



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

I = impressioni di guida
P = prova su strada
PSP = prova speciale



INTERNET.....





- 3179 cm³
- 184 kW (250 CV)
- Euro 3
- € 34.000 circa
- Prodotta a Pomigliano D'Arco (NA)

Un giorno da leoni



Possedete una «147» di 1.6 litri? Allora, almeno per una volta, dovrete provare questa emozionante sportiva. Che ha una potenza più che doppia e una straordinaria guidabilità.

ECCO UNA SPORTIVA animata dal più autentico spirito italiano, capace di regalare forti emozioni. Certo, la «147 GTA» è un'auto molto particolare: abbastanza cara, ha un potente 6 cilindri, è fatta per pochi appassionati, però ha tanta personalità e tante doti per affascinare. E, per certi aspetti, può anche indicare la strada giusta per proporre auto d.o.c, capaci

di confrontarsi con la concorrenza più qualificata. Coerente con il passato Alfa, così ricco di soddisfazioni sportive, risponde in pieno alle aspettative, ha una linea forte, subito riconoscibile, inequivocabilmente sportiva, resa ancora più decisa con pochi tocchi nel frontale (feritoie supplementari superiori, grande presa d'aria inferiore) e nella coda (grosso scarico e sfoghi d'aria). Mantiene le sue promesse

migliorando persino le caratteristiche della «156 GTA» con la stessa meccanica. In effetti certe doti di base, prevalentemente quelle sportive, sono state riviste, soprattutto per migliorare la fruibilità nella guida di tutti i giorni, ma lasciando inalterata la fisionomia della vettura. In effetti, qualcosa è cambiato nel comportamento. Su strada non nasconde le caratteristiche esclusive delle Alfa più recenti: «156» e

«147» nelle versioni normali avevano già sorpreso per il loro comportamento, per la precisione della guida e per la prontezza di risposta. Questa «GTA» spinge ancor di più sull'acceleratore, offre una guida altamente personalizzata, merito soprattutto del buon bilanciamento delle masse e, in particolare, delle sospensioni. Da dove nasce questa dote? Innanzitutto dal sofisticato avantreno a quadrilateri, quasi indispensabile su vetture con caratteristiche di guida superiori. Rispetto alla «156 GTA», è stato ancora modificato per renderlo più morbido, ma anche più preciso, nonostante alle ruote ci siano almeno un centinaio di cavalli in più rispetto alle altre «147» della gamma.

Per questo ci sono nuove boccole a scorrimento fluidodinamico sul triangolo superiore, guarnizioni sdoppiate e boccole di teflon sugli steli degli ammortizzatori. Anche il MacPherson posteriore è stato rivisto per ottenere reazioni più pronte rispetto alla «156 GTA» e, soprattutto, una maggiore omogeneità nelle risposte ai comandi. Le modifiche, ottenute sulle indicazioni provenienti dai test anche sul circuito del Nürburgring, confermano risultati di alto livello, soprattutto fra le trazioni anteriori di elevata potenza. Molle e ammortizzatori più rigidi, regolazioni diverse e barre antirollio maggiorate completano l'opera di rivisitazione sportiva. L'assetto in curva è molto buono, soprattutto su fondi asciutti,



Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

ALFA «147 GTA»

• **Motore:** ant. trasversale - V 6 - Cilindrata 3179 cm³ - Potenza max 184 kW (250 CV) a 6200 giri/min - Coppia max 300 Nm a 4800 giri/min - 24 valvole - 4 assi a camme in testa, fasatura variabile (cinghia) - Iniezione elettronica - Antinquinamento Euro 3. • **Tassa di possesso:** € 474,72. • **Trasmissione:** trazione anteriore - Cambio a 6 marce. • **Pneumatici:** 225/45 ZR17. • **Corpo vettura:** 3 porte, 5 posti - Avantreno a quadrilateri - Retrotreno MacPherson - Barre stabilizzatrici ant. e post. - Ammortizzatori idraulici - Freni a disco, ant. autoventilanti, Abs, Asr, Vdc, Msr - Sterzo a cremagliera, servo - Serbatoio da 63 litri. • **Dimensioni e massa:** passo 2,55 m - Lungh. 4,21 m - Largh. 1,76 m - Alt. 1,41 m - Massa a vuoto 1360 kg. • **Prestazioni:** velocità max 246 km/h - Acc. 0-100 km/h in 6,3 s - Consumi (l/100 km): 18,1 urbano; 8,6 extraurbano; 12,1 misto.



perché la precisione di comportamento consente traiettorie precise, ampie possibilità di correzione senza ricorrere a manovre da esperti. La vettura è ben piantata sulle ruote, con rollio minimo (uno dei vantaggi della maggior rigidità), consente pochi movimenti di braccia, rapidi inserimenti in curva, pronte correzioni, reazioni composte e progressive anche nelle manovre improvvise. Poi c'è il validissimo supporto d'elettronica per togliersi anche dalle situazioni d'emergenza: il già noto Vdc (Vehicle Dynamic Control), correttore di stabilità, verifica le condizioni di aderenza di ogni ruota e di conseguenza frena quella giusta per riportare la vettura sulle traiettorie corrette. E ancora: ci sono l'Asr, antislittamento, e l'Msr, che ridà coppia al motore evitando il pattinamento conseguente al blocco delle ruote. Rimane, comunque, una personalità, una filosofia di progetto e di messa a punto, completamente diversa da una classica sportiva tedesca come la pari prezzo «Golf R32», valida, ma senza la grinta Alfa (a pag 172). Qualità più evi-

dentì sull'asciutto, mentre sul bagnato il posteriore, a volte, scivola gradualmente verso l'esterno della curva, con un sovrasterzo progressivo che tende a far diminuire l'aderenza col fondo.

TANTI CAVALLI FACILI

Il V6 dell'Alfa, quasi un miracolo di longevità, si è sempre adeguato alle richieste del mercato, modificando le sue caratteristiche. Forse non è il più moderno dei «24 valvole», ma recita ancora il suo ruolo con grande dignità; sfruttabile anche ai bassi regimi, si esprime meglio oltre i 3000 giri, fino ad arrivare, in rapida progressione, ai 7000, con un rumore forte e coinvolgente. Le qualità di base, già notate sulla omologa «156», qui si apprezzano ancora di più.

La «147 GTA», più compatta, con passo minore di 5 cm, pesa 50 kg meno e va ancora meglio, con sospensioni più flessibili e meglio sfruttabili: una sportiva purosangue che non fatica a comportarsi come auto di tutti i giorni. Complimenti anche ai freni, con grossi dischi ventilati sull'avantreno, ridotti spazi d'arresto e un'ottima resistenza alla fatica. Anche qui un forte aiuto proviene dall'elettronica: oltre all'immane Abs c'è il ripartitore Ebd, che suddivide al meglio lo sforzo sulle ruote. Ce n'è abbastanza per fare di questa «147 GTA» una delle sportive più allettanti dell'ultima generazione.

R.Bon.

Sportive contro



VOLKSWAGEN

«GOLF R32»

• 3.2 litri • 250 CV
• € 32.156

L'alternativa tedesca: una potente 6 cilindri sempre controllata dalla trazione integrale.



AUDI «S3»

• 1.8 turbo • 225 CV
• € 36.411

Ancora un'integrale in versione turbo. Ha classe e potenza; è sempre una top car tra le medie sportive.



FORD «Focus RS»

• 2.0 turbo • 215 CV
• € 31.700

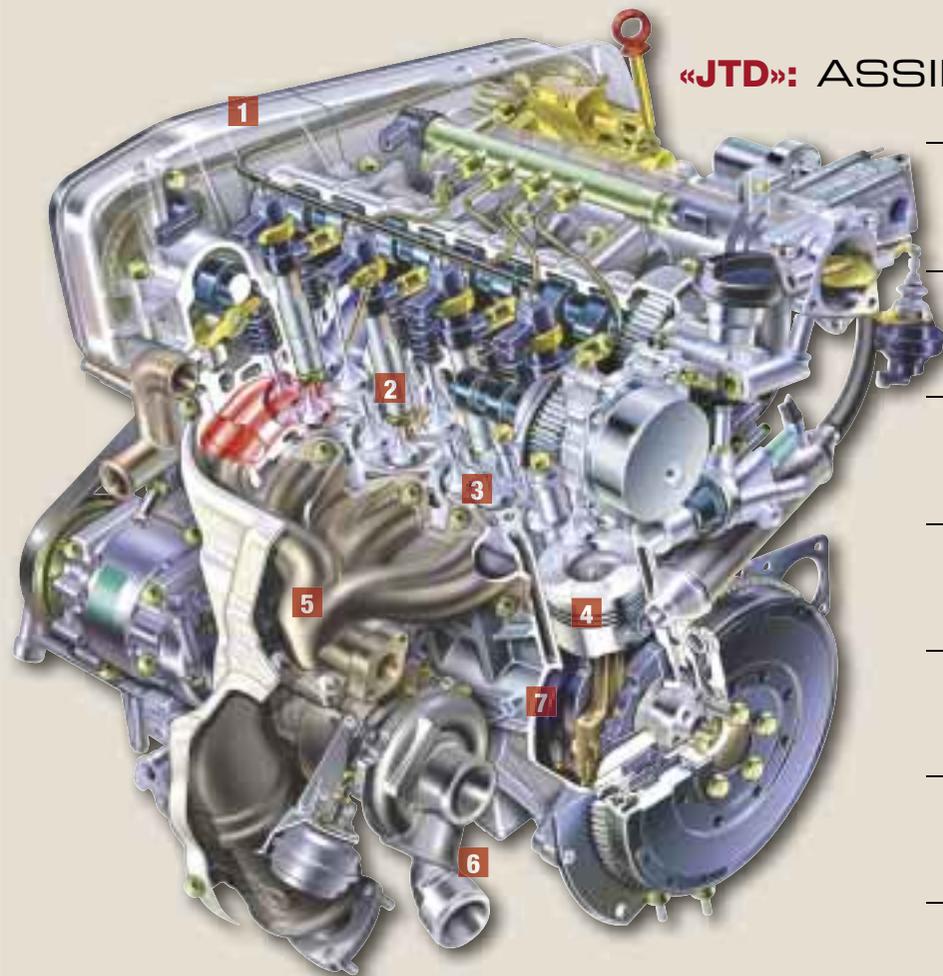
Versione estrema di un'auto di grande successo. Da novembre disponibile sul mercato.

Anche il diesel sale



- 1910 cm³
- 103 kW (140 CV)
- Euro 3
- Prodotta a Pomigliano D'Arco (NA)

C'È UN'ANIMA sportiva persino nel nuovo «1900 JTD Multijet-16V». Forse è questa la ragione per cui a Torino hanno deciso di far debuttare la seconda generazione del common rail italiano proprio su un'Alfa. Anzi, sui tre «pezzi» più pregiati della Casa del Biscione, e più precisamente su «156», «147» e «Sportwagon». Del forte temperamento grintoso del nuovo «Multijet» ci si accorge subito, appena si prende posto al volante (nel nostro caso di una «156» berlina). Basta accostare il piede all'acceleratore per farsi un'idea delle potenzialità nascoste sotto il cofano. Tanti cavalli, saliti a centoquaranta col raddoppio delle valvole e l'adozione di un inedito sistema di iniezione in più fasi (da cui il nome «Multijet»), ma anche una ragguardevole riserva di coppia motrice. Il tutto, esaltato da un pregevole cambio a sei marce in perfetto accordo con le caratteristiche del nuovo turbodiesel. Un quattro cilindri, forse ancora un po' troppo ruvido agli alti regimi (le ultime



«JTD»: ASSIEME AI MIGLIORI

1 SECONDA GENERAZIONE

Il nuovo «1900 JTD» common rail dispone di quattro valvole per cilindro e si avvale di un inedito sistema di alimentazione «Multijet».

2 MULTIINIEZIONI

Col nuovo sistema «Multijet», l'iniezione di gasolio avviene in più fasi, rispetto alle due attuali, per avere una combustione più graduale.

3 QUATTRO MEGLIO DI DUE

Le sedici valvole (con punterie idrauliche) sono comandate da una coppia di assi a camme, a loro volta condotti da una cinghia dentata.

4 PISTONI COL BUCO

Le migliorie al motore hanno comportato anche l'adozione di nuovi stantuffi con galleria interna per la circolazione del lubrificante.

5 COLLETTORI SPECIALI

Nuovo anche il collettore di scarico realizzato con uno speciale materiale ad alta resistenza. Quello di aspirazione è d'alluminio pressofuso.

6 SOVRALIMENTAZIONE

Il turbocompressore Garrett a geometria variabile dispone di una nuova taratura per migliorare l'erogazione di coppia e potenza.

7 POMPA E SCAMBIATORE

Il circuito di lubrificazione può contare su una nuova pompa e un diverso scambiatore aria/olio.



COSTA 1200 EURO IN PIÙ

La nuova «156 1.9 JTD Multijet» avrà un prezzo di 1200 euro in più rispetto alla motorizzazione «1.9 JTD 8 valvole», che resta in listino, cioè: 26.700 euro la berlina nell'allestimento Progression (28.200 euro la versione Sportwagon) e 28.700 nell'allestimento Distinctive (30.200 euro la Sportwagon).

Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

ALFA «156 1.9 JTD 16V»

- **Motore:** 4 cilindri, diesel - Cilindrata 1910 cm³ - Potenza max 103 kW (140 CV) a 4000 giri/min - Coppia max 305 Nm a 2000 giri/min - 16 valvole - Due assi a camme in testa - Punterie idrauliche - Iniezione diretta common rail Multijet - Norme antinquinamento Euro 3.
- **Tassa di possesso:** € 265,74.
- **Trasmissione:** trazione anteriore - Cambio a 6 marce.
- **Pneumatici:** 185/65 HR15.
- **Corpo vettura:** 4 porte, 5 posti - Avantreno a quadrilateri - Retrotreno MacPherson - Barre stabilizzatrici - Freni a disco davanti e dietro - Sterzo a cremagliera, servosterzo idraulico.
- **Dimensioni e massa:** passo 2,595 m - Lunghezza 4,43 m - Larghezza 1,75 m - Altezza 1,41 m - Massa a vuoto in ordine di marcia 1305 kg.
- **Prestazioni:** velocità max 209 km/h - Acc. 0-100 km/h 9,3 s - Consumi (l/100 km): urbano 8,0; extraurbano 4,7; misto 5,9.



modifiche però ne hanno senz'altro migliorato morbidezza e progressione), ma caratterizzato da una prontezza di risposta fuori del comune, abbastanza rara su un motore a gasolio. Assenza di «turbo lag», risultato da attribuire soprattutto al turbocompressore Garrett a geometria variabile, ottima progressione e ampio campo di sfruttamento (da 1500 fino a oltre 4000 giri). In tutto ciò ha certamente un ruolo l'inedito siste-

ma di iniezione multifase che, rispetto al common rail di prima generazione, è più versatile e adattabile alle diverse condizioni di funzionamento del motore. Adegua, infatti, le sequenze di iniezione del gasolio nel cilindro durante ogni ciclo del motore (due secondarie molto vicine alla principale, oppure una secondaria a una certa distanza dalle due principali eccetera, eccetera), al carico e al numero di giri del propul-

sore. I vantaggi si misurano anche in termini di contenimento dei consumi; al riguardo la Casa dichiara un risparmio di circa il 15% e di riduzione del rumore (in fase di riscaldamento del motore, per esempio, si ha, sempre secondo il Costruttore, un abbattimento di anche sei decibel). Per la verità, soprattutto quando si spinge a fondo sull'acceleratore e l'ago del contagiri si avvicina alla zona rossa, non si può fare a meno di

Le alternative

BMW «320d»

La compatta berlina tedesca dispone di un potente 2 litri - 4 cilindri turbodiesel con 10 CV più della «156 JTD».

AUDI «A4 1.9 TDI/130»

È la seconda alternativa tedesca alla «156 JTD Multijet». Il suo motore «1900» con iniettori/pompa sviluppa la potenza di 130 cavalli.

MERCEDES «C200 CDI»

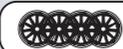
Monta un «2200» common rail generoso e affidabile, ma non particolarmente potente (116 CV). In alternativa c'è la «C220 CDI».

