



PASSIONE **QUATTORRUOTE**

ALFA ROMEO TONALE

LA NUOVA ERA DEL BISCIONE





NUOVA ALFA ROMEO TONALE HYBRID. LIVE UNPREDICTABLY

JOIN THE TRIBE



Consumo di carburante gamma Alfa Romeo Tonale Hybrid MHEV (l/100 km): 6,3 – 5,6; emissioni CO₂ (g/km): 144 – 127. Valori omologati in data 26/05/2022 in base al ciclo misto WLTP e indicati a fini comparativi.

PASSIONE **QUATTORUOTE**

ALFA ROMEO TONALE

LA NUOVA ERA DEL BISCIONE

di
Emilio Deleidi

ED
EditorialeDomus





ATTESA SPASMODICAMENTE DAGLI ALFISTI
(E NON SOLO), LA NUOVA SUV DEL BISCIONE
SI È RIVELATA FEDELE NELL'ASPETTO ALLA CONCEPT
DEL 2019, FACENDO TIRARE UN SOSPIRO
DI SOLLIEVO AI TANTI CHE TEMEVANO MODIFICHE



Tomale

SOMMARIO

-
- | | |
|---|--|
| 6 L'EREDITÀ DEL BRAND
Oltre un secolo di storia dell'auto | 80 CONNETTIVITÀ
La macchina in casa e viceversa |
| 14 STRATEGIA
Con lo spirito del marchio | 86 POMIGLIANO IERI
Portò il lavoro nel Mezzogiorno |
| 22 NFT
Tutta la verità in un gettone | 94 POMIGLIANO OGGI
Automazione e fattore umano |
| 26 LA CONCEPT
Quel sogno di primavera | 100 ACADEMY E QUALITY CENTER
Alla ricerca della perfezione |
| 34 IL DESIGN DEGLI ESTERNI
Rispetto del passato senza effetti rétro | 106 LA PRIMA SUV
Debutto americano a ruote alte |
| 42 IL DESIGN DEGLI INTERNI
Lo stile si vedeva già nella concept | 108 KAMAL
Così si fa largo un'idea diversa |
| 50 MATERIALI E COLORI
Come ti rileggo il mito | 112 STELVIO
Resta fedele al Dna della Casa |
| 56 LA GAMMA
Il catalogo è questo | 122 STELVIO QUADRIFOGLIO
Cuore generoso con doppio turbo |
| 64 DINAMICA DI GUIDA
È un'Alfa anche a occhi chiusi | 130 SERIE SPECIALI
Il fascino discreto dell'esclusività |
| 72 MOTORI
E giunse l'ora dei sistemi ibridi | 134 MODEL YEAR 2020 E 2022
Arriva l'ora del restyling |



OLTRE UN SECOLO DI STORIA DELL'AUTO

Centododici sono gli anni trascorsi da quando un gruppo di finanziatori lombardi, sostenuti dalla Banca Agricola Milanese, rilevava le attività della Darracq, costruttore automobilistico francese sbarcato a Mi-

Il tutto con un capitale di 1,2 milioni di lire e un nuovo stemma, che richiama quello crociato del Comune di Milano insieme con la dinastia dei Visconti, signori della città.

Ripercorrere qui oltre un secolo di storia di una delle case automobilistiche più amate al mondo è impresa impossibile, tanto ricca è la sua vicenda, tra alti (gloria sportiva e industriale) e bassi (numerose, ché produrre profitti non è mai stata una delle doti precipue dell'azienda). In mezzo, infatti, ci sono due guerre mondiali, con la conversione alla produzione bellica e i danni ingenti causati soprattutto dal secondo conflitto alle fabbriche del Portello e di Pomigliano d'Arco; l'ingresso nel grande calderone delle industrie di Stato, avvenuto con il passaggio all'Iri nel 1933; il ritorno alla proprietà privata, con la cessione al gruppo Fiat del 1986. E, ancora, trionfi sportivi, dalla Targa Florio alla Mille Miglia, da Le Mans alla Formula 1, dalle gare di durata a quelle Turismo. Più le auto, tante auto: belle, generalmente, bellissime alcune, autentici capolavori e pietre miliari della storia delle quattro ruote altre ancora.

Davanti a tanta ricchezza di uomini, idee



■ Nicola Romeo (sopra, a destra, nella foto; 1876-1938) diede il suo nome all'Alfa nel 1918, dopo averne consolidate le sorti con le commesse belliche. A sinistra, una delle ultime creazioni del marchio, la Giulia GTAm, modello a tiratura limitata

lano pochi anni prima, e fondava una nuova società, chiamata A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili). Era il 24 giugno del 1910, l'inizio di una nuova era per l'industria italiana, nonostante si trattasse, al tempo, di quella che ai nostri occhi pare una piccola realtà: un centinaio di operai, una ventina fra tecnici, impiegati e dirigenti, una capacità produttiva di circa 250 vetture l'anno.

■
La 156 (a destra e sotto), Auto dell'anno del 1998, incontra subito i gusti del pubblico, anche per la riuscita linea, opera di Walter de Silva; dotata di brillanti motori a benzina e turbodiesel common rail, viene proposta pure nella versione familiare Sportwagon



■
Presentata nel 2005, la 159 (qui sopra e in alto) avrebbe dovuto rinverdire i fasti della 156, ma il suo successo fu minore. Disegnata da Giugiaro (il frontale riprendeva soluzioni della Brera) e dotata di una vasta gamma di propulsori, restò in listino fino al 2011

e prodotti viene talvolta da chiedersi come sia possibile che l'Alfa Romeo abbia spesso vissuto sul filo del rasoio, bilanciandosi faticosamente tra la prospettiva del fallimento e quella del rilancio definitivo. Nella sua straordinaria vicenda, però, fortunatamente c'è sempre stato qualcuno disposto a riconoscerne il grande valore e a raddrizzarne le sorti.

Il primo a cui va reso merito fu senz'altro Nicola Romeo, imprenditore partenopeo capace di assorbire l'azienda nella propria orbita industriale, sfruttare le commesse belliche per mantenerla in vita e rilanciarla nel dopoguerra con la produzione di auto elitarie e prestigiose. Poi, come si è detto, furono i cavalieri bianchi dell'industria statale a venire in soccorso dell'Alfa, piegata dalla crisi del '29, in piena era fascista, essendo per inciso il Duce un estimatore del marchio ambrosiano.

In tempi ben più recenti, è poi toccato alla Fiat di Gianni Agnelli intervenire per evitare il disastro al quale la gestione statale stava portando il Biscione, nonostante il valore di tecnici e designer che avevano creato autentici capisaldi della storia dell'auto, Alfetta



■ La Brera nasce come concept, firmata da Giorgetto Giugiaro: al Salone di Ginevra del 2002 è la vera star. Prima che la vettura diventi di serie, passeranno tre anni. Che non giovano al modello, penalizzato anche da una massa eccessiva e da motori non sempre all'altezza della fama del marchio. Dalla Brera deriva la Spider (qui a lato), prodotta nella fabbrica Pininfarina di San Giorgio Canavese

in testa. Ma, se si vuole individuare un periodo in cui la Casa milanese ha iniziato a vivere una nuova primavera, forse ci si deve riferire agli anni 90, in cui nel quartier generale di Torino governavano Cesare Romiti e Paolo Cantarella, e a un modello preciso: la 156.

LA BERLINA DEL RILANCIO

Arrivata dopo un periodo in cui ai nuovi modelli dell'Alfa si rimproverava un eccesso di "fiatizzazione" (la 155, in particolare, basata sul pianale Tipo 2, comune con la Tipo, la Tempra e la Lancia Dedra), la 156 debutta al Salone di Francoforte del 1997, per essere poi presentata alla stampa a Lisbona. I consensi sono immediati: la linea, uscita dalla matita di Walter de Silva, futura star del car

design, è bella e tipicamente Alfa, tanto da evocare, per certi aspetti, le forme di gloriosi modelli del passato, dalla 1900 alla Giulietta, rileggendoli in chiave moderna; i motori 1.6 e 1.8 twin spark sono brillanti e oscurano la presenza di un basamento di provenienza Fiat con componenti specifici, dall'aspirazione agli scarichi, dall'iniezione agli algoritmi del software; il comportamento stradale, ottenuto con sospensioni sofisticate (quadrilateri anteriori e retrotreno dotato di biella longitudinale e bracci trasversali), eccellente. Insomma, la 156 è una vera Alfa e si vende molto bene, tanto da totalizzare, tra berlina e familiare Sportwagon, circa 675 mila esemplari, prodotti nell'arco di una decina d'anni a Pomigliano.



■ Vera supercar, la 8C Competizione (sopra) riprende nel 2007 una storica denominazione del marchio; dal punto di vista della meccanica, viene utilizzato un propulsore V8 4.7 di origine Maserati, con 450 CV. Lo schema transaxle prevede motore anteriore longitudinale, cambio e trazione posteriori: la guida è entusiasmante e la produzione va subito esaurita

Bastano per tirare fuori l'Alfa Romeo dalle secche? Purtroppo no, ma non per colpa del solo marchio del Biscione: è l'intero gruppo Fiat a vivere, con l'avvento del nuovo millennio, un momento delicato, segnato in particolare dalla scomparsa di Gianni Agnelli, il 24 gennaio del 2003. Neppure il tempo di assorbire il colpo e, il 27 maggio del 2004, si spegne anche Umberto, fratello dell'Avvocato e a lui succeduto nella presidenza.

L'intero management aziendale subisce un rivoluzionamento: ai vertici s'installa la coppia costituita da Luca Cordero di Montezemolo (presidente) e Sergio Marchionne (amministratore delegato), uomo fino a quel momento sconosciuto al mondo automotive.

Marchionne dimostrerà ripetutamente di

credere nell'Alfa Romeo (e non nella Lancia) e nel valore del suo brand, che sarà spesso al centro dei piani industriali del gruppo. Anche se la produzione langue (dalle quasi 210 mila vetture l'anno del 1999 si scende alle 103 mila del 2008), gli sforzi per ridare slancio all'azienda, le cui redini passano di mano in mano (da Daniele Bandiera a Karl-Heinz Kalbfell, da Antonio Baravalle a Luca De Meo, da Luca Cravero ad Harald Wester), non mancano. E passano attraverso nuovi modelli, alcuni dei quali di buon esito: la 147, per esempio, frutto ancora del lavoro di de Silva (di poco precedente la sua uscita dall'azienda), venduta in quasi 650 mila esemplari tra il 2000 e il 2009. Un po' meno felici sono gli esiti della Brera, disegnata da



■ Nel 2008, la MiTo (a fianco) vuole rinverdire i fasti della GT Junior degli anni 60: una sportiva di fascia accessibile, pensata per una clientela più giovane. Lunga poco più di quattro metri, ha una linea che richiama, in qualche modo, quella della 8C Competizione e un'ampia gamma di motori, benzina e diesel



Giugiaro nel 2002 e approdata alla produzione soltanto tre anni più tardi, della Spider, che della Brera impiega la base, ma che, per le sue caratteristiche, è inevitabilmente destinata a una produzione di nicchia, e della 159, erede meno riuscita della 156.

PER POCHI ELETTI

Ci voleva, a quel punto, un colpo di scena, qualcosa che improvvisamente riaccendesse i riflettori sul marchio, nell'attesa di reperire le risorse per realizzare nuovi modelli, destinati a grandi volumi di vendite. Ed è qui che, ancora una volta, interviene l'estro di Marchionne. Ricorda (nel volume "Passione Quattroruote - Questioni di stile", del 2020) Antonio Rosti, all'epoca in forza al design del

marchio, come a quel tempo esistesse un modesto budget, destinato di anno in anno alla realizzazione di un prototipo, a rotazione tra Fiat, Lancia e Alfa Romeo. Grazie a queste risorse, nei primi anni 2000 vengono create diverse proposte, tra le quali quella di una granturismo (su base Maserati) che vede la luce nel 2003. La concept suscita generale apprezzamento, ma non ha alcun seguito, finché un giorno Marchionne in persona chiede di portare a Torino i prototipi disponibili, con l'idea di sceglierne uno, destinato a smuovere le acque intorno al Biscione. E il suo dito indica senza esitazioni quella che, dopo un importante lavoro di adattamento, diventerà la 8C Competizione. Una super-sportiva a tiratura limitata (500 esemplari,

■ Un'immagine evocativa della Giulietta Sprint, allestimento del 2014, insieme con l'omonima sportiva del 1954, frutto del lavoro dell'atelier di Nuccio Bertone. La Giulietta del nuovo millennio è un modello di buon successo, che resta in listino per dieci anni, dal 2010 alla fine del 2020



■ Sportiva di nicchia ispirata alla 8C Competizione, ma decisamente più accessibile, la 4C debutta al Salone di Ginevra del 2013. Prodotta presso la Maserati di Modena, ha scocca di carbonio, con parti di alluminio, e motore centrale trasversale 1.750 turbo

più qualche Spider), dotata di un otto cilindri 4.7 di derivazione Maserati, in grado nel 2006 di far parlare tutto il mondo dell'Alfa Romeo e di convincere un piccolo gruppo di facoltosi appassionati a staccare un assegno cospicuo (oltre 162 mila euro del 2008).

Non sono certo queste le auto destinate a risollevarle le sorti di un'azienda, essendo il loro scopo essenzialmente tenere viva la passione e l'ammirazione per il marchio, ma di lì a poco i prodotti concepiti per "fare i volumi", come si dice nel gergo dell'automotive, sarebbero arrivati. La MiTo, per esempio, presentata a Milano nel giugno del 2008, per celebrare il centenario della Casa e suggerire con il suo nome l'ideale gemellaggio tra la città lombarda e Torino, che ha accolto

l'Alfa sotto la sua ala; e la Giulietta del 2010, berlina di classe media, ideale erede della 147, dalla quale mutua il brillante comportamento stradale, unito a propulsori in grado di far divertire chiunque ne impugni il volante. Modelli, entrambi, che richiamano certi stilemi della 8C Competizione, ripresi anche nella successiva e più piccola 4C, sorta di Lotus all'italiana, capace di accendere a sua volta gli animi degli appassionati.

Vetture di buon successo commerciale, capaci di far breccia (in particolare la Giulietta, con i suoi efficienti turbodiesel) anche nel remunerativo mondo delle auto aziendali e di tenere alta la bandiera del marchio, frattanto diventato orfano dello storico stabilimento di Arese, abbandonato definitivamente



■ La Giulia (a fianco e sotto, a sinistra) viene realizzata su un pianale inedito e riporta in auge la trazione posteriore, amata dagli alfisti. Dopo il debutto della versione Quadrifoglio – il 24 giugno 2015, per i 105 anni di vita del marchio – viene dotata di motori più “normali”



mente nel 2010 al suo triste destino di trasformazione in un mega centro commerciale, fatta eccezione per il Museo e per pochi edifici come il Centro direzionale e il Centro tecnico, da poco sottoposto al vincolo della Soprintendenza ai beni architettonici.

L'ULTIMA SVOLTA

Il più recente capitolo ha un nome curioso, quello maschile di Giorgio. Indica, con originalità, una piattaforma inedita, quella concepita da un gruppo di tecnici di grande valore, “rinchiusi” da Marchionne in un’area segreta del Modenese perché lavorassero a un progetto capace di ridare ancora una volta smalto all’Alfa Romeo.

Missione, com’è noto, perfettamente riu-

scita, avendo portato alla nascita della berlina Giulia, svelata al mondo il 24 giugno del 2015, in occasione del 105° anniversario del marchio, e l’anno successivo della Stelvio, la prima Suv di serie del brand, alla quale dedichiamo le pagine finali.

Entrambi i modelli vantano caratteristiche d’eccellenza nel loro comportamento stradale, frutto di un’architettura che prevede il ritorno alla trazione posteriore, insita nel Dna della Casa, sospensioni raffinate, uno sterzo perfettamente calibrato per la guida sportiva e motori a dir poco brillanti.

La storia non si ferma certo lì: ora, infatti, tocca alla Tonale, Suv di fascia media, aprire un nuovo capitolo. Tutto da esplorare, nelle pagine di questo volume.

■ Dalla piattaforma Giorgio della Giulia nasce anche la Stelvio, la prima Suv di serie dell’Alfa Romeo; il debutto avviene al Salone di Los Angeles del 2016, sempre nella versione più estrema, la Quadrifoglio



QR 001ED

CON LO SPIRITO DEL MARCHIO

■ **Francesco Calcara (sotto), dopo le esperienze maturate alla Mazda Motor Italia, al BMW Group Italia e alla DS Automobiles, della quale ha gestito il lancio sul mercato italiano nelle vesti di sales & marketing vice president e managing director, è oggi responsabile marketing and communication global dell'Alfa Romeo**

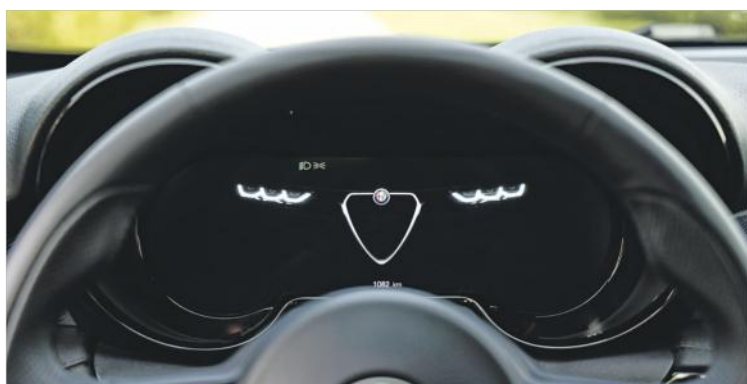
Il mercato vuole le Suv: è facile capirlo, numeri alla mano. Nel 2021, in Italia, ne sono state immatricolate oltre 700 mila, con una crescita del 12,4% rispetto all'anno precedente e, soprattutto, con una quota, sul totale delle immatricolazioni, pari al 48%. Oggi, insomma, quasi un'auto su due di quelle vendute è a ruote alte. Logico, quindi, che anche l'Alfa Romeo, dopo aver coperto il segmento superiore con la Stelvio e volendo ampliare la propria gamma con un'offerta mirata al segmento C, scegliesse tale tipologia di vetture.

È da queste considerazioni che nasce la Tonale, un modello che, nelle intenzioni del costruttore, pur restando profondamente le-

gato alle radici del brand, ne segna quella che viene considerata una metamorfosi. «I motivi di questo processo sono numerosi», spiega al proposito Francesco Calcara, responsabile marketing and communication global del brand, «ma il primo è rappresentato proprio dalla categoria di appartenenza della vettura, quella delle sport utility di segmento C, che è la più importante non soltanto in Italia e in Europa, dove registra i tassi di crescita più alti, ma anche in tutte le parti del mondo dove siamo presenti con i nostri prodotti. La sfida è dunque particolarmente importante, anche perché in questa fascia oggi il mercato è affollato di proposte e un'Alfa Romeo non poteva certo costituirne solamente l'ennesima: bisognava portare un contributo profondamente diverso, che non si confondesse con il rumore di fondo del settore, ma che spiccasse per le sue peculiarità».

