

INCONTRO GENERAZIONALE

La NTP di Bolzano ha messo a punto due assetti inediti e interamente fatti in casa per due sportive di razza di Alfa Romeo: la Giulia GTAm e la 4C, facendo così incontrare passato e presente della Casa del Biscione.

TUTTO REGOLABILE

La NTP ha sviluppato un assetto inedito per l'Alfa Romeo Giulia GTAm e per la 4C. Entrambi sono regolabili in altezza e taratura, sia in estensione sia in compressione. In questa immagine, il manettino con i click di regolazione della GTAm.

Mai come in questo periodo si parla di un ritorno del marchio Alfa Romeo ai fasti di un tempo.

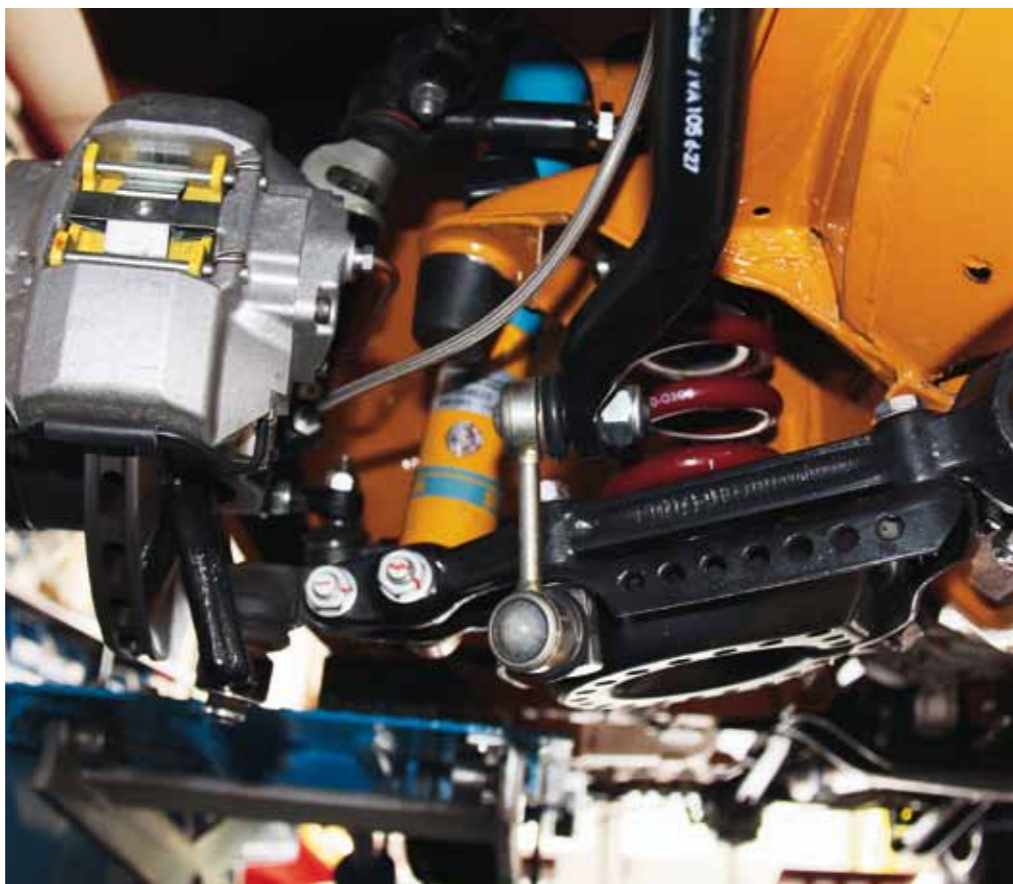
Quello delle sportive rigorosamente a trazione posteriore pensate per gli amanti della guida, ma con una certa attenzione allo stile e al design. Il motivo è tutto contenuto nei quattro metri di lunghezza dell'ultima nata della Casa del Biscione: la 4C. Corpo da supercar, motore turbo da 240 cavalli e trazione dietro. Insomma, la vecchia Alfa pare essere tornata. E se questi elementi non fossero sufficienti a trovare quel filo conduttore che lega la 4C alle vecchie Alfa Romeo, c'è chi ha provveduto a dotare l'ultima nata della Casa di un assetto inedito studiato in parallelo per lei e per l'intramontabile Giulia GTAm.

FATTO IN CASA

Ad effettuare il lavoro è stata la NTP di Bolzano su commissione di un importatore tedesco specializzato in Alfa Romeo classiche. La richiesta era semplice, si fa per dire: due kit inediti e quindi realizzati da zero, entrambi completamente regolabili. Sia per l'assetto della GTAm, sia per quello della 4C, i tecnici della NTP sono partiti dalla base offerta dagli ammortizzatori coilover Bilstein PSS10, mentre per le molle si sono affidati a Eibach. La prima ad andare sotto i ferri è stata la Giulia e subito dopo la sua discendente, occupando il team di lavoro per quasi un mese e mezzo tra progettazione, sviluppo, produzione e collaudo.

IL PASSATO...