LANCIA «Lybra 1.9 JTD»

L'elegante berlina italiana monta per ora la precedente versione del «1900 JTD», quello che ha soltanto 116 CV (85 kW).

rilevare un sensibile innalzamento della rumorosità, che però scompare appena si torna a far girare il motore a regimi più contenuti. Per esempio, nella marcia in autostrada a velocità Codice, la «voce» del propulsore diventa molto discreta, appena percepibile e, comunque, viene coperta dal manifestarsi di lievi fruscii aerodinamici. In ogni caso, il fastidio acustico è sempre contenuto. Si può conversare tranquillamente e ascoltare la radio senza dover alzare il volume. A tenere piuttosto alto il livello di confort contribuisce anche il buon lavoro delle sospensioni, regolate per garantire un buon compromesso con le esigenze del comportamento stradale.

La tenuta di strada, infatti, è elevata, sempre contraddistinta da un'accentuata tendenza sottosterzante, e la stabilità è sicura grazie anche al contributo dell'elettronica, capace di contrastare le reazioni meno prevedibili. Adeguate alle prestazioni della vettura anche i freni. Il potente impianto, infatti, oltre a garantire un'azione decisa, consente di dosare con grande precisione lo sforzo e dà la sensazione di poter sopportare senza scompensi l'uso prolungato e intenso. Per il resto, la «156 JTD» conferma valutazioni già espresse da tempo e ribadisce, ora a maggior ragione, la sua tempra da diesel sportiva. M. G.



PROVE SU STRADA

ALFA ROMEO «156 2.0 JTS»
«156 SPORTWAGON 2.4 JTD»

1970 cm³ - 121 kW (165 CV) - Euro 4
prezzo da stabilire
prodotta a Pomigliano d'Arco (Na)

Sportive con trasporto

Squadra che vince non si cambia? Beh, però qualche aggiustatina qui e là si può dare, e nel caso della «156» si è trattato anche di qualcosa di più. Per cominciare, il debutto di due motori inediti, che qui proviamo a fondo, poi molte altre migliorie per la sicurezza.

2387 cm³ - 110 kW (150 CV) - Euro 3
prezzo da stabilire
prodotta a Pomigliano d'Arco (Na)

SOTTOMANO

Nuovo look per i comandi al volante della radio e, subito dietro le razze, le levette del «Selespeed», un cambio simile a quelli usati in «F.1». Il volante può essere aggiustato in altezza e in senso assiale. Accanto al devioluci, il regolatore automatico di velocità (optional).



C'È UN BEL CLIMA

Totalmente rinnovata, la climatizzazione, che prevede ora il controllo elettronico a impostazione separata per i due lati e il sensore per la qualità dell'aria che aziona il ricircolo in modo automatico. I pulsanti a destra controllano il computer di bordo.



SOTTO CONTROLLO

Sopra la plancia, dove una volta c'erano solo due bocchette poco efficaci per il clima, hanno trovato posto feritoie ben più ampie e meglio regolabili e il display del trip computer. Esteticamente questo intervento non è il massimo.



JOYSTICK

Il cambio «Selespeed» si manovra anche con questa leva: spingendo in avanti si sale con le marce, tirando si scende.



SICUREZZA

Tutto dedicato alla sicurezza, il pannello tasti alla base del cambio: ci sono la regolazione per specchietti esterni (sempre troppo piccoli per garantire una buona visuale), retronebbia e fendinebbia e il disinserimento della funzione ASR, per facilitare le partenze sulla neve.



POCO CONTRASTO

Gli strumenti, che hanno fondo bianco con cifre nere (rosse quando illuminate), soffrono di scarsa leggibilità, specialmente al crepuscolo. Sotto, l'abitacolo della «Sportwagon» in color cuoio, molto attraente.



Un lustro di vita: il momento giusto per fermarsi un attimo a riflettere quanto sia stata importante la «156» per l'Alfa Romeo, per proporre due nuove motorizzazioni, benzina e gasolio, e tanti piccoli aggiornamenti funzionali ed estetici frutto anche dei suggerimenti degli «alfisti». «Leggo tutti i giorni i forum di discussione sul sito di "Quattroruote" e poi tutti gli altri presenti su Internet - dice Antony Sheriff, il big boss dello Sviluppo Prodotto Fiat - e con i colleghi facciamo tesoro di tutto quello che viene scritto. Anche questo è servito per migliorare la «156».

Non tutto quello che si doveva, però, è stato fatto: per esempio, osservando la nuova plancia della «2.0 JTS Selespeed» e della «2.4 JTD Sportwagon», dispiace di non trovare lo stesso spazio e la stessa razionalità della «147», che può permettersi di ospitare un sistema di navigazione satellitare cartografico, il Connect nella sua versione più raffinata, e strumenti più leggibili. Intendiamoci, anche così com'è la plancia e il posto di guida vanno benissimo, specialmente le posizioni relative del sedile, della pedaliera e del cambio, ma anche l'occhio vuole la sua parte, e il piccolo display che ora sormonta la plancia per i dati del trip computer non può certo dirsi ben integrato col resto, così come le linee di frattura del coperchio airbag passeggero a vista. O come gli strumenti circolari dietro il volante e a centro plancia, piccoli e poco decifrabili. A parte il cambio robotizzato, non ci sono altre differenze sostanziali fra la «JTS» e la «JTD» di prova, ma la station wagon può vantare, sin dall'origine, una maggior disponibilità di spazio per i

ANTIPIOGGIA

Sotto lo specchietto c'è il sensore che rileva l'acqua sul parabrezza; a destra, il bracciolo centrale, molto comodo per stivare piccoli oggetti.



Velocità max	211,9 km/h
0-100 km/h	9,7 s
70-120 km/h in V	14,8 s
Consumo medio	7,7 l/100 km

passaggeri ospitati dietro. Non è esattamente una questione di centimetri (anche se un po' più di aria per la testa c'è davvero), ma più una sensazione di spazio, di minor incombenza del lunotto fortemente inclinato della berlina, che in compenso offre una miglior visibilità attraverso lo specchio interno. Quelli esterni vanno bene solo per farsi un'idea approssimativa del traffico che segue, perché hanno una superficie utile molto ridotta. In compenso, di notte si potrà vedere molto bene in avanti, poiché chi lo richiede può avere i fari allo Xenon.

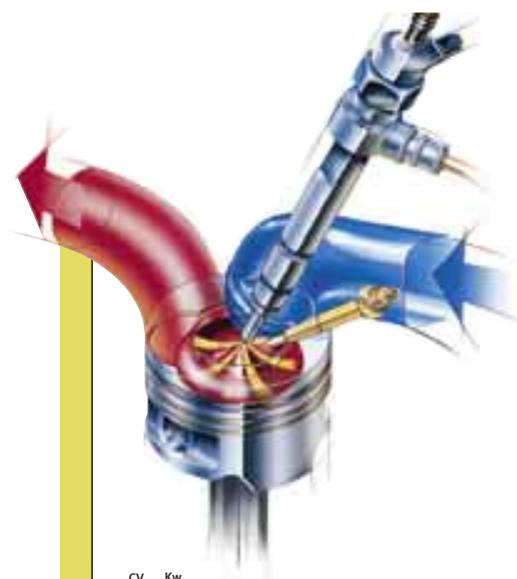
La climatizzazione guadagna un automatismo completo e «bi-zona», con impostazioni separate a destra e sinistra. Funzionava piuttosto bene anche quella di prima, ma questo gruppo è più intuitivo ed è in grado di disappannare il parabrezza a una velocità sorprendente.

Ma, in fondo, un'Alfa, ferma, non è diversa da tutte le altre: per capire veramente la differenza bisogna mettere in



Velocità max	220,1 km/h
0-100 km/h	9,0 s
70-120 km/h in V	16,3 s
Consumo medio	10,7 l/100 km

moto e partire verso qualche percorso misto-veloce, quindi basta con l'esame dell'abitacolo e mettiamo in moto. Il due litri a benzina quasi non si sente al minimo, ma c'è. Ce lo conferma il contagiri, con la zona rossa a 7000. Come detto, è una «Selespeed» (lo si sente ancor prima di sedersi: appena aperta la porta un rumoroso motorino elettrico mette in pressione i circuiti idraulici del cambio robotizzato), quindi non ci sono la frizione e nemmeno un selettore tradizionale sul tunnel, ma un joystick a quattro posizioni: marcia a salire (si preme in avanti), a scendere (tirare all'indietro), folle e retro. Le prime due funzioni, proprio come le vorrebbe Michael Schumacher, sono ripetute su due levette dietro le razze del volante (sinistra scala, destra sale), così da cambiare senza staccare le dita dalla corona. Questa versione del «Selespeed» è stata completamente rivista per funzionare più velocemente, specie nella fase di salita, ma ancora non ci soddisfa in



UN'INIEZIONE DI POTENZA
Il noto 2.4 litri turbodiesel common rail è cresciuto nella disponibilità di cavalli. Dal grafico a sinistra si può vedere come tra 1000 e 1500 giri lo spunto offerto dal motore raggiunga quasi i 280 Nm. La curva definisce anche i regimi di miglior utilizzo, che vanno da 1500 a 3500. Oltre questa soglia è opportuno cambiare marcia per sfruttare al meglio il motore. In alto, la camera di scoppio ricavata nel pistone detta «omega».

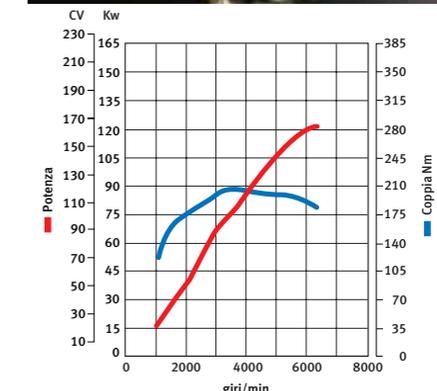
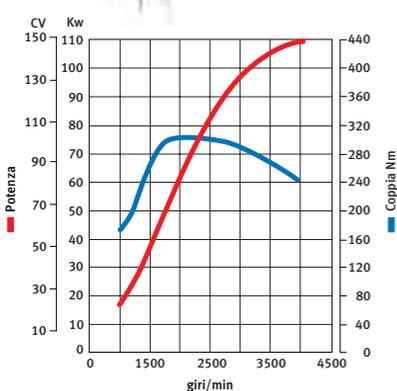
GRAN FERMENTO

Quelli chiamati al lavoro più complesso per il lancio della nuova «156» versione 2002 sono stati gli ingegneri motoristi, con due importanti traguardi: potenziare e ripulire. Nel caso del motore diesel l'intervento ha riguardato la centralina d'iniezione, diversamente mappata con un nuovo software, senza variare però il regime di potenza massima e i valori di coppia, che erano già molto abbondanti e soprattutto prevalenti anche a basso numero di giri,

FRA I MOTORISTI

per merito della turbina di sovralimentazione a geometria variabile. Nel caso del motore «Twin Spark» da due litri, invece, c'è l'importante debutto fra i propulsori Euro 4, prima volta per l'Alfa; modifiche di non poco conto, se si pensa che per passare dalla norma Euro 3 a 4 occorre praticamente dimezzare gli inquinanti. Per riuscirci sono state impiegate l'iniezione diretta di benzina (sacrificando una candela) e la tecnica della combustione «magra sì, ma non troppo».

TROPPI ARIA, MEGLIO DI NO
Combustione magra, ma per poco, è il motto del «JTS», non per nulla la «S» della sigla significa stechiometrico, cioè il classico rapporto di circa 14 parti d'aria per ogni parte di benzina che col motore «JTS» sale a 25 a 1 soltanto sotto i 1500 giri. Una scelta voluta per favorire la potenza massima.



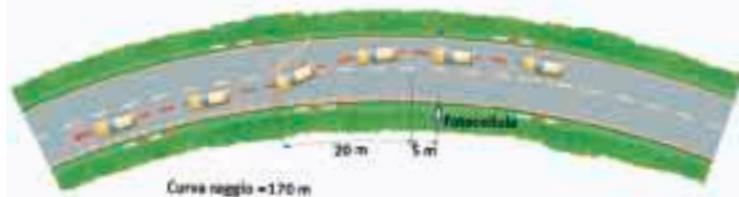


ACCESSORI

	2.0 JTS	2.4 JTD SW	2.0 JTS	2.4 JTD SW
ABS, VDC, EBD, Brake assist	di serie	di serie	Predisposizione telefono	a richiesta
Airbag guida e passeggero	di serie	di serie	Regolatore aut. di velocità	a richiesta
Airbag laterali e finestrino	di serie	di serie	Sedile guida reg. in altezza	di serie
Alzacristalli elettrici anteriori	di serie	di serie	Sedile posteriore sdoppiabile	-
Autoradio con CD	di serie	di serie	Selleria pelle	a richiesta
Cerchi in lega	di serie	di serie	Servosterzo	di serie
Connect	a richiesta	a richiesta	Specchietti termici elettrici	di serie
Climatizzatore automatico	di serie	di serie	Sistema antipatt. in accel.	di serie
Computer di viaggio	di serie	di serie	Tetto apribile elettrico	a richiesta
Fari allo xeno	a richiesta	a richiesta	Vernice metallizzata	a richiesta
Impianto lavafari	a richiesta	a richiesta	Volante regolabile	di serie

pieno: tra una marcia e l'altra c'è un certo vuoto e, a bassa velocità e gas parzializzato, anche qualche strappetto dalla frizione. In compenso la scalata è fulminea e divertente, meglio di quanto potrebbe fare un bravo pilota, anche se tutti si sentiranno tali dopo aver assaggiato le eccellenti qualità dello sterzo e la superlativa tenuta di strada. Questo motore è nuovo soprattutto nel sistema di alimentazione a iniezione diretta, una novità in casa Alfa. Valido, non è però al top in accelerazione e nei consumi: lo scatto, complice anche il «Selespeed», equivale la precedente «Twin Spark» e le medie cittadine non sono entusiasmanti. Di tutt'altra portata, invece, i miglioramenti in termini di emissioni: sono meno della metà di una Euro 3, attestando la «156 JTS» come l'italiana più ecologica assieme alle «Stilo» a benzina. Di tutt'altra entità le migliorie del diesel a cinque cilindri da 2.4 litri. La potenza è cresciuta di una decina di cavalli, ma ora il motore, un po' romboso in accelerazione, è più pastoso e pieno, in grado di reggere il confronto con i «due litri» da 130 CV della «A4» e accreditato di consumi piuttosto convenienti, anche se in città un po' più alti della versione precedente. A velocità di Codice in autostrada si fanno tranquillamente i 13 km/litro, con un'autonomia teorica di 820 km (non stop Milano-Napoli). Con questo propulsore l'abbinamento preferito è la «Sportwagon», che offre un vano di carico che non definiremo né ampio né versatile, ma solo adeguato all'indole della vettura.

STABILITÀ E CONFORT: il giusto compromesso

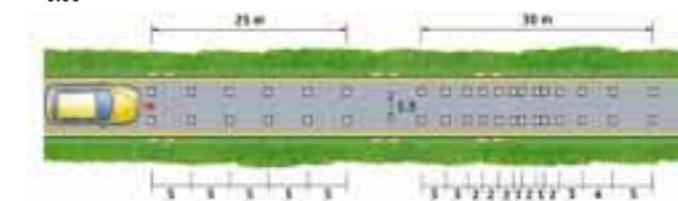
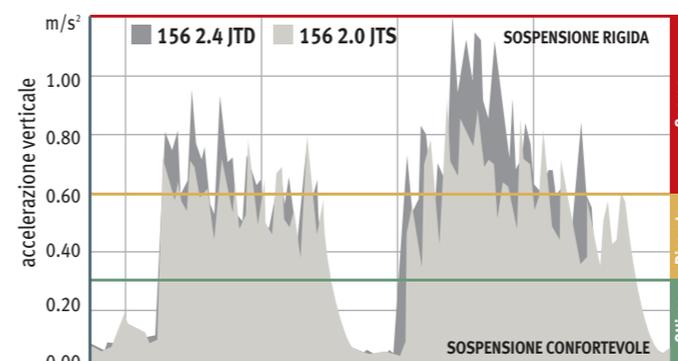


Chiamata a una brusca correzione con il volante, come accade a volte per evitare un ostacolo improvviso, la «156» risponde. E come risponde! Le ruote reagiscono con immediatezza, con una modesta compressione della sospensione e l'avantreno si predispone alla nuova traiettoria seguito con fedeltà dalle ruote posteriori. La velocità di passaggio nel nostro test di stabilità: 106 km/h.