Per ottenere questo risultato era necessario che la vettura rispettasse in toto il Dna dell'Alfa Romeo, ma che fosse al tempo stesso differente da tutti gli altri modelli finora proposti dal marchio. Significava, per prima





■
Con la Tonale, l'Alfa Romeo intende entrare nel segmento delle C-Suv conservando la propria impronta di sportività, sottolineata non soltanto con il comportamento stradale, ma anche attraverso alcuni elementi caratteristici degli interni



■ La versione Veloce, che si colloca al vertice della gamma, è quella che meglio esprime i concetti di sportività della Tonale. Da notare il particolare disegno dei cerchi a “disco telefonico”, che richiama il passato dell’Alfa Romeo



cosa, che risultasse fedele al design espresso in questo specifico periodo storico dal brand: «Abbiamo rispettato la concept svelata al Salone di Ginevra del 2019», sottolinea Calcara, «che aveva lasciato un segno profondo al momento della sua presentazione, rimanendo nel solco di un linguaggio immediatamente riconoscibile come quello proprio dell’Alfa; ciò, però, ancora non sarebbe bastato, se non avessimo lavorato per dare alla vettura anche un comportamento coerente con i valori intrinseci del marchio, come il piacere della guida. Dunque, serviva una sportiva, ma che fosse al tempo stesso una C-Suv, e in quanto tale destinata a un target più ampio e differente da quello abituale del brand: persone più giovani, coppie, famiglie e guidatrici. Un’auto che desse sensazioni di precisione, maneggevolezza e brillantezza superiori a quelle della media, restando però adatta anche all’utilizzo quotidiano, a compiti come il tragitto da casa all’ufficio o quello per portare i bimbi a scuola ogni mattina».

A BORDO COME A CASA

Un’auto “facile”, però, oggi non deve esserlo soltanto nella guida, ma anche in tutto quel-

lo che riguarda la vita a bordo e che è diventato indispensabile, a partire dall’infotainment e dalla connettività: un campo nel quale, rispetto ad alcuni modelli degli anni scorsi, per l’Alfa Romeo era necessario compiere un salto di qualità.

Per questo, i progettisti hanno lavorato a lungo pure sugli aspetti meno visibili dei sistemi di bordo, andando oltre le dimensioni dei display, per le quali oggi si assiste a una corsa al mero gigantismo, che a volte va a scapito dell’effettiva funzionalità degli schermi: serviva, invece, più attenzione ad aspetti come la semplicità d’uso, l’affidabilità e la rapidità di risposta del sistema, garantita dalla velocità del processore, oltre che alla disponibilità di un servizio come Alexa di Amazon. «Oggi», sottolinea Daniel Tiago Guzzafame, Alfa Romeo head of products, «auto e casa sono indissolubilmente legate, essendo venuta meno la differenziazione tra ambienti che sono diventati, per molti aspetti, fluidi e intercambiabili: quello che siamo abituati a fare tra le mura domestiche, vogliamo poterlo fare anche in auto, e viceversa».

Se, per esempio, non siamo sicuri di aver fatto o meno il pieno di carburante alla macchina, vogliamo poterlo chiedere ad Alexa stando comodamente seduti sul divano del salotto, magari mentre aspettiamo il download della nostra serie preferita; ma se, invece, siamo in viaggio, vogliamo anche poter chiedere all’assistente virtuale di bordo di accendere il riscaldamento o l’aria condizionata nella nostra casa di montagna o in quella al mare. Servizi di bordo e domotica devono, insomma, potersi sposare, interagendo costantemente con i device che usiamo nella nostra vita quotidiana: tablet e, soprattutto, smartphone, ormai diventati



■
Piacevolezza della guida coniugata con eleganza e funzionalità: sono gli scopi perseguiti dall'Alfa Romeo con il progetto della Tonale





■ **L'ampio bagagliaio può essere utilizzato come smart locker: la possibilità di aprire e chiudere la vettura a distanza, offerta dalla connettività con lo smartphone, consente di ricevere consegne da parte dei corrieri convenzionati**

un'estensione tecnologica delle nostre funzionalità. Ancora: con la forte esplosione dell'e-commerce, in parte dovuta alla pandemia, un'auto come la Tonale può trasformarsi in una sorta di pratico smart locker, apribile e chiudibile a distanza tramite il cellulare, in cui un corriere può depositare la merce da consegnare, anche se siamo fisicamente lontani. Tutte funzioni che una vettura di nuova generazione dev'essere oggi inevitabilmente in grado di offrire.

IBRIDA VERA

Un ulteriore passaggio indispensabile per l'Alfa Romeo era quello dell'elettrificazione: anche in questo caso, la necessità era coniugare la maggiore sostenibilità ambientale con la sportività connaturata al brand. «Quello della Tonale», spiega Calcara, «è il primo passo di un percorso più lungo, la cui missione per il marchio può essere sintetizzata dalla frase "from zero to zero", in cui il primo numero allude al fatto che finora la Casa non disponeva di vetture elettrificate, il secondo all'obiettivo di essere già nel 2027 un brand carbon neutral dotato di una line-up al 100% elettrica, completando

in pochissimo tempo un processo di trasformazione che, alla fine, risulterà essere stato il più rapido tra quelli di tutti i costruttori. Ciò comporterà il lancio di un modello nuovo ogni anno, l'arrivo nel 2024 della prima Alfa full electric – accompagnata dalla sua versione ibrida – e a partire dal 2025 la presentazione di sole auto a batteria».

Il sistema propulsivo della Tonale costituisce quindi uno dei passaggi chiave di questa metamorfosi, interpretata però in maniera coerente con lo spirito del brand. «Parlare di ibrido», racconta al proposito Guzzafame, «per noi ha voluto dire concepire un sistema in grado di assicurare la sportività tipica dei prodotti del marchio, garantendo (in particolare con la versione da 160 CV) le prestazioni che si aspetta il suo cliente, ma al tempo stesso offrendo al guidatore una vera esperienza dell'ibrido: da qui, la scelta di collocare il propulsore elettrico nel cambio e l'adozione di un software di gestione della propulsione che consenta di far percepire realmente una modalità di guida completamente elettrica, nei contesti cittadini così come in alcune fasi di marcia. È un forte cambiamento, per chi è abituato a un'Alfa Romeo, che prelude a un secondo step, quello costituito dalla Tonale plug-in hybrid con 275 CV di potenza (la più alta della sua categoria), ma anche con un'autonomia in modalità solo elettrica a sua volta da primato nella propria classe (fino a 70 chilometri nel percorso misto); il terzo passaggio sarà, infine, quello a una mobilità totalmente elettrica».

La Tonale, però, si colloca in un contesto internazionale e in questo ha un asso nella manica da giocare: «L'elettrificazione ci consente», spiega Guzzafame, «di accedere

STRATEGIA CON LO SPIRITO DEL MARCHIO

■
Carlos Tavares (a sinistra nella foto a fianco e al volante in quella più a destra), ceo di Stellantis, e Jean-Philippe Imparato, ceo dell'Alfa Romeo, hanno approfittato del GP disputato a Imola, nell'aprile 2022, per testimoniare la loro vicinanza al team Alfa Romeo Racing di Formula 1



■
Sopra, Vallteri Bottas (al volante) e Guanyu Zhou a bordo della Tonale, in occasione di un evento tenuto a Hinwil (Svizzera), sede del team Alfa Romeo Racing (ex Sauber F1). Qui a destra, Zhou in azione con la monoposto al GP dell'Emilia-Romagna del 2022





■ Qui sopra, da sinistra: Guanyu Zhou e Valtteri Bottas, i due piloti dell'Alfa Romeo Racing di F.1, ritratti a Imola, prima del Gran Premio 2022, insieme con tre Tonale, rappresentative dei colori della bandiera italiana

ai mercati, come per esempio quelli francese e olandese, in cui la Giulia e la Stelvio sono penalizzate per le loro caratteristiche da un sistema di tassazione per i motori a benzina e diesel tradizionali che, di fatto, preclude l'accesso a questo tipo di vetture da parte di persone che dispongono di una capacità di spesa ragionevole». Oltralpe, per esempio, si tratta di un malus, previsto al momento dell'immatricolazione e al rilascio della carta

di circolazione per tutte le automobili con emissioni di CO₂ superiori a 128 g/km (misurati nel ciclo Wltp), che sale progressivamente fino ad arrivare a un tetto di 40 mila euro: un problema relativo per chi si può permettere una supercar, ma un onere che rende molto più pesante l'acquisto di una sport utility di segmento D. «L'Alfa Romeo invece», conclude Calcara, «vuole ancora rappresentare anche in quei contesti un sogno, ma di quelli possibili e realizzabili, grazie a un brand che intende essere inclusivo. Il nostro messaggio "Join the tribe" vuole esprimere proprio questo: l'opportunità di entrare a far parte di una comunità che si basa sulla passione per un marchio e sui valori che esso esprime». Valori che intende esportare da Pomigliano, dove sarà concentrata tutta la produzione della Tonale, al mondo intero, partendo dagli Stati Uniti, per arrivare fino alla Cina e al Giappone.

A portare questi messaggi nel mondo, più che i testimonial spesso utilizzati da altri costruttori, almeno in questa prima fase sono i piloti 2022 del team Alfa Romeo di Formula 1, ossia Valtteri Bottas e Guanyu Zhou, il primo driver cinese ad approdare alla massima categoria del motorsport. «Gli alfisti», sottolinea ancora Calcara, «di rado s'identificano in una persona o in un vip, ma privilegiano uno spirito di comunità, testimoniato fortemente dall'esistenza dei 250 club di marca sparsi in tutto il pianeta, che rappresentano una parte importante della nostra storia». Essere presenti in F.1, dunque, è un motivo di orgoglio per il brand, tanto quanto tenere alto l'heritage del marchio con la presenza a eventi globali dedicati alle auto storiche come la Mille Miglia, il Festival of Speed di Goodwood e la Le Mans Classic.



TUTTA LA VERITÀ IN UN GETTONE

Venuti alla ribalta in tempi recenti, gli Nft (Non fungible token: letteralmente, gettone non riproducibile) costituiscono sostanzialmente una forma di certificazione di un “oggetto” digitale, di qualunque tipo esso sia: opera d’arte, video, foto, documento, insieme di dati. Ne attestano l’autenticità o il titolo di proprietà e il momento in cui quest’ultimo è stato acquisito, lasciandone intatta la fruibilità da parte di terzi rispetto al creatore, ma impedendo che possa essere replicato: qualunque copia, infatti, non potrà avere la stessa attestazione d’origine. Questa certezza è resa possibile dall’utilizzo di un altro strumento digitale:

l’Nft si appoggia infatti alla tecnologia blockchain, cioè a blocchi di dati e d’informazioni, ognuno dei quali è collegato ad altri blocchi, precedenti o successivi, che provvedono a verificarli, dando all’intera catena caratteristiche di autenticità e immutabilità.

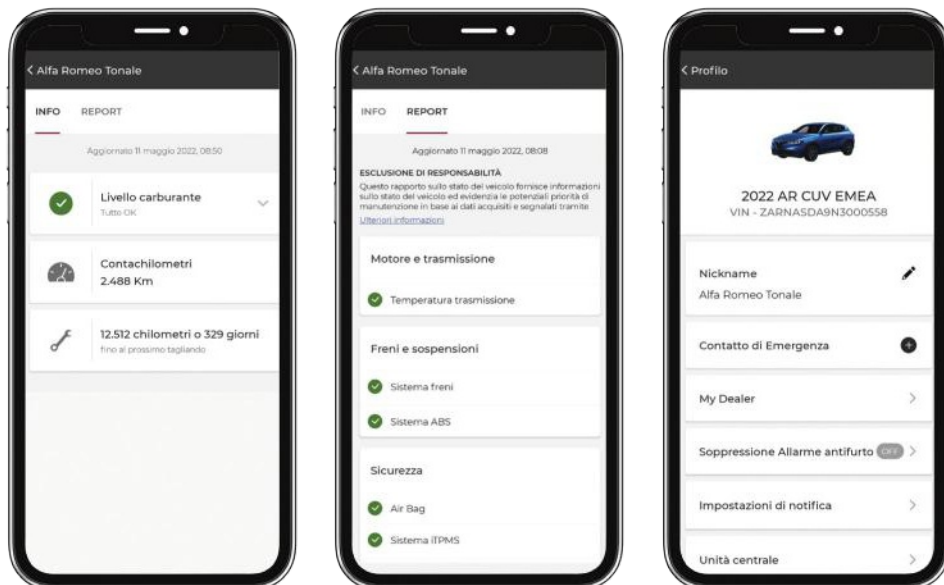
In pratica, la distribuzione delle informazioni crittografate avviene in più nodi della rete informatica, che si verificano in catena a vicenda, rendendo di fatto impossibili eventuali manomissioni.

Il sistema dei token, sviluppato inizialmente per gestire la moneta digitale bitcoin (opera di Satoshi Nakamoto, pseudonimo di una figura sconosciuta e con ogni probabilità riferito a un gruppo di esperti di computer science e crittografia digitale), ha poi trovato le sue prime applicazioni commerciali come “gettoni non riproducibili” nel campo delle opere d’arte digitali, la cui autenticità era impossibile attestare. Con la Tonale, sbarca per la prima volta nel mondo dell’auto, introducendo un concetto che potrebbe avere effetti dirompenti nel campo della sua commercializzazione. «Abbiamo voluto trovare una soluzione ottimale per il mercato dell’usato,

■
Daniel Tiago Guzzafame (a destra), ingegnere e titolare di un master Mba, guida l’Alfa Romeo products dal marzo 2021; in FCA dal 2006, è stato quality manager a livello globale e ha partecipato al progetto Giorgio dell’Alfa Romeo, prima di diventarne nel 2019 responsabile del product portfolio per la regione Emea



■ A destra, alcune schermate dell'app My Alfa Connect, con la quale è possibile raccogliere e gestire innumerevoli informazioni sulla propria Tonale, oltre che seguire delle indicazioni che aiutano a rendere la propria guida più ecocompatibile



■ A fianco, il certificato digitale Nft, che rende impossibile la contraffazione dei dati registrati della vettura, grazie alla tecnologia blockchain. La scelta di adottare queste opzioni è lasciata al cliente per ragioni di privacy, ma è chiaro che un'attestazione sicura rende l'auto più appetibile



dove il consumatore troppo spesso non ha una visibilità certa dell'utilizzo precedente della vettura che intende acquistare», spiega Daniel Tiago Guzzafame, Alfa Romeo head of products, «a partire dalle caratteristiche originali (o meno) della vettura, cioè la presenza di eventuali modifiche successive alla produzione, e dal chilometraggio reale».

Quest'ultimo tema, negli ultimi anni, è stato al centro dell'attenzione mediatica, anche perché l'avvento delle strumentazioni digitali non ha risolto, come invece si sperava, il problema delle manomissioni dei contachilometri, attuate semplicemente con tecnologie differenti rispetto a quelle, meramente meccaniche, del passato.

«Ogni Tonale», prosegue Guzzafame, «è dotata di un telematic box module, una sorta di scatola nera, resa obbligatoria dall'Unione Europea sulle vetture di nuova omologazione a partire dal 2022, che rende possibile una chiamata di emergenza automatica nel caso in cui, verificatosi un incidente, conducente o passeggeri non siano in grado di lanciare il segnale di allarme; la presenza di questo dispositivo, che di fatto è un trasmettitore dati, ha reso possibile l'utilizzo anche per



altre applicazioni. Se il cliente lo vuole, è quindi possibile fotografare in un determinato istante alcuni di questi dati (numero di telaio, configurazione dell'auto, percorrenza, cicli di carica della batteria della plug-in). Sempre a discrezione del cliente, è quindi possibile generare – attraverso una funzione dell'app My Alfa Connect che il proprietario avrà collegato alla vettura – un Nft. Quest'ultimo, di fatto, trasferisce una fotografia dei dati dell'esemplare alla blockchain, che li rende inalterabili e criptati, visibili cioè soltanto da chi ha generato l'Nft. Nessun altro può accedere a quelle informazioni: non Alfa Romeo, né il gruppo Stellantis, né il concessionario, perché "risiedono" presso una terza parte digitale, la blockchain, che ne garantisce l'autenticità e l'unicità tramite la chiave di accesso, che è proprietaria. Dunque, se anche qualcuno riuscisse a modificare i dati a bordo dell'automobile, per esempio intervenendo sul contachilometri, non potrebbe comunque farlo anche sull'Nft, che resta immutabile».

Le informazioni sono rilevate alla data in cui viene generato l'Nft (che viene conservato in un wallet, un portafoglio digitale del

cliente) e possono essere aggiornate periodicamente solo da parte del proprietario (una scelta dettata dalla volontà di rispettarne la privacy); il quale, al momento della vendita dell'auto, potrà decidere se trasferire l'Nft all'acquirente o semplicemente mostrarglielo. È anche possibile scaricare una copia delle informazioni in formato pdf e inviarla.

Una svolta importante per il mondo dell'usato, che introduce una forma di certificazione dei dati relativi alle vetture in vendita molto più sicura di quelle finora adottate. «Il mercato», aggiunge Guzzafame, «andrà sicuramente in questa direzione nell'arco di qualche anno: tanti altri ci seguiranno. Ci potranno essere miglioramenti tecnologici, interpretazioni diverse, com'è normale che sia, trattandosi di funzioni digitali che hanno una rapidissima evoluzione. Il nostro impegno è ovviamente di fornire a tutti i clienti della Tonale gli step che arriveranno. Proprio come succede con gli aggiornamenti software nel campo degli smartphone. L'Alfa Romeo, insomma, è nuovamente pioniera della tecnologia: blockchain e Nft ne saranno un elemento imprescindibile». Per l'auto, del resto, il domani è già iniziato.

■ **La Tonale nasce all'insegna della connettività, come tutte le auto di ultima generazione; la sua dotazione comprende, del resto, l'assistente vocale di Amazon Alexa e la connettività wireless per Android Auto e Apple CarPlay**



QUEL SOGNO DI PRIMAVERA

Al Salone di Ginevra del 2019 c'è una sola regina e il suo trono è una pedana dello stand dell'Alfa Romeo, dove tutti si fermano ad ammirarla. È il prototipo di una Suv più compatta della Stelvio, lanciata tre anni prima. Appartiene al segmento immediatamente inferiore, quindi, quello contrassegnato con la lettera C, molto forte nel mercato europeo. È soltanto un sogno, per il momento, ma un sogno che può riguardare numerosi automobilisti, agli occhi dei quali la sorella maggiore è troppo grande e costosa.