Una volta giunta a Bolzano, la GTAm è stata sottoposta ad un profondo lavoro di studio che ha permesso ai tecnici NTP di calcolarne peso, dimensioni, e caratteristiche del comparto sospensivo di serie. «Dopo aver studiato a fondo tutte le caratteristiche della macchina ci siamo



DUE AUTO, DUE KIT

A destra, le sospensioni realizzate dalla NTP per la GTAm e sotto quelle per la 4C. Nell'altra pagina in alto, le nuove sospensioni vengono montate sulla GTAm, mentre sotto, un tecnico provvede alla lavorazione del foderino.



messi al lavoro sul nuovo assetto - spiega Jochen Trettl, titolare della NTP -. Si tratta di un assetto regolabile sia in compressione sia in estensione, in grado di adattarsi ai diversi gusti o necessità del pilota. Anche l'altezza è modificabile manualmente sia all'anteriore, sia al posteriore». Ma la vera particolarità di questo inedito sistema sospensivo è quella di venire fornito con tre differenti set di molle. Il primo è studiato per l'uso su strada, quello intermedio per un impiego agonistico su circuiti "tradizionali" come quello di Monza, del Mugello o di Spa, mentre l'ultimo è stato appositamente messo a punto per essere utilizzato sull'impegnativo e tortuoso Nurburgring Nordschleife. Tutte e tre le tipologie di molle possono essere montate sullo stesso ammortizzatore. E non è tutto. Questo sistema sospensivo è stato sviluppato per la GTAm, ma grazie alle sue caratteristiche può essere montato su tutti i modelli della famiglia 105 di Alfa Romeo, come Giulia, GT e molte altre.

... E IL PRESENTE

Tra la Giulia GTAm e la 4C c'è quasi mezzo secolo di innovazione. Pur condividendo la stessa ricerca della prestazione assoluta e del piacere di guida senza compromessi, le due auto sono divise da quasi 50 anni di ritrovati tecnologici e nuove soluzioni in termini di materiali. Ma oggi, grazie alla NTP, c'è un elemento in grado di creare un indissolubile filo conduttore tra passato e presente, ed è proprio l'assetto. Anche quello messo a punto per la 4C è stato sviluppato da zero, partendo dalla base offerta dagli ammortizzatori Bilstein PSS10 e dalle molle Eibach, le stesse componenti utilizzate per la GTAm. Come uguale alla Giulia è il sistema di regolazione delle sospensioni, che permette di modificare l'altezza fino a 2,5 centimetri e cambiare parallelamente la compressione e l'estensione, con dieci curve predefinite dagli stessi tecnici della NTP. «Questo permette al cliente finale di poter contare su una regolazione sempre semplice ed efficace, senza mai correre il rischio di sbagliare taratura compromettendo di conseguenza le prestazioni della macchina - continua Trettl -. Per la 4C abbiamo studiato un as-





setto decisamente polivalente, che rispetto a quello offerto di serie risulta maggiormente confortevole su strada quando si sceglie una taratura "soft" e più reattivo e comunicativo quando invece si passa a quella più sportiva». Il lavoro dei tecnici di Bolzano è stato tutt'altro che semplice sulla biposto di Casa Alfa. Il particolare sistema a triangoli sovrapposti all'anteriore e il MacPherson al posteriore di cui è dotata la 4C hanno costretto a uno studio molto approfondito, che ha comunque portato a un ottimo risultato, sfruttabile in tutte le occasioni.

I TEST

Una volta terminato il lavoro, le due vetture sono state portate sullo storico circuito di Spa Francorchamp per la messa a punto dei due assetti e per i test finali. La GTAm, portata in pista da Alex Furiano, si è comportata egregiamente sin da subito e con la giusta regolazione degli ammortizzatori e l'utilizzo del kit di molle intermedie è riuscita ad affrontare il circuito belga con precisione e velo-



TRE MOLLE

L'assetto della GTAm viene offerto con tre differenti set di molle: uno per la strada, uno per i circuiti tradizionali e uno appositamente studiato per il Nurburgring Nordschleife. Sopra la sospensione posteriore e qui a sinistra quella anteriore.



PIÙ COMODA E REATTIVA

Il set della 4C è regolabile in 10 posizioni predefinite che migliorano il comfort su strada e la precisione in pista. Sopra a sinistra la nuova sospensione anteriore e a destra quella posteriore. Sotto, la 4C in officina, pronta a ricevere il nuovo assetto.



cià. Ma chi ha veramente stupito è stata la 4C. La nuova sportiva del Biscione sottoposta agli interventi della NTP è stata portata in pista nella sua taratura più "track oriented" riuscendo a girare 1"5 più velocemente della 4C Launch Edition dotata di assetto sportivo della Casa. Un risultato di tutto rispetto.

C'È TANTO IN COMUNE

Nonostante l'impiego su due vetture tanto diverse tra loro, gli elementi di congiunzione tra i due assetti inediti realizzati dalla NTP sono diversi. «Tanto per cominciare, entrambi sono stati interamente realizzati da noi in casa partendo da componenti Bilstein - spiega Trettl -. Inoltre, tutti e due gli assetti sono regolabili in altezza e in taratura, sia in estensione, sia in compressione». Ed è grazie a questi elementi che la GTAm e la 4C riescono ad accorciare il gap generazionale che le divide, sfoggiando un assetto completamente fatto in casa in grado di rappresentare un valore aggiunto notevole per entrambi i modelli.