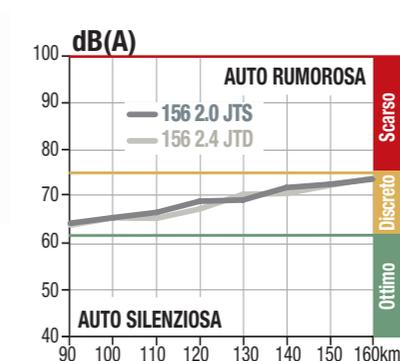
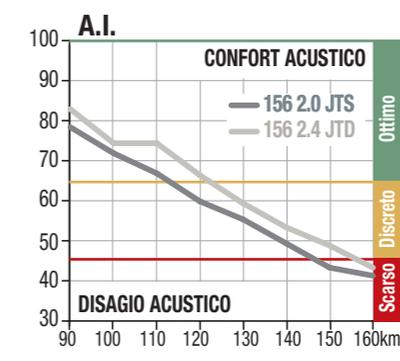
156 JTS SELESPEED



156 2.4 JTD SPORTWAGON



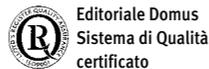
Le auto con l'emblema del Biscione non sono letti di piume, lo sappiamo, ma in questo caso la taratura delle sospensioni ha tenuto conto del disastroso asfalto italiano. Nel passaggio sopra i rallentatori, i «picchi» di accelerazione sono molto più visibili sull'analizzatore di spettro che percepibili sul fondoschiena.



Ed ecco i risultati della prove acustiche interne all'abitacolo alle varie velocità. Nel primo grafico viene riportato l'indice di articolazione, valore che dà un'idea precisa della «qualità» del rumore; fastidioso oppure no. In questo caso la «156» dà buona prova di sé fino a oltre 150 km/h (e la diesel fa un po' meglio della benzina); gli occupanti possono conversare senza alzare la voce. Più omogeneo il quantitativo assoluto di rumore fra le due versioni, comunque contenuto.

PRESTAZIONI

Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)



VELOCITÀ E REGIMI	JTS Seles.	JTD SW
Massima (km/h)	220,142	211,956
Regime a vel. max giri/min	6500 in V	4220 in V
Regime a 130 km/h giri/min	3800 in V	2600 in V

CONSUMO - Percorrenze in V		
Velocità in km/h	km/litro	
70	16,9	25,0
90	15,0	20,2
100	14,0	18,3
120	12,0	15,2
130	11,0	13,9
150	9,1	11,8

MEDIE D'USO in km/l (autonomia in km)		
Statale	10,4 (655)	14,2 (894)
Autostrada	10,2 (642)	13,2 (831)
Città	7,6 (477)	11,7 (737)

ACCELERAZIONE		
Velocità in km/h	Tempi in secondi	
0-60	4,3	4,3
0-80	6,4	6,7
0-100	9,0	9,7
0-120	12,6	13,5
0-130	14,5	15,7
0-150	19,9	21,1
1 km da fermo	30,3	31,0
velocità d'uscita in km/h	176,2	169,3
400 m da fermo	16,7	17,0
velocità d'uscita in km/h	140,7	134,4

RIPRESA in V		
Velocità in km/h	Tempi in secondi	
70-80	3,7	3,7
70-100	9,7	9,1
70-120	16,3	14,8
70-140	23,7	21,4
1 km da 40 km/h	38,3	38,4
velocità d'uscita in km/h	146,4	154,0

FRENATA con Abs		
Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
60	13,4	13,4
100	37,3	37,4
130	63,0	63,2
150	83,9	84,1

RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO		
Velocità in km/h	Potenza assorbita in kW	
70	6,3	7,7
100	13,7	16,1
130	26,0	29,9
rendimento a 100 km/h	19,0%	26,5%

SCARTO DEL TACHIMETRO		
medio	1,0%	2,1%
a 130 km/h	1,1%	2,7%

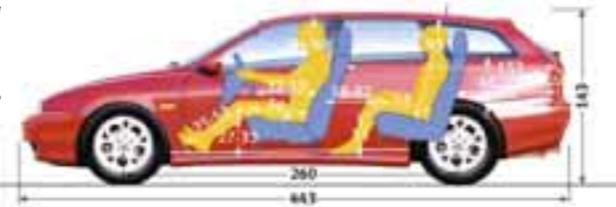
DATI GENERALI RILEVATI		
Diametro sterzata (tra muri)	12,5 m	12,5 m
Giri volante	2,1	2,1
Sforzo volante	3,5 kg	3,1 kg
Sforzo frizione	-	9,5 kg
Massa della vettura in prova	1440 kg	1546 kg
Ripartizione (ant.-post.)	63-37%	62-38%

ABITABILITÀ

le misure sono espresse in centimetri



Chi sceglie la «Sportwagon» guadagna un po' di spazio in altezza per i passeggeri che siedono dietro e, per la diversa forma delle porte, ha anche una miglior accessibilità. Risultano facilitate anche le operazioni di carico.



2.0 JTS SELESPEED

1	38,9
2	39,3
3	37,8
4	37,8
5	38,9
6	39,0
7	37,4
8	38,6
9	37,2
10	37,7
30	Ottimo
40	Discreto
50 m	Scarso

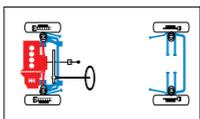
2.4 JTD SPORTWAGON

1	38,0
2	39,6
3	37,7
4	37,5
5	38,5
6	38,2
7	38,4
8	39,6
9	39,0
10	39,2
30	Ottimo
40	Discreto
50 m	Scarso

L'impianto di tutte le «156» è stato potenziato con il «brake assist», che aumenta la forza di rallentamento quando occorre una frenata decisa. L'impianto garantisce spazi d'arresto eccellenti e anche un'ottima resistenza all'uso intenso: queste sono dieci frenate consecutive da 100 km/h con le vetture a pieno carico.

CARATTERISTICHE TECNICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

Alfa R.«156 2.0 JTS Selespeed Distinctive»



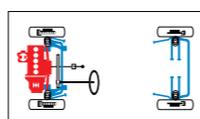
• **Motore:** 4 cilindri - 1970 cm³ - Compressione 11,3:1 - Potenza max 121 kW (165 CV) a 6400 giri/min - Coppia max 206 Nm a 3250 giri/min - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa - Iniezione diretta di benzina - Una candela per cilindro -

• **Euro 4** - Alternatore 100 A - Batteria 60 Ah. • **Tassa di possesso:** 312,18 euro. • **Trasmissione:** trazione anteriore - Frizione automatica - Cambio robotizzato a 5 marce: I) 3,909:1; II) 2,238:1; III) 1,520:1; IV) 1,156:1; V) 0,946:1; RM) 3,909:1 - Riduzione finale 3,563:1. • **Pneumatici:** 205/55 R16 91W, cerchi 6,5J x 16 di lega (provata con Michelin Pilot SX) - Ruotino di scorta. • **Corpo vettura:** 3 volumi, 4 porte, 5 posti - Avantreno a bracci trasversali, quadrilateri deformabili, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali e biella longitudinale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Freni ant. a disco autoventilanti,

post. a disco, Abs, Vdc e Ebd - Servosterzo idraulico - Serbatoio 63 l. • **Dimensioni e massa:** passo 2,595 m - Carreggiata ant. 1,507 m - Carreggiata post. 1,519 m - Lungh. 4,43 m - Largh. 1,745 m - Alt. 1,42 m - Massa 1285 kg - Bagagliaio 378 dm³.

Alfa Romeo «156 Sportwagon 2.4 JTD»

stesse caratteristiche della «2.0 JTS», tranne:



• **Motore:** 5 cilindri - 2387 cm³ - Compressione 18,45:1 - Potenza 110 kW (150 CV) a 4000 giri/min - Coppia 305 Nm a 1800 giri/min - 1 asse a camme in testa - Iniezione diretta common rail, turbo a passo variabile - • **Euro 3** - Batteria 70 Ah. • **Tassa di possesso:** 283,80 euro. • **Trasmissione:** 5 marce: I) 3,800:1; II) 2,235:1; III) 1,360:1; IV) 0,971:1; V) 0,707:1; RM) 3,545:1 - Riduzione finale 3,353:1. • **Corpo vettura:** station wagon **Dimensioni e massa:** alt. 1,430 m - Massa 1435 kg - Bagagliaio da 360 a 1180 dm³.

2.0 JTS Selespeed

PREGI

- Comportamento stradale
- Frenata ottima

DIFETTI

- Diametro di sterzata

2.4 JTD Sportwagon

PREGI

- Comportamento stradale
- Frenata ottima

DIFETTI

- Rombosità motore
- Diametro di sterzata



QUATTORRUOTE
allaccia le cinture



Batte forte il cuore sportivo

Si capisce che la «156» ci piace? Crediamo di sì, ma non pensate che sia solo perché va un gran bene per strada e ha una linea da favola. C'è di più. Questo è il solo modello italiano che, assieme alla «147», sta tenendo alta la bandiera delle auto nostrane all'estero, facendo registrare un +15,5% delle vendite in Europa nel 2001 rispetto al 2000. I nuovi motori, specialmente il turbodiesel, serviranno a corroborare questo successo, che è ben meritato. Se a queste buone doti che la «156» ha dimostrato l'Alfa aggiungesse la cura per certi piccoli dettagli e il coraggio di investire un po' di più ci avvicineremmo molto alle favoleggiate sportive tedesche.

ESTETICA

Apriamo una discussione: la «156» è bella o brutta? I fans della BMW e dell'Audi dicono che non ha classe (troppo vistosa), gli alfisti non ci badano e apprezzano un'auto che, per una volta, mantiene quello che promette nella linea.

GARANZIA

Due anni, chilometraggio illimitato. Non è ancora obbligatoria questa copertura, ma presto lo diverrà per tutti, e il Gruppo Fiat ha rotto gli indugi già dallo scorso anno.

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

2.0 JTS Seles.	2.4 JTD SW
POSTO GUIDA ★★★★	★★★★ Era già valido nella versione precedente; sedili di taglio sportivo, non troppo morbidi, ma proprio per questo confortevoli. Nuovo e gradevole il poggiatesta centrale. Regolazioni adeguate (quella dello schienale però è difficile da raggiungere).
PLANCIA E COMANDI ★★★★	★★★★ Non si può parlare di «nuova» plancia, solo un aggiornamento con l'aggiunta del check control con computer di viaggio al centro e una diversa finizione metallica. Il navigatore, a richiesta, non prevede il display per le mappe.
STRUMENTAZIONE ★★★★	★★★★ Permangono le difficoltà di lettura a causa degli indicatori piccoli e incassati e del fondo bianco con cifre nere (rosse di notte). La dotazione è stata arricchita dal computer di viaggio che informa anche delle principali anomalie.
CLIMATIZZAZIONE ★★★★	★★★★ Decisamente migliorata con l'adozione dello stesso complesso della «147», a totale controllo elettronico e «bi-zona». Sono previste due efficaci bocchette per i sedili posteriori, ancora una rarità su molte auto, anche tedesche.
VISIBILITÀ ★★★★	★★★★ Sulla station wagon è approssimativa verso il lato posteriore, per via del lunotto piccolo e dei poggiatesta grandi, ma la berlina non sta molto meglio. Gli specchi esterni, ora in tinta, sono sempre piccoli.
FINITURA ★★★★	★★★★ La plancia, che è stata rivista nella qualità del materiale e nel trattamento superficiale, dà una sensazione di qualità complessiva piuttosto buona. Permangono irrisolti alcuni piccoli nei, come l'airbag passeggero in bella vista.
EQUIPAGGIAMENTO ★★★★	★★★★ La «Selespeed» a benzina ha un unico allestimento, il più lussuoso («Distinctive»); la turbodiesel prevede anche una versione «Progression» più economica, comunque molto completa nelle dotazioni.
ABITABILITÀ ★★★	★★★ Davanti non ci sono limitazioni nello spazio, mentre dietro si viaggia un po' strettini su entrambe le versioni. L'accessibilità, poi, non è delle migliori sulla berlina perché il terzo montante è molto inclinato in avanti.
BAGAGLIAIO ★★★	★★★ Voto equivalente: la station wagon, infatti, non offre più capacità della berlina (anzi, per essere sinceri, perde un po' di volume utile). In compenso, essendo «a vista», ha una finitura migliore.
CONFORT ★★★★	★★★★ Di buon livello generale, anche considerata l'indole sportiveggiante: le sospensioni, pur offrendo un grande controllo dell'auto, non si irrigidiscono troppo sullo sconnesso. Il diesel è meno rumoroso che in passato.
MOTORE ★★★★★	★★★★★ La «JTS» a iniezione diretta, già in regola con le norme Euro 4, costituisce un buon miglioramento soprattutto sul piano delle emissioni e della silenziosità; del turbodiesel si apprezzano molto i cavalli, meno la rombosità in accelerazione.
ACCELERAZIONE ★★★★	★★★★ La «JTS» è condizionata dal «Selespeed», che fa perdere qualche decimo rispetto ai tradizionali cambi meccanici. La turbodiesel, potenziata di 10 CV, scatta più vivacemente delle versioni che l'hanno preceduta.
RIPRESA ★★★★	★★★★ Entrambe si segnalano per una buona predisposizione allo scatto anche con le marce alte; la turbodiesel potrebbe persino permettersi una sesta marcia (quella che ha la «166», per esempio).
CAMBIO ★★★★	★★★★★ Sulla diesel, pur con un'escursione della leva abbastanza ampia, il comando è dolce e preciso. Il «Selespeed» è versatile, ma ancora lento negli innesti verso l'alto e a volte brusco nel rilascio frizione.
STERZO ★★★★★	★★★★★ Diretto, progressivo e preciso. È soprattutto lui che fa di una «156» un'auto diversa da tutte le altre, splendida nella guida sia in città sia sul misto o in autostrada. Il diametro di sterzata, però, è molto ampio.
FRENI ★★★★★	★★★★★ Straordinariamente molto potenti: sia la berlina sia la «Sportwagon» rispondono con molta prontezza alla pressione del pedale, che ora incorpora l'ausilio alle frenate d'emergenza. Notevole anche la resistenza alla fatica.
TENUTA DI STRADA ★★★★★	★★★★★ Asfalto bagnato o asciutto, per le «156» non fa differenza: il sottosterzo molto limitato e la precisione del volante aiutano a trovare subito il giusto compromesso fra la velocità e l'angolo di sterzo.
STABILITÀ ★★★★★	★★★★★ Anche se il retrotreno non vanta un sofisticato schema a bracci multipli, segue con assoluta fedeltà le traiettorie. Per soprammercato c'è il controllo della stabilità, ma è chiamato di rado a intervenire.
CONSUMO ★★★	★★★★ La buona notizia è che la turbodiesel ha aumentato sensibilmente le prestazioni senza peggiorare il consumo. La «JTS» conferma i valori della precedente «Twin Spark», favorevoli se non si preme troppo il gas.
PREZZO n.d.	n.d.

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



ALFA ROMEO «156 GTA»

Gran Turismo All'arrabbiata

3179 cm³ - 184 kW (250 CV)
Euro 3 - da € 45.000 circa
prodotta a Pomigliano d'Arco (NA)

MUSCOLOSA

I fianchi allargati a ricoprire una gommatura supersportiva, la parte inferiore del «muso» rifatta per migliorare la ventilazione. Tutti i dettagli in cui la carrozzeria è stata modificata rispondono a precise esigenze tecniche.

250: numero magico che quantifica i cavalli e la velocità massima della nuova supersportiva Alfa. È aggressiva, ma la vera grinta è quella che sa tirare fuori sul misto, nella guida sportiva, qualificandosi come la miglior trazione anteriore che abbiamo guidato. Il prezzo di listino, però, è riservato ai ricchi amatori.