L'hanno chiamata Tonale, evocando un altro passo alpino: scelta felice, confermata ai giorni nostri, in cui il sogno è diventato realtà, perché a sua volta allude a strade bel-

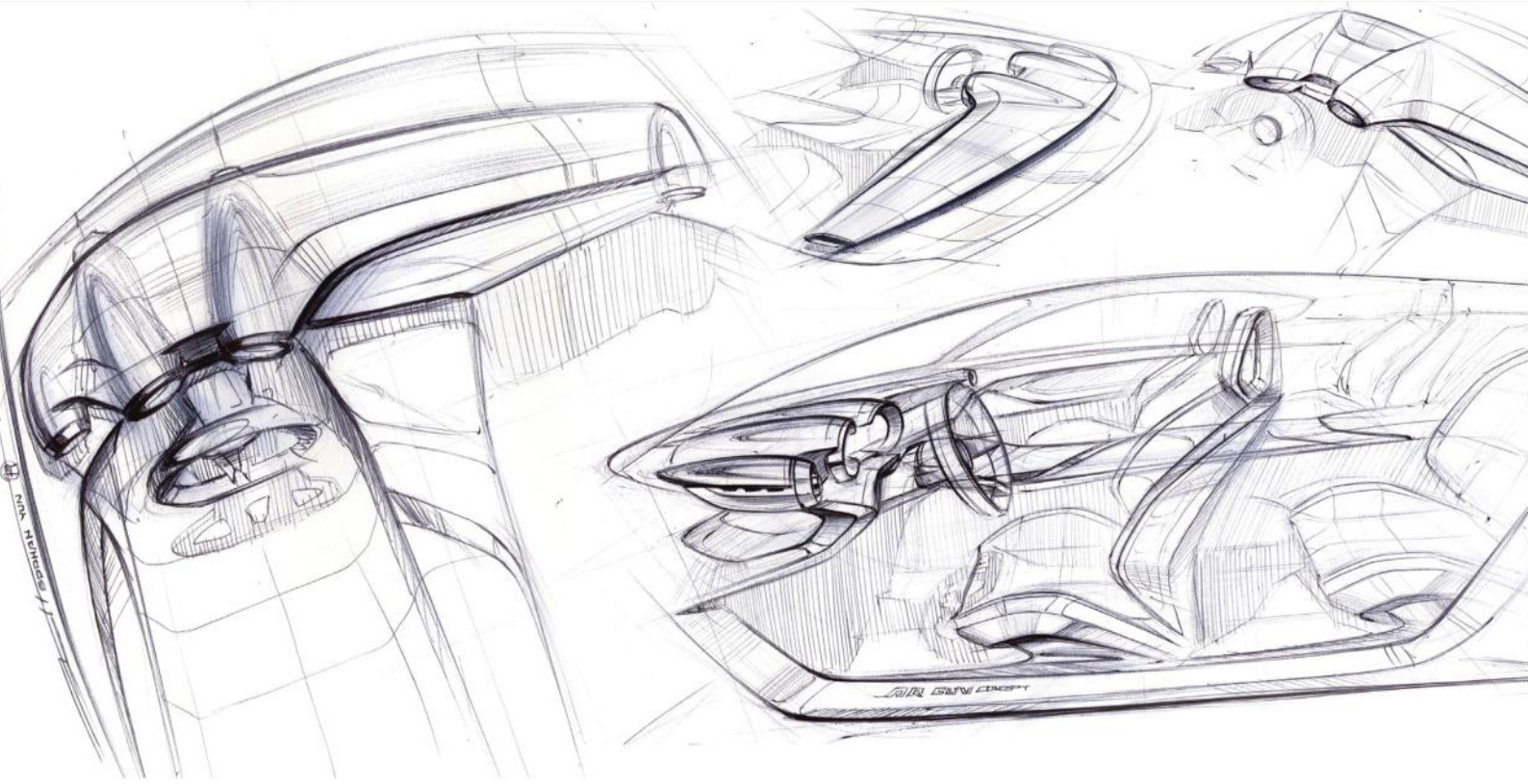
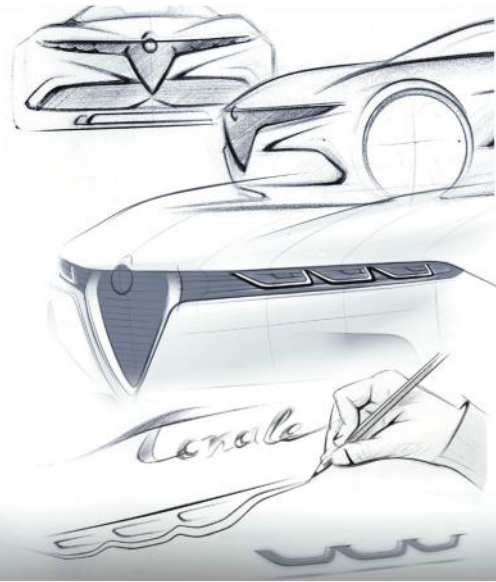
le e tortuose. Proprio quelle sulle quali le Alfa Romeo danno il meglio di sé, in fatto di piacere della guida.

È bella, la concept Tonale. Di un'Alfa ha tutto, pur incarnando una tipologia completamente differente rispetto a quelle dei modelli classici del passato. Della Stelvio, echeggia qualcosa: l'approccio scultoreo del posteriore, per esempio, che ha introdotto un segno originale in un periodo in cui tra le Suv vanno per la maggiore forme molto squadrate. Il team di stilisti del brand ha preferito una soluzione che richiama quelle delle hatchback sportive, riportata su una scala maggiore. Il resto, invece, è storia. Storia di una Casa che, dal Portello ad Arese, da Pomigliano (con l'Alfasud, a suo modo una pietra miliare industriale e tecnica) a Cassino (dove nascono la Giulia del nuovo millennio e la Stelvio stessa), ha lasciato un segno indelebile nel mondo dell'auto e del suo stile.

La concept Tonale, che arriva molto tempo dopo il primo tentativo di Alfa a ruote alte – il prototipo Kamal, al quale dedichiamo un approfondimento a pagina 108 –, pur rifuggendo da qualsiasi indulgenza rétro, è

■
Dagli schizzi del Centro stile Alfa Romeo (qui sotto) alla pista di Vairano (nella pagina a fianco), dove viene realizzato il servizio fotografico da cui è tratta questa immagine, che campeggia sulla copertina del numero di agosto 2019 di Quattroruote







■ **Sopra e a lato, altri disegni relativi alla concept Tonale, cui misero mano Alexandros Liokis e Daniele Zanrei. L'ispirazione derivante da modelli Alfa Romeo del passato è resa evidente in molti particolari**

ricca di citazioni del passato, che mixa in un cocktail dal sapore armonico, leggero, gustoso. La citazione più evidente è, probabilmente, quella che viene chiamata dai designer “GT line”, cioè la linea di cintura ad arco che segnava la fiancata della GT 1600 Coupé, la versione sportiva della Giulia uscita nel 1963 dall'atelier Bertone, per il quale lavorava un giovane Giorgetto Giugiaro. Un capolavoro, destinato a rimanere scolpito nel tempo, tanto quanto la successiva Spider, detta Duetto, opera di Pininfarina. Tesa in avanti, quella coupé rimandava a sua volta a gioielli del passato del marchio, come la Disco Volante, realizzata nel 1952 sulla base della 1900.

Osservando la Tonale del 2019, però, si percepisce molto altro. Facile, per esempio, cogliere le parentele dei gruppi ottici a tre elementi, ora più sottili (la tecnologia permette sviluppi un tempo impensabili), che ornano il frontale, segnato dall'imprescindibile scudetto centrale. C'erano già sulla SZ, originalissima coupé concepita con la Zagato nel 1989 (e riproposta poi anche in versione spider); ma li si ritrovano anche nelle successive Brera e 159, entrambe vetture del nuovo millennio. Poi, se si vuole proseguire nel gio-

co delle citazioni, si possono reperire altre affinità tra la proiezione in avanti del piano del cofano anteriore e quello della Giulietta SS, gemma che Franco Scaglione, autore di alcune delle auto più belle di tutti i tempi (si pensi all'Alfa 33 Stradale), disegnò per la Bertone nel 1959; oppure, con la soluzione leggermente a V del lunotto posteriore, che ricorda ancora la Brera, ma anche, a voler guardare più lontano, addirittura la monumentale 8C 2900 B del 1937.

I gruppi ottici posteriori, poi, meritano un discorso a parte. L'idea di una linea sottile non è, per l'Alfa Romeo, del tutto inedita, essendo già stata introdotta nella seconda metà degli anni 80 sulla 164, berlina di grande successo firmata, per lo stile, dalla Pininfarina. Sulla Tonale, però, trova un'interpretazione inedita, che Alessandro Maccolini, chief exterior design dell'Alfa, tempo fa commentava così: «Ne abbiamo fatto una firma, non si tratta più di mere funzioni tecniche che si accendono e si spengono. Svolge il proprio compito dando la sensazione di un tratto che scorre, una sorta di sigla messa in calce a un'opera d'arte, segno del desiderio di uscire dal cliché dell'auto per mescolare

■ **Nello schizzo qui accanto, il volante a calice ricorda quello della coupé Montreal dei primi anni 70; più a sinistra, la plancia, con le particolari bocchette di aerazione**



■
Sopra, l'abitacolo con, in evidenza, il tunnel centrale, la cui luce pulsante ricorda il battito del cuore, mentre il disegno richiama una fascia di muscoli. A destra, il rivestimento dei sedili di nabuk, un tipo di pelle pregiata





■ La vista laterale evidenzia la pulizia della fiancata, appena solcata da una scalfittura; i designer evocano la cosiddetta "GT line", che richiama le forme della GT 1600, riuscitissima coupé degli anni 60, basata sulla meccanica della Giulia

elementi nuovi, percepibili in maniera differente». Obiettivo ambizioso, ma centrato.

DUE PADRI, UNA FAMIGLIA

Dietro un progetto del genere ci sono, ovviamente, degli uomini, quelli che si sono cimentati nell'impresa. All'epoca, il team dello stile era capitanato da Klaus Busse, responsabile del design FCA per l'area Emea (e oggi alla guida di quello della Maserati), insieme con il già citato Maccolini. Ma il prototipo portava la firma anche di due giovani designer: Alexandros Liokis, che ritroveremo a pagina 35 di questo volume nella veste di padre anche della versione definitiva della Tonale, e – per gli interni – Daniele Zanrei, scomparso prematuramente nell'agosto del 2021, lasciando questo lavoro come ricordo imperituro della sua professionalità.

Liokis, già all'epoca senior designer del marchio, ha una storia particolare: da ragazzo, infatti, faceva il carrozziere nella nativa Grecia, ma già amava andare in giro per cercare rottami di vecchie automobili da restaurare (la sua prima vettura storica fu, per inciso, una Citroën DS). La voglia di disegnare, poi, lo spinse a venire a studiare in

Italia, in particolare allo Ied di Torino, per il quale realizzò uno studio di Alfa Romeo chiamato Gloria. Niente di più di uno dei tanti esercizi che gli allievi preparano durante la loro attività didattica, se non fosse per il fatto che la Casa lo scelse per esporlo al Salone di Ginevra del 2013; dove a notarlo fu nientemeno che Lorenzo Ramaciotti, una lunga e feconda carriera alla Pininfarina e, all'epoca dei fatti, capo dello stile di tutto il gruppo FCA. Che chiamò Liokis a lavorare con sé. Addio vecchia carrozzeria in patria: il sogno di diventare car designer per uno dei marchi più gloriosi di tutti i tempi è coronato. Può sembrare incredibile, ma a volte le favole si tramutano nella realtà.

Avrebbe potuto essere così anche per Daniele Zanrei, se una tragedia stradale non avesse troppo presto stroncato l'esistenza sua e della fidanzata, Sonia. Piacentino, amante delle due ruote, barba folta e aria un po' burbera, un passato alla Maserati, Daniele della concept Tonale aveva realizzato gli interni, a loro volta disseminati di ricordi delle Alfa Romeo di un tempo. In primis, la strumentazione racchiusa in una sorta di "cannocchiale", come sulle Giulia del passato. Poi, il volante



■
Nella coda, la linea sottile dei gruppi ottici attraversa l'intero corpo vettura, delineando una sorta di firma luminosa; la forma a "V" del lunotto richiama quella di diverse Alfa Romeo del passato, dalla 8C 2900 B alla molto più recente Brera. A destra, i colori della bandiera italiana sullo specchio esterno





■ Qui sopra e in alto, la strumentazione digitale; fondo e indicazioni variano secondo la modalità di utilizzo della vettura; al centro del display, la visualizzazione delle funzioni degli Adas

leggermente a calice, che ricorda, oltre alle coupé degli anni 60, quello dell'indimenticabile Montreal; quasi inutile precisarlo, è dotato anche delle immancabili tre razze, autentica firma del Biscione.

Tutto l'abitacolo della concept ha, comunque, un'impostazione geometrica, che pone al centro il guidatore: d'altra parte, la Tonale sarà pure una sport utility, ma resta pur sempre una driver's car, pensata soprat-

■ A fianco, il simbolo del Biscione con la testa trasformata in una presa per la ricarica delle batterie di un'ipotetica versione plug-in (che ci sarà): quando l'operazione è terminata, l'illuminazione vira dal rosso al verde (in basso)

tutto per soddisfare l'amore del suo conducente per la bella guida.

Una filosofia che ritroveremo ripresa pari pari nella versione di serie della vettura, anche se alcuni dettagli dell'abitacolo sono inevitabilmente destinati a cambiare. Le bocchette di aerazione anteriori, per esempio, che riportano l'indicazione digitale della temperatura interna della vettura; quelle posteriori, che Zanrei stesso descriveva come ispirate ai terminali di scarico di una moto, sua fonte d'ispirazione primaria, indicandole come il dettaglio del progetto di cui andava più orgoglioso; il tunnel centrale, dall'aspetto che ricorda quello di una fascia muscolare e che, con una retroilluminazione pulsante, evoca il funzionamento di un cuore (ma i giochi di luce, trasferiti sulla plancia, resteranno nella vettura di serie); il rivestimento dei sedili, steso a mano e realizzato con nabuk, un tipo di pelle pregiata, morbida e vellutata, utilizzata solitamente per le calzature. Vezzi dei designer che, con un prototipo, possono giocare con soluzioni più ardite, spesso inattuabili a livello produttivo. Ma che gettano un seme di creatività destinato a fiorire. Con la Tonale, come vedremo, anche più che in altri casi.



RISPETTO DEL PASSATO SENZA EFFETTI RÉTRO

I designer chiamati a occuparsi della Tonale avevano davanti a sé un compito per nulla facile: realizzare una versione definitiva della vettura destinata alla produzione di serie che non tradisse le altissime aspettative e l'elevato gradimento suscitati dal prototipo – che essi stessi avevano realizzato nel 2019 – presentato al Salone di Ginevra di quell'anno. A raccontare il processo che ha portato alla definizione del prodotto è Alexandros Liokis, stilista di origine greche (si è laureato ad Atene, per poi specializzarsi allo Ied di Torino), all'epoca lead exterior designer sotto la guida di Alessandro Maccolini e attuale

senior exterior designer del Centro stile Alfa Romeo, che oggi ha sede a Torino in via Plava, in una delle aree ristrutturate dello stabilimento di Mirafiori, ed è guidato da Alejandro Mesonero Romanos.

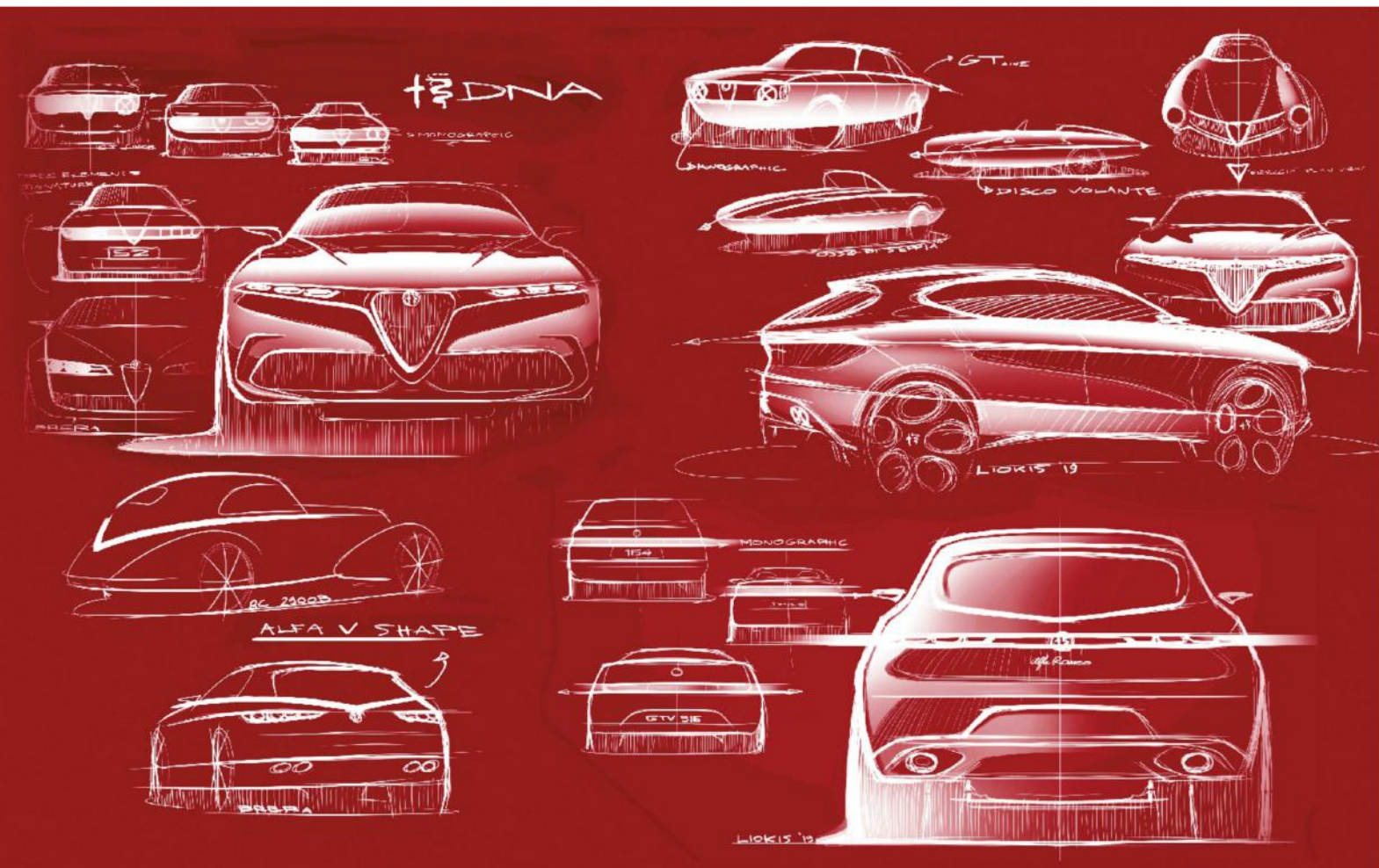
«La Tonale», spiega, «doveva essere prima di tutto una vera Alfa Romeo. Quindi, come si era già visto nella concept, rappresentare un viaggio nella storia importantissima del marchio; per questo, ci siamo ispirati ad alcuni elementi propri del Dna del brand con l'intento di trasferirli nel futuro. Non si tratta assolutamente di un disegno rétro, ma di uno stile che trova le proprie radici in modelli del passato particolarmente amati, a partire dalla Giulia GT».

Ed è proprio da quella coupé, nata nel 1963 e concepita nell'atelier di Bertone, cui mise mano un giovanissimo Giorgetto Giugiaro, che prende spunto la cosiddetta «GT line», ripresa nell'andamento laterale posteriore della Tonale.

