

**LE ULTIME NOTIZIE**[\(HTTPS://WWW.SQUADRA-TUNING.NL/SQUADRA-TUNING-NIEUWS/\)](https://www.squadra-tuning.nl/squadra-tuning-nieuws/)**LA SQUADRACHIP**[\(HTTPS://WWW.SQUADRA-TUNING.NL/DE-SQUADRACHIP/\)](https://www.squadra-tuning.nl/de-squadrachip/)**SPECIALI**[\(HTTPS://WWW.SQUADRA-TUNING.NL/SPECIALS/\)](https://www.squadra-tuning.nl/specials/)**Squadra Tuning**[\(https://www.squadra-tuning.nl/\)](https://www.squadra-tuning.nl/)**ALFA ROMEO**

GIULIA 2.0 TURBO 200 HP AGGIORNAMENTO A 280 HP

Sei qui: [Home \(https://www.squadra-tuning.nl/\)](https://www.squadra-tuning.nl/) / [Chip tuning \(https://www.squadra-tuning.nl/chiptuning/\)](https://www.squadra-tuning.nl/chiptuning/) / [Alfa Romeo \(https://www.squadra-tuning.nl/chiptuning/alfa-romeo/\)](https://www.squadra-tuning.nl/chiptuning/alfa-romeo/) / [Giulia \(https://www.squadra-tuning.nl/chiptuning/alfa-romeo/giulia/\)](https://www.squadra-tuning.nl/chiptuning/alfa-romeo/giulia/) / **2.0 Turbo 200 hp upgrade a 280 hp**

## Centralina "Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 200 hp upgrade a 280 hp"

Negli ultimi anni, la FCA ha optato sempre più per il principio downtune. Sviluppano un potente motore nella base e distillano versioni meno potenti. La Giulia 2.0 Turbo è un esempio piuttosto estremo di questo.

Nella base il motore è stato sviluppato per 400 Nm e 280 CV. Attraverso le regolazioni del software, la coppia viene ridotta a 330 Nm e la potenza a un "magro" 200 CV. Di per sé figure che puoi usare perfettamente. Fino a quando non si ha assaggiato i 280 CV, per i quali il motore è effettivamente progettato. Quindi le persone non vogliono davvero fare di meno con meno.

Ovviamente lo sviluppo del software da 200 a 280 CV non era molto eccitante. Afferra il problema del software 280 e sostituisci i numeri software e i numeri ID per quelli della versione da 200 hp. In questo modo, gli aggiornamenti di fabbrica possono sempre essere eseguiti. Quando si programma letteralmente il software da 280 hp, non ci sono più "numeri corrispondenti" e non è possibile apportare aggiornamenti alla gestione del motore.

Oltre alla differenza con i numeri corrispondenti, abbiamo lasciato la coppia e la potenza nella posizione N del pulsante DNA da 200 CV e 330 Nm. La posizione D offre 280 CV e 400 Nm. L'A-stand è rimasto invariato. Ma un 200 CV è di circa 100 kg più leggero a causa dell'assenza di trazione integrale. Inoltre, la trasmissione finale del cambio è del 4% più corta della Veloce, che provoca immediatamente un 4% in più di coppia sulle ruote. Aggiunti insieme, una "non Veloce" da 280 CV accelererebbe di circa il 10% più velocemente di una vera Veloce. Solo la rotazione delle ruote può influire negativamente sul risultato.

Normalmente eseguiremo test di potenza dopo aver effettuato una serie di test pratici sulla strada con un software standard adeguato. L'apparecchiatura diagnostica ora mostra così tanti parametri che possiamo fare una stima abbastanza precisa della coppia e della potenza. Usiamo quindi i parametri del motore e del cambio automatico. In particolare, i parametri del contenitore ZF a 8 velocità mostrano un valore di coppia che sappiamo essere abbastanza simile alla realtà. Quindi siamo venuti vicino alla promessa che Alfa Romeo fa della versione a benzina da 200 e 280 hp.

Ma visto che i 280 CV sono un'auto seriamente veloce, i test sulla strada sono diventati un po' complicati. Le velocità spesso arrivavano fino a 200 km / ora e questo è ancora troppo per noi se vuoi farlo più volte al giorno. Amiamo anche la nostra patente di guida. Insomma, tempo di mettere la benzina Giulia 2.0 sulla power bank. Era bello che la Giulia con 8 cinturini fosse stata sospesa in modo permanente altrimenti saremmo caduti proverbialmente con la nostra macchina. La prestazione standard è ben superata. Normalmente siamo abituati al fatto che le specifiche di fabbrica dei motori MultiAlr sono a malapena soddisfatte o semplicemente con i tacchi sopra il fossato. Per la Giulia, questo non era certamente il caso, vedi il grafico qui sotto.