Appena nata, nel 1997, la «156» dovette misurarsi col mito Alfa Romeo: un'auto così aveva l'obbligo «morale» di risvegliare il popolo degli alfisti con versioni ultra sportive degne delle tradizioni del marchio. Magari ripescando un po' del suo passato, chissà, il nome di un pilota, di un circuito famoso, anche solo una sigla, poche lettere, ma di quelle che non si dimenticano. «GTA», per esempio, Gran Turismo Alleggerita.

Nonostante il grande successo ariso alla «156», questa versione non c'è stata, e nemmeno un motore adeguato. Sono passati cinque anni, e ne sono successe di cose a Torino e dintorni, ma la volontà di dare alla «156» una versione di punta che regga il confronto con le rivali tedesche è rimasta. E, finalmente, la «GTA» è arrivata, in versione berlina e «Sportwagon», e ha un sei cilindri a V 3200 da 250 cavalli pronto a scattare sotto il cofano. L'occasione per il debutto è il lancio di tutta la nuova gamma delle «156» avvenuto sul circuito delle Madonie, dove aveva luogo la leggendaria Targa Florio; l'impatto visivo è di quelli forti su tutti i lati: spiccano i passaruota allargati per alloggiare gomme da 225 mm da 17 pollici e la «minigonna» di raccordo fra i parafranghi. Con questa solida base la «GTA» sembra «abbracciare» l'asfalto per tenersi aggrappata, operazione che, come vedremo, riesce a fare benissimo. Altre importanti modifiche riguardano le sospensioni, abbassate e affinate per un handling capace di rispondere positivamente ai cavalli e soprattutto alla coppia del motore (300 Nm a 4800 giri/min). Sono caratteristiche «estreme» per un modello da 184 kW-250 CV, a trazione anteriore: oltre questa potenza, dicono all'Alfa, si penserà a qualcos'altro, segnatamente alla trazione integrale.

Poche novità in plancia

La caratterizzazione prosegue abbastanza spinta anche all'interno, con numerosi inserti metallici sulla console centrale, sul volante e sulla pedaliera. Come per le altre versioni della nuova gamma «156», è stata rivista la zona sopra la plancia per ospitare un piccolo computer di bordo e due feritoie per la climatizzazione più efficaci che in passato, però con un risultato estetico discutibile. Belli e soprattutto molto profilati, i sedili di pelle in stile auto da corsa anni '70, a «cannelloni» trasversali, altamente contenitivi grazie a pronunciate fasce laterali. Una volta «incastrati» nel sedile, se ne apprezza a fondo la comodità. Un termine dal significato relativo, perché con il suo assetto, le ruote «barra 45» e questi sedili, parlare di vero confort è fuori luogo, però bisogna ammettere che il rumore del motore è contenuto e le sospensio-

SI FA PAGARE

Il prezzo annunciato di 45.000 euro appare elevato, anche se i contenuti tecnici sono di indubbio valore. Una BMW «330i» costa 37.500 euro e un'Audi «A4 3.0 V6» appena 36.641 euro.



PRENDE IL VENTO

Molto aggressiva la lunga «ala» anteriore sotto le feritoie di raffreddamento. I fari fendinebbia sono stati spostati all'esterno per aumentare la superficie di passaggio dell'aria verso i radiatori. Attenzione ai marciapiedi, il profilo è piuttosto basso.

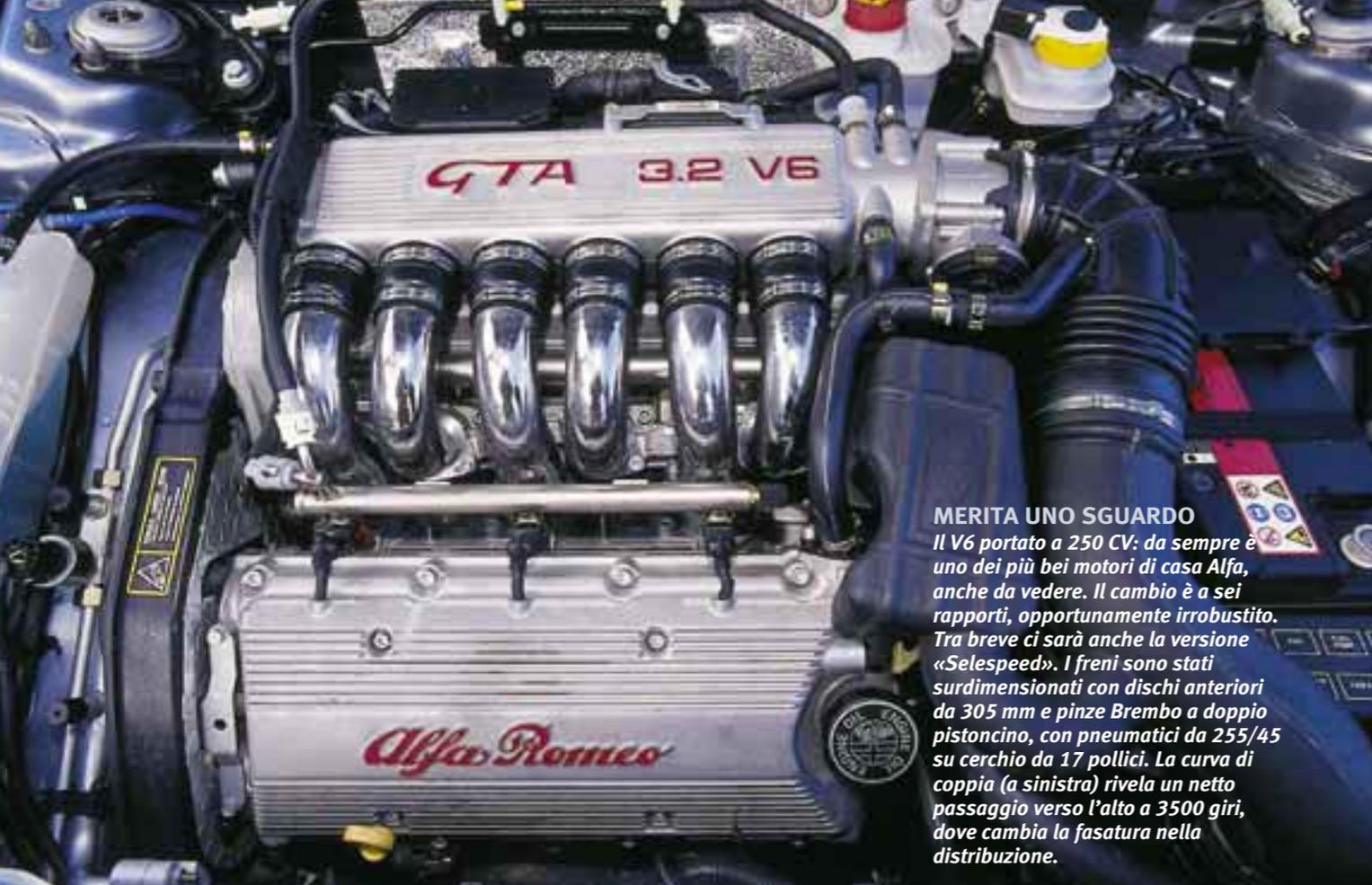
ON LINE

A destra, la plancia leggermente rivisitata nell'estetica con l'aggiunta di finiture metalliche su volante e pedali, con punte di gomma antisdrucchiolo. La radio svolge anche la funzione del «Connect». Le bocchette clima centrali sono ora più efficaci.



MEGLIO IN QUATTRO

Qui sotto e nella pagina accanto i sedili sportivi «cannelé» di pelle (di serie) sono molto contenitivi, persino un po' stretti per guidatori con le anche larghe. Il sedile posteriore potrebbe ospitare tre persone, ma in realtà è adatto solo per due, per via della forma e della mancanza dell'appoggiatesta.



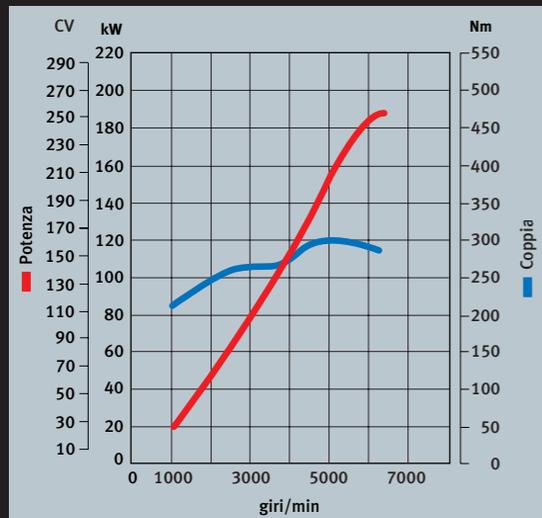
MERITA UNO SGUARDO

Il V6 portato a 250 CV: da sempre è uno dei più bei motori di casa Alfa, anche da vedere. Il cambio è a sei rapporti, opportunamente irrobustito. Tra breve ci sarà anche la versione «Selespeed». I freni sono stati surdimensionati con dischi anteriori da 305 mm e pinze Brembo a doppio pistoncino, con pneumatici da 255/45 su cerchio da 17 pollici. La curva di coppia (a sinistra) rivela un netto passaggio verso l'alto a 3500 giri, dove cambia la fasatura nella distribuzione.



MINIGONNE

Il copri-brancardo sagomato a minigonna con sfoghi di raffreddamento slancia la fiancata e raccorda i passaruota allargati con le porte.



CARATTERISTICHE TECNICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

Alfa Romeo «156 GTA 3.2 V6 24V»

• Motore: trasversale, 4 tempi - 6 cilindri a V (60°) - Alesaggio 93 mm - Corsa 78 mm - Cilindrata 3179 cm³ - Compressione 10,5:1 - Potenza max 184 kW (250 CV) a 6200 giri/min - Coppia max 300 Nm a 4800 giri/min - Potenza specifica 57,8 kW/l (78,6 CV/l) - Basamento, blocco cilindri e teste in lega leggera - Albero motore con 4 supporti di banco - 4 valvole per cilindro, in testa a V - 2 assi a camme in testa per bancata, punterie idrauliche (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione e accensione a controllo integrato, iniezione elettronica (multipoint) Bosch Motronic ME 7.3.1 - Pompa carburante elettrica - Filtro aria a secco - Raffreddamento a liquido con ventola elettrica - Capacità circuito 9,2 litri - 2 catalizzatori a 3 vie - Omologazione antinquinamento Euro 3 - Impianto elettrico 12 V - Alternatore 140 A - Batteria 70 Ah - Tassa di possesso: € 474,72 • Trasmissione: trazione anteriore - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio manuale a 6 rapporti, tutti sincronizzati: I) 3,500:1; II) 2,235:1; III) 1,520:1; IV) 1,156:1; V) 0,971:1; VI) 0,818:1; RM) 3,545:1 - Riduzione finale 3,733:1. • Prestazioni: velocità max 250 km/h in VI - 1 km da fermo in 20,7 s; 0-100 km/h in 6,3 s - Consumi (l/100 km): 18,1 urbano; 8,6 extraurbano; 12,1 misto. • Pneumatici: 225/45 ZR 17, cerchi 7,5J x 17 di lega leggera - Ruota di scorta di dimensioni ridotte. • Corpo vettura: berlina 4 porte, 5 posti - Avantreno con bracci trasversali, quadrilateri deformabili, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali e bielba longitudinale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici - Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco ABS e EBD - Servosterzo idraulico - Serbatoio 63 litri. • Dimensioni e massa: passo 2,595 m - Carreggiata anteriore 1,522 m - Carreggiata posteriore 1,509 m - Lunghezza 4,430 m - Larghezza 1,765 m - Altezza 1,402 m - Diametro di sterzata 12,1 m - Massa 1410 kg - Bagagliaio 378 dm³.

ni rendono bene sull'asfalto liscio. Il V6 3200 è molto vivace sotto il piede, la prima marcia del cambio a sei rapporti entra con dolcissimo movimento del polso e la «GTA» è pronta per scattare da zero a cento in 6,3 s mettendo tre marce (per raggiungere questa velocità in seconda occorrerebbe spingersi fino a 7300 giri, già 200 giri oltre la zona rossa).

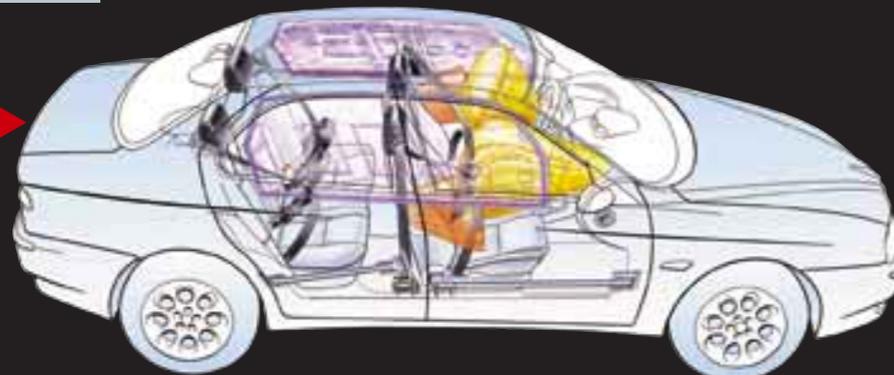
Un bel rombo prepotente

Il piacere della guida della «GTA» è tutto in due parole: motore e assetto. Il primo è il generoso tre litri che già fu della «GTV» portato a 3.2 litri (naturalmente è la versione a 4 valvole per cilindro, omologazione Euro 3), la cui curva di coppia è stata tarata per non eccedere nei newtonmetri al di sotto di certi regimi, onde minimizzare i fenomeni di pattinamento ma permettere una spinta assolutamente eccitante oltre i 3000 giri e fino a 5000, un regime di utilizzo più che buono. Con l'aumento dei giri sale in maniera vistosa anche il rombo, prima sommerso, poi prepotente, con l'aggiunta di un pizzico di vibrazioni sul volante nient'affatto sgradevoli. La corona dello sterzo reagisce invece piuttosto sensibilmente alle irregolarità della strada, per l'ovvia conseguenza di pneumatici a bassa deformazione e di una direttività senza pari nel mondo delle berline sportive. Bisogna considerarlo un vantaggio, e comun-

que il tormentato asfalto delle Madonie non fa testo. In virtù di questa taratura dello sterzo, che è stato del tutto rivisto rispetto alla versione «normale» della «156» (che in ogni caso è al vertice per le qualità dinamiche), la vettura si inserisce in curva in modo molto preciso, senza sottosterzo nella prima fase e con tendenza lieve ad allargare la traiettoria solo se si chiude troppo la curva in uscita. Già a metà della svolta si può riprendere dolcemente il gas, aiutando a riequilibrare la vettura. La marcia va scelta prima, in funzione della velocità della curva, e può essere selezionata anche in modo veloce, perché la leva è fluida e rapida negl'innesti, pur se di corsa non brevissima, con frizione abbastanza leggera. Sotto il profilo dei dispositivi elettronici, all'Alfa hanno scelto di dotare la «GTA» del solo sistema antipattinamento Asr, e anche in questo caso di un tipo appositamente tarato per la vettura. L'intervento dell'antispin non è immediato al primo accenno di pattinata, ma lascia un piccolo margine di libertà nella sgommata, non per dare spettacolo, ma perché questo aumenta il disimpegno nelle curve strette. Non è previsto, invece, il VDC, ovvero il sistema di controllo della stabilità. Il guidatore sportivo, o che si crede tale, è avvertito: se esagera affrontando una curva col fondo sdruciolevole, dovrà padroneggiare bene la tecnica del controsterzo. c.b.

TUTTA CUSCINI

Lo schema di apertura dei sei airbag, ora di serie su tutte le «156». Oltre ai consueti bag guida e passeggero e a quelli nei sedili, ora c'è il «windowbag» per la protezione della testa dagli urti laterali.



Un'Alfa sola al comando

Sui tornanti dello Stelvio, teatro di grandi sfide sportive, sale un rombo.

È un «V6», lo si sente da lontano prima di vederlo spuntare da una curva.