«A differenza di un modello come la recente Giulia GTA», prosegue Liokis, «questa Suv è un'auto destinata a essere utilizzata quotidianamente, quindi la sua linea non



■ Nato ad Atene nel 1988, Alexandros Liokis (a destra) si è laureato in ingegneria in Grecia e poi, nel 2013, ha frequentato il master in transportation design allo Ied; da allora ha contribuito alla progettazione di diversi modelli FCA e Stellantis, diventando capo progettista degli esterni della Tonale

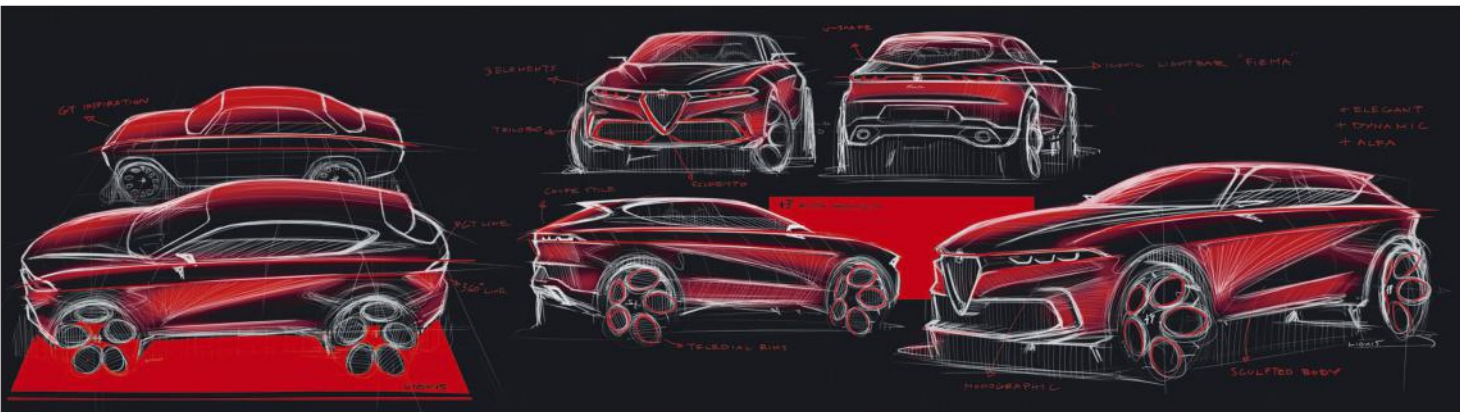


■ In questa pagina, schizzi esclusivi del Centro stile Alfa Romeo che (sopra) evidenziano le affinità della Tonale con modelli del Biscione del passato, dalla Giulia GT alla Giulietta SS, dalla Disco Volante alla 2900 B “vestita” dalla carrozzeria Touring



poteva essere completamente “puntata” in avanti, com’è proprio della “GT line” che definisce una sportiva pura: la Tonale, da questo punto di vista, è un po’ più “rilassata”.

Ci sono poi altri elementi che richiamano modelli iconici della storia dell’Alfa Romeo: «La grafica della parte anteriore, con i tre elementi dei gruppi ottici, è ispirata a quella della SZ del 1989, nata dalla collaborazione con la Zagato, una soluzione ripresa poi nella concept coupé-cabriolet Protéo del ’91 e nelle 159 e Brera degli anni Duemila; posteriormente troviamo quella che oggi viene chiamata “light bar”, già utilizzata, pur con tecnologie diverse, sulla 164 del 1987. Oggi è un segno luminoso che riprende lo stilema anteriore, ma con una “velocità” diversa, che sembra mimare il gesto di una fir-



■ Ancora affinità tra le Alfa di ieri e di oggi negli sketch dei designer: sopra, la Tonale e la Giulia GT; a sinistra, la Suv e la SZ, nata nel 1989 dalla collaborazione con la Zagato e prodotta, anche nella versione spider RZ, in poco meno di mille esemplari

ma. Anche la “V” del lunotto posteriore è molto caratteristica del marchio (*fa pensare alla 145 degli anni 90, cui mise mano Walter de Silva, con la consulenza di Chris Bangle, ndr*). In fondo, ogni angolo della Tonale ha una piccola storia del passato da raccontare: l'essenza di questa vettura, però, è la sua semplicità. Vuole esprimere, infatti, poche cose essenziali e trasmettere un messaggio molto chiaro. Il nostro esercizio consisteva nel realizzare un'auto basata su tre sole linee, che, in quanto tale, è molto più facile da leggere e da godere visivamente. La Tonale è semplice, elegante, molto italiana, un po' come la cucina del Belpaese, che è basata su pochi ingredienti, ma di grande qualità e mixati con gusto: la semplicità è bellezza. Per la Tonale, non c'era bisogno di urlare esage-

razioni senza senso, ma di realizzare una vettura bella, sportiva e filante».

Oggi, del resto, nel mondo delle Suv, in particolare di quelle dei segmenti medi del mercato, si assiste a interpretazioni che appaiono un po' forzate: spigoli tormentati, angoli accentuati, la ricerca di un senso del futuro che finisce per appesantirne il linguaggio espressivo e che rischia di rendere presto datati certi modelli che avrebbero l'ambizione di proporsi come avanguardia stilistica.

La Tonale rifugge da queste soluzioni, recuperando forme più arrotondate e levigate, in un certo senso meno ansiogene. «Io la chiamerei plasticità delle superfici», precisa Liokis, «che è un elemento di ricchezza: qualcosa che deriva dal tocco umano dell'Alfa Romeo, che non vuole mai essere una

LIGHTNING



■ **Molta importanza è stata data dai designer dell'Alfa alla firma luminosa della vettura; posteriormente, in particolare, si è cercato di mantenere la linea trasversale molto sottile che caratterizzava il prototipo della Tonale**

macchina qualsiasi fra le tante, ma è una scultura in movimento e, in quanto tale, richiede la mano dell'uomo. Abbiamo lavorato intensamente sul modello di clay, plasmando la materia con le mani per trovare la giusta rotondità delle superfici. C'è un confine sottile che separa una linea che può sembrare pesante da una che, invece, risulta asciutta: abbiamo cercato una sensualità, che deve molto alle forme segnate della Giulia GT, recuperando le superfici di un altro modello fondamentale nella storia stilistica del marchio, la 8C Competizione. Una ricchezza italiana che rende l'auto ricca e sexy, senza privarla di struttura: senza cioè indebolirla, renderla fiacca».

Confrontarsi con una tradizione stilistica come quella dell'Alfa Romeo, comunque,

non vuol dire essere necessariamente portati a indulgere nel rétro: «Personalmente», racconta Liokis, «visito spesso il Museo di Arese, anche durante i weekend, perché vi si possono trovare tante idee e spunti da cui ricavare nuove soluzioni; è un patrimonio fantastico di cui poter godere, però, al tempo stesso, suscita un senso di grande responsabilità, perché ci si confronta con auto di grande successo e amatissime dal pubblico, tanto da far percepire una sorta di sacralità. Ispirarsi a quel patrimonio di cultura automobilistica è un grande onore, ma richiede anche molta accortezza».

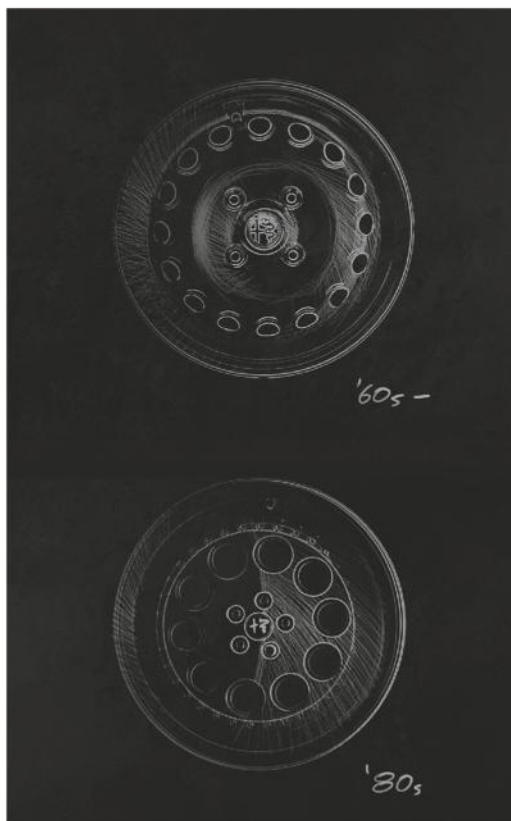
DIFFERENZE NECESSARIE

Il processo del passaggio da una concept al modello di serie comporta sempre, per i de-



signer, qualche rinuncia: l'industrializzazione, la necessità di contenere i costi e il bisogno di semplificare i processi produttivi costringono spesso a fare a meno delle soluzioni più avanzate adottate sui prototipi da salone, studiati per saggiare le reazioni del pubblico e della stampa specializzata di fronte a novità che poi s'intende trasferire, in tutto o in parte, sulle versioni di serie.

Per la Tonale non è stato così: le differenze con lo studio proposto nel 2019, che pure si vedono, non risultano particolarmente marcate. «Era il nostro obiettivo fin dal primo giorno in cui abbiamo iniziato a lavorare su questo progetto», racconta Liokis. Che prosegue: «Il designer, con una concept, è libero di attuare tutti i suoi desideri, di realizzare quello che gli piacerebbe avere in un'auto.



■ **Ispirazione per i gruppi ottici della Tonale:** in alto, la coupé Brera, prodotta dal 2005 sulla base di un prototipo di Giugiaro del 2002; qui sopra, la concept Protèo del 1991, una coupé-spider all'avanguardia. A fianco, disegni dei cerchi Alfa del passato: anch'essi hanno ispirato i designer



■ Il disegno dei cerchi che richiama il disco dei telefoni di un tempo è un elemento caratteristico della Tonale: già adottato in passato su diversi modelli, sulla nuova Suv è stato esasperato

Ovviamente, però, quando un modello supera la fase dei sogni dello stilista per trasformarsi in realtà, deve confrontarsi con una serie di necessità oggettive. Un'auto, per esempio, dev'essere facilmente accessibile e comoda all'interno; e, soprattutto, rispettare tante regole per ottenere l'omologazione, cosa più che mai valida nel caso della Tonale, una vettura destinata ai mercati internazionali e quindi assoggettata a norme che variano dall'Europa all'America, all'Asia. È per questo che, sulla versione di serie, si notano alcune, sia pur piccole, differenze: non è una questione di tecnologia, ma di regole. Per dire, la barra delle luci posteriori di stop è un po' più alta rispetto a quella utilizzata nella concept, nonostante si sia lavorato per limare ogni millimetro possibile

all'interno dei limiti della normativa: grazie a questo, rimane una delle più sottili oggi visibili sul mercato. Altre difformità riguardano l'altezza dell'abitacolo, necessaria per offrire più spazio interno: un prototipo può giocare sulle provocazioni, un modello di serie, in particolare una Suv di segmento C, che non è una supersportiva, dev'essere anche pratico per gli utilizzi quotidiani e funzionale in ogni suo componente».

Non solo: l'aspetto formale è più che mai oggi condizionato dalla necessità di tenere conto delle esigenze dell'aerodinamica e, soprattutto, di quelle derivanti dalla riduzione della resistenza all'avanzamento, che incide negativamente sui consumi e, quindi, sulle emissioni di CO₂. «Abbiamo lavorato parecchio nella nostra galleria del vento di Gru-



gliasco», racconta Liokis, «collaborando con i nostri colleghi ingegneri per affinare molti elementi della vettura come, per esempio, le piccole entrate d'aria che si vedono nella parte anteriore, vicine al trilobo, e che servono per orientare i flussi verso il vano ruota anteriore; altri componenti, come gli specchietti esterni, le griglie anteriori e il nolder posteriore, sono stati sviluppati a stretto contatto con i tecnici per migliorare l'efficienza dell'auto. I colleghi hanno lavorato molto anche nella parte inferiore della vettura: a volte, noi designer siamo troppo attratti dalla bellezza e lasciamo l'aerodinamica un po' in secondo piano. Soltanto una stretta collaborazione con gli ingegneri permette di ottimizzare la funzionalità, senza andare a scapito del risultato estetico».

La Tonale è anche la prima vettura del Biscione a propulsione elettrificata, ma non sbandiera con badge o luci blu questa caratteristica, come fanno invece altri costruttori: «È nata per essere un'Alfa Romeo in tutto e per tutto», conclude Liokis, «di conseguenza la componente elettrica non costituiva uno dei suoi elementi chiave nella concezione del design esterno: piuttosto, volevamo proiettarla nel domani attraverso alcuni dettagli tecnologici, a partire dai gruppi ottici anteriori e da quelli posteriori. Ci sarà una maggiore sottolineatura nella versione plugin della vettura, sia pure con un messaggio non urlato: il Biscione elettrificato che si è già visto sulla concept». Ancora una volta, un simbolo intimamente legato alla storia dell'Alfa Romeo.

■ **Immane il disegno a trilobo del frontale, accompagnato da prese d'aria funzionali e dall'assoluta riconoscibilità dello scudetto centrale; l'andamento della parte posteriore richiama l'intramontabile "GT line" della coupé Giulia GT**



LO STILE SI VEDEVA GIÀ NELLA CONCEPT

Non capita sempre che le concept, presentate solitamente dalle Case ai saloni dell'auto, siano complete dei loro interni. Spesso si tratta di maquette di stile, prive degli organi meccanici e degli elementi costitutivi dell'abitacolo, dalla plancia ai sedili, nascosti alla vista da vetri oscurati. Questione di tempo risparmiato per realizzarli oppure di contenimento dei costi o, ancora, di obiettivi prefissati, ch  l'intento del

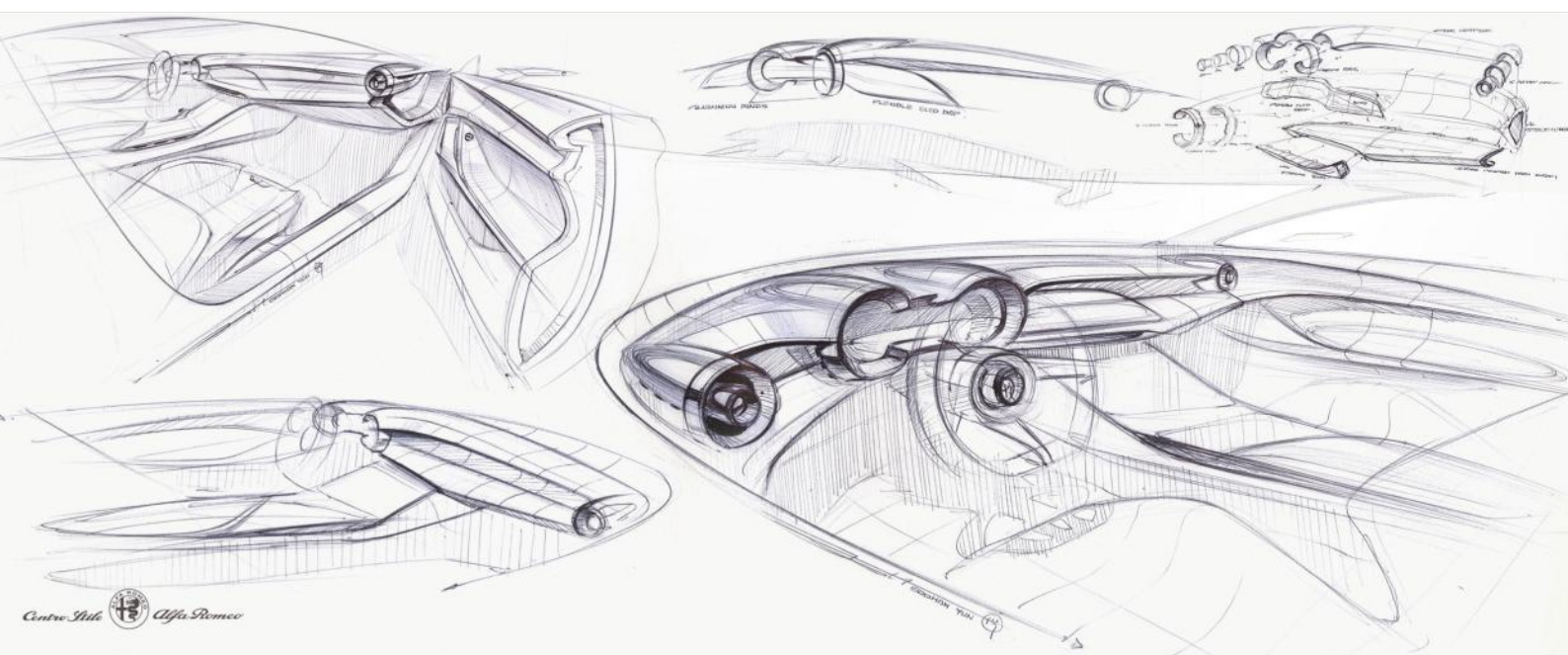
costruttore pu  essere meramente quello di saggiare le reazioni del pubblico e degli addetti ai lavori di fronte a una nuova forma, che, se accolta positivamente, viene poi adottata sui modelli degli anni successivi.

Cos  non   stato, per , per il prototipo della Tonale del 2019, gi  concepito fin dall'inizio tenendo ben presente la futura produzione di serie del modello. Certo, non tutte le soluzioni ipotizzate all'epoca sono rimaste inalterate nella versione definitiva, ma lo stile che le ispirava   oggi sostanzialmente lo stesso. Chi apre le portiere di un esemplare di produzione, tre anni dopo l'apparizione a Ginevra di quella concept, trova quello che pu  essere definito come un bell'ambiente in cui stare, a partire dal posto guida, dov'  facile trovare la posizione corretta. Rialzata, come si richiede a una Suv, anche d'intonazione sportiva, ma senza eccessi, con il volante verticale e una strumentazione – inevitabilmente digitale e ampiamente riconfigurabile – incastonata in una palpebra che presenta un look decisamente familiare.   la sua forma a "cannocchiale" a suscitare ricordi e sensazioni piacevoli, richiamando quella di

■
Marco Mancia
 (a destra)   da otto
 anni senior designer
 Alfa Romeo. Diplomato
 all'Istituto europeo
 di design di Torino,
   stato per dieci anni
 consulente del Centro
 stile Fiat, per poi
 approdare, nel 2010,
 all'allora FCA.
 Ha lavorato alla
 concept Tonale del
 2019, per poi diventare
 senior designer della
 versione definitiva,
 e ha curato
 il Model Year 2020
 di Giulia e Stelvio



DESIGN DEGLI INTERNI LO STILE SI VEDEVA GIÀ NELLA CONCEPT





■ Nella pagina a fianco, schizzi esclusivi degli interni della Tonale, frutto del lavoro del Centro stile Alfa Romeo; quello in alto anticipa le soluzioni poi effettivamente adottate. Sopra, il caratteristico disegno “a cannocchiale” della strumentazione

■ Qui a fianco, un dettaglio della strumentazione racchiusa dalla palpebra, oggi digitale. Più a sinistra, le bocchette di aerazione, per le quali il prematuramente scomparso Daniele Zanrei, coautore degli interni del prototipo, si era ispirato agli scarichi delle amate motociclette

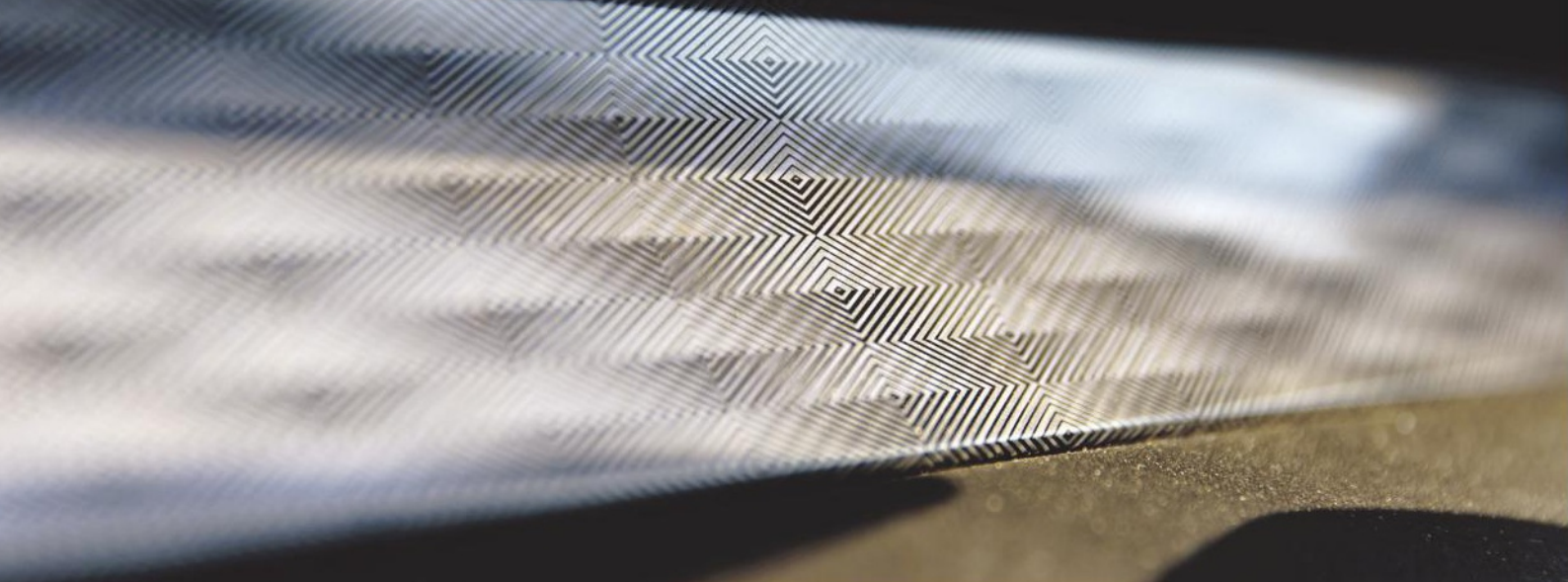
numerose vetture del Biscione del passato, Giulia e sue derivate in testa. Qualcosa che fa dire, senza esitazioni: «Ecco, sono seduto dentro un’Alfa Romeo». Già la concept trasmetteva chiaramente questo feeling; alla definizione dei suoi interni aveva lavorato, sotto la guida di Inna Kondakova (chief designer interni dell’Alfa Romeo) e di Klaus Busse (all’epoca responsabile dello stile per la regione Emea di quella che ancora si chiamava FCA) e in stretta collaborazione con Alexandros Liokis (vedere, al proposito, a pag. 35 di questo volume), Daniele Zanrei, designer piacentino e appassionato motociclista, scomparso tragicamente in un incidente stradale con la fidanzata Sonia nell’agosto del 2021. Al quale oggi i colleghi tributano un doveroso ricordo.