La versione da 200 CV, che secondo la fabbrica fornirebbe 330 Nm e 200 CV, fornisce nella vita reale 380 Nm e 230 CV. Quello è 50 Nm e 30 hp più che promesso da Alfa Romeo. La versione Veloce che nella brochure si distingue per 400 Nm e 280 CV vale davvero 460 Nm e 310 CV. Questo così senza alcuna regolazione.

Infine, lo standard Giulia 2.0 T (e Veloce) è limitato alla velocità. Molto strano quando ci pensi. L'intero club tedesco limita a 250 km / ora. Perché Alfa sceglie 240 km / ora? Rimuoviamo il confine in modo che la velocità massima venga aumentata di almeno 20 km / ora. Tieni presente l'indice di velocità dei pneumatici e qui il consiglio è di utilizzare almeno il carburante RON98 quando si pianifica di testare la velocità massima.

---

## risultati

[Leggi questo articolo sullo sviluppo del software \(https://www.squadra-tuning.nl/giulia-de-software-ontwikkeling/\)](https://www.squadra-tuning.nl/giulia-de-software-ontwikkeling/)

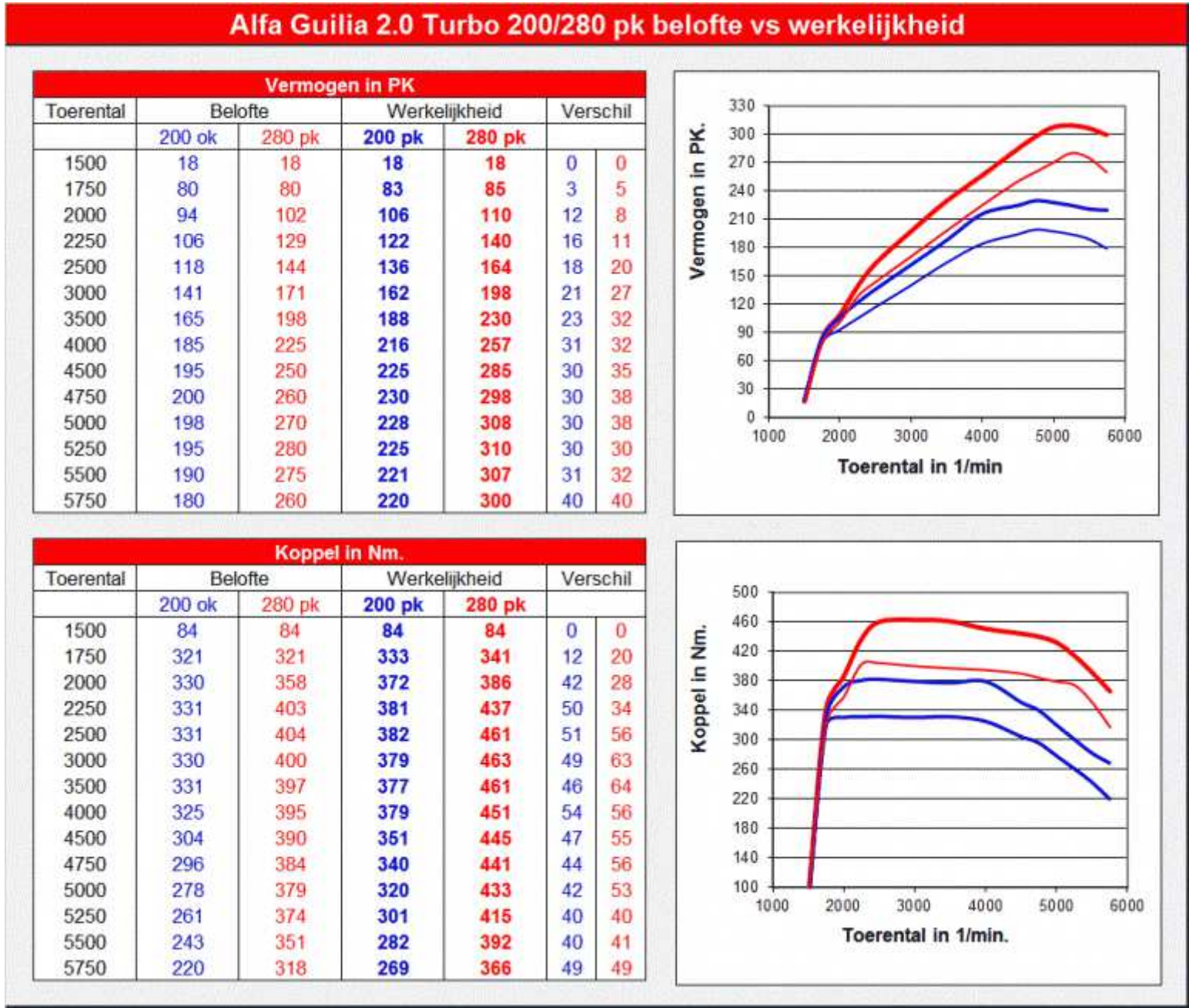
Il 2.0 T è un Veloce declassato dal software, leggi l'articolo sopra