Piatta e controllata, la granturismo di riferimento italiana ha il Biscione sul frontale. È lei, finalmente, la «GTA».



3179 cm³ • 184 kW (250 CV) • Euro 3
€ 44.092 • Prodotta a Pomigliano d'Arco (NA)

SPALLE FORTI

I passaruota sono stati allargati per alloggiare la gommatura maggiorata da 17 pollici e 225 mm di impronta. Anche le minigonne laterali sono aggiunte. L'assetto è ribassato e irrigidito.

CON QUALCHE RITARDO rispetto alla presentazione ufficiale, finalmente la «156 GTA» è arrivata in redazione: c'è grande interesse attorno a questa berlina sportiva, e non solo per il fascino legato al mito delle «Giulia Sprint», che, preparate dall'Autodelta a metà degli anni '60, diventavano «Alleggerite» ed esibivano la sigla «GTA». L'interesse è anche per la sfida tecnica che gli ingegneri Alfa Romeo hanno accettato di portare a termine con la realizzazione, su un telaio già molto buono in origine, una granturismo degna di competere con la migliore produzione tedesca, portandola al limite prestazionale superiore di un'auto con la trazione anteriore. Il primo problema da affrontare è stato proprio questo: come rendere disponibili i 250 CV del motore V6 da 3200 cm³ sull'asse frontale, senza compromettere la motricità e la piacevolezza di guida e limitando al minimo le reazioni sul volante. La «GTA» è fatta per andare forte in autostrada (sempre nel rispetto dei limiti), ma soprattutto per esibire la massima sicurezza e disinvoltura proprio dove finiscono i rettilinei e cominciano le curve. La Statale 38 del Passo dello Stelvio ci è sembrata il posto più adatto per metterla alla prova, in un susseguirsi di curve e tornanti. Scenderemo poi sulla nostra pista dove l'esame si farà ancora più selettivo.

NON È COME LE ALTRE

Vista da fuori, la «GTA» ispira dinamismo. Sembra muoversi anche quando è ferma, con questi fianchi allargati e le bandelle sottoporta a sottolinearli. A differenza di quanto è accaduto su altre berlinette «estreme» del passato, la «GTA» non esaspera le proprie forme con appendici troppo vistose o addirittura grottesche: notevole è lo scudo anteriore, più basso del solito sia per la misura sia per la riduzione dell'altezza da terra di tutta la scocca, con prese d'aria più ampie del consueto (per questo i fendinebbia sono stati spostati all'esterno). Due profili aerodinamici anche nella zona posteriore e la livrea esterna è completa, naturalmente senza trascurare quattro buoni «appoggi» al terreno da 225/45 con calettamento da 17". Dentro si può apprezzare un certo sforzo per distinguere la «GTA» dalle altre, ma l'operazione può dirsi ben riuscita nelle sellerie e un po' meno nella plancia. Eccezion fatta per gli aggiornamenti comuni a tutta la gamma della «156», troviamo qui e là placchette metalliche gommate sul tunnel e sulla pedaliera, inserti metallici nel volante e l'immanicabile pomello cambio personalizzato. Ma proprio qui, in cima alla leva, co-

Velocità max: 248,5 km/h

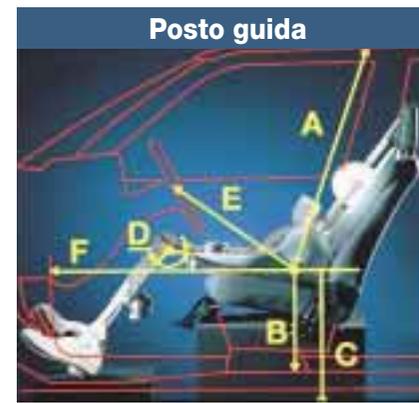
0-100 km/h: 7,0 s

70-120 km/h in VI: 13,5 s

Consumo medio: 12,0 l/100 km

SEGNI PARTICOLARI

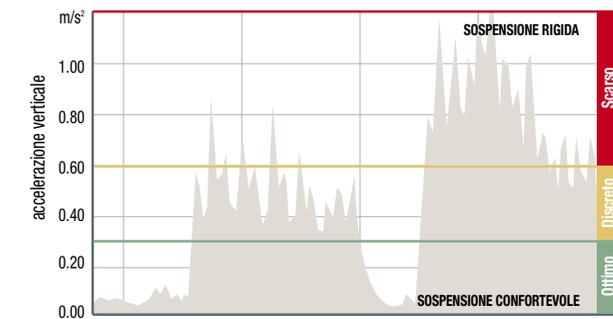
La zona posteriore della «GTA» è tutta nuova: il paraurti è stato prolungato verso il basso per incorporare un estrattore d'aria che migliora le qualità aerodinamiche diminuendo la portanza al retrotreno. Il terminale di scarico è doppio e le minigonne laterali (a sinistra) hanno il compito di raccordare visivamente i parafranghi allargati. Incorporano estrattori d'aria per i freni, che però non hanno una funzione effettiva. A destra, i cerchi «a raggi» da 17", ottenibili a richiesta senza supplemento in alternativa a quelli di serie a 5 fori.



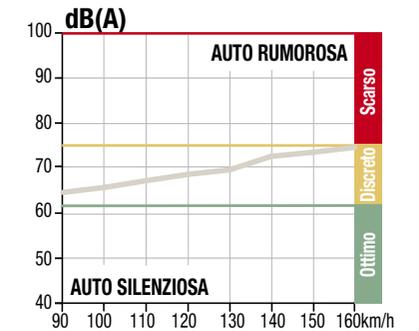
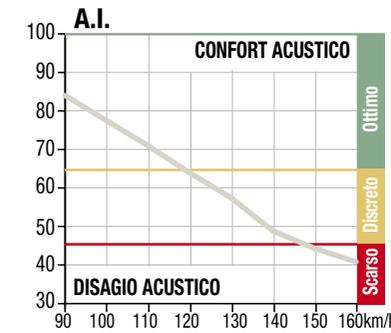
A: 97,8 cm	D: 125°
B: 27,0 cm	E: 61,5-57,5 cm
C: 49,5 cm	F: 84,5 cm

Abbiamo fatto sedere il manichino a norme SAE, soprannominato «Oscar», tarato su una statura di 185 cm (pari al 95 percentile) sulla «GTA», e lui si è comodamente sistemato. Con la regolazione del sedile tutta in basso si è seduti a pochi centimetri dal pavimento della vettura, il che restituisce una sensazione di guida ancora più sportiva. Lo spazio in altezza è sufficiente anche per i più alti.

RUMOROSITÀ E CONFORT



La nuova Alfa non è indifferente alle irregolarità stradali, e la conferma degli strumenti è arrivata puntuale. L'accelerometro verticale ha registrato sulle sospensioni dure sullo sconnesso, proprio quello che ci si aspetta da una GT.



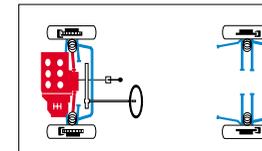
Parlando di velocità autostradali, con il motore in sesta marcia, la «GTA» non è particolarmente rumorosa, dato che il suo V6 si trova intorno ai 3400 giri. Oltre questa soglia la sua «voce» si sente bene nell'abitacolo.

Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

Alfa Romeo «156 GTA»

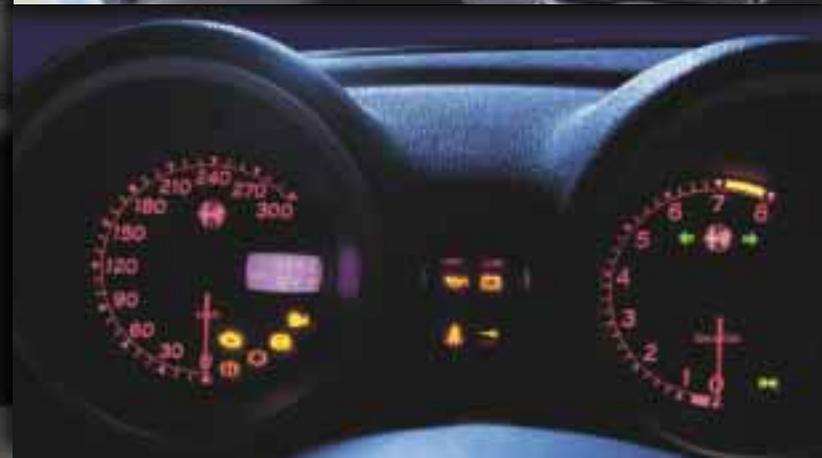
- **Motore:** anteriore trasversale - 6 cilindri a V (60°) - Alesaggio 93 mm - Corsa 78 mm - Cilindrata 3179 cm³ - Rapporto di compressione 10,5:1 - Potenza max 184 kW (250 CV) a 6200 giri/min - Coppia max 300 Nm a 4800 giri/min - Potenza specifica 57,9 kW/l (78,6 CV/l) - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa per bancata, punterie idrauliche (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione e accensione a controllo integrato, iniezione elettronica (multipoint) Bosch Motronic ME 7.3.1 - Filtro aria a secco, 6 bobine - Omologazione antinquinamento Euro 3 - Alternatore 140 A - Batteria 70 Ah.
- **Tassa di possesso:** 474,72.
- **Trasmissione:** trazione anteriore - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio a 6 rapporti: I) 3,500:1; II) 2,235:1; III) 1,520:1; IV) 1,156:

- 1; V) 0,971:1; VI) 0,818:1; RM) 3,545:1 - Riduzione finale 3,733:1.
- **Pneumatici:** 225/45 ZR 17, cerchi 7½J x 17 di lega leggera (vettura provata con Michelin Pilot Sport) - Ruotino di scorta
- **Corpo vettura:** berlina 3 volumi, 4 porte, 5 posti - Avantreno a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali e biella longitudinale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco, Abs e Asr - Serbatoio 63 litri.
- **Dimensioni e massa:** passo 2,595 m - Carreggiata ant. 1,522 m - Carreggiata post. 1,509 m - Lunghezza 4,43 m - Larghezza 1,765 m - Altezza 1,402 m - Massa a vuoto 1410 kg, rimorchiabile 1400 kg - Bagagliaio 348 dm³.



A FIOR DI PELLE

Dentro, la «GTA» sa distinguersi dalle solite «156» con personalità e qualche vistosa aggiunta. Non c'è stato il «salto» qualitativo e di design che contraddistingue la «147», quindi il tutto è un po' datato, ma non ci si può lamentare per la funzionalità. Come per tutta la serie, la strumentazione incorpora ora il computer di bordo in un display sopra la plancia. Era comprensibile il proposito di arricchire la strumentazione, ma il risultato è esteticamente discutibile. La leggibilità degli strumenti principali è migliorata. I sedili sono molto avvolgenti e tutti rivestiti di pelle, con lavorazione «cannellé», citazione di un glorioso passato sportivo.



mincia a trapeolare qualcosa della vera natura di quest'auto: le marce sono sei.

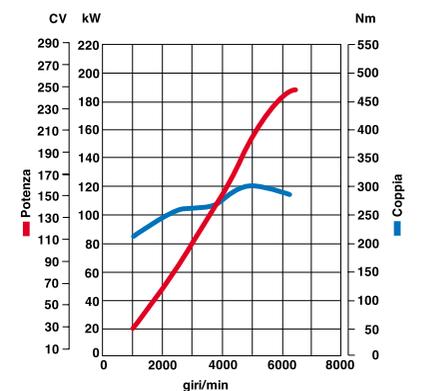
Se un'auto ha il cambio a sei rapporti, oggi, può voler dire solo due cose: o è una diesel votata al risparmio oppure è una belva attaccata alla strada pronta a farti salire il cuore in gola a ogni curva. La «GTA», guarda caso, non va a gasolio (semmai ad adrenalina) e le sei marce servono per far «respirare» il motore 3200 V6, sfruttandone al massimo le doti con i rapporti più corti, ma anche lasciandolo allungare in modo entusiasmante in III e IV, per arrivare a quasi 250 km/h con la VI. Già che siamo con

la mano sulla leva del cambio, diciamo che la sua corsa non è proprio da auto sportiva, ma la precisione dell'innesto e la docilità a farsi strapazzare compensano largamente questa caratteristica. Un po' meno perdonabile è la frizione, quasi un macigno da spostare, molto vicina per il valore di sforzo a quello della «Murciélago» provata in questo stesso fascicolo. Pazienza, si puntano per bene le anche nel sedile avvolgente e si dà giù col piede sinistro. Il destro, invece, danza leggero sull'acceleratore con risposte molto pronte del motore già a basso numero di giri e addirittura

fulminee oltre i 3500, dove interviene la fasatura variabile delle valvole. Il motore V6, intramontabile gioiello dell'Alfa, ha beneficiato di una strabiliante cura di ringiovanimento per arrivare alla bella cifra di 184 kW (250 CV) a 6200 giri/min e 300 Nm di coppia massima a 4800. La sua disponibilità sembra inesauribile e lo «zero-cento» in sette secondi è alla portata di tutti i guidatori.

Questi sforzi nel dotare la «GTA» di cavalli sarebbero stati inutili, però, senza un assetto adeguato. Non dimentichiamo, infatti, che si tratta di una trazione anteriore che deve rispondere

COPPIA E POTENZA



Le curve caratteristiche del 3.2 litri Alfa denotano una notevole variazione di coppia fra i 3000 e i 4000 giri/min.

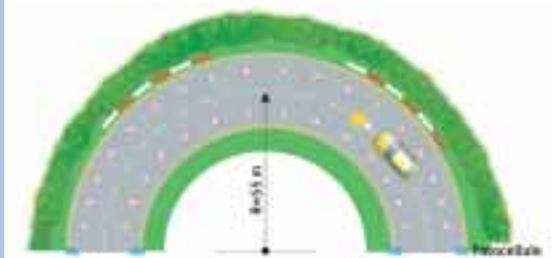


Prova di stabilità SUPERSICURA DI SÉ



Se c'è da evitare un ostacolo improvviso, la «GTA» è sempre pronta: si appoggia abbastanza morbidamente sulle ruote esterne, trovando però subito il suo assetto ideale, e infonde al guidatore grande sicurezza e controllo. La velocità di passaggio nel test è di 103,3 km/h. Il rilascio improvviso con accentuazione dell'angolo volante non sortisce effetti negativi.

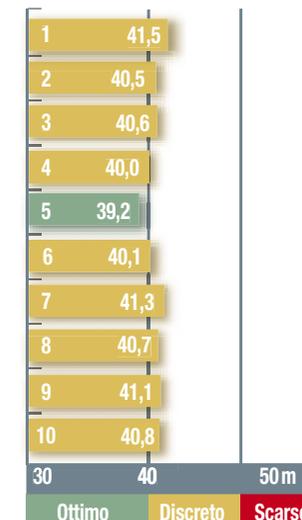
TENUTA DI STRADA



Il test di aderenza all'asfalto, o «g laterale». La «GTA» cede qualche km/h sul nostro tracciato agli analoghi modelli BMW (tra parentesi indichiamo la gommatura di prova).

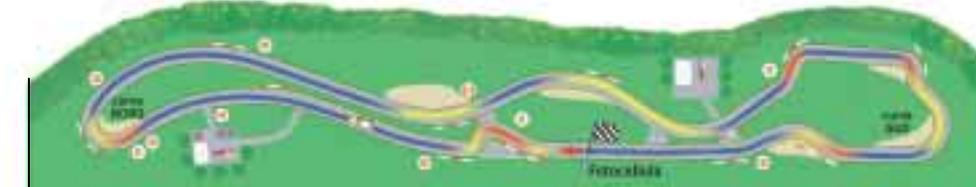
Modello	Acc. laterale (g)	Tempo (s)	Vel. media (km/h)
GTA (17")	0,970	7,533	81,2
BMW 3 (18")	1,037	7,274	85,1
BMW 3 (16")	0,999	7,411	83,6

FRENATA



Bella la prova di resistenza dei freni: nemmeno dopo dieci frenate continue a pieno carico ci sono cedimenti. Solo qualche vibrazione.