IERI E OGGI

«Già per la concept», racconta Marco Mancina, senior designer del brand, «avevamo ben chiari quali fossero i segni tradizionali del marchio, ai quali, però, era necessario infondere una proiezione nel futuro: i “cannocchiali” tipici della strumentazione, per esempio, dovevano certamente essere ripresi co-

me forte richiamo al passato del brand, ma al tempo stesso venire adattati a un contenuto aggiornato con i display digitali. Ci siamo riusciti adottando una grafica classica, che ricorda quella delle Giulia degli anni 60 e 70, caratterizzate da numeri disposti non in senso orizzontale, ma radiale. È stato possibile mantenerli, come forte richiamo alla storia, in seguito a una stretta collaborazione con i colleghi che si occupano dell’interfaccia uomo-macchina. Sulla concept, avevamo cercato di ottenere una leggerezza formale della plancia giocando anche con l’utilizzo della luce: al posto dei classici guidaluce, avevamo utilizzato delle retroilluminazioni che, grazie alla tecnologia impiegata, permettevano di dare agli occupanti un senso di comunicazione tra gli interni e l’esterno della vettura. Abbiamo cercato di trasferire tutto questo anche alla versione di produzione, operazione che non sempre risulta facile».

Il “cannocchiale”, dunque, ha mantenuto la sua forma, ottenuta inserendo il display digitale da 12,3 pollici in due strutture circolari fortemente evocative: il cluster può essere riconfigurato in tre layout, Evolved, Relax ed Heritage, quest’ultimo chiaramente



■
Il posto guida della Tonale (qui, la Veloce) ha una marcata impronta sportiva, ma le ampie possibilità di regolazione consentono di trovare quasi sempre una postura corretta, con il volante che resta verticale. A destra, in evidenza, gli appoggiatesta con impunturato il logo



■ **Giochi di luce della plancia retroilluminata, che cambia colore creando un effetto sorpresa e rischiarando piacevolmente l'abitacolo. Una soluzione sviluppata per il prototipo e rimasta nella versione di serie**

derivato dai modelli iconici del passato. Al centro della plancia, invece, è presente un altro schermo – da 10,3 pollici e ispirato maggiormente a quelli degli smartphone di ultima generazione – dedicato all'infotainment. La sua posizione "appoggiata" e staccata dalla plancia stessa ha permesso ai designer di conservare nella parte anteriore dell'abitacolo una percezione di leggerezza.

Secondo Mancina, «la tecnologia digitale rischiava d'incidere negativamente sulla classicità dello stile: appoggiare lo schermo su una plancia rivestita, che rappresenta una soluzione tipica dell'Alfa Romeo, ha permesso invece di salvaguardare un'atmosfera interna in linea con lo spirito del marchio».

Tecnologia sì, dunque, ma mai invasiva, perché al centro del progetto resta sempre il guidatore: a ricordarlo, nella versione più sportiva, battezzata non casualmente Veloce come le versioni più spinte delle Giulietta e Giulia Sprint d'antan, sono anche i grandi paddle del cambio, realizzati con alluminio (scelta per nulla comune nel segmento).

Lo spirito del passato ritorna anche nel volante, la cui forma a calice caratterizzava molti modelli di un tempo: lo si trovava, per

esempio, sulle Giulia degli anni 60, ma anche sull'Alfetta, nata nei primi 70.

Neppure le necessità di sicurezza odierne hanno impedito alla Tonale di riprendere questa impostazione: «Nonostante la presenza della cover dell'airbag», spiega Mancina, «siamo riusciti a conservare la tipica forma tonda del centro del volante, un segno distintivo del marchio tanto quanto la presenza delle tre razze, con quelle laterali (poste a ore 3 e 9) integrate dai comandi oggi necessari e dal pulsante dello Start, collocato in basso a sinistra per conferire una sensazione di sportività».

GIOCO DI COLORI

«Abbiamo lavorato molto con l'ingegneria e i responsabili di colori e materiali per infondere un senso di qualità agli interni», prosegue il designer, «rendendo accogliente l'abitacolo anche con l'utilizzo delle luci: a centro plancia è rimasta una fascia di alluminio retroilluminata, che riprende la sperimentazione introdotta sulla concept e che cambia aspetto, creando un effetto a sorpresa, a differenza di quanto accade con i guidaluce, che spesso illuminano soltanto se stessi».

DESIGN DEGLI INTERNI LO STILE SI VEDEVA GIÀ NELLA CONCEPT

■
Di particolare pregio il disegno dei paddle del cambio al volante (sotto), realizzati con alluminio, una soluzione inusuale su una vettura di segmento C.
A destra, i colori della bandiera, inseriti fra i tasti del tunnel, rivendicano l'italianità del progetto e della produzione della Tonale





■
Gli speaker dell'impianto audio Harman Kardon, inseriti nel pannello porta. Curato (in basso) anche il profilo della maniglia apriporta; nell'immagine si notano i tasti numerati, con i quali è possibile preimpostare e richiamare le posizioni del sedile regolabile elettricamente



■
A sinistra, la plancia con il pannello touch da 10,3 pollici del sistema d'infotainment. Alcune delle dotazioni visibili in queste pagine sono optional o riservate alle versioni al vertice della gamma

All'Alfa Romeo la chiamano "unexpected back light": quando la fascia è spenta, appare una grafica che scompare all'accensione delle luci, per creare un fondo a carattere tridimensionale di diversi colori. «Abbiamo cercato di fare in modo che, anche al buio, si potesse continuare a vedere la vettura», spiega Mancina, «senza naturalmente eccedere con una luminosità che avrebbe potuto risultare fastidiosa per il conducente. Il co-

lore può cambiare in base alla guida oppure alle impostazioni volute dal cliente: trasferire questa soluzione dalla concept alla produzione è stata un po' una sfida, che siamo riusciti a vincere».

Anche il Dna, il selettore della dinamica di guida che agisce sul setup di diversi componenti, è stato collocato nella posizione più vicina possibile al guidatore «per dare», sottolinea Mancina, «quella sensazione di vettura marcatamente driver oriented tipica di un'Alfa Romeo: tutti i comandi devono essere facilmente raggiungibili e avere una disposizione molto razionale, così da non distrarre mai chi deve rimanere concentrato sulla guida».

Dietro tutto questo, conclude il designer, «c'è un complesso lavoro d'ingegneria, perché i nostri schizzi e le nostre idee devono essere trasformate in realtà da chi si occupa dei modelli matematici, da chi sceglie i materiali e da chi produce i prototipi fisici di ogni componente: il risultato finale è il frutto della stretta collaborazione di un team costituito da professionalità anche molto diverse tra loro». Un'automobile, del resto, è il prodotto di un coro, in cui ogni membro può anche lanciarsi in acuti formidabili, ma stando sempre ben attento a non rovinare l'armonia dell'insieme.



A VOLTA

AR-022T1

AR-022VE

COME TI RILEGGO IL MITO

Siamo di fronte a una nuova era del brand Alfa Romeo, ma la Tonale costituisce la continuazione della concept del 2019 e ciò ci ha permesso di godere di un periodo di “gestazione” più lungo del solito, durante il quale ci siamo potute chiedere quale sia il vero cliente di questo marchio». Grazie all’analisi svolta, Rossella Guasco ed Elisa Nuzzo, rispettivamente head of colours and materials per i brand europei di Stellantis e Cmf (colori, materiali e finiture) Alfa Romeo chief designer, sono giunte a una conclusione a prima vista sconcertante: «Un vero cliente dell’Alfa Romeo non esiste». La spiegazione

è, al tempo stesso, complessa e rassicurante: «Definirlo», proseguono, «è molto difficile, perché non rappresenta semplicemente un target, costituito dal fatto di essere in prevalenza uomo o donna oppure dallo stile di vita che segue, ma s’identifica con un modo di essere: è qualcuno che si sente bambino “dentro”, che è capace di provare un’emozione viscerale quando si mette al volante».

Da qui, l’individuazione di tre anime, che esprimono l’essenza del brand. La prima è quella del “road lover”, dell’amante della guida; la seconda, quella dell’“eye catching”, dell’alfista che apprezza il marchio, ha bisogno di sentirsi protagonista e di mostrare ciò che sta guidando; la terza, quella del “driver oriented”, di una persona che desidera concentrarsi sulla guida, fonte di piacere. Un mix di personalità, insomma, che nasce dall’amore per i viaggi e per la strada, ma anche dal senso di appartenenza alla comunità degli alfisti, dall’interesse per le vetture intese come sculture viventi e per le icone rivisitate; l’Alfa è un sogno che diventa realtà e che si materializza quando si sale su una sua auto. È un cliente che ama i motori, le corse e l’adrenalina; che

■
Rossella Guasco (a destra), architetto, ha iniziato a lavorare alla FCA nel 1995; alla Lancia è stata l’artefice del progetto Kaleidos, che prevedeva 113 colori diversi per la Ypsilon. Dal 2013 si è occupata della Maserati; oggi è head of colours and materials per i brand europei di Stellantis



■
La scelta dei colori
per la Tonale
ne ripercorre le anime,
tenendo conto
di un heritage
imprescindibile:
nella gamma, quindi,
non poteva mancare
il classico rosso
Alfa Romeo,
citazione del grande
passato sportivo
del marchio





■ **Grande importanza viene data dalle Case ai colori di lancio, che non sono poi necessariamente quelli più scelti dalla clientela, ma che rendono un nuovo modello facilmente individuabile: per la Tonale, la scelta è caduta sul blu Misano e sul verde Montreal, con verniciatura tristrato**

■ **Anche il grigio è presente nella gamma colori della Tonale, ma il trattamento particolare tristrato lo rende diverso da quelli più diffusi: la sua denominazione è grigio Vesuvio**

apprezza l'estetica della meccanica. Nessuna forma di machismo automobilistico, però, perché per lui l'auto è anche una casa, una culla, un ambiente confortevole e rassicurante, nel quale si trova a proprio agio.

«Un'Alfa Romeo», commentano Guasco e Nuzzo, «deve assommare un po' tutti questi aspetti, combinando le tre anime: la concept ci ha permesso di sperimentare nuovi concetti, poi declinati nella versione di serie. Il primo compito, rispetto a quest'ultima, è stato condurre, anche visitando il Museo di Arese, un'analisi decade per decade dei colori storici del marchio: un passo importante per capire quanto l'Alfa sia stata colorata nel passato. La Casa, in questo senso, ha una storia forte: negli anni 70 ha condotto una sperimentazione intensa, con l'adozione di colori inusuali, spavaldi, all'avanguardia, che mostravano il carattere del brand. Scelte che lo resero molto riconoscibile; così, grazie a questa ricerca, abbiamo individuato, per la Tonale, oltre ai colori tradizionali, un verde tristrato, un blu Misano micalizzato e un rosso Alfa pastello, che ne sottolinea la purezza». L'Alfa Romeo, insomma, si giova di un passato in cui risultava coraggiosamente colorata, so-

prattutto negli anni 60 e 70, in cui sperimentò tonalità diverse con audacia e spirito d'innovazione: giallo ocra per la GT 1300 Junior, arancio e verde per la Montreal.

«Il colore di lancio», spiegano ancora le specialiste di Stellantis, «ha un valore fondamentale nella percezione di un nuovo modello: anche se poi queste opzioni impattanti non hanno un peso rilevante nelle scelte dei clienti, prevale l'efficacia dal punto di vista della comunicazione e della riconoscibilità della vettura». Non si tratta di una pura elaborazione statistica dei dati di mercato, che porterebbe a privilegiare i soliti bianchi, neri e grigi, pari all'80% delle vendite, ma di una strategia di marketing, che porta i costruttori a individuare tinte che non passino inosservate. A questo bisogna aggiungere, oggi, una voglia di colori e di vivacità rappresentativa della reazione positiva al periodo storico che stiamo vivendo, alla cupezza della pandemia e della guerra nel cuore dell'Europa.

TECNICA E CARATTERE

Alla scelta dei colori è seguito un lavoro d'interpretazione dei materiali, delle loro strutture e dei trattamenti grafici, destinati agli

MATERIALI E COLORI COME TI RILEGGO IL MITO

■
Elisa Nuzzo (a destra),
dopo la laurea, ha
lavorato per dieci anni
come architetto;
nel 2008 ha iniziato a
operare come designer
per Fiat e Lancia,
per passare dopo due
anni alla Maserati,
della quale nel 2015 è
diventata responsabile
color and trim. Dal 2021
è Cmf Alfa Romeo
chief designer





■ Per i rivestimenti interni della Tonale la scelta è caduta su materiali che ne accentuano gli aspetti tecnici e sportivi, come l'effetto neoprene, il carbon look e il design "a cannelloni", che richiama diversi modelli Alfa Romeo del passato

■ Particolarmente prezioso è il verde Montreal tristrato della Tonale, un optional disponibile anche per la versione Ti della vettura (a sinistra). In basso, da sinistra: il logo del Biscione impresso negli appoggiatesta e il pannello porta della Veloce

interni della Tonale. «Per noi», spiega Nuzzo, «era molto importante evitare una sovrapposizione tra materiali e forme: stante la forte riconoscibilità del brand, il materiale deve infatti esaltare la figura, non coprirla; dev'essere un abito che non si fa notare, ma che valorizza la persona che lo indossa, una pelle che rivela il carattere della vettura. Se per gli esterni abbiamo osato di più, per gli interni abbiamo invece lasciato il ruolo di protagonista allo stile. Questo si è tradotto nell'utilizzo di prodotti molto tecnici, abbinati a goffature e texture laser ispirate al mondo della lavorazione meccanica, ma anche dei gioielli: grafiche con effetti tridimensionali che sottolineano il dinamismo, abbinata alla luce che, in un contesto full black, diventa protagonista, interagendo con la grafica stessa per creare effetti un po' magici».

Materiali, dunque, a effetto neoprene e opachi, che richiamano le mute dei sub; oppure l'Alcantara, legato alla sportività, ma anche all'accoglienza, alla morbidezza e al confort. L'idea che si vuole comunicare è quella di un ambiente molto tecnico, minimale e di qualità, con matericità e tattilità differenti tra le diverse superfici.

Gli allestimenti della Tonale si distinguono per carattere. Se nella Super prevale

l'effetto neoprene, sulla Sprint il tessuto è carbon look, più tridimensionale, con un rimando al disegno dei "cannelloni", distintivo delle Alfa del passato. La Ti, invece, ha un'accentazione un po' rétro, ottenuta attraverso dettagli come le cuciture color cuoio; nella plancia viene introdotto un film di polycarbonato termoformato, dietro il quale si trova una plastica retroiniettata trasparente che filtra il passaggio della luce. La grafica "metallica" e la retroilluminazione creano un gioco di effetti tecnici che si ritrova anche nella Veloce, al top della gamma, la versione più spinta, che esprime dinamismo anche attraverso l'utilizzo dell'Alcantara.

A richiesta, infine, si può avere il rivestimento di pelle: «È una soluzione», conclude Guasco, «che ricorda il confort di una poltrona, un materiale che ha sempre fatto parte della storia dell'Alfa Romeo. È importante, però, che la pelle non sia demonizzata, perché è un prodotto di scarto per eccellenza. Per ricavarla, non si uccide alcun animale che non sia già consacrato a questo destino per altri scopi, prima di tutto quelli alimentari; è, dunque, un vero materiale di riciclo, ottenuto da allevamenti e processi controllati di concia naturale, che attestano l'attenzione prestata alle soluzioni utilizzate».



IL CATALOGO È QUESTO

Chi prima arriva, ci guadagna. Sembra che da qualche tempo svariate case automobilistiche abbiano sposato questo approccio, prevedendo, al lancio di un nuovo modello, una serie speciale di esordio che, in qualche modo, riconosce un premio a chi concede loro immediata fiducia, in molti casi ancor prima di aver visto la vettura nei saloni delle concessionarie. Una pratica già messa in atto, per esempio, da alcuni marchi del gruppo Stellantis, come Fiat con la Nuova 500 elettrica (e la versione La Prima) e Maserati con la Grecale (denominata PrimaSerie).

Anche per la Tonale è andata così: il debutto degli allestimenti standard è stato preceduto dal lancio, nella seconda metà del

marzo 2022, della Edizione Speciale, prima nella versione dotata del motore da 130 CV, poi anche in quella con propulsore da 160. Non si tratta di una vera serie limitata o numerata, però: semplicemente, di esemplari caratterizzati da una dotazione più ricca, con accessori che i clienti successivi saranno costretti a scegliere nella lista degli optional, sostenendone i relativi costi.