La messa a punto è un aggiornamento al livello Veloce

In realtà, la Giulia offre più potenza di quella dichiarata sulla carta, vedi grafico sotto.

Limitazione della velocità di rimozione (240 km / ora)





La nostra Giulia è, per così dire, una macchina completamente diversa e davvero divertente / divertente da guidare.

L'accelerazione e il ripristino sono fantastici, il motore è inattivo è anche meglio / più silenzioso, in precedenza si sentiva il motore vibrare esattamente sotto il cofano, ora non è più.

Anche il comportamento scioccante durante la guida lenta è stato notevolmente migliorato per non esistere più.

## Olaf

2017/02/10

Dopo aver guidato diverse Alfa nella mia vita, avevo già qualcosa di simile all'Alfa 156. Per vari motivi non è successo. Ma dopo aver ordinato la mia Alfa Romeo Giulia 2.0T, ho capito abbastanza rapidamente che volevo guardare a Squadra Tuning cosa poteva offrire.

Sono stato molto felice quando ho visto che il motore è identico alla versione Veloce, quindi questo software può essere applicato alla versione "normale" da 200 hp.

La versione da 200 CV si sentiva a novembre 2016 non come 200 CV e come ora appare anche dai test, hanno solo 30 CV in più rispetto a quanto dichiarato nei booklet. Semplicemente meraviglioso da guidare. Avevo già messo il pacchetto interno Veloce sulla mia Giulia, e anche quello ha funzionato bene. Purtroppo ordinato troppo presto perché 4 settimane dopo l'ordine c'era l'opzione Veloce-pack esterno ma purtroppo non ho potuto più usarlo.

Alla fine di luglio (due settimane dopo la consegna della mia Giulia) ho guidato da Limburg a Squadra Tuning. Sono stato gentilmente ricevuto da Stephan e dopo un incontro e una tazza di caffè, tutto è stato discusso sulla Giulia, sul suo sviluppo e su altre cose Alfa. Dopo che tutto era pronto, era tempo di cavalcare un po' insieme a Stephan e lui leggeva ogni genere di cose durante questa corsa. Fu preso un pezzo di strada ma, vista la folla, questo non era l'ideale per la Giulia una volta toccata dal dente. Tuttavia, ho notato immediatamente la differenza tra le modalità N e D, che puoi cambiare durante il gas sull'autostrada. Devo anche notare che l'A-stand è lo stesso di quello originale, lo stand N è in realtà il "vecchio"

Il potere che si scatena nella posizione D è semplicemente delizioso IN una parola. nessun problema, continua a tirare.

Vivo vicino al confine tedesco, quindi l'interruttore è fatto in questo modo. Ancora una volta non sono stato in grado di andare al massimo, ma quello che ho sentito e guidato è la mia esperienza che la Giulia continua a tirare e continua a disegnare. Deliziosa risposta dell'acceleratore nella posizione D. ... Nella posizione N, t ff richiede prima che riprenda. Tutto sommato un forte aumento (80 CV) per guida e potenza. Ogni volta che banchettate per guidare.

Quello che rimpiango è che la N-mode è la "vecchia" che sottovaluta Giulia. Un ulteriore lavoro potrebbe essere svolto sulla risposta del gas e comunque una guida confortevole. Mi manca qualcosa. Non so se anche la posizione N della Giulia Veloce sia questa posizione, ma vedo punti di miglioramento. In città, quindi, guido quasi sempre in modalità D perché non reagisce nervosamente. Ma mi manca un po' di nitidezza della posizione N .....