GIRO PISTA



Modello	Tempo (s)	Vel. media (km/h)
«GTA»	1'28"661	103,95
BMW «Z3 3.2 Roadster»	1'23"997	109,72
BMW «330d»	1'27,890	104,86
Porsche «GT2»	1'18"992	116,70

Si gira! La «GTA» scende sulla nostra pista di handling per dare prova di sé fra cordoli e chicane, mostrando buona agilità per essere una trazione anteriore specie nel misto largo.



a criteri di guida d'eccellenza, e questa potenza è davvero molto vicina al limite fisico gestibile da un'auto che «tira» anziché «spingere». Il gruppo della sospensione anteriore a quadrilatero è stato ampiamente aggiornato, rinforzato e ricalibrato sulle nuove necessità, pur mantenendo il suo efficace schema che consente precisione di guida e prontezza di risposta. Altro punto d'eccellenza, lo sterzo, millimetrico: i piloti esperti dicono che con un volante così sembra di «avere gli occhi sulle ruote». Al momento di fare

le manovre, invece, ci si accorge del suo unico difetto: il diametro di volta è eccessivo, arrivando a più di 13 metri tra i classici muri. Non è un problema legato alle dimensioni del motore o delle gomme, perché valori simili sono tipici anche della «156 JTS» e «JTD». Le curve dello Stelvio sono volate via e la pista di Vairano ci aspetta per altri test non meno importanti: la frenata e i consumi di carburante. I dischi anteriori da 305 mm ventilati con doppia pinza Brembo fanno la parte del leone nei rallentamenti. La carrozzeria

beccheggia poco, la resistenza è perfettamente costante e gli spazi entro l'«optimum», che, secondo i nostri parametri, è fissato in 38,1 m da 100 km/h, estrapolando i dati da frenate a partire da 200 l'ora. La «GTA» è afflitta da qualche vibrazione nei rallentamenti più intensi, che non ha influito, però, sulla qualità della frenata. Per i consumi di carburante, vi rimandiamo al giudizio della pagella finale, ma non fatevi illusioni: la «156 GTA 3.2 V6 24V», se viene sfruttata a dovere, può far felice più di un benzinaiolo. ●●●●

PRESTAZIONI

Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)



Editoriale Domus
Sistema di Qualità
certificato

VELOCITÀ E REGIMI		156 GTA
Massima (km/h) in VI		248,491
Regime a vel. max giri/min		6500 in VI
Regime a 130 km/h giri/min		3400 in VI
CONSUMO - Percorrenze in VI		
Velocità in km/h	km/litro	
70		13,6
90		12,1
100		11,2
120		9,7
130		8,9
160		7,0

MEDIE D'USO in km/l (autonomia in km)		
Statale		9,6 (605)
Autostrada		8,4 (529)
Città		7,2 (453)

ACCELERAZIONE		
Velocità in km/h	Tempi in secondi	
0-80		4,9
0-100		7,0
0-120		9,1
0-130		10,3
0-160		15,6
0-200		26,5
1 km da fermo		26,9
Velocità d'uscita in km/h		200,6
400 m da fermo		15,0
Velocità d'uscita in km/h		155,9

RIPRESA in VI		
Velocità in km/h	Tempi in secondi	
70-80		2,6
70-100		7,9
70-120		13,5
70-140		19,8
1 km da 40 km/h		34,9
Velocità d'uscita in km/h		158,9

FRENATA con Abs		
Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
60		13,7
100		38,1
130		64,5
200		152,8

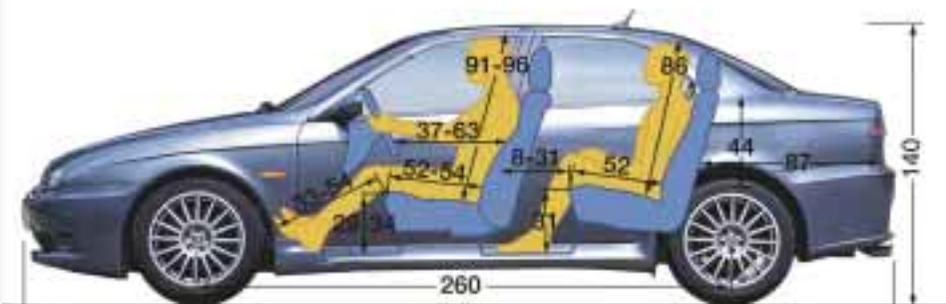
RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO		
Velocità in km/h	Potenza assorbita in kW	
70		7,8
100		16,4
130		30,7
Rendimento a 100 km/h		20,8%

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

DATI GENERALI RILEVATI		
Diametro sterzata (tra muri)		13,2 m
Giri volante		1,8
Sforzo volante		2,2 kg
Sforzo frizione		17,2 kg
Massa della vettura in prova		1563 kg
Ripartizione (ant.-post.)		64-36%

ABITABILITÀ

Le misure sono espresse in centimetri



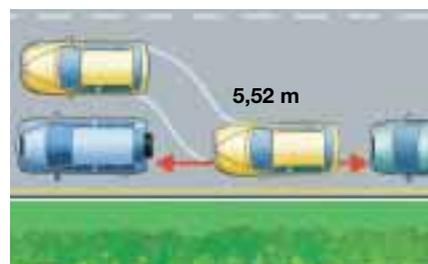
Questa versione sportiva della «156» ha conservato le doti del modello di origine, ben fornito di spazio nella zona anteriore dell'abitacolo, con sedili a regolazione elettrica, e qualche sacrificio dietro, sia nei centimetri destinati alle gambe sia nell'altezza complessiva. In tre sul divanetto si viaggia strettini.

ACCESSORI
Prezzi in euro

	156 GTA
Prezzo di listino	44.092
Prezzo vettura provata	46.648
Abs, Ebd, Asr	di serie
Airbag guida e passeggero	di serie
Airbag laterali e finestrini	di serie
Autoradio con CD e 6 altoparlanti	di serie
Autoradio con navigatore	900
Chiusura centralizzata con telecomando	di serie
Climatizzatore bi-zona	di serie
Comandi radio al volante	di serie
Connect	di serie
Connect con navigatore	1400
Controllo elettronico velocità	350
Fari allo xenon	686
Fissaggi isofix per seggiolini	di serie
Lavafari	di serie
Predisposizione telefono GSM	123
Retrovisori elettrici	di serie
Sedili sportivi di pelle	di serie
Tetto apribile elettrico	885
Vernice iridescente	1980
Vernice metallizzata	620
Volante regolabile (assiale e altezza)	di serie

In rosso: presente su vettura provata

PARCHEGGIO



La «GTA» è lunga 443 centimetri e ha bisogno di 5,52 m di spazio per una manovra di parcheggio «coi fiocchi». Questi i risultati comunicati dal Centro Prove di «Quattroruote», con l'avvertenza di prestare attenzione nei parcheggi «di testa» vicino ai marciapiedi, perché il pronunciato spoiler anteriore è basso e può danneggiarsi. Non sono previsti i sensori di parcheggio, nemmeno a richiesta.

156 GTA

Pregi

- Guida sportiva e sicura
- Prestazioni eccellenti

Difetti

- Diametro di sterzata eccessivo
- Prezzo di listino molto elevato

in sintesi

Sanno costruire ancora auto meravigliose

Quando gli ingegneri del Biscione ci si mettono, sanno dare lezioni di tecnica automobilistica a tutti. Difficile trovare paragoni alla «GTA» fra le granturismo con la trazione anteriore, sia per la potenza in gioco, sia per l'assoluta controllabilità dei 250 CV e dei 300 Nm di coppia, a dimostrazione della validità del telaio e dello schema originari della «156», in grado di sostenere l'iniezione di cavalli senza modifiche sostanziali. Peccato che il prezzo fissato per la «GTA» sia quasi inarrivabile, perché di auto fatte così ci piacerebbe vederne tante in circolazione.

Estetica

Non può e non deve passare inosservata, ma le diversità rispetto alla versione normale non sono visivamente esagerate e rispondono, per la maggior parte dei dettagli, a esigenze di tipo tecnico. Attenzione ai marciapiedi: lo spoiler anteriore è rasoterra.

Garanzia

La copertura standard in vigore nei Paesi europei pari a 24 mesi senza limiti di chilometraggio, tre anni sulle vernici e nove sulla corrosione della carrozzeria.



QUATTORRUOTE allaccia le cinture



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

156 GTA	
POSTO GUIDA ★★★★	È cambiato di poco rispetto alla berlina da cui deriva, principalmente per la forma del sedile e la sua posizione. Si guida piuttosto infossati nella poltrona, ben sostenuti da ampie profilature laterali e dalla parte anteriore del sedile che può essere regolata in lunghezza per offrire miglior appoggio alle gambe.
PLANCIA E COMANDI ★★★★	Escluse le colorazioni e vari inserti metallici, la plancia è cambiata solo nella parte superiore per ospitare il computer di viaggio. La soluzione, stilisticamente, non è molto integrata col resto. Perfette le posizioni del volante (tutto regolabile), della pedaliera e del cambio.
STRUMENTAZIONE ★★★	Di lettura difficile, anche se gli strumenti ora hanno il fondo nero. I quadranti principali sono profondamente incassati. Al centro ci sono orologio analogico, indicatore acqua e benzina, mentre il termometro olio è inserito fra le schermate del computer di bordo che rosseggia sopra alla plancia.
CLIMATIZZAZIONE ★★★★	Impianto a controllo elettronico con regolazioni separate per i due lati e bocchette centrali per offrire aria climatizzata anche ai passeggeri posteriori. Funziona correttamente, con l'unico difetto di avere le feritoie centrali troppo piccole per un raffrescamento tipo «urto» nelle giornate più calde.
VISIBILITÀ ★★★★	Ragionevolmente buona in avanti e all'indietro, anche se il lunotto, di grande superficie, è molto inclinato e offre quindi una sezione aperta abbastanza ridotta. Gli specchietti esterni, belli perché aerodinamicamente sagomati e in tinta con la carrozzeria, offrono un'area visibile piccola.
FINITURA ★★★★	Sinceramente ci aspettavamo qualcosa di più per un'ammiraglia che supera i 44 mila euro. La plancia, per esempio, avrebbe potuto ispirarsi alla più moderna «147» e prevedere il «Connect» con schermo a colori. Comunque, nel complesso non ci si può lamentare troppo. Molto ben fatti i sedili.
EQUIPAGGIAMENTO ★★★	In termini di dotazioni si poteva fare di meglio. A chi è disposto a sborsare queste cifre appare un po' paradossale chiedere 686 euro per avere i fari allo xenon o non poter disporre di un sistema di navigazione all'altezza. La mancanza del controllo elettronico della stabilità è un'altra lacuna.
ABITABILITÀ ★★★	Come per le altre «156», sono stati privilegiati i posti anteriori. Dietro, lo spazio per le gambe non è dei più abbondanti e c'è anche qualche problema di accesso dovuto al terzo montante molto inclinato in avanti. La forma del sedile posteriore è meno sagomata.
BAGAGLIAIO ★★★	Sorpresa: il dato dichiarato è peggiore di quanto rilevato da noi. L'Alfa indica in 378 litri la capacità massima, un valore nella media delle auto di questa classe, mentre noi ne abbiamo misurati 412. Scomoda, la mancanza di un pulsante di apertura dall'esterno: per aprire occorre usare la chiave.
CONFORT ★★★	A un'auto così non si chiede certo di essere un cuscino di piume e, del resto, un certo tipo di handling e di sicurezza si ottiene solo con un assetto ben piantato su grandi pneumatici ribassati e sospensioni adeguatamente rigide. Nonostante ciò, la «GTA» non è affatto scomoda, fatta eccezione per il pavé.
MOTORE ★★★★★	Potente e generoso, si lascia sfruttare sin dai regimi più bassi fino alla zona rossa dei 7100 giri e anche un po' più in là, senza vuoti. È percepibile una taratura della centralina studiata per dare la spinta massima oltre i 3000 giri, dove il rombo del V6 comincia a farsi sentire in modo avvincente.
ACCELERAZIONE ★★★★★	Sette secondi netti da zero a cento, ventisei e mezzo per i 200. Un risultato lusinghiero, leggermente superiore al dato dichiarato (0-100 km/h: 6,3 s), in linea con le migliori sportive del segmento, anche se l'unica vera concorrente della «GTA» è la BMW «330i», di minor potenza e grande prestigio.
RIPRESA ★★★★★	Ottima anche in sesta marcia, grazie alle buone doti di spunto del V6 da 3.2 litri. Il classico passaggio da 70 a 120 km/h viene coperto in 13,5 s in VI (che è da 38,1 km/h a 1000 giri/min). Se ci si prende il disturbo di scalare in V (31,7 km/h a 1000 giri/min), il tempo si riduce a 10,8 s.
CAMBIO ★★★★★	Ha sei rapporti per adattarsi meglio al motore, è di corsa abbastanza lunga, ma preciso e rapidissimo negli innesti. La frizione, a differenza dell'esemplare guidato a marzo 2002, è piuttosto pesante: oltre 17 kg di sforzo. È stata annunciata una versione «Selespeed», ma è ancora da mettere a punto.
STERZO ★★★★★	Difficile fare di meglio per precisione, progressività e prontezza nella risposta. L'inserimento in curva sul misto è millimetrico, ma anche in autostrada ad alta velocità la risposta è sicura e la sensazione è di perfetto controllo. Si potrebbe invece ridurre alquanto il diametro di sterzata, che è di oltre 13 metri.
FRENI ★★★★★	Per un soffio arriva alle mitiche «cinque stelle» fermandosi a 38,1 m da 100 km/h e 152,8 m da velocità doppia. Il pedale è duro e la corsa piuttosto corta e, come sulle auto da corsa, l'azione del servo è limitata. C'è la comparsa di qualche vibrazione dopo un uso intenso oltre i 130 km/h.
TENUTA DI STRADA ★★★★★	È attaccata all'asfalto, e sottolinea questa sua capacità quasi abbracciando la strada con i parafranghi larghi a ospitare cerchi da 17 pollici e superaderenti Michelin «Pilot Sport» da 225 mm serie 45. Sul bagnato, con la dovuta prudenza, non riserva sorprese sgradevoli. Non del tutto assente il rollio.
STABILITÀ ★★★★★	Non era facile migliorare la sincerità di risposta della «156» normale, eppure con la «GTA» le manovre d'emergenza sono ancora più sicure. Non c'è il minimo accenno di sbandata in sovrasterzo anche in presenza di un repentino rilascio del gas. Ciononostante, l'Esp dovrebbe essere di serie.
CONSUMO ★★★	Per chi vuole risparmiare dal benzinaiò l'Alfa offre ottime alternative diesel alla «GTA». Questa riesce a stivare 63 litri nel serbatoio, sufficienti per 529 km di autostrada e 453 in città, ma solo guidando con discrezione. Se l'ago del contagiri sale, il livello della benzina scende. Rapidamente.
PREZZO ★★	Non ci sentiamo di attribuire più di due stelle per questa voce. Il prezzo di listino fissato per la «GTA» è, a nostro giudizio, molto elevato, riservato ai collezionisti d'auto che non vogliono rinunciare a mettere nella raccolta un'Alfa Romeo di indiscutibile valore tecnico.

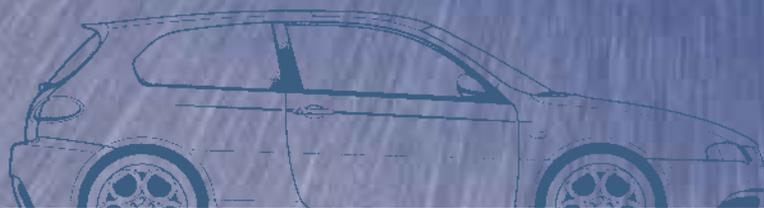
Le stelle sono valutate mettendo a confronto il punteggio migliore che hanno meritato vetture della medesima fascia di mercato.

A volte ritornano

ROSSO ALFA
La gloriosa e indimenticata
Alfa Romeo «GTAm» del 1970
(2000 cm³, 230 CV) sembra cedere
il testimone alla nuova «147 GTA».



Un nome impegnativo, una tradizione da rispettare e il compito di risvegliare l'antica passione per l'alta guida. Su strada è veloce, sicura, soprattutto divertente. Soltanto in pista sconta un po' i limiti della trazione anteriore.