L'Edizione Speciale prevede, così, i cerchi di lega da 20 pollici di colore nero lucido (di serie sono da 18), le pinze freno Brembo verniciate di rosso, i fari adattivi Matrix full Led, i cristalli posteriori oscurati, i paddle del cambio al volante (di alluminio), l'apertura delle portiere keyless e quella del portellone posteriore hands-free, lo schermo touch di radio e navigatore da 10,3 pollici con comandi vocali, la connettività Apple CarPlay e Android Auto, la ricarica wireless degli smartphone, il volante sportivo rivestito di pelle, il cruise control attivo, i sensori di parcheggio anteriori e posteriori, la telecamera posteriore e il traffic sign recognition. Una dotazione particolarmente completa, dunque, alla quale un cliente ancor

■
Veloce (a sinistra, nel colore blu Misano) e Ti (sotto, con la verniciatura tristrato verde Montreal) sono gli allestimenti che si collocano al vertice della gamma iniziale della Tonale: entrambi adottano la versione da 160 CV del sistema di propulsione ibrido





■
In queste pagine,
l'Edizione Speciale
della Tonale, proposta
ai primi clienti
disponibili ad
acquistare il modello
senza ancora averlo
potuto vedere,
inizialmente nella sola
versione da 130 CV,
poi anche in quella
da 160: una fiducia
premiata con una
dotazione della vettura
particolarmente
ricca, ottenibile poi
soltanto attingendo
alla lista degli optional





■ L'Edizione Speciale (sopra) prevede, tra i molti accessori compresi nel prezzo, l'apertura del portellone posteriore hands-free, i sensori di parcheggio anteriori e posteriori e la retrocamera

più esigente può aggiungere pochi optional come i sedili rivestiti di pelle (al posto dell'Alcantara) e l'impianto audio premium Harman Kardon (proposto in un pacchetto che comprende anche la regolazione elettrica dei sedili).

VIVA LA SEMPLICITÀ

Con la Tonale, l'Alfa Romeo ha optato per una nuova logica della gamma, ispirata a una sostanziale semplificazione che evita di mettere in difficoltà il cliente, risparmiandogli lunghissime liste di versioni e allestimenti. Dal punto di vista della meccanica, la vettura adotta (almeno per ora) un solo sistema propulsivo, con un quattro cilindri 1.5 turbo (quest'ultimo a geometria variabile nella declinazione più performante), integrato dalla parte ibrida, che prevede la presenza di un motore elettrico (a 48 volt con 15 kW) collocato all'interno del cambio

a doppia frizione Tct: due le varianti di potenza, 130 e 160 CV.

Sono poi previsti quattro allestimenti, mirati alle diverse esigenze dei clienti e tutti contraddistinti da nomi che richiamano popolari modelli del passato dell'Alfa Romeo. La porta di accesso è costituita dalla Super (parola evocativa della Giulia degli anni 60), dotata del propulsore da 130 CV e contraddistinta da dotazioni come il rivestimento dei sedili di Tex Alfa con il logo del Biscione, i fari full Led, gli indicatori di direzione a Led, la regolazione del sedile del guidatore manuale a sei vie e il cluster della strumentazione con display Tft da 12,3 pollici.

Chi volesse qualcosa di più può optare per l'allestimento Sprint (e qui il pensiero va alla Giulietta), dall'impostazione più sportiva, ma sempre con motore da 130 CV; in questo caso, i rivestimenti prevedono l'impiego del tessuto Tex Alfa Carbon e di



■ In queste pagine, immagini dell'allestimento Ti con verniciatura verde Montreal (optional); dotato del motore da 160 CV, si distingue per dettagli che sottolineano la sportività della Suv Alfa Romeo

quello tecnico soft touch, con cuciture rosse. A questo si aggiungono la regolazione lombare elettrica a quattro vie del sedile del conducente, il sistema d'infotainment da 10,3 pollici con navigatore satellitare, due porte Usb, il Bluetooth, i comandi vocali e il cruise control attivo.

Con la Ti (sigla che negli anni 50 stava per Turismo internazionale e indicava le Giulietta più spinte) si passa alla versione con propulsore da 160 CV; le finiture intendono sottolineare gli aspetti prestazionali della sport utility, evocati per esempio dai cerchi di lega da 18 pollici diamantati di colore nero lucido e dai fari Matrix full Led adattivi. A tutto ciò si aggiungono l'illuminazione particolare dell'ambiente interno e la telecamera posteriore.

Al vertice della gamma si colloca, infine, la Tonale Veloce (nome che a qualcuno ricorderà la versione più brillante della Giulietta

Sprint, la magnifica coupé disegnata da Bertone), equipaggiata, manco a dirlo, con il propulsore da 160 CV. Qui tutto è pensato per soddisfare i desideri dell'alfista più appassionato: ci sono, infatti, i cerchi di lega da 19 pollici, sempre diamantati e di colore nero lucido, i sedili traforati con rivestimento di ecopelle e Alcantara (per un approfondimento sui materiali utilizzati negli interni, vedere il capitolo a pag. 50), le pinze freno Brembo di colore rosso e le sospensioni attive Dual stage valve, con smorzamento a controllo elettronico (vedere a pagina 70).

IL PASSO SUCCESSIVO

Rimandata a una seconda fase, distanziata di qualche mese dal lancio del modello, è invece la disponibilità della versione che si porrà al vertice della gamma della Tonale per caratteristiche e prestazioni: la plug-in hybrid. A cambiare completamente, in



■
Dai cerchi a “disco telefonico” fanno capolino le pinze freno della Brembo verniciate di rosso; come per gli altri allestimenti, la denominazione utilizzata (Ti) fa riferimento a quelle impiegate nel passato per numerosi modelli iconici del Biscione



■
Al vertice della gamma della Suv si colloca la Veloce, ritratta in questa pagina nella verniciatura (optional) blu Misano. Al motore da 160 CV abbina, come tutte le altre Tonale, il cambio automatico a doppia frizione a sette marce: quello manuale, infatti, non è previsto



■
A destra e sopra, la Veloce oggetto della prima presa di contatto con la Tonale, pubblicata sul numero di giugno 2022 di Quattroruote: un esemplare dotato di cerchi da 20 pollici, pinze freno Brembo rosse e di un tricolore annegato nelle calotte degli specchi retrovisori esterni





■ **La versione ibrida plug-in della Tonale (sopra) si collocherà al top della gamma: vanta una potenza di sistema di 275 CV e la trazione integrale, ottenuta mediante un motore elettrico che aziona le ruote posteriori. Il suo debutto è previsto per l'autunno 2022**

questo caso, è il sistema propulsivo, che per la componente termica prevede l'utilizzo di un diverso quattro cilindri turbobenzina, sempre della famiglia Global small engine del gruppo Stellantis, ma con cubatura di 1.3 invece che di 1.5 litri; l'unità fornisce il moto alle ruote anteriori, mentre un motore elettrico s'incarica di azionare quelle posteriori, trasformando così la Tonale in una trazione integrale Q4.

La potenza del sistema è di 275 CV, tale da consentire alla Suv del Biscione di raggiungere i 100 km/h, partendo da ferma, in 6,2 secondi (dato dichiarato dalla Casa). Il sistema ibrido prevede la presenza di una batteria da 15,5 kWh, ricaricabile in due ore e trenta minuti attraverso un quick charger da 7,4 kW, che garantisce un'autonomia massima in modalità full electric di 80 chilometri nel ciclo cittadino e di oltre 60 in quello combinato.

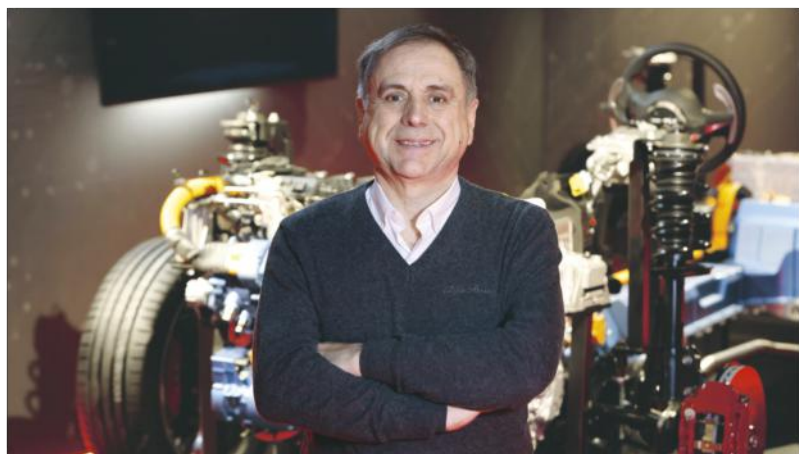
Agli incontentabili, il gruppo Stellantis offre comunque anche la possibilità di personalizzare ulteriormente la Tonale con un'ampia gamma di accessori, commercializzati sotto l'insegna della Mopar, azienda del gruppo produttrice di ricambi e dotazioni particolari. La lista è quasi infinita e spazia dai battitacco retroilluminati ai tappeti valvola dei pneumatici con il logo Alfa Romeo, dalla chiave dello stesso colore di quello della carrozzeria alla barra telescopica per il vano di carico, fino a curiosità come il portagiacca, da appendere all'appoggiatesta del sedile anteriore.

Inoltre, il Dark pack, previsto di serie sulla Veloce, può essere adottato anche sugli altri allestimenti: comprende calotte degli specchi esterni nere e altri particolari (gli inserti della fiancata e del paraurti anteriore, il diffusore posteriore e lo scudetto frontale) di colore miron scuro.



È UN'ALFA ANCHE A OCCHI CHIUSI

Se fosse possibile stare al volante bendati», sostiene Domenico Bagnasco, responsabile sviluppo vetture alte prestazioni, «un'Alfa Romeo si riconoscerebbe subito per il suo feeling di guida. A parte la vista,



■ **Domenico Bagnasco (sopra), ingegnere, alla Fiat dal 1987, ha lavorato anche all'Alfa Romeo 156 che ha corso nel SuperTurismo; responsabile, poi, dei progetti della 8C Competizione e della 4C, è oggi alla guida dello sviluppo vetture ad alte prestazioni. A fianco, la Tonale Veloce sulla pista di Quattroruote**

infatti, i nostri punti di contatto con un'auto sono le mani che stringono il volante, quindi il feeling che arriva dallo sterzo, i piedi, cioè il modo di rispondere di acceleratore e freno, e quello che si avverte dallo schienale. A questo si aggiunge una risposta delle sospensioni perfettamente bilanciata tra i due assali, che fa percepire un controllo totale della vettura, sintetizzabile nel piacere di guida tipico di un'Alfa Romeo».

Il compito di Bagnasco e del suo team, del resto, è stato proprio quello di fare della Tonale qualcosa di completamente differente dalle altre vetture del gruppo Stellantis nate sulla stessa architettura e, soprattutto, d'immediatamente riconoscibile, nella guida, come un'Alfa. Facendone una C-Suv diversa da tutte le altre disponibili sul mercato. L'ingegnere del Biscione spiega che cosa è stato fatto per raggiungere questo risultato.

«Prima di tutto», racconta, «bisognava mettere a punto nel migliore dei modi l'avantreno dell'auto, definendo carreggiata e geometria dello sterzo; lo schema è il MacPherson, una sospensione molto intelligente e spesso presente nella storia dell'Alfa e delle vetture del gruppo, dalla Giulietta alla Lancia Delta, che ha vinto sei Mondiali rally montandolo sia all'avantreno sia al retrotreno. Era necessario, però, ridurre le reazioni sullo sterzo; per questo, abbiamo ottimizzato l'angolo di kingpin (*quello che forma l'asse dello sterzo rispetto a un asse verticale perpendicolare al suolo, ndr*), importante su una trazione anteriore per gestire sia il braccio a terra, cioè la distanza sul piano stradale tra l'asse passante per il



■ **L'allestimento Veloce (sopra) è il più sportivo tra quelli disponibili per la Tonale e prevede di serie la presenza degli ammortizzatori Dual stage valve, la cui doppia taratura è ottenuta mediante un'elettrovalvola**

centro dell'impronta del pneumatico e quello dello sterzo, sia il braccio che si crea con il centro ruota. In pratica, significa che se, guidando, si trova una buca in curva o si accelera a fondo in uscita di curva, non si avvertono reazioni allo sterzo»

A proposito di sterzo: un'altra tipica dote delle Alfa è sempre stata la sua immediatezza. «Caratterizziamo questo aspetto come "guadagno"», spiega Bagnasco, «cioè quanto si deve sterzare il volante per vedere spostarsi il muso (l'azione dev'essere la minore possibile), e come "ritardo", vale a dire il tempo che intercorre tra l'intervento sullo sterzo e l'attimo in cui si percepisce l'imbardata. A questo aspetto contribuisce il rapporto dello sterzo, che per la Tonale è di 13,6 a 1, quindi molto

diretto. Tutto ciò, però, ancora non basta, per ottenere un'auto sensoriale: bisogna "sentire" il volante, percepire quello che sta accadendo alle ruote, accorgersi se la gomma sta iniziando a perdere aderenza, soprattutto se si guida in modo sportivo o su fondi a bassa aderenza. Serve, insomma, un feeling molto trasparente, che si ottiene con un'accurata messa a punto del servosterzo elettrico e riducendo gli attriti, in modo da diminuire tutti i possibili filtri tra la rotazione del volante e il movimento delle ruote. Il lavoro all'avantreno è stato poi completato con la messa a punto delle boccole e dei fissaggi della sospensione alla scocca: i carichi su quest'ultima devono essere contrastati con rinforzi locali, intervenendo sulla lamiera in modo da ottenere l'effetto che



sulle automobili da corsa si raggiunge montando una barra duomi».

Anche al retrotreno è stato adottato lo schema MacPherson, come in passato è avvenuto per altre Alfa Romeo, per esempio la 156. «Pure in questo caso», prosegue Bagnasco, «abbiamo lavorato sulla messa a punto delle boccole perché, sotto i carichi laterali, bisogna far agire le ruote posteriori in modo da assecondare esattamente i nostri desideri. Per una guida immediata, infatti, non basta la bontà dell'avantreno: è quanto mai importante che gli assi siano bilanciati e che quello posteriore non risulti cedevole al punto da far scivolare l'auto lateralmente. Una corretta gestione delle boccole posteriori fa sì che la ruota assuma, sotto carico laterale, l'angolo volu-

to e che sia molto rigida, così da generare un effetto "pivot" del posteriore, in grado di garantire una percorrenza di curva ottimale. Molto importante è poi anche il rollio, che gestiamo sia con barre stabilizzatrici sia con la geometria. Aumentando infatti l'inclinazione dell'asse di rollio rispetto ai valori standard, siamo riusciti a infondere agilità alla vettura, migliorando l'inserimento in curva del muso e mantenendo stabilità al posteriore».

Grazie a questi accorgimenti, in parte mutuati dalle auto ad alte prestazioni, la Tonale, pur essendo una macchina pensata non certo per la pista, ma destinata a un utilizzo quotidiano, ottiene il comportamento peculiare di un'Alfa Romeo. Trattandosi di una family car, però, era necessario lavorare anche sulla facilità di guida e sul confort. La prima è stata ottenuta attraverso uno sterzo leggero nell'impiego cittadino, ma che cresce progressivamente di carico con l'aumentare della velocità: si passa da una sensazione quasi da citycar al feeling simile a quello che si avverte con la Giulia alle alte velocità. Questo consente di guidare in città e di fare manovra con grande facilità (perché fare fatica?), ma al tempo stesso di tenere il volante ben fermo alle andature più elevate.

Una Suv di questo genere, però, dev'essere confortevole: «In questo», replica Bagnasco, «ci vengono in aiuto gli ammortizzatori

■ **Il manettino del Dna Alfa Romeo consente di selezionare il setup preferito della vettura; il tasto centrale con il simbolo dell'ammortizzatore permette di mantenere attivi i parametri previsti per la posizione Dynamic, quanto a risposta del pedale e reattività del motore, riportando però la taratura degli ammortizzatori stessi a quella della posizione Natural, così da assicurare un confort maggiore**



■ **La Tonale riprese in una fase di sovrasterzo in pista; nella modalità Dynamic, il controllo elettronico di stabilità diventa meno invasivo. Volendo, lo si può escludere con il tasto Esc off, ma il suo intervento è assicurato nelle situazioni di emergenza**

Fsd (Frequency selective damping), che sono passivi, ma che, alle basse frequenze dei moti di cassa, risultano più rigidi di quelli normali, mentre alle frequenze più elevate, per esempio quando si viaggia su un pavé cittadino o su delle traversine, modificano la propria taratura – grazie a una valvola aggiuntiva – diventando più morbidi e riducendo i feedback che si avvertono nell'abitacolo».

Confort significa anche bassa rumorosità, quindi cura per l'isolamento acustico, al fine di ottenere un ottimo indice di articolazione a ogni velocità e di conferire compattezza anche sui fondi sconnessi: «Un risultato conseguito monitorando non soltanto flessioni e torsioni della scocca, ma anche tutti i moti locali che causano le vibrazioni dei pannelli.

Una lamiera che vibra può determinare suoni o scricchiolii fastidiosi», conclude Bagnasco.

COME TU LA VUOI

Immaneabile, nella tradizione dell'Alfa Romeo, è il selettore delle modalità di guida Dna, che determina i differenti profili della dinamica di guida della vettura. «Alla messa in moto», racconta ancora il progettista, «il setup standard è quello della posizione Natural, che privilegia l'economicità d'esercizio e la riduzione delle emissioni, facendo anche in modo che il motore termico si disattivi il più possibile: ogni volta che si rilascia il pedale dell'acceleratore, la batteria del sistema ibrido si ricarica e, se le condizioni d'uso lo consentono, l'unità a combustione si spegne.



■ Il cambio può essere azionato manualmente con i grandi paddle di alluminio (a fianco) o, una volta spostata a sinistra la leva sul tunnel, spingendo quest'ultima in avanti (per scalare) o indietro (per salire di rapporto)



Se, invece, si preme il pedale, ma senza richiedere una potenza maggiore dei 15 kW che è in grado di fornire il propulsore elettrico a 48 volt, il motore termico resta spento. Ciò significa che è possibile fare manovra per parcheggiare e marciare in coda in modalità solo elettrica. Questo tipo di performance possono essere enfatizzate selezionando la posizione A del comando, che sta per Advanced efficiency: così si rende ancora più morbida la gestione dell'acceleratore e dei parametri che impattano sull'economicità e sul confort, come il funzionamento del cambio, con una scelta opportuna della marcia da inserire in modo confortevole. Con queste modalità, poi, i controlli di stabilità risultano più conservativi, a vantaggio della

facilità e della sicurezza di guida in ogni condizione di aderenza». La posizione Dynamic del comando è, invece, quella pensata per far scoprire nella Tonale l'essenza di una pura Alfa Romeo: «In questa situazione», prosegue l'ingegnere, «il motore termico non viene mai spento e quello elettrico è utilizzato come e-boost, un aiuto in uscita di curva e nelle accelerazioni. La linea pedale risulta più aggressiva e il controllo di stabilità diventa più rilassato; l'Esc può anche essere escluso, nella modalità Esc off, ma conserva comunque la possibilità d'intervento nelle situazioni di emergenza, per esempio quando entra in funzione l'Abs».

Scegliendo questo setup, inoltre, si attiva anche il Dynamic torque vectoring: «Il

■ Un passaggio ad alta andatura in curva della Tonale Veloce; nella posizione Dynamic del selettore delle modalità di guida, il motore termico non viene mai spento e la risposta del pedale diventa più rapida



■ Le indicazioni dello schermo centrale nella modalità di guida più sportiva: a sinistra, la pressione del turbo in bar e il valore di coppia erogata in Newtonmetro; a destra, le temperature dell'olio motore e della trasmissione e la tensione della batteria a 12 volt

sistema interviene sulle ruote anteriori durante la percorrenza della curva, gestendo con motore e freno le velocità delle ruote, in modo da creare un momento attorno all'asse verticale d'imbardata che contrasti il sottosterzo; in uscita di curva, il dispositivo si comporta poi da differenziale autobloccante, evitando il sottosterzo quando il propulsore è in tiro, soprattutto sui fondi a scarsa aderenza».