Sono molto curioso se il software Veloce è ulteriormente sviluppato da Squadra Tuning e ciò che questo produce ancora.

Nota Squadra Tuning: i punti indicati dal cliente sono regolazioni che vengono regolate nelle parole di sintonizzazione, non nell'aggiornamento a 280 hp. Distinguiamo tra "upgrade" e "tuning".

## sigillo

2017/05/15

Ecco i miei risultati per la messa a punto (aggiornamento) della mia Alfa Romeo Giulia 2.0T (automatica) da 200pk a 280pk.

1. Caratteristiche stazionarie del motore (N) 2 (D) 2
2. Comportamento al rialzo durante la marcia (N) 3 (D) 5
3. Comportamento al minimo (N) 3 (D) 4
4. Raggiungimento a regimi superiori (N) 4 (D) 5
5. Consumo di carburante (N) 3 (D) 2
6. Valutazione complessiva (N) 4 (D) 5

Al mio manuale 166 2.5 V6 messo a punto da te, ho notato nello stato (N) della mia nuova Giulia 2.0T che dovevo fare un movimento del piede, quindi volevo ottenere la reazione a cui ero abituato. Nella posizione (D), questo era perfetto, quindi ho sempre dovuto passare da queste due posizioni.

In consultazione con voi è stato possibile applicare l'aggiornamento del software anche nella versione (D) 280PK per la posizione (N) in cui la coppia più elevata fornisce ancora l'effetto desiderato poiché non era (ancora) possibile inserire la (N) per migliorare la risposta dell'acceleratore.

Ora stavo già pianificando di far sintonizzare la Giulia 2.0T da te, così dopo un po' di avanti e indietro ho inviato un appuntamento tramite il rivenditore e il 10 aprile 2017 è stato il giorno (KM 4150). Dopo un'ora di attesa sotto un espresso, la macchina era pronta e potevo andare avanti. Ora ho il vantaggio di vivere a meno di 5 chilometri dall'autostrada tedesca e ho subito iniziato a provare gli effetti del nuovo software sul comportamento del motore della Giulia. Dopo un po' di guida calda il gas al primo (N) e poi in (D) che esperienza fantastica prima di conoscerlo a 210 KM e dopo essere tornati indietro con le pinne e di nuovo il gas è lì per sapere cosa ti succede lui / lei continua ad andare avanti.

Ho davvero provato mezz'ora in entrambe le posizioni e sono sicuro di essere stato al volante per l'intera mezz'ora. Devo dirvi che ho l'opzione Active suspension e questo è davvero un valore aggiunto se devi stare in posizione (D) 310 CV sulla strada. Quindi sono molto soddisfatto dell'aggiornamento del software a 280 hp (310) e anche del modo in cui Stephan ha fatto di nuovo, nessun messaggio di errore e nessun altro problema, la qualità a cui sono abituato a Squadra Tuning. Per chiunque ancora non dubiti, basta fare un appuntamento con Stephan e guidare.



## Maggiori informazioni su Squadra Tuning

[Chi siamo? \(https://www.squadra-tuning.nl/wie-zijn-wij/\)](https://www.squadra-tuning.nl/wie-zijn-wij/)

[Il nostro laboratorio \(https://www.squadra-tuning.nl/onze-werkplaats/\)](https://www.squadra-tuning.nl/onze-werkplaats/)

[garanzia \(https://www.squadra-tuning.nl/garantie/\)](https://www.squadra-tuning.nl/garantie/)

[faq \(https://www.squadra-tuning.nl/veelgestelde-vragen/\)](https://www.squadra-tuning.nl/veelgestelde-vragen/)

[contatto \(https://www.squadra-tuning.nl/contact/\)](https://www.squadra-tuning.nl/contact/)

[Modulo di contatto \(https://www.squadra-tuning.nl/contactformulier/\)](https://www.squadra-tuning.nl/contactformulier/)

## Dettagli di contatto

Squadra Tuning VOF

Waterweg 8

8071 RS NUNSPEET

TEL: [0341-250411 \(tel:0341250411\)](tel:0341250411)

Email: [info@squadra-tuning.nl \(mailto:info@squadra-tuning.nl\)](mailto:info@squadra-tuning.nl)

**f** (<https://www.facebook.com/squadratuning/>)