3179 cm³ • 184 kW (250 CV) • Euro 4
€ 33.151 • Prodotta a Pomigliano d'Arco (NA)

LA BERLINA DI SERIE che vince le corse. Lo slogan l'avevamo dimenticato da un pezzo, sepolto assieme alla trazione posteriore, alla carrozzeria d'alluminio, ai bialbero di lega leggera. Poi, d'un tratto, ecco che all'Alfa Romeo riesumano una sigla di tre lettere, «GTA», e l'appiccicano alle berline che gareggiano nei campionati di velocità in circuito. Abbastanza per risollevarne la saracinesca del reparto corse della memoria. E giù tutti a sognare quello che adesso, finalmente, si può comprare: la «147» in versione «muscle», «GTA» appunto.

L'operazione nostalgia finisce poco più avanti: è troppo presto, forse, per sperare nella trazione posteriore (o in quella integrale) e in un corpo vettura leggero (la «147 GTA» in prova sfiora i 1500 kg di massa). Però sotto il cofano sgomita un «V6» tutto d'alluminio di 3.2 litri da 250 cavalli, che fa un rumore strepitoso, inebriante. Lo scarico ha una tonalità cupa e sorda, quasi minacciosa, come se di lì a poco dovesse arrivare un temporale.

La «147» la conosciamo bene. Gettiamo uno sguardo nell'abitacolo in cerca di novità. Le troviamo: sedili avvolgenti, battitacco di metallo satinato, corona del volante anatomica, pedaliera sportiva. Poca roba, meglio così. Intanto, ci siamo già allacciati la cintura: dentro la prima e via. Sappiamo bene che a Vairano, sulla nostra pista di «handling»,

ARIA NUOVA

La caratterizzazione estetica coinvolge tutta la carrozzeria e spesso per ragioni funzionali. Le prese d'aria sul frontale devono soddisfare il maggior bisogno di raffreddamento del motore a sei cilindri. I parafranghi allargati ospitano pneumatici maggiorati.



Divertiamoci con i numeri delle supercar

VELOCITÀ MASSIMA 240,9 km/h	La prestazione velocistica della «GTA» eguaglia quella di una Ferrari «Mondial Quattrovalvole» di una ventina d'anni fa. 
ACCELERAZIONE 0-100 km/h 6,8 s	La «SZ» del 1990 è stata l'ultima espressione di sportività delle Alfa a trazione posteriore, ma nello 0-100 impiegava ben 7,5 s. 
POTENZA 250 CV	La «147 GTA» ha la stessa potenza del sei cilindri boxer di 3.6 litri montato dalle Porsche «911 Carrera 2/4» nei primi anni novanta. 

CATTIVISSIMA

Gli interventi stilistici hanno coinvolto pure la parte posteriore: la «GTA» si riconosce per gli estrattori d'aria alla base del paraurti.



la «147 GTA» non partirà avvantaggiata: il tracciato è tortuoso e premia le macchine agili, quelle capaci di uscire rapidamente dalle curve lente. La «147 GTA» non è fra queste, benché i primi rilievi cronometrici diano subito risposte soddisfacenti: è circa un secondo più veloce della «156 GTA», ma alla Volkswagen «Golf R32» a trazione integrale cede un secondo e mezzo netto al giro e dalla vecchia Porsche «Boxster S» (un confronto di telaio più che altro, visto che entrambe montano un sei cilindri di 3.2 litri da 250 cavalli) la separa un'eternità: quattro secondi e mezzo abbondanti. I problemi di motricità all'uscita delle curve strette si minimizzano parzializzando il gas fino a quando non si raddrizzano le ruote e lasciando inserito il controllo elettronico della trazione. L'Asr è tarato in modo da non essere brusco nei suoi interventi ed è talmente efficace da reggere il paragone con la sensibilità del pilota. Discreto e ridotto al minimo, pure l'inserimento del controllo elettronico della stabilità (Vdc): non si può disinserire, veglia costantemente sulle variazioni d'assetto, ma condiziona il comportamento della macchina, specie nei cambi di direzione in rapida successione. Perfetto su strada, in pista questo rappresenta un altro limite, che costringe a seguire traiettorie sempre estremamente pulite e lineari. L'assetto, il leggendario assetto della «147», permette di essere efficaci sui tratti veloci, dove occor-





SENSAZIONI TATTILI

Sulla «147 GTA» debutta questo volante (regolabile in altezza e in profondità): la «pagnotta» (questo il termine tecnico che identifica la parte centrale) è identica a quella delle altre «147», ma la corona, rivestita di pelle, ha una conformazione più anatomica. I comandi dell'autoradio sul volante fanno parte della dotazione di serie.



FA LEVA SULL'EMOZIONE

La leva del cambio, con il pomello rivestito di pelle, si raggiunge con naturalezza perché è esattamente dove uno s'aspetta di trovarla. Non ci ha convinto del tutto la manovrabilità. In futuro, tuttavia, la «147 GTA» sarà disponibile anche con il cambio robotizzato «Selespeed» (e senza il pedale della frizione).



UN SUPPORTO ALLA GUIDA

Curata e preziosa, la pedaliera della «147 GTA» completa il quadro degli elementi di controllo della granturismo italiana. Gli inserti di gomma garantiscono la presa e il largo supporto per il piede sinistro offre un appoggio sicuro durante la guida sportiva. Non serve indossare le scarpette da pilota: i pedali sono ben spazati fra loro.



ACCESSORI Prezzi in euro

	147 GTA
Prezzo di listino	33.151
Prezzo vettura provata	35.806
Abs ed Ebd	di serie
Airbag frontali, laterali e a tendina	di serie
Autoradio Clarion con lettore CD	di serie (1)
Cambia CD	495
Cerchi di lega da 17 pollici	di serie (2)
Climatizzatore automatico	di serie
Connect Nav+	2160 (3)
Controllo elettronico della stabilità (Vdc)	di serie
Cruise control (regolatore di velocità)	di serie
Fendinebbia	di serie
Lavafari	di serie
Predisposizione telefono cellulare	117
Selleria di pelle	1800
Sistema audio Hi-Fi	600
Vernice metallizzata	465

In rosso: presente su vettura provata. Note: 1) comprende i comandi dell'autoradio riportati sul volante; 2) con disegno a cinque anelli; 3) sistema di comunicazione integrato con navigatore satellitare, autoradio e telefono.

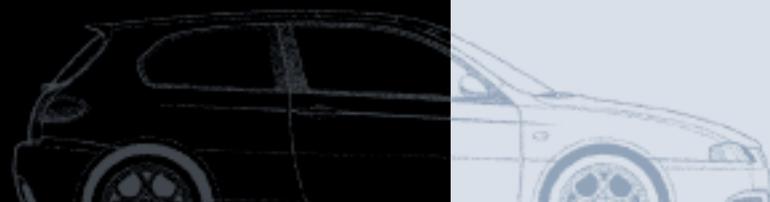
GRAFICA D'ALTRI TEMPI

Dedicata alla «GTA» e soprattutto al suo proprietario, la bella strumentazione di quest'Alfa Romeo. Il tachimetro col fondo scala a 300 km/h non è l'unico riferimento alla storica propensione delle Alfa a elargire emozioni: anche la grafica è ispirata a quella degli indicatori che equipaggiavano le Alfa Romeo da competizione.

rono un retrotreno saldissimo e una precisione cristallina dell'avantreno. E infatti: la «147 GTA» s'appoggia rapidamente sulle ruote esterne e sembra viaggiare sui binari, anche quando l'accelerazione laterale sfiora il valore di 1 g. Lo sterzo fa la sua parte nel trasmettere al pilota la giusta percezione di dove siano le ruote: è prontissimo, rapido, senza vuoti. E bastano neppure due giri per una sterzata completa da un estremo all'altro. Guida vera, insomma, roba da kart.

La pista, però, è liscia come un biliardo. La strada no. E dopo pochi

metri ci chiediamo che fine abbia fatto lo splendido sterzo della «147». A tratti sembra persino difficile mantenere una linea retta: le ruote anteriori «copiano» le irregolarità del fondo e il fenomeno si accentua in accelerazione, tipicamente quando si effettua un sorpasso. Se siete tra quelli che si sentono in prova speciale tutti i giorni, allora la «GTA» è la macchina che vi farà finalmente sudare. Le braccia sono chiamate a sostenere un lavoro supplementare, che consiste nel correggere continuamente la traiettoria e nel contrastare gli indurimenti dello sterzo provocati dalla forza motrice. I quali, se pur non pregiudicano la sicurezza di marcia, compromettono la direzionalità e obbligano a una partecipazione attiva, a un impegno costante, specialmente quando il ritmo



OTTIME BASI

Le apprezzabili qualità stradali, comuni a tutta la gamma della «147», sulla «GTA» sono esaltate dalla presenza del sei cilindri di 3.2 litri. A cominciare dall'impianto frenante, tutte le componenti meccaniche sono state adeguate alle prestazioni di questa versione top.



Giro pista

TEDESCCA PIÙ EFFICACE, ITALIANA PIÙ STABILE

«147 GTA» 1' 27" 716

La trazione anteriore penalizza l'uscita dalle curve più lente e strette. Con le ruote sterzate non si può accelerare a fondo: bisogna prima riallineare. Grande stabilità sul veloce.



«GOLF R32» 1' 26" 198

La più potente di tutte le «Golf» ha la trazione integrale: così, nonostante la potenza sia inferiore (241 CV), il tempo sul giro della nostra pista risulta comunque migliore. Frenata eccellente.



«CLIO V6» 1' 27" 788

Macchina impegnativa, la «Clio 3.0 V6» (230 CV). In pista emergono i limiti di un telaio e di un assetto non adeguati. La motricità è ottima, ma la stabilità sui tratti più veloci compromette il tempo sul giro.



RIFIUTA IL 18

I cerchi di lega leggera a raggi (nella foto), ispirati a quelli utilizzati nelle competizioni, si possono ottenere a richiesta: la «147 GTA» monta in origine i cerchi di lega con disegno a cinque anelli. Non sono omologati i cerchi da 18 pollici. Lo sfogo dell'aria vicino al passaruota è un elemento estetico.

Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

Alfa Romeo «147 3.2 V6 24V 3 porte GTA»

Motore: anteriore trasversale - 6 cilindri a V (60°) - Alesaggio 93,0 mm - Corsa 78 mm - Cilindrata 3179 cm³ - Rapporto di compressione 10,5:1 - Potenza max 184 kW (250 CV) a 6200 giri/min - Coppia max 300 Nm a 4800 giri/min - Potenza specifica 57,9 kW/l (78,6 CV/l) - Basamento, blocco cilindri e teste di lega leggera - Albero motore con 4 supporti di banco - 4 valvole per cilindro, in testa a V - 2 alberi a camme in testa per bancata, punterie idrauliche (cinghia dentata) - Lubrificazione forzata - Capacità circuito 6,4 litri - Filtro olio sul circuito principale - Alimentazione a iniezione e accensione a controllo integrato, iniezione elettronica (multipoint) Bosch Motronic ME 7.3.1 - Starter automatico - Pompa carburante elettrica - Filtro aria a secco, 6 bobine - Raffreddamento a liquido con ventola elettrica - Capacità circuito 9,2 litri - 2 catalizzatori a 3 vie - **Omologazione antinquinamento Euro 4** - Impianto elettrico 12 V - Alternatore 140 A - Batteria 60 Ah. • **Tassa di possesso:** € 474,72. • **Trasmissione:** trazione anteriore - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio a 6 rapporti, tutti sincronizzati: I) 3,500:1; II) 2,235:1; III) 1,520:1; IV) 1,156:1; V) 0,971:1; VI) 0,816:1; RM) 3,545:1 - Riduzione finale a coppia cilindrica con rapporto 3,733:1 (15/56). • **Pneumatici:** 225/45 ZR 17, cerchi 71/2J x 17 di lega leggera (vettura provata con Bridgestone «S02») - Rotolamento ruote motrici 1930 mm - Ruota di scorta di dimensioni ridotte. • **Cor-**

po vettura: berlina, 3 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, bracci trasversali e biella longitudinale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici telescopici - Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco - Impianto idraulico (correttore di frenata), con Abs, controllo della trazione (Asr) e controllo elettronico della stabilità (Vdc) - Scatola guida a cremagliera, servocomando idraulico - Capacità serbatoio carburante 63 litri (riserva 7 l). • **Dimensioni e massa:** passo 2,546 m - Carreggiata anteriore 1,516 m - Carreggiata posteriore 1,504 m - Lunghezza 4,213 m - Larghezza 1,764 m - Altezza 1,412 m - Diametro di sterzata 12,1 m (tra marciapiedi) - Massa a vuoto in ordine di marcia 1360 kg, a pieno carico 1880 kg, rimorchiabile 1300 kg - Capacità bagagliaio da 280 a 1030 dm³.



di guida si fa più serrato. Cosa tutt'altro che improbabile, viste le qualità del motore a sei cilindri. L'unità propulsiva, in effetti, spinge subito forte e già dai regimi più bassi esibisce una generosità che lascia presagire prestazioni mirabolanti. Attorno ai 3000 giri la spinta si addolcisce, ma dai 4000 in su il «V6» Alfa si distende ancora fino all'intervento del limitatore, che taglia (bruscamente, peraltro) l'alimentazione a quota 6800 giri, ben oltre il regime di potenza massima, espressa a 6200 giri. Lo storico propulsore, un'evoluzione del tre litri che già equipaggia la «166» e la «Gtv», non si pregia di soluzioni tecniche raffinate (tipo variatore di fase o condotti d'aspirazione a lunghezza variabile), eppure (o forse proprio per questo) rievoca l'istintivo temperamento dei vecchi motori a carburatori (coi tromboncini d'aspirazione liberi, verrebbe da dire ascoltandone il «sound») più che l'asettica precisione di funzionamento dei propulsori più evoluti. Anche questo fa parte del gioco: dove non arriva con la tecnologia, la «147 GTA» ci mette l'anima. Merce rara di questi tempi.

Comportamento SUL VELOCE NON SI SCOMPONE



QUI PERDE TEMPO

L'inserimento nella stretta curva nord è rapidissimo. Più complessa, invece, l'uscita: occorre parzializzare il gas con molta sensibilità durante il riallineamento delle ruote anteriori per avere la massima motricità.

APPOGGI PRECISI E RAPIDISSIMI

Le tre curve veloci esaltano la migliore caratteristica della «GTA»: la stabilità. La vettura si appoggia velocemente sulle gomme esterne e, per qualche frazione di secondo, si «sente» lavorare il Vdc. Qui l'accelerazione laterale supera 1 g.

NON AMA LE CURVE PIÙ LENTE

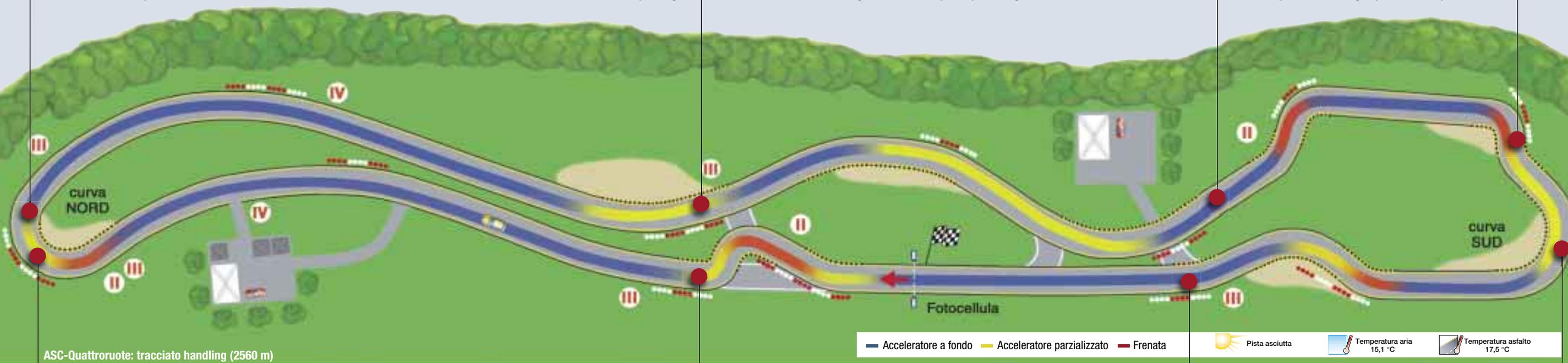


PIÙ PULITI PIÙ VELOCI

Rapido cambio di direzione all'ingresso del settore di pista più lento. La velocità d'ingresso è di 67 km/h: sembra bassa, eppure gli interventi del Vdc sono sempre in agguato. Occorre guidare in modo pulito per scongiurare l'inserimento.