La gamma della Tonale comprende, inoltre, l'allestimento Veloce, che si colloca al vertice della sportività (il motore è quello con potenza di 160 CV), anche grazie all'adozione delle sospensioni a controllo elettronico. «Gli ammortizzatori Dual stage valve», spiega Bagnasco, «hanno una doppia taratura, ottenuta con un'elettrovalvola che apre e chiude un secondo passaggio dell'olio; nelle posizioni N e A del setup garantiscono maggiore confort, mentre nella D s'irrigidiscono, riducendo i moti di cassa e migliorando l'handling. C'è, però, un'ulteriore possibilità: rimanere nella modalità Dynamic, così da godere di una risposta pedale più rapida e di un motore più reattivo, ma al tempo stesso, premendo un tasto collocato al centro della manopola di regolazione del Dna, riportare gli ammortizzatori alla taratura confort. Un'opzione che può essere utile, per esempio, sulle strade urbane, spesso sconnesse». Sulla Veloce è previsto poi



anche un impianto frenante diverso, dotato di pinze Brembo a quattro pistoncini.

TUTTO SOTTO CONTROLLO

Come tutte le vetture di ultima generazione, la Tonale è equipaggiata con una suite importante di Adas (la maggior parte dei quali di serie), la cui messa a punto è stata curata, insieme con quella dei controlli di stabilità, con sessioni di test svolte nelle condizioni estreme tipiche dell'inverno svedese. La dotazione della vettura (di livello 2 nella scala della guida autonoma) prevede la presenza del cruise control attivo, del mantenimento in corsia e del lane centering, che mantiene la vettura al centro della corsia stessa; una telecamera frontale monitora poi longitudi-



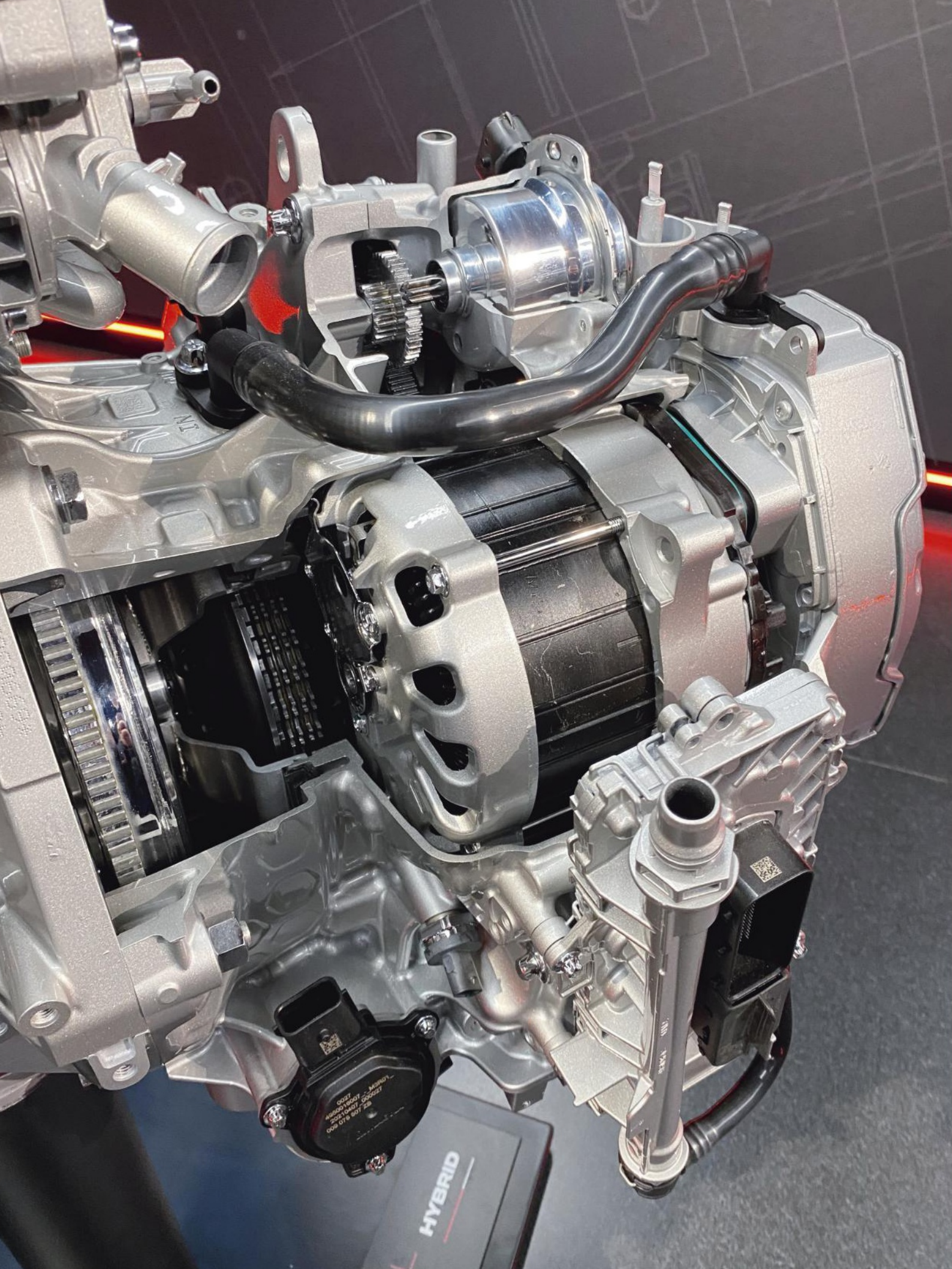
nalmente e lateralmente i dintorni dell'auto, riconoscendo anche la segnaletica e riportandola sul display per avvisare il guidatore dei limiti di velocità. A proposito dei quali, l'intelligent speed control s'incarica di proporre al conducente l'adeguamento dell'andatura a quella rilevata dalla traffic sign recognition, impostandola automaticamente con il cruise control in caso di accettazione dell'intervento da parte del conducente.

Sulla sicurezza vigilano anche l'autonomous emergency braking, che avvisa il pilota di un pericolo e frena autonomamente per evitare oppure per mitigare l'eventuale collisione, anche con un pedone o un ciclista; la blind spot detection, che rileva la presenza di veicoli negli angoli bui; la rear

cross path detection, che individua mezzi in avvicinamento laterale quando si procede in retromarcia; e la drowsy driver detection, che controlla i movimenti dell'automobile per rilevare un possibile stato di stanchezza del guidatore.

Una telecamera a 360° offre poi una visuale completa di ciò che circonda il veicolo, trasmettendo le immagini sul touch screen da 10,3 pollici, mentre il semi automatic parking indica lo spazio disponibile per la sosta ed effettua la manovra di entrata e uscita dallo stallo. A evitare infine il rischio di dimenticare qualcosa o, peggio, qualcuno a bordo provvede il rear seat reminder alert, che avvisa il conducente di eventuali presenze sui sedili posteriori allo spegnimento della vettura.

■ **Pur essendo votata, come filosofia progettuale, alla soddisfazione del guidatore, la Tonale dispone di una suite completa di Adas, che vegliano sulla sicurezza**



HYBRID

0027
M5820-3207 - HYBRID
202 04811 00027
006 018 807 20

E GIUNSE L'ORA DEI SISTEMI IBRIDI

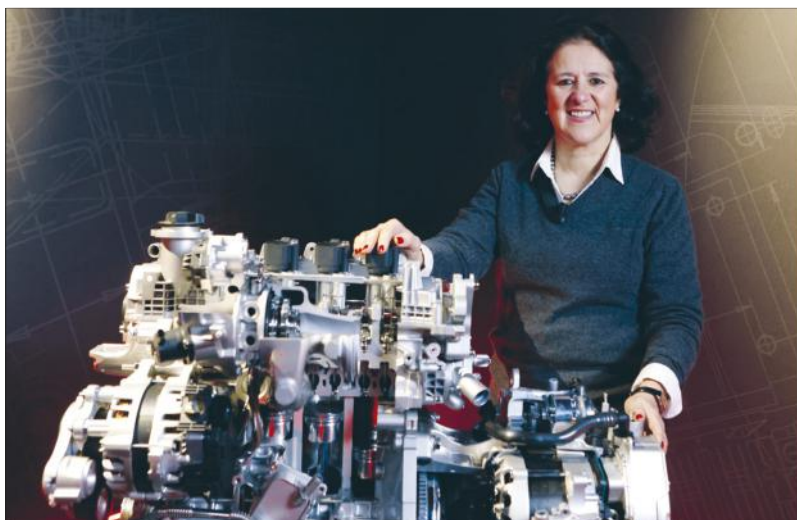
Che nel corso degli ultimi anni il mondo dell'automobile sia radicalmente cambiato è un fatto risaputo. E questa sostanziale rivoluzione ha riguardato in primis i sistemi di propulsione delle vetture, al punto che ormai non è più possibile chiamarli semplicemente motori. L'integrazione fra la componente endotermica e quella elettrica, indispensabile per soddisfare requisiti sempre più stringenti in tema di emissioni, è infatti diventata determinante nelle scelte tecniche dei costruttori, al punto da indurre i progettisti a parlare ormai non più delle sole componenti meccaniche dei sistemi, ma di propulsion system, composti da elementi differenti, tra loro integrati.

■ **Maria Grazia Lisbona (sotto), laureata in ingegneria meccanica, ha lavorato, tra l'altro, al Centro ricerche Fiat, al Fiat Powertrain technologies Usa ed è stata global vicepresident engines; dal 2021 è responsabile propulsion system South Europe di Stellantis, ruolo in cui si è occupata del sistema propulsivo della Tonale (a sinistra)**

A questo destino non poteva sottrarsi neppure l'Alfa Romeo, che pure ha storicamente sempre fatto dei motori tradizionali a combustione interna uno dei propri punti di forza. E la Tonale è il primo modello a segnare il passaggio del Biscione all'elettrificazione, nel quadro di quella metamorfosi che la Casa intende sottolineare.

«Quando sono entrata nel gruppo Fiat», racconta al proposito Maria Grazia Lisbona, responsabile del South Europe tech center di Stellantis, «si parlava di motori e trasmissioni come di due mondi distinti; poi si è iniziato a ragionare in termini di powertrain, nel momento in cui sono arrivati i cambi automatici e a doppia frizione. Oggi, invece, si discute di sistemi di propulsione, perché nel perimetro di quelli ibridi rientrano non più solo il motore termico e il cambio, ma anche uno o più motori elettrici, diversamente posizionati secondo l'architettura, a basso o ad alto voltaggio, una batteria e altri svariati componenti elettrici ed elettronici».

Con la Tonale, anche l'Alfa Romeo entra a far parte di questo mondo, declinando la propria proposta in due versioni ibride, una





■ **A cofano aperto, come tutte le auto moderne, la Tonale (sopra, la versione Veloce da 160 CV) rivela poco o nulla del suo sistema di propulsione: oggi i motori sono incapsulati e non richiedono praticamente più le tradizionali operazioni di piccola manutenzione**

full e l'altra plug-in, destinata ad arrivare sul mercato a qualche mese di distanza dalla prima, ma frutto di un processo di progettazione integrato.

«Il primo sistema», spiega l'ingegner Lisbona, «prevede innanzitutto la presenza di un propulsore termico della famiglia Global small engine, evoluzione della serie di motori a benzina a tre e quattro cilindri adottati qualche anno fa in diversi modelli del gruppo; il nuovo 1.5 è stato progettato con un'attenzione maniacale all'ottimizzazione dell'efficienza di combustione, così da coniugare in maniera ideale le prestazioni che ci si attende da un'Alfa Romeo con la riduzione dei consumi e delle emissioni».

Il quattro cilindri, montato in posizione anteriore trasversale sulla Tonale, offre già caratteristiche allo stato dell'arte nel campo dei propulsori termici: basamento e testa di lega leggera, due alberi a camme in testa, doppio variatore di fase, quattro valvole per cilindro (mosse da una cinghia dentata), iniezione diretta (a 350 bar), sovralimenta-

zione mediante turbocompressore (con le differenze tra le versioni che fra poco vedremo) e intercooler. Con una cubatura di 1.469 cm³ (le misure di alesaggio e corsa sono, rispettivamente, di 71,2 e 92,2 mm), eroga 130 o 160 CV, nelle due declinazioni di potenza, con una coppia massima di 240 Nm a 1.500 giri/min. Pur trattandosi di un motore a benzina, come spesso ormai accade il sistema di scarico prevede la presenza del filtro antiparticolato, un tempo riservato esclusivamente ai diesel.

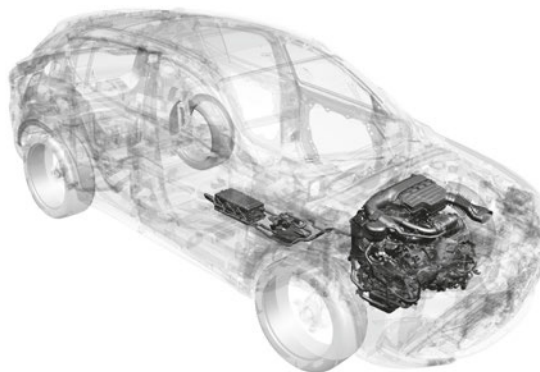
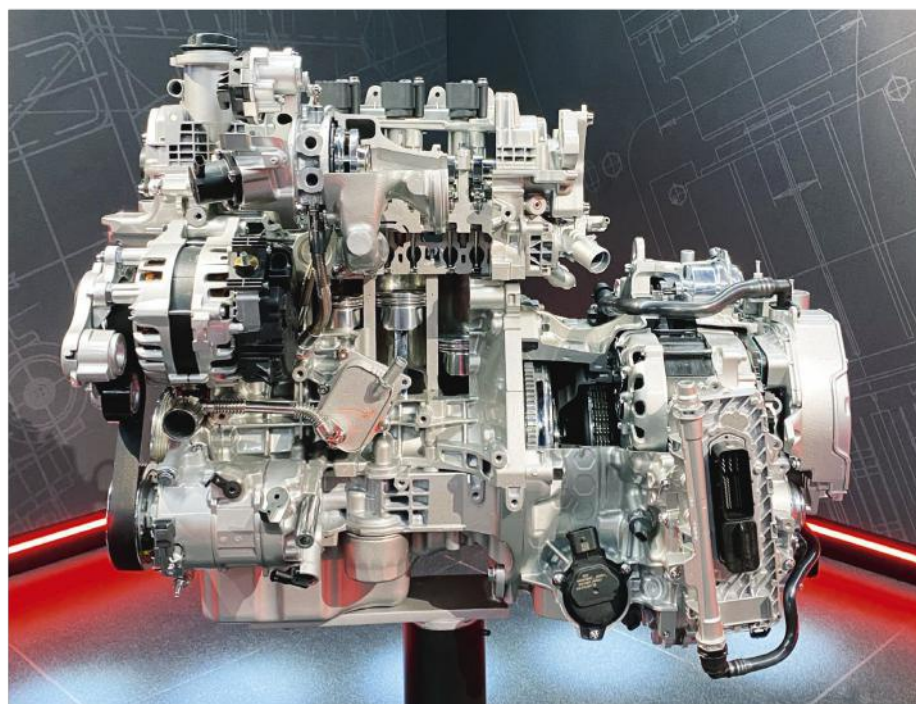
«Questo propulsore», prosegue Lisbona, «è abbinato a una trasmissione automatica a doppia frizione a sette rapporti di nuova generazione, che prevede al suo interno la presenza di un motore elettrico a 48 volt con potenza di 15 kW; la collocazione di quest'ultimo consente alla vettura di muoversi a emissioni zero in numerose situazioni, dalle manovre ai percorsi cittadini a bassa velocità, soprattutto nella marcia stop & go, aprendo le frizioni e disaccoppiando l'unità termica, che viene spenta. Il sistema prevede poi



la presenza di una batteria delle dimensioni di 11 litri, posizionata sotto ai sedili anteriori». La possibilità di muoversi, sia pure per brevi (ma frequenti) tratti in full electric, fa sì che questa Alfa Romeo sia molto più di una mild hybrid, come si potrebbe supporre da certe caratteristiche, rendendola di fatto, appunto, un'ibrida full.

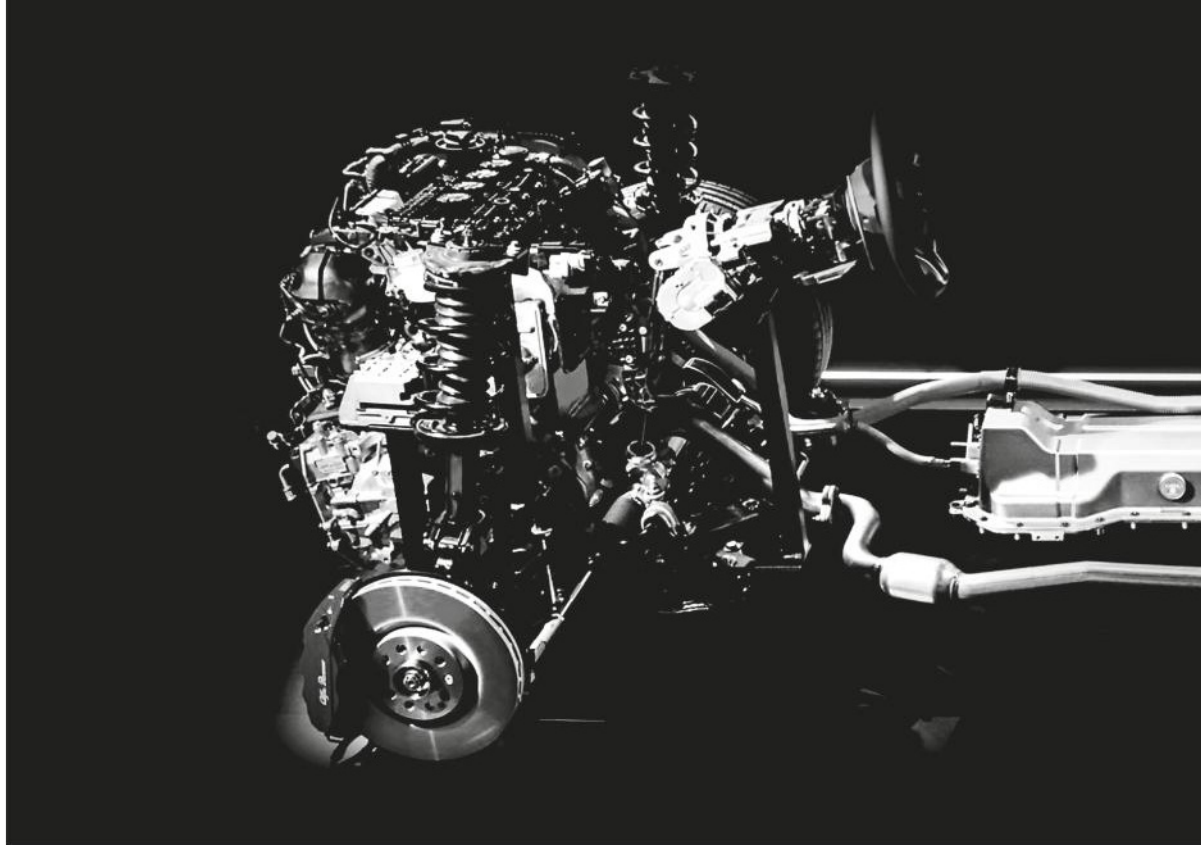
QUEL TURBO CHE VARIA

Tornando al propulsore termico, è interessante soffermarsi su alcune caratteristiche peculiari della versione da 160 CV, per la quale è stata prevista la presenza del Vgt, il turbo a geometria variabile. «Una soluzione ormai consolidata da molto tempo per i turbodiesel», spiega al proposito Lisbona, «anche se sono ancora pochissimi sul mercato i motori a benzina che l'adottano; in questa configurazione, l'inclinazione delle palette del lato "caldo" del turbocompressore è regolabile mediante attuatori, il che permette di modificare il flusso dei gas di scarico nella turbina. La sfida tecnologica che pone il Vgt

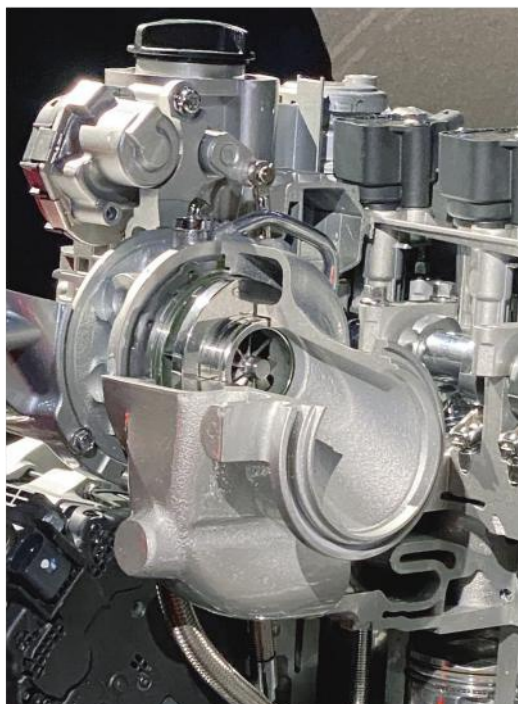


■ Nei contesti urbani e in manovra, la Tonale si sposta spesso a emissioni zero, cosa resa possibile dalla collocazione del propulsore elettrico all'interno del cambio (sopra). A fianco, lo schema di disposizione degli organi, con la batteria al centro

■
 Nella versione plug-in, attesa in un secondo tempo, la disposizione degli elementi che compongono il sistema di propulsione è stata studiata per garantire una distribuzione ottimale dei pesi, con il motore termico e uno elettrico all'avantreno e un secondo propulsore elettrico (di trazione) al retrotreno

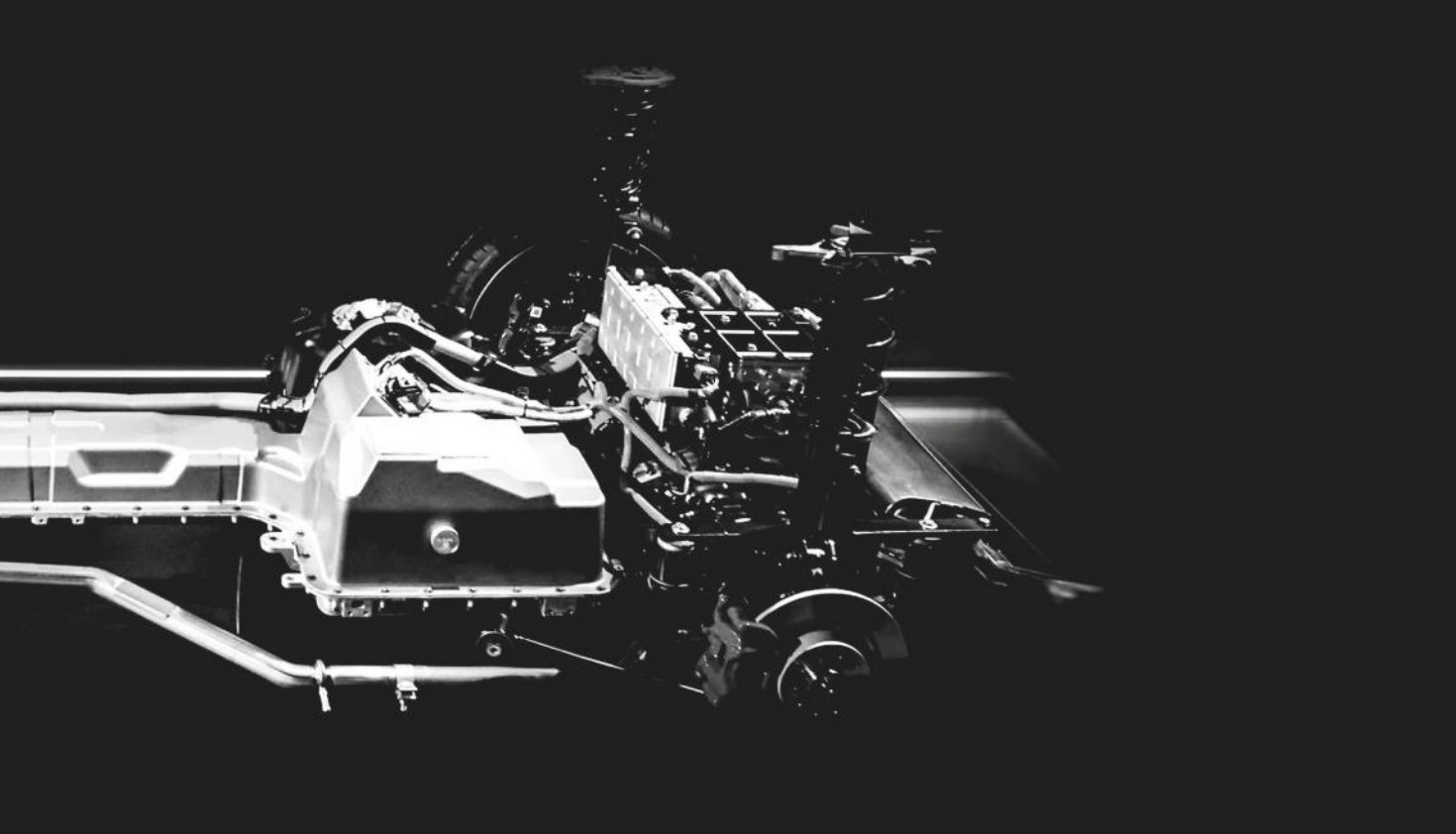


■
 Il turbo a geometria variabile (a destra), adottato sulla versione da 160 CV del quattro cilindri 1.5 (sopra, nell'allestimento Veloce), offre vantaggi nell'erogazione della coppia ai bassi regimi di rotazione, condizione nella quale le turbine di dimensioni maggiori soffrono di un ritardo di risposta più accentuato



sui motori a benzina deriva dal fatto che le temperature dei gas di scarico sono in media più alte di circa 150-200 °C di quelle dei propulsori diesel; quindi, la meccanica e gli attuatori richiedono l'utilizzo di materiali diversi e idonei. Il turbo a geometria variabile, però, consente di ottimizzare al meglio sia l'erogazione della coppia ai bassi regimi (a 1.500 giri/min) sia quella della potenza agli alti (a 5.750 giri/min); utilizzandone al contrario uno a geometria fissa, se lo si dimensiona in maniera di ottenere più coppia ai bassi regimi, si finisce per disporre di uno strumento troppo piccolo per ottenere a quelli alti una potenza adeguata. Il Vgt, inoltre, permette di mantenere sempre bassa la contropressione allo scarico, ottenendo anche un risparmio di combustibile». Così facendo, viene anche risolto il problema del ritardo di risposta ai bassi regimi tipico dei turbocompressori di maggiori dimensioni, impiegati per ottenere maggiore potenza.

Il nuovo motore 1.5, progettato fin dall'inizio per le applicazioni ibride, introduce



inoltre altre modifiche a precedenti unità della famiglia Global small engine: la camera di combustione, di nuovo disegno, è più compatta e i pistoni sono stati ridisegnati perché il rapporto di compressione del motore è di 12,5:1, quindi piuttosto alto per un motore turbocompresso.

Il funzionamento dell'unità avviene secondo il ciclo Miller, che – spiega Lisbona – «prevede di mantenere aperte le valvole di aspirazione per un tempo più prolungato, in modo che il rapporto di compressione effettivo vari secondo il punto di funzionamento del motore: anche in questo caso, la scelta è dettata dalla volontà di ottimizzare ogni particolare del sistema in funzione della propulsione ibrida».

Quest'ultima, come si è detto, prevede la presenza all'interno della trasmissione di un motore sincrono a magneti permanenti da 15 kW (20 CV), con una coppia massima di 55 Nm, che consente di viaggiare in modalità full electric in tutte le condizioni in cui la sua potenza è sufficiente (basse anda-

ture, manovre, fase di veleggiamento), durante le quali nella strumentazione compare la sigla EV. Sulla Tonale, però, l'elettrificazione dà un contributo anche alle prestazioni, nel momento in cui si sceglie, con l'apposito selettore, il setup Dynamic: configurazione nella quale il motore a benzina non si spegne mai e quello elettrico garantisce una sorta di boost, che migliora la prontezza di risposta in tutte le situazioni di guida.

«L'elemento fondamentale per i sistemi di propulsione ibrida», sottolinea Lisbona, «è il software che lo gestisce: basta pensare alla complessità della sua architettura per capirlo. Il motore termico ha una centralina, che ottimizza l'apertura delle valvole, l'accensione, l'anticipo e le mappature, in funzione della richiesta di prestazioni e di altre variabili di funzionamento; il cambio dispone di una propria centralina, che presiede alla regolazione dei punti di cambiata rispetto alla coppia e nelle varie condizioni; poi ci sono i motori elettrici, gestiti dall'inverter, e la centralina che controlla i freni, avendo la Tonale

■ **La Tonale plug-in si collocherà al vertice della gamma, con una potenza di sistema di 275 CV; la presenza di un secondo propulsore elettrico al retrotreno, con 90 kW (122 CV) di potenza, consente di ottenere la trazione integrale**

Il sistema della Tonale plug-in lavora a 400 volt: per questo, i cavi sono evidenziati in arancione. La batteria ha una capacità di 15,5 kWh e una potenza di picco di 100 kW: caratteristiche che consentono una percorrenza in modalità full electric di una settantina di chilometri



l'Integrated brake system, cioè un sistema brake-by-wire che combina il tradizionale servofreno con la frenata rigenerativa e il controllo di stabilità. Tutti questi sistemi devono dialogare costantemente tra loro: un compito affidato all'hybrid control unit, il cui software è stato sviluppato interamente all'interno del gruppo Stellantis in diverse versioni, adatte alle due tipologie di ibrido. Un software complesso, che solleva il guidatore da qualsiasi incombenza, definendo la modalità di funzionamento, in base anche alla posizione del selettore di guida Dna, del motore a combustione e di quello elettrico, e che stabilisce le leggi di cambiata. Nella posizione Dynamic sono privilegiate le prestazioni; in quella Natural prevale il punto di equilibrio ottimale tra performance e consumi; nell'Advanced efficiency, pensata per i lunghi impieghi in città, viene massimizzato l'utilizzo del motore elettrico e la centralina comanda il punto di funzionamento di quello a combustione in modo da assicurarne l'intervento nelle condizioni di maggiore efficienza possibile».



Un lavoro complesso, quello dello sviluppo dell'elettronica, che costituisce il vero cuore del sistema ibrido ed è affidato a un software di Stellantis, che ne è proprietaria. Nel mondo della propulsione moderna, del resto, chi scrive i programmi elettronici e chi li deve calibrare per l'utilizzo effettivo lavorano a strettissimo contatto; c'è chi determina le leggi del controllo e chi le applica, dando ai primi un feedback per ottenere il migliore funzionamento possibile dei sistemi hardware del veicolo. E questo, nella realtà della propulsione ibrida ed elettrica, è un patrimonio essenziale del know-how dei costruttori automobilistici.

AL VERTICE DELLA GAMMA

Come si diceva, l'offerta della Tonale sarà presto completata con la disponibilità anche di una versione ibrida plug-in, che adotta un sistema di propulsione differente e si propone come quella top in fatto di prestazioni. «Il motore a combustione», spiega infatti l'ingegner Lisbona, «è il 1.300 MultiAir turbobenzina

da 180 CV, variante della famiglia Global small engine ottimizzata per questa applicazione, che costituisce il modello di punta della gamma. L'architettura, che lavora a 400 volt, prevede la presenza di un motore elettrico di trazione da 90 kW (122 CV) sull'assale posteriore e di una batteria ad alto voltaggio, specifica per la Tonale, con capacità di 15,5 kWh e potenza di picco di 100 kW, per una potenza di sistema di 275 CV».

La collocazione posteriore del motore elettrico consente di ottenere la trazione integrale, facendo a meno di una connessione meccanica tra avantreno e retrotreno. Sulla Tonale plug-in c'è poi una seconda unità elettrica ad alto voltaggio, montata su quella termica, che ha la funzione di recupero dell'energia; se necessario, può anche alimentare la batteria, assicurando la disponibilità della trazione integrale pure quando l'accumulatore è scarico. La Tonale plug-in dovrebbe offrire una considerevole autonomia in modalità full electric, stimata in circa 70 chilometri.

■ **La Tonale plug-in, la cui commercializzazione è prevista nell'autunno 2022, è concepita con un sistema ibrido che vuole essere anche prestazionale; il motore termico è un 1.3 da 180 CV, diverso da quello delle altre versioni della Suv Alfa Romeo, che utilizzano un 1.5 da 130 o 160 CV**



LA MACCHINA IN CASA E VICEVERSA

■
Silvia Cravero (sotto), dopo la laurea in ingegneria delle telecomunicazioni, ha maturato una lunga esperienza professionale alla Motorola. In FCA, ora Stellantis, dal 2019, ha lavorato sulla connettività di modelli come la Fiat Nuova 500, dell'intera gamma della Jeep (comprese le versioni per America, Cina e Brasile) e della Maserati

Si dice, ormai da qualche anno, che l'auto, oggi, debba essere non solo elettrificata, se non completamente elettrica, ma anche connessa. Termine dalla vasta accezione, che allude alla presenza di una costante interrelazione digitale tra il veicolo e il mondo a esso esterno, ma anche a un processo diventato bidirezionale. Come tutto questo abbia trovato concreta applicazione sulla Tonale, lo spiega Silvia Cravero, responsabile validazione infotainment e connectivity del gruppo Stellantis per l'area South Europe.

«Sulla Tonale», racconta, «abbiamo introdotto soluzioni mai viste in precedenza nei modelli Stellantis, a partire dal quadro stru-

menti, che è completamente digitale e più interattivo di quanto ci si aspetti: le informazioni, infatti, possono variare in base alle esigenze di chi guida, per esempio a seconda che faccia un viaggio breve o lungo, con una possibilità di cambiamento rapida. Abbiamo introdotto per la prima volta un sistema operativo Android, che offre più possibilità di aggiornamenti e di personalizzazioni: per l'Alfa Romeo è stato un progresso importante. Android consente di rendere l'impianto di bordo una sorta di estensione dello smartphone, con l'utilizzo delle proprie app abituali e la possibilità di "parlare" con la propria auto, d'interagire con le sue funzioni tecniche. A volte alcune app, come quelle di navigazione o di eco-coaching, l'aiuto all'apprendimento di modalità di guida sostenibili, possono sembrare un po' fini a se stesse: in realtà, il sistema di connettività realizzato per la Tonale consente di ritrovare le stesse app tra le mura domestiche, per esempio per rivedere le modalità dell'ultimo viaggio. Si può anche visualizzare la distanza percorribile riportata su una mappa, calcolata sulla base dell'autonomia della vettura; e si possono ritrovare i dati





■ Lo schermo touch da 10,3 pollici incastonato nella plancia della Tonale, ispirato agli smartphone di ultima generazione: il sistema è stato sviluppato secondo la logica dei widget, i componenti grafici pensati per interagire rapidamente con tutte le funzionalità

di utilizzo del veicolo, che sono sempre conservati su un server».

Un'innovazione importante è l'integrazione nell'auto dell'assistente vocale Alexa, entrata a far parte della vita quotidiana di molti: la si può interrogare come si fosse a casa, ci si può collegare al proprio account Amazon, è possibile ascoltare musica o aggiornare la lista della spesa; al tempo stesso, si può interagire con il veicolo da casa, controllando il livello del carburante o programmando una destinazione. «Integrando il motore di Alexa nella vettura», spiega Cravero, «abbiamo messo le basi per poter aumentare in futuro le opportunità di comunicazione, andando oltre le funzionalità attuali: diventa facile, per esempio, aggiungere alla gestione dell'auto la domotica, se la nostra abitazione è attrezzata in tal senso».

Un'altra funzione di cui è dotata la Tonale è il secure delivery service: la possibilità, cioè, d'interagire con un servizio di consegne, aprendo il bagagliaio con lo smartphone (vedere anche a pagina 19) e gestendo l'opera-

zione con una serie di notifiche. Un servizio che potrà essere presto esteso ad altri ambiti: per esempio, per rendere disponibile un lavaggio sul posto. Ma sono soltanto esempi di funzioni che, con i futuri sviluppi della connettività, potranno essere garantite grazie all'adozione di un sistema operativo dotato di un motore molto più evoluto.

SISTEMI DIVERSI

L'implementazione di funzioni di questo tipo, insieme con la stretta connessione tra auto e smartphone, può far sorgere qualche dubbio – naturalmente non soltanto rispetto alla Tonale, ma in riferimento a tutte le automobili che le adottano – sulla loro sicurezza. La digitalizzazione di un oggetto che, fino a non molti anni fa, si basava essenzialmente su soluzioni meccaniche apre infatti la porta a rischi di tipo completamente diverso. Cravero è, però, piuttosto rassicurante al proposito: «La parte relativa alla cybersecurity è fondamentale», sostiene, «e prevede una lunga fase di test alla fine di tutte le at-



■ In questa pagina, esempi di schermate del sistema d'infotainment della Tonale: ogni utente ha la possibilità di creare una home page personalizzata. Con un scroll orizzontale si possono disporre le pagine di accesso al Dna, alla radio, ai media, al telefono, al navigatore, al climatizzatore e agli Adas

tività di progettazione e sviluppo, a conclusione del processo. Sono necessari, per esempio, dei penetration test che escludano la possibilità, per quanto remota, d'intrusioni dall'esterno nella rete di bordo».

Tutti i sistemi della Tonale sono presenti anche nei contesti extra-europei, dove, però, è spesso necessario utilizzare motori di ricerca o navigatori differenti; in Cina, per esempio, non vengono impiegati Google, Amazon e TomTom, ma i clienti desiderano ugualmente le stesse funzionalità. È pertanto necessario affidarsi a servizi locali, che è possibile adottare grazie alla flessibilità del sistema operativo, ma la cui funzionalità va testata sul posto, usando flotte di prototipi adibiti allo scopo. Cravero è responsabile della validazione di questi sistemi anche nelle regioni extraeuropee, dall'America del Nord alla Cina, dal Giappone all'Australia, tutti mercati in cui la Tonale sarà presente. «La connettività», racconta, «avviene attraverso una black box dotata di una sim e di un modem, che riceve il segnale degli smartphone, ma che





Oltre al Drive mode (sopra e in basso), lo schermo dell'infotainment visualizza anche le informazioni relative all'eco-coaching (qui a destra), ovvero l'aiuto all'apprendimento di modalità di guida ecosostenibili, che consentano di sfruttare al meglio il sistema ibrido





■ **Silvia Cravero** durante una presentazione dei sistemi di connettività della Tonale e del quadro strumenti, in cui spicca il nuovo schermo Tft da 