamente che il guidatore sposti la leva in avanti. Peccato solo che non offra anche i tasti al volante.

Rispetto alla già buona vecchia «166», gli ingegneri dell'Alfa hanno modificato la geometria delle sospensioni per ridurre beccheggio e rollo. Lo sterzo, correttamente per una grande berlina, è diretto, ma non prontissimo come sulla «156». Il rollo in curva è contenuto e la vettura può contare su appoggi sempre buoni, mantenendo un gradevole confort di bordo. Si apprezza an-

che la logica del controllo di stabilità elettronico (di serie), che s'inserisce discretamente e lascia manovrare il guidatore, fino al limite. Anche nelle frenate in curva, la stabilità è garantita dal buon assetto della vettura, senza sbandamenti o chiusure di traiettoria.

Il vero carattere Alfa emerge chiaramente dalle prove in pista, dove la competitività rispetto alle colleghe tedesche non è in discussione. Chi si mette al volante della «166», ne apprezzerà le doti dinamiche, migliorate rispetto alla versione precedente. Un po' meno sarà soddisfatto della rumorosità all'interno dell'abitacolo, dovuta soprattutto al motore. Chi si siede dietro, invece, dovrà fare i conti col tetto basso: i più alti toccano con la testa.



2



3

Senza dubbio, le qualità dinamiche sono il punto forte anche di questa Alfa Romeo. La «166» è stata leggermente modificata nella geometria delle sospensioni, per ridurre rollo e beccheggio, conservando un buon assetto. Nel test di stabilità in curva, si ha un buon inserimento (1), con progressivo

sottosterzo (2) all'avvicinarsi della velocità limite e riallineamenti sicuri e omogenei (3). Lo sterzo appare ben bilanciato e si dosa con precisione. Il controllo elettronico della stabilità non è disinseribile e interviene nelle curve a medio raggio, in seguito a bruschi rilasci dell'acceleratore, mantenendo la traiettoria.

Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

Alfa Romeo «166 2.4 JTD 20V»

• **Motore:** anteriore trasversale, diesel - 5 cilindri in linea - Alesaggio 82,0 mm - Corsa 90,4 mm - Cilindrata 2387 cm³ - Rapporto di compressione 18,25:1 - Potenza max 129 kW (175 CV) a 4000 giri/min - Coppia max 385 Nm a 2000 giri/min - Potenza specifica 54,0 kW/l (73,3 CV/l) - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa con bilancieri, punterie idrauliche (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione diretta common rail Bosch Multijet - Euro 3. • **Tassa di possesso:** € 332,82. • **Trasmissione:** trazione anteriore - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio automatico a 5 rapporti: I) 4,685:1; II) 2,942:1; III) 1,923:1; IV) 1,301:1; V) 1,000:1; RM) 3,177:1 - Riduzione finale a coppia cilindrica con rapporto 2,440:1. • **Pneumatici:** 225/45 R 17, cerchi 7,5J (vettura provata con Good Year «Eagle F1») - Ruota di scorta di dimensioni normali (205/55 R 16). • **Corpo vettura:** berlina, 4 porte, 5 posti - Scocca portante di lamiera d'acciaio - Avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali e braccio obliquo, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici telescopici - Freni a disco, anteriori autoventilanti, Abs e controllo elettronico della stabilità - Servosterzo idraulico - Capacità serbatoio 69 litri. • **Dimensioni e massa:** passo 2,700 m - Carreggiata anteriore 1,554 m - Carreggiata posteriore 1,542 m - Lunghezza 4,720 m - Larghezza 1,800 m - Altezza 1,416 m - Massa a vuoto in ordine di marcia 1540 kg - Rimorchiabile 1500 kg - Capacità bagagliaio 490 dm³. • **Prodotta a:** Torino.



SEI PALLONI DAVANTI E DI FIANCO

Tutte le versioni di «166», dalle più economiche «Impression» alle «Progression» e «Distinctive», offrono la massima sicurezza di serie. Davanti, sul volante e sulla plancia, si trovano gli airbag frontali, ma per aumentare la sicurezza dei passeggeri anteriori ci sono anche due «window-bags», chiamati sul listino «head-bags», ai lati del tetto. Ai fianchi dei sedili davanti, infine, ci sono i due airbag laterali.





ALFA ROMEO «166 2.4 JTD 20V SPORTRONIC DISTINCTIVE»

PRESTAZIONI
Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)



Editoriale Domus
Sistema di Qualità
certificato

VELOCITÀ E REGIMI		166
Massima (km/h)		216,924
Regime a vel. max giri/min		4557 in D
Regime a 130 km/h giri/min		2750 in D

CONSUMO - Percorrenze in D	
Velocità in km/h	km/litro
70	23,3
90	19,9
100	18,2
120	15,2
130	13,9
140	12,7
Rendimento a 100 km/h	32,8%

MEDIE D'USO in km/l (autonomia in km)

	Statale	13,3 (918)
--	---------	---------------

	Autostrada	13,0 (897)
--	------------	---------------

	Città	9,3 (642)
--	-------	--------------

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempi in secondi
0-60	4,3
0-80	6,7
0-100	9,6
0-120	13,1
0-130	15,4
0-140	18,0
400 m da fermo	17,0
Velocità d'uscita in km/h	135,5
1 km da fermo	30,7
Velocità d'uscita in km/h	173,6

RIPRESA in D

Velocità in km/h	Tempi in secondi
70-80	1,8
70-100	4,5
70-120	8,2
70-130	10,5
1 km da 70 km/h	26,6
Velocità d'uscita in km/h	175,5

FRENATA con Abs

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	13,6
80	24,1
100	37,7
120	54,2
130	63,6
140	73,8

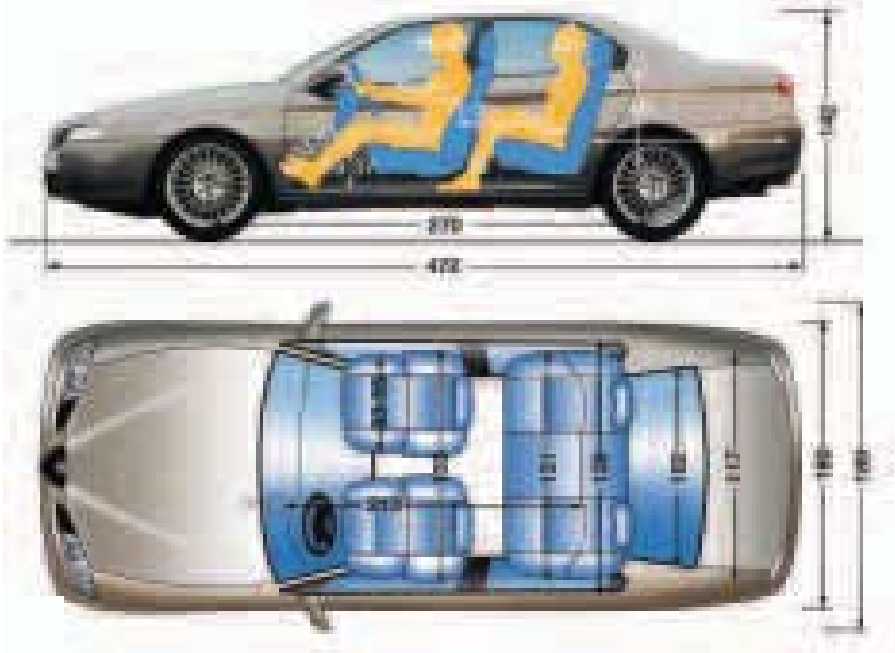
SCARTO TACHIMETRO

medio	6,8%
a 130 km/h	7,2%

DATI GENERALI RILEVATI

Diametro sterzata (tra muri)	12,4 m
Giri volante	2,3
Sforzo volante	2,1 kg
Sforzo frizione	-
Massa della vettura in prova	1760 kg
Ripartizione (ant.-post.)	60-40%

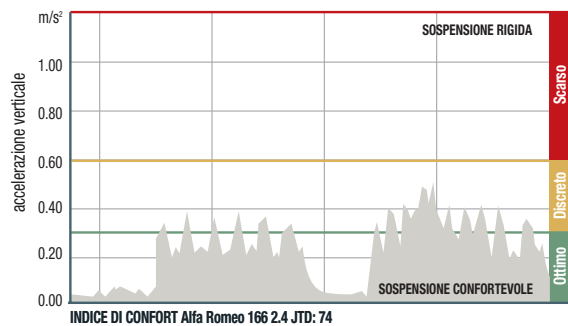
ABITABILITÀ • Misure in centimetri



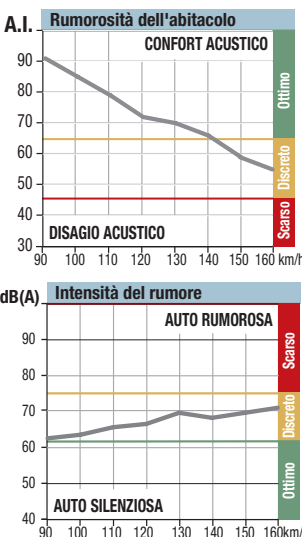
COMODA DAVANTI, BASSA DIETRO

Come si vede dalle misure interne della «166», gli 85 centimetri dal sedile al tetto, per i posti dietro, sono pochi per degli adulti di statura medio-alta.

CONFORT SOSPENSIONI • A 30 km/h su percorso di prova sconnesso



CONFORT ACUSTICO • Rilevazioni a velocità costante

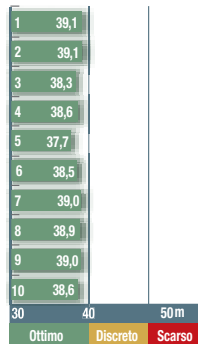


SEMAFORO GIALLO COME LA «THESIS»

Nel test di rumorosità (sotto), si vede come la «166» risenta di una non sufficiente insonorizzazione: già a velocità moderate si sente una certa rombosità del motore. Il risultato ricalca quello ottenuto con la Lancia «Thesis 2.4 20V», con lo stesso turbodiesel e anch'essa con cambio automatico. Le ammiraglie italiane, da questo punto di vista, devono migliorare.

RESISTENZA FRENI

Dieci frenate da 100 km/h a pieno carico



LUCE VERDE A RIPETIZIONE

Nel test di affaticamento, le frenate si mantengono sempre di ottimo livello.

Pregi

- Piacere di guida
- Design italiano
- Motore potente

Difetti

- Abitabilità scarsa dietro
- Rumorosità interna
- Valore residuo dell'usato



QUATTORRUOTE allaccia le cinture



PAGELLA ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★★ Buono ★★★★★★ Ottimo

166	
POSTO GUIDA ★★★★★	Molto buono, adattabile a corporature anche abbondanti o superiori alla media. Sedili avvolgenti e dal design sportivo, con regolazioni elettriche facilmente raggiungibili (lato portiera). Volante regolabile in altezza e profondità, dal piantone dello sterzo.
PLANCIA E COMANDI ★★★★★	Plancia avvolgente in stile Alfa Romeo, con i comandi che partono dalla sinistra del guidatore (alzacrystalli elettrici, regolazione specchietti esterni) e arrivano alla cloche dell'automatico-sequenziale, a destra. Tasti dell'autoradio un po' piccoli e «duri».
STRUMENTAZIONE ★★★★★	Classici strumenti circolari analogici, piacevolmente sovrapposti e raccolti nel cruscotto, che riprende la linea arcuata del volante. Il display del computer di bordo (a richiesta col navigatore satellitare) è un po' basso e distoglie l'attenzione dalla guida.
CLIMATIZZAZIONE ★★★★	Buono ed efficiente, grazie al controllo elettronico, ma non offre regolazioni separate per guidatore e passeggero. Il voto è penalizzato da questa mancanza, considerato che le concorrenti, non solo tedesche, sono un passo più avanti.
VISIBILITÀ ★★★★★	L'ampio parabrezza e il cofano aerodinamico offrono un'ottima visuale anteriore, non disturbata dai montanti, abbastanza sottili. Dietro va meno bene, a causa del lunotto molto inclinato e della coda alta: in soccorso vengono i sensori di parcheggio.
FINITURA ★★★★★	Molto belli e ben fatti i sedili e i rivestimenti di pelle, con cuciture a contrasto ben visibili anche sulla plancia. A parte questo costoso optional («Pieno fiore»), comunque, si nota una certa attenzione ai dettagli e a tutti i materiali dell'abitacolo.
EQUIPAGGIAMENTO ★★★★★	Oltre al clima automatico, tutte le versioni di «166» hanno l'autoradio integrata, il computer di bordo con schermo a colori da 5 pollici, airbag anteriori, laterali e windowbag, alzacrystalli elettrici sulle quattro porte, specchietti elettrici e telecomando.
ABITABILITÀ ★★★★	Il divanetto dietro è comodo per due persone, anche se il lunotto molto inclinato non è l'ideale per le persone alte 1,80 m o più, che devono scivolare un po' in avanti per non toccare con la testa. Si sta più comodi davanti, dove lo spazio non manca.
BAGAGLIAIO ★★★★	La capacità misurata del baule è di 426 litri (490 dichiarati), con un piano di carico abbastanza largo e profondo. Sullo schienale del divano posteriore, si trova anche lo sportellino per far passare dentro gli sci o altri oggetti lunghi. Per una berlina, va bene.
CONFORT ★★★★	L'assorbimento delle sospensioni è buono, ma non si può dire altrettanto dell'insonorizzazione dell'abitacolo: il motore turbodiesel, seppur di ultima generazione, si fa sentire anche dentro. Poco meno una volta raggiunta la temperatura di esercizio.
MOTORE ★★★★★	Nonostante la rumorosità (vedi sopra), il cinque cilindri 20 valvole va elogiato per le sue caratteristiche e per le prestazioni che offre alla vettura. Buona progressione fin dai regimi più bassi, grazie alla potenza e soprattutto alla notevole coppia motrice.
ACCELERAZIONE ★★★★★	L'automatico cambia rapidamente e consente di raggiungere i 100 chilometri orari da fermo in meno di dieci secondi. Lo scatto è buono, anche se la massa della vettura non le permette di ottenere il massimo dei voti per pochi decimi.
RIPRESA ★★★★★	Nella posizione «D», ovviamente, si beneficia delle scalate automatiche, che sfruttano a fondo la coppia del motore. Per ritornare a 120 km/h dopo una decelerazione a settanta, bastano appena 8,2 secondi. Grande elasticità e piacevolezza di guida.
CAMBIO ★★★★★	Solo sulla «2.4 JTD 20V» si può richiedere questo automatico autoadattativo a cinque rapporti, che riconosce lo stile di guida del pilota. Si può anche spostare la leva a sinistra e cambiare manualmente: così il rapporto non varia neppure al limite dei giri.
STERZO ★★★★★	Non è rapido come sulla «156», ma è sempre un vero sterzo da Alfa Romeo: preciso e rassicurante sui percorsi ricchi di curve. Con l'assetto da 17 pollici, guadagna in progressione. Diametro di sterzata un po' elevato, ma inferiore a quello della sorellina.
FRENI ★★★★★	Spazi contenuti per arrestare la vettura lanciata a 100 km orari, ben sotto i fatidici 40 metri. Nella prova di affaticamento, non si verificano sensibili effetti di «fading», ma la corsa del pedale si allunga. Abs e antislittamento sono di serie su tutte le versioni.
TENUTA DI STRADA ★★★★★	Con l'assetto da 17 pollici, le qualità dinamiche della «166» sono ragguardevoli. Ci sarebbe anche un pacchetto, denominato «TI», con assetto ribassato e cerchi da 18 pollici, ma inserimenti in curva e motricità in uscita sono già molto buoni.
STABILITÀ ★★★★★	Si apprezza il controllo di stabilità elettronico (non disinseribile), non perché siano necessari suoi frequenti interventi, ma proprio perché, date le ottime caratteristiche della vettura, agisce sulle ruote molto discretamente, lasciando manovrare il pilota.
CONSUMO ★★★★★	Il «2.4 JTD 20V» brucia un po' di gasolio in più rispetto alla versione con due valvole per cilindro, ma riesce comunque a mantenersi intorno ai 14 chilometri con un litro a velocità autostradale. Medie d'uso sostanzialmente identiche in città.
PREZZO ★★★★	La «2.4 JTD 20V Sportronic Distinctive» è una delle «166» più care, col suo listino da 45.651 euro. La gamma parte dall'economica «2.0 Impression» da 33.300 euro, ma bisogna considerare un valore residuo inferiore alle tedesche.
GARANZIA ★★★	La «166» non ha un trattamento diverso da quello delle altre Alfa Romeo: garanzia di due anni, con chilometraggio illimitato, come stabilito per legge; tre anni per la verniciatura e otto per la corrosione passante.



Sportive di ritorno



«Gtv 2.0 JTS»

1970 cm³ • 121 kW (165 CV)
Euro 4 • € 30.776,00

«Gtv 3.2 V6 24V»

3179 cm³ • 176 kW (240 CV)
Euro 3 • € 37.776,00

«Spider 2.0 JTS»

1970 cm³ • 121 kW (165 CV)
Euro 4 • € 31.776,00



La coupé e la spider col Biscione hanno una faccia nuova e anche nuovi assi da giocare in tema di motori (come il potente 3.2 da 240 CV), ma soprattutto confermano la maneggevolezza e la sportività delle vere Alfa.

SI RINNOVA L'IMPEGNO della Casa milanese su due modelli a tiratura limitata, ma fondamentali per l'immagine sportiva che la contraddistingue. Le novità di natura estetica, curate da Pininfarina, sono particolarmente evidenti all'anteriore, ora ancor più filante, con portatarga finalmente ben definito sul paraurti e prese d'aria maggiorate. Ma veniamo subito alle doti stradali saggiate in compagnia dell'ingegner Massai, responsabile dell'ingegneria

di prodotto Alfa Romeo, che ci guida nell'approfondimento degli interventi sul modello. Debutta anche qui il motore due litri benzina a iniezione diretta che garantisce prestazioni più che accettabili, con un occhio anche ai consumi. Per favorire le doti di ripresa, il cambio ha rapporti piuttosto ravvicinati, capaci di spingere anche una gommatura generosa, che nel nostro caso era la misura 205/50-16 Pirelli «P Zero». Vettura «di base» sia nella versione coupé sia nella versione spider, la 2 litri

accontenta chi pretende qualcosa di più nel campo del confort, poiché usa l'auto anche in città. L'ammorbimento delle sospensioni ha permesso di adottare gomme sportive senza penalizzare eccessivamente il confort. Si è ottenuta così una buona capacità di assorbimento, mentre le temibili conseguenze sul piano della stabilità sono attenuate da una messa a punto particolarmente precisa dei vincoli caratteristici della sospensione multilink posteriore. Oltre tutto giova, a livello



Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

«Gtv 2.0 JTS»

• **Motore:** 4 cilindri in linea - 1970 cm³ - Potenza 121 kW (165 CV) a 6400 giri/min - Coppia 206 Nm a 3250 giri/min - 2 alberi controrotanti - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa, punterie idrauliche e fasatura variabile (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione elettronica - Condotti aspirazione di lunghezza variabile, 4 bobine - Euro 4. • **Tassa possesso:** € 312,18. • **Trasmissione:** trazione anteriore - 5 marce. • **Pneumatici:** 205/50 16 87, cerchi 7J x 16. • **Corpo vettura:** coupé, 2 porte, 4 posti - Avantreno MacPherson - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, braccio longitudinale e biella obliqua, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Freni a disco, anteriori ventilati, Abs. • **Dimensioni e massa:** passo 2,540 m - Lungh. 4,299 m - Largh. 1,776 m - Alt. 1,318 m - Massa 1370 kg. • **Prestazioni:** vel. max 220 km/h - Consumi (l/100 km): 13,3 urbano; 6,8 extraurbano; 9,2 misto.

«Gtv 3.2 V6 24V»

• **Motore:** 6 cilindri a V - 3179 cm³ - Potenza 176 kW (240 CV) a 6200 giri/min - Coppia 289 Nm a 4800 giri/min - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa per bancata, (cinghia dentata) con variatore di fase elettroidraulico - Alimentazione a iniezione elettronica Bosch MPI ME 3.1 - Euro 3. • **Tassa possesso:** € 454,08. • **Trasmissione:** trazione anteriore - 5 marce. • **Pneumatici:** 225/45 ZR 17, cerchi 7,5J x 17. • **Corpo vettura:** coupé, 2 porte, 4 posti - Avantreno MacPherson - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, braccio longitudinale e biella obliqua, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Freni a disco, anteriori ventilati, Abs. • **Dimensioni e massa:** passo 2,540 m - Lungh. 4,299 m - Largh. 1,776 m - Alt. 1,318 m - Massa 1445 kg. • **Prestazioni:** vel. max 255 km/h - Consumi (l/100 km): 19,9 urbano; 9,3 extraurbano; 13,2 misto.

«Spider 2.0 JTS»

• **Motore:** 4 cilindri in linea - 1970 cm³ - Potenza 121 kW (165 CV) a 6400 giri/min - Coppia 206 Nm a 3250 giri/min - 2 alberi controrotanti - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa, punterie idrauliche e fasatura variabile (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione elettronica - Condotti aspirazione di lunghezza variabile, 4 bobine - Euro 4. • **Tassa possesso:** € 312,18. • **Trasmissione:** trazione anteriore - 5 marce. • **Pneumatici:** 205/50 16 87, cerchi 7J x 16. • **Corpo vettura:** spider, 2 porte, 2 posti - Avantreno MacPherson - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, braccio longitudinale e biella obliqua, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Freni a disco anteriori autoventilanti, Abs. • **Dimensioni e massa:** passo 2,540 m - Lungh. 4,299 m - Largh. 1,776 m - Alt. 1,315 m - Massa 1370 kg. • **Prestazioni:** vel. max 215 km/h - Consumi (l/100 km): 13,3 urbano; 6,8 extraurbano; 9,2 misto.



DUE POSTI ANCHE DIETRO

I due posti posteriori della «Gtv» vanno bene per brevi tragitti. Di nuova concezione, il livello di allestimento, legato al motore: la «2.0 TS» è la base, la «2.0 JTS» è l'intermedia e la «3.2 V6» (sotto) è al «top» e prevede anche questi spettacolari interni di pelle.



DETTAGLI MOLTO ALFA
Le immagini testimoniano della cura che Pininfarina, presso i cui stabilimenti la «Gts» e la «Spider» vengono costruite, impiega nella realizzazione di questi modelli. I sedili sono molto profilati e avvolgono il corpo come quelli da corsa. In alto, il lieve rollio che accompagna la «Spider 2.0 JTS» in una curva affrontata allegramente.

sensazione, l'abbassamento della posizione di guida del pilota, che si sente ben «calzato» nel corpo vettura. A parte la configurazione dell'abitacolo, a due o quattro posti, non ci sono differenze sostanziali nelle prerogative della spider o della coupé. Lo sterzo, piuttosto leggero e con un servo tradizionalmente a comando idraulico (l'assistenza elettrica è ancora considerata immatura e non equivalente), rende la guida poco affaticante. Il sistema antipattinamento Asr è di serie con la possibilità di esclusione manuale, come è nella tradizione Alfa Romeo per questi ausili elettronici, onde mantenere un certo grado di mobilità

a bassa andatura sui fondi a scarsa aderenza. Negli altri casi è meglio lasciarlo inserito, perché si tratta di un elemento base ai fini della tenuta in curva, come si apprezza ancor più guidando la «Gtv» col motore 3200 V6 a 24 valvole da 240 CV: arriva quasi alla potenza della «GTA», richiede gomme adeguate (225/45 su cerchio da 17") e di coppia in basso ne ha da vendere. Si può viaggiare in terza in pianura con motore al minimo e riprendere efficacemente premendo a fondo l'acceleratore. La taratura dell'Asr, in questo caso, lascia una notevole possibilità di intervento sulla scelta delle traiettorie in curva regolando la coppia

motrice. In altri termini, il sottosterzo in accelerazione e il sovrasterzo in rilascio si possono controllare impostando un angolo al volante accentuato e poi, rispettivamente, accelerando o rilasciando in modo da spostare l'avantreno. Con un Asr meno sofisticato, tali manovre vengono solitamente inibite dagli interventi automatici, che, per limitare il pattinamento della ruota interna, mortificano un po' le prestazioni. Un lavoro difficile, se si considera che i parametri sotto controllo sono solo le differenze dei giri ruota, la velocità e la posizione dell'acceleratore. Difficile, ma ottimamente riuscito.

C. Sidoli



Sportive di ritorno



«Gtv 2.0 JTS»

1970 cm³ • 121 kW (165 CV)
Euro 4 • € 30.776,00

«Gtv 3.2 V6 24V»

3179 cm³ • 176 kW (240 CV)
Euro 3 • € 37.776,00

«Spider 2.0 JTS»

1970 cm³ • 121 kW (165 CV)
Euro 4 • € 31.776,00



La coupé e la spider col Biscione hanno una faccia nuova e anche nuovi assi da giocare in tema di motori (come il potente 3.2 da 240 CV), ma soprattutto confermano la maneggevolezza e la sportività delle vere Alfa.

SI RINNOVA L'IMPEGNO della Casa milanese su due modelli a tiratura limitata, ma fondamentali per l'immagine sportiva che la contraddistingue. Le novità di natura estetica, curate da Pininfarina, sono particolarmente evidenti all'anteriore, ora ancor più filante, con portatarga finalmente ben definito sul paraurti e prese d'aria maggiorate. Ma veniamo subito alle doti stradali saggiate in compagnia dell'ingegner Massai, responsabile dell'ingegneria

di prodotto Alfa Romeo, che ci guida nell'approfondimento degli interventi sul modello. Debutta anche qui il motore due litri benzina a iniezione diretta che garantisce prestazioni più che accettabili, con un occhio anche ai consumi. Per favorire le doti di ripresa, il cambio ha rapporti piuttosto ravvicinati, capaci di spingere anche una gommatura generosa, che nel nostro caso era la misura 205/50-16 Pirelli «P Zero». Vettura «di base» sia nella versione coupé sia nella versione spider, la 2 litri

accontenta chi pretende qualcosa di più nel campo del confort, poiché usa l'auto anche in città. L'ammorbimento delle sospensioni ha permesso di adottare gomme sportive senza penalizzare eccessivamente il confort. Si è ottenuta così una buona capacità di assorbimento, mentre le temibili conseguenze sul piano della stabilità sono attenuate da una messa a punto particolarmente precisa dei vincoli caratteristici della sospensione multilink posteriore. Oltre tutto giova, a livello



Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

«Gtv 2.0 JTS»

• **Motore:** 4 cilindri in linea - 1970 cm³ - Potenza 121 kW (165 CV) a 6400 giri/min - Coppia 206 Nm a 3250 giri/min - 2 alberi controrotanti - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa, punterie idrauliche e fasatura variabile (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione elettronica - Condotti aspirazione di lunghezza variabile, 4 bobine - Euro 4. • **Tassa possesso:** € 312,18. • **Trasmissione:** trazione anteriore - 5 marce. • **Pneumatici:** 205/50 16 87, cerchi 7J x 16. • **Corpo vettura:** coupé, 2 porte, 4 posti - Avantreno MacPherson - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, braccio longitudinale e biella obliqua, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Freni a disco, anteriori ventilati, Abs. • **Dimensioni e massa:** passo 2,540 m - Lungh. 4,299 m - Largh. 1,776 m - Alt. 1,318 m - Massa 1370 kg. • **Prestazioni:** vel. max 220 km/h - Consumi (l/100 km): 13,3 urbano; 6,8 extraurbano; 9,2 misto.

«Gtv 3.2 V6 24V»

• **Motore:** 6 cilindri a V - 3179 cm³ - Potenza 176 kW (240 CV) a 6200 giri/min - Coppia 289 Nm a 4800 giri/min - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa per bancata, (cinghia dentata) con variatore di fase elettroidraulico - Alimentazione a iniezione elettronica Bosch MPI ME 3.1 - Euro 3. • **Tassa possesso:** € 454,08. • **Trasmissione:** trazione anteriore - 5 marce. • **Pneumatici:** 225/45 ZR 17, cerchi 7,5J x 17. • **Corpo vettura:** coupé, 2 porte, 4 posti - Avantreno MacPherson - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, braccio longitudinale e biella obliqua, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Freni a disco, anteriori ventilati, Abs. • **Dimensioni e massa:** passo 2,540 m - Lungh. 4,299 m - Largh. 1,776 m - Alt. 1,318 m - Massa 1445 kg. • **Prestazioni:** vel. max 255 km/h - Consumi (l/100 km): 19,9 urbano; 9,3 extraurbano; 13,2 misto.

«Spider 2.0 JTS»

• **Motore:** 4 cilindri in linea - 1970 cm³ - Potenza 121 kW (165 CV) a 6400 giri/min - Coppia 206 Nm a 3250 giri/min - 2 alberi controrotanti - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa, punterie idrauliche e fasatura variabile (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione elettronica - Condotti aspirazione di lunghezza variabile, 4 bobine - Euro 4. • **Tassa possesso:** € 312,18. • **Trasmissione:** trazione anteriore - 5 marce. • **Pneumatici:** 205/50 16 87, cerchi 7J x 16. • **Corpo vettura:** spider, 2 porte, 2 posti - Avantreno MacPherson - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, braccio longitudinale e biella obliqua, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Freni a disco anteriori autoventilanti, Abs. • **Dimensioni e massa:** passo 2,540 m - Lungh. 4,299 m - Largh. 1,776 m - Alt. 1,315 m - Massa 1370 kg. • **Prestazioni:** vel. max 215 km/h - Consumi (l/100 km): 13,3 urbano; 6,8 extraurbano; 9,2 misto.



DUE POSTI ANCHE DIETRO

I due posti posteriori della «Gtv» vanno bene per brevi tragitti. Di nuova concezione, il livello di allestimento, legato al motore: la «2.0 TS» è la base, la «2.0 JTS» è l'intermedia e la «3.2 V6» (sotto) è al «top» e prevede anche questi spettacolari interni di pelle.



DETTAGLI MOLTO ALFA

Le immagini testimoniano della cura che Pininfarina, presso i cui stabilimenti la «Gts» e la «Spider» vengono costruite, impiega nella realizzazione di questi modelli. I sedili sono molto profilati e avvolgono il corpo come quelli da corsa. In alto, il lieve rollio che accompagna la «Spider 2.0 JTS» in una curva affrontata allegramente.

sensazione, l'abbassamento della posizione di guida del pilota, che si sente ben «calzato» nel corpo vettura. A parte la configurazione dell'abitacolo, a due o quattro posti, non ci sono differenze sostanziali nelle prerogative della spider o della coupé. Lo sterzo, piuttosto leggero e con un servo tradizionalmente a comando idraulico (l'assistenza elettrica è ancora considerata immatura e non equivalente), rende la guida poco affaticante. Il sistema antipattinamento Asr è di serie con la possibilità di esclusione manuale, come è nella tradizione Alfa Romeo per questi ausili elettronici, onde mantenere un certo grado di mobilità

a bassa andatura sui fondi a scarsa aderenza. Negli altri casi è meglio lasciarlo inserito, perché si tratta di un elemento base ai fini della tenuta in curva, come si apprezza ancor più guidando la «Gtv» col motore 3200 V6 a 24 valvole da 240 CV: arriva quasi alla potenza della «GTA», richiede gomme adeguate (225/45 su cerchio da 17") e di coppia in basso ne ha da vendere. Si può viaggiare in terza in pianura con motore al minimo e riprendere efficacemente premendo a fondo l'acceleratore. La taratura dell'Asr, in questo caso, lascia una notevole possibilità di intervento sulla scelta delle traiettorie in curva regolando la coppia

motrice. In altri termini, il sottosterzo in accelerazione e il sovrasterzo in rilascio si possono controllare impostando un angolo al volante accentuato e poi, rispettivamente, accelerando o rilasciando in modo da spostare l'avantreno. Con un Asr meno sofisticato, tali manovre vengono solitamente inibite dagli interventi automatici, che, per limitare il pattinamento della ruota interna, mortificano un po' le prestazioni. Un lavoro difficile, se si considera che i parametri sotto controllo sono solo le differenze dei giri ruota, la velocità e la posizione dell'acceleratore. Difficile, ma ottimamente riuscito.

C. Sidoli



Sportive di ritorno



«Gtv 2.0 JTS»

1970 cm³ • 121 kW (165 CV)
Euro 4 • € 30.776,00

«Gtv 3.2 V6 24V»

3179 cm³ • 176 kW (240 CV)
Euro 3 • € 37.776,00

«Spider 2.0 JTS»

1970 cm³ • 121 kW (165 CV)
Euro 4 • € 31.776,00



La coupé e la spider col Biscione hanno una faccia nuova e anche nuovi assi da giocare in tema di motori (come il potente 3.2 da 240 CV), ma soprattutto confermano la maneggevolezza e la sportività delle vere Alfa.

SI RINNOVA L'IMPEGNO della Casa milanese su due modelli a tiratura limitata, ma fondamentali per l'immagine sportiva che la contraddistingue. Le novità di natura estetica, curate da Pininfarina, sono particolarmente evidenti all'anteriore, ora ancor più filante, con portatarga finalmente ben definito sul paraurti e prese d'aria maggiorate. Ma veniamo subito alle doti stradali saggiate in compagnia dell'ingegner Massai, responsabile dell'ingegneria

di prodotto Alfa Romeo, che ci guida nell'approfondimento degli interventi sul modello. Debutta anche qui il motore due litri benzina a iniezione diretta che garantisce prestazioni più che accettabili, con un occhio anche ai consumi. Per favorire le doti di ripresa, il cambio ha rapporti piuttosto ravvicinati, capaci di spingere anche una gommatura generosa, che nel nostro caso era la misura 205/50-16 Pirelli «P Zero». Vettura «di base» sia nella versione coupé sia nella versione spider, la 2 litri

accontenta chi pretende qualcosa di più nel campo del confort, poiché usa l'auto anche in città. L'ammorbimento delle sospensioni ha permesso di adottare gomme sportive senza penalizzare eccessivamente il confort. Si è ottenuta così una buona capacità di assorbimento, mentre le temibili conseguenze sul piano della stabilità sono attenuate da una messa a punto particolarmente precisa dei vincoli caratteristici della sospensione multilink posteriore. Oltre tutto giova, a livello



Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

«Gtv 2.0 JTS»

• **Motore:** 4 cilindri in linea - 1970 cm³ - Potenza 121 kW (165 CV) a 6400 giri/min - Coppia 206 Nm a 3250 giri/min - 2 alberi controrotanti - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa, punterie idrauliche e fasatura variabile (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione elettronica - Condotti aspirazione di lunghezza variabile, 4 bobine - Euro 4. • **Tassa possesso:** € 312,18. • **Trasmissione:** trazione anteriore - 5 marce. • **Pneumatici:** 205/50 16 87, cerchi 7J x 16. • **Corpo vettura:** coupé, 2 porte, 4 posti - Avantreno MacPherson - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, braccio longitudinale e biella obliqua, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Freni a disco, anteriori ventilati, Abs. • **Dimensioni e massa:** passo 2,540 m - Lungh. 4,299 m - Largh. 1,776 m - Alt. 1,318 m - Massa 1370 kg. • **Prestazioni:** vel. max 220 km/h - Consumi (l/100 km): 13,3 urbano; 6,8 extraurbano; 9,2 misto.

«Gtv 3.2 V6 24V»

• **Motore:** 6 cilindri a V - 3179 cm³ - Potenza 176 kW (240 CV) a 6200 giri/min - Coppia 289 Nm a 4800 giri/min - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa per bancata, (cinghia dentata) con variatore di fase elettroidraulico - Alimentazione a iniezione elettronica Bosch MPI ME 3.1 - Euro 3. • **Tassa possesso:** € 454,08. • **Trasmissione:** trazione anteriore - 5 marce. • **Pneumatici:** 225/45 ZR 17, cerchi 7,5J x 17. • **Corpo vettura:** coupé, 2 porte, 4 posti - Avantreno MacPherson - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, braccio longitudinale e biella obliqua, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Freni a disco, anteriori ventilati, Abs. • **Dimensioni e massa:** passo 2,540 m - Lungh. 4,299 m - Largh. 1,776 m - Alt. 1,318 m - Massa 1445 kg. • **Prestazioni:** vel. max 255 km/h - Consumi (l/100 km): 19,9 urbano; 9,3 extraurbano; 13,2 misto.

«Spider 2.0 JTS»

• **Motore:** 4 cilindri in linea - 1970 cm³ - Potenza 121 kW (165 CV) a 6400 giri/min - Coppia 206 Nm a 3250 giri/min - 2 alberi controrotanti - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa, punterie idrauliche e fasatura variabile (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione elettronica - Condotti aspirazione di lunghezza variabile, 4 bobine - Euro 4. • **Tassa possesso:** € 312,18. • **Trasmissione:** trazione anteriore - 5 marce. • **Pneumatici:** 205/50 16 87, cerchi 7J x 16. • **Corpo vettura:** spider, 2 porte, 2 posti - Avantreno MacPherson - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, braccio longitudinale e biella obliqua, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Freni a disco anteriori autoventilanti, Abs. • **Dimensioni e massa:** passo 2,540 m - Lungh. 4,299 m - Largh. 1,776 m - Alt. 1,315 m - Massa 1370 kg. • **Prestazioni:** vel. max 215 km/h - Consumi (l/100 km): 13,3 urbano; 6,8 extraurbano; 9,2 misto.



DUE POSTI ANCHE DIETRO

I due posti posteriori della «Gtv» vanno bene per brevi tragitti. Di nuova concezione, il livello di allestimento, legato al motore: la «2.0 TS» è la base, la «2.0 JTS» è l'intermedia e la «3.2 V6» (sotto) è al «top» e prevede anche questi spettacolari interni di pelle.



DETTAGLI MOLTO ALFA
Le immagini testimoniano della cura che Pininfarina, presso i cui stabilimenti la «Gts» e la «Spider» vengono costruite, impiega nella realizzazione di questi modelli. I sedili sono molto profilati e avvolgono il corpo come quelli da corsa. In alto, il lieve rollio che accompagna la «Spider 2.0 JTS» in una curva affrontata allegramente.

sensazione, l'abbassamento della posizione di guida del pilota, che si sente ben «calzato» nel corpo vettura. A parte la configurazione dell'abitacolo, a due o quattro posti, non ci sono differenze sostanziali nelle prerogative della spider o della coupé. Lo sterzo, piuttosto leggero e con un servo tradizionalmente a comando idraulico (l'assistenza elettrica è ancora considerata immatura e non equivalente), rende la guida poco affaticante. Il sistema antipattinamento Asr è di serie con la possibilità di esclusione manuale, come è nella tradizione Alfa Romeo per questi ausili elettronici, onde mantenere un certo grado di mobilità

a bassa andatura sui fondi a scarsa aderenza. Negli altri casi è meglio lasciarlo inserito, perché si tratta di un elemento base ai fini della tenuta in curva, come si apprezza ancor più guidando la «Gtv» col motore 3200 V6 a 24 valvole da 240 CV: arriva quasi alla potenza della «GTA», richiede gomme adeguate (225/45 su cerchio da 17") e di coppia in basso ne ha da vendere. Si può viaggiare in terza in pianura con motore al minimo e riprendere efficacemente premendo a fondo l'acceleratore. La taratura dell'Asr, in questo caso, lascia una notevole possibilità di intervento sulla scelta delle traiettorie in curva regolando la coppia

motrice. In altri termini, il sottosterzo in accelerazione e il sovrasterzo in rilascio si possono controllare impostando un angolo al volante accentuato e poi, rispettivamente, accelerando o rilasciando in modo da spostare l'avantreno. Con un Asr meno sofisticato, tali manovre vengono solitamente inibite dagli interventi automatici, che, per limitare il pattinamento della ruota interna, mortificano un po' le prestazioni. Un lavoro difficile, se si considera che i parametri sotto controllo sono solo le differenze dei giri ruota, la velocità e la posizione dell'acceleratore. Difficile, ma ottimamente riuscito.

C. Sidoli