ENTUSIASMO «FRENATO»

Tratto lento, ma complesso: grande frenata in ingresso, poi repentini cambi di traiettoria in successione. L'elettronica frena (forse troppo) e in uscita occorre parzializzare il gas per evitare il pattinamento.



ASC-Quattroruote: tracciato handling (2560 m)

— Acceleratore a fondo — Acceleratore parzializzato — Frenata

☀️ Pista asciutta 🌡️ Temperatura aria 15,1 °C 🏠 Temperatura asfalto 17,5 °C

RETROTRENO DI RIFERIMENTO

Il veloce curvone a sinistra si percorre a circa 154 orari, con la vettura in appoggio sulle ruote esterne, in quarta marcia. Così, la violenta frenata prima del tornante a destra va effettuata in curva: la «GTA» non si scompone.

ASSETTO E FRENI IN ARMONIA

All'ingresso della chicane si arriva lanciati a 145 km/h: si punta con decisione il cordolo interno, s'inserisce la seconda e si frena violentemente. Qui viene messo a dura prova l'equilibrio della vettura. Che asseconda la manovra.

CAMBI DI TRAIETTORIA FULMINEI

Una staccata decisa precede l'inserimento nella stretta «esse» (destra-sinistra-destra). L'uscita è in contropendenza, ma il buon assetto e l'elettronica riescono a mantenere la vettura in traiettoria. Si lascia scivolare la «GTA» verso l'esterno e si accelera.

CI VUOLE IL PIEDE DI VELLUTO

Prima di affondare il pedale del gas bisogna essere certi di avere le ruote dritte. Anche qui, uscendo dal tratto lento, bisogna sfruttare tutta la motricità disponibile con grande sensibilità: lo slittamento delle ruote anteriori, ovviamente, non è redditizio.



PRESTAZIONI
Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)



VELOCITÀ E REGIMI		147
Massima (km/h)		240,853
Regime a vel. max giri/min		6250 in VI
Regime a 130 km/h giri/min		3400 in VI

CONSUMO - Percorrenze in VI	
Velocità in km/h	km/litro
70	18,8
90	14,8
100	13,2
120	10,8
130	9,8
150	8,1

MEDIE D'USO in km/l (autonomia in km)	
Statale	9,5 (599)
Autostrada	9,1 (573)
Città	7,6 (479)

ACCELERAZIONE	
Velocità in km/h	Tempi in secondi
0-60	3,5
0-80	4,8
0-100	6,8
0-120	8,8
0-130	9,9
0-150	13,2
1 km da fermo	26,7
Velocità d'uscita in km/h	200,1
400 m da fermo	14,8
Velocità d'uscita in km/h	158,9

RIPRESA in VI	
Velocità in km/h	Tempi in secondi
70-80	2,4
70-100	7,3
70-120	12,5
70-140	18,3
1 km da 40 km/h	34,0
Velocità d'uscita in km/h	164,2

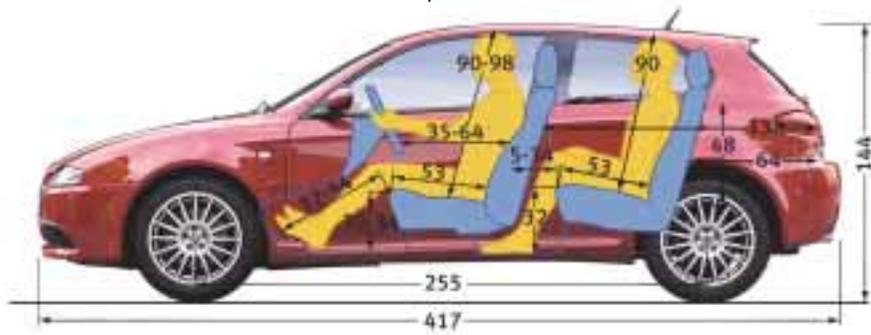
FRENATA con Abs	
Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	13,7
100	38,1
130	64,5
200	152,5

RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO	
Velocità in km/h	Potenza assorbita in kW
70	9,7
100	20,3
130	37,6
Rendimento a 100 km/h	28,4%

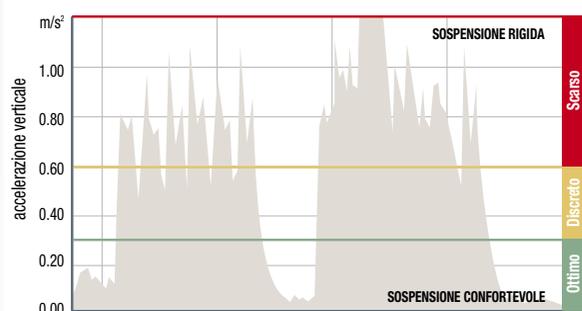
SCARTO TACHIMETRO	
medio	2,6%
a 130 km/h	2,4%

DATI GENERALI RILEVATI	
Diametro sterzata (tra muri)	12,5 m
Giri volante	1,8
Sforzo volante	2,2 kg
Sforzo frizione	12,4 kg
Massa della vettura in prova	1527 kg
Ripartizione (ant.-post.)	63-37%

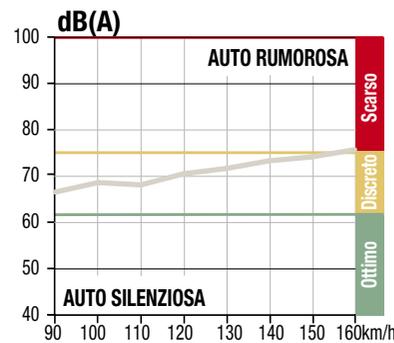
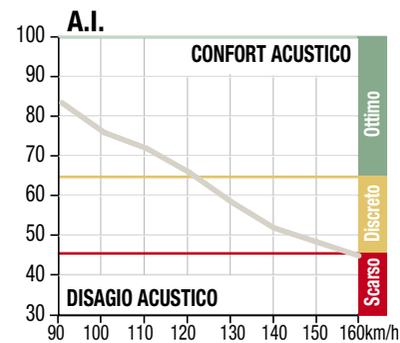
ABITABILITÀ
Le misure sono espresse in centimetri



RUMOROSITÀ E CONFORT

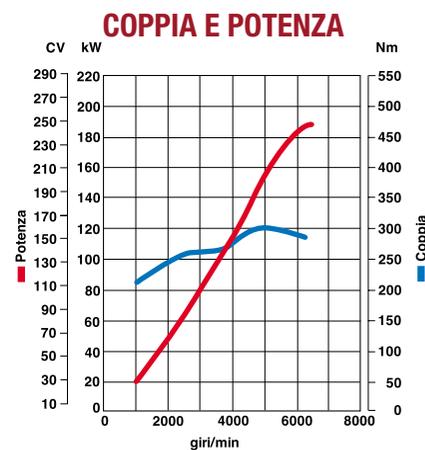


La «147 GTA» adotta sospensioni abbastanza rigide, tarate piuttosto sportivamente, ma capaci comunque di assorbire le imperfezioni del manto. Il rumore del motore è avvertibile a tutte le andature, anche al minimo, ma è tutt'altro che fastidioso.



- A:** 101,8 cm **D:** 129°
- B:** 26,0 cm **E:** 57,5-61,5 cm
- C:** 48,5 cm **F:** 82,0 cm

Postura abbastanza distesa, nell'abitacolo della «GTA», come si conviene a un'auto sportiva. Le regolazioni sono ampie.



I condotti di aspirazione del V6 Alfa sono ottimizzati per raggiungere il massimo riempimento dei cilindri attorno ai 4000 giri.

147

Pregi

- Stabilità e tenuta di strada al top
- Sonorità coinvolgente
- Equipaggiamento di sicurezza

Difetti

- Reazioni sul volante in accelerazione
- Diametro di sterzata eccessivo

in sintesi

L'anima è compresa nel prezzo

Non è il caso di mettersi a discutere sullo «0-100», sulla velocità massima o sul tempo sul giro. Sono argomentazioni valide, divertenti, che suscitano vivaci scambi d'opinione. Ma che, da sole, non possono fornire il ritratto di una sportiva. La «147 GTA» ha altri argomenti di persuasione per gli appassionati di guida, a prescindere dalla teoria delle prestazioni: verve, carattere, temperamento e un «sound» irresistibile. Insomma, guidare questa Alfa Romeo implica una partecipazione attiva, un coinvolgimento totale. E poco importa se in ripresa viene battuta da una BMW «330d»: volete mettere il rumore?

Estetica

La «147» palestrata ha perso un po' della sua innata eleganza sportiva. Peccato, ma alle esigenze funzionali non si poteva rinunciare.

Garanzia

La «147 GTA» è coperta per due anni, senza limiti di percorrenza. Esistono numerose formule di estensione della garanzia a pagamento, fino a cinque anni, con la possibilità di includere anche i tagliandi e la manutenzione ordinaria.



QUATTORRUOTE allaccia le cinture



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

147	
POSTO GUIDA ★★★★★	Macchina dedicata a chi guida, la «GTA»: il sedile è ben dimensionato, avvolgente, perfetto per contrastare la forza centrifuga senza doversi aggrappare al volante. Postura raccolta, con le braccia correttamente piegate ad angolo retto, e appoggio per il piede sinistro largo e con la giusta inclinazione.
PLANCIA E COMANDI ★★★★★	Qui, a parte il colore degli inserti, la «GTA» ripropone la personale e funzionale plancia delle altre «147»: ci lascia ancora un po' perplessi la posizione dei comandi del cruise control, pericolosamente (per la sua integrità) vicino al ginocchio sinistro. Il resto, quello che conta, è al posto giusto.
STRUMENTAZIONE ★★★★★	Grafica carica di suggestione (è ispirata a quella dei vecchi indicatori Jaeger meccanici) e dotazione da sportiva vera: viene monitorata pure la temperatura dell'olio. Il tachimetro, col fondoscala a 300 km/h, è pure preciso. Si naviga tra le funzioni del computer di bordo premendo un tasto solo.
CLIMATIZZAZIONE ★★★★★	Ottimo impianto, completo, ricco di funzioni. Apprezzabile la discrezione con cui l'automatismo gestisce il controllo delle temperature tra i due lati dell'abitacolo, la portata d'aria e la direzione dei flussi. Chi ha la sfortuna di sedersi dietro può contare sul confort di una bocchetta regolabile.
VISIBILITÀ ★★★★★	Permanono i limiti già emersi nelle precedenti prove su strada: difficoltà di percepire gli'ingombri, visuale di tre quarti posteriore limitata, lunotto piccolo. D'accordo: chi guida una «147 GTA» deve preoccuparsi più di quello che ha davanti, ma nelle manovre farebbero comodo i sensori di parcheggio.
FINITURA ★★★★★	L'Alfa Romeo, con la «147», s'era già liberata di anni di approssimazione progettuale, di superficialità costruttive, di materiali ordinari. E sulla «GTA», complice la caratterizzazione sportiva, la cura per il dettaglio ha poco da invidiare alla produzione tedesca di riferimento.
EQUIPAGGIAMENTO ★★★★★	Il giudizio premia la dotazione di sicurezza: airbag dappertutto (frontali, laterali e a tendina) e pacchetto completo per il controllo elettronico della dinamica di marcia (utile, a prescindere dalle capacità di guida). Tra gli accessori a pagamento, spiccano i rivestimenti di pelle e il «Connect Nav+».
ABITABILITÀ ★★★★★	L'abitacolo privilegia smaccatamente chi guida e chi gli sta accanto: dietro, un po' perché i sedili anteriori sono più voluminosi, un po' per la particolare conformazione del divano (rivisto e diverso da quello delle altre «147») possono trovare posto solo un paio di persone.
BAGAGLIAIO ★★★★★	Il bagagliaio resta quello delle altre «147»: invariabilmente piccolo. Accertato che non è questa la principale motivazione d'acquisto, bisogna comunque considerare la «GTA» alla stregua di una granturismo (qual è, peraltro). E per viaggiare in coppia è più che sufficiente.
CONFORT ★★★★★	La «147 GTA» è un'automobile abbastanza confortevole, senz'altro rigida, ma non durissima. Sia chiaro, non è esattamente come viaggiare sul velluto, eppure le asperità del fondo giungono nell'abitacolo piuttosto smorzate. La voce del «V6», invece, è una delle cose più emozionanti di tutta la macchina.
MOTORE ★★★★★	Meriterebbe il massimo dei voti anche solo per l'entusiasmante tonalità acustica. Comunque, anche il resto non è male, anzi: è rabbioso, regolare, elastico, progressivo, generoso, pronto... Beh, l'«hardware» ci è piaciuto. Bell'esempio di longevità, tra l'altro.
ACCELERAZIONE ★★★★★	L'unica cosa che conta è che ha rifilato due decimi alla «Golf R32» (glieli restituirà con gli interessi sul giro pista). Rilevazioni a parte, il risultato è comunque sorprendente per una trazione anteriore: la motricità è buona, ma solo con le ruote diritte. L'antipattinamento ha una taratura sportiva.
RIPRESA ★★★★★	Risposta vivace, anche in sesta marcia: benché sia priva di variatore di fase, l'unità propulsiva della «147 GTA» prende giri rapidamente, senza esitazioni o sussulti. Le occasioni per sfruttare le doti di ripresa sono frequenti, perché nel traffico si possono tenere a lungo le marce più alte.
CAMBIO ★★★★★	Al di là degli'innesti contrastati della prima e della retromarcia, che obbligano comunque a insistere sulla leva quando si fa manovra, la manovrabilità è soddisfacente anche per un uso molto sportivo. Noi attendiamo anche un «Selespeed» adeguato ed evoluto: la macchina lo merita.
STERZO ★★★★★	Per prontezza e progressività è uno dei migliori in senso assoluto: il leggendario sterzo della «147», però, subisce l'aumento della potenza e manifesta anomalie irrigidimenti in accelerazione. Inoltre, «copia» le irregolarità dell'asfalto, pregiudicando la precisione. Diametro di sterzata imbarazzante.
FRENI ★★★★★	Risultati molto simili a quelli della «156 GTA», anche nelle reazioni e nella qualità della frenata. La «147» si avvantaggia nel test di resistenza alla fatica con spazi d'arresto più contenuti e nelle frenate da 200 km/h a zero. Dopo le quali, tuttavia, insorge qualche vibrazione di troppo.
TENUTA DI STRADA ★★★★★	Il valore di accelerazione laterale corrisponde a 1 g (0,996 per l'esattezza). Nella pratica, la «147 GTA» ha limiti elevatissimi sull'asciutto e recupera aderenza con grande rapidità rientrando dal sottosterzo. Il rollio è modesto, ma in certe situazioni si è mostrata poco maneggevole e un po' frenata dall'Esp.
STABILITÀ ★★★★★	Ottima nei cambi di direzione ad alta velocità: lo sterzo asseconda la manovra con spostamenti rapidi e omogenei. Pure la fase di riallineamento è sicura. Praticamente insensibile al rilascio in curva. Miglior velocità di passaggio nel test di stabilità in curva pari 104,9 km/h.
CONSUMO ★★★★★	Le percorrenze più frequenti si attestano intorno agli otto, otto chilometri e mezzo con un litro. Che possono essere anche molti meno, se ci si lascia prendere dall'entusiasmo. Con questa macchina è difficile fare economie: sarebbero troppe le rinunce.
PREZZO ★★★★★	Bell'argomento, questo. Sì, perché per una cifra che oscilla attorno ai 33 mila euro si compera una macchina capace di elargire emozioni anche in folle col motore al minimo. Nella categoria delle berline cative, la «147 GTA» ha un buon rapporto... cavalli/euro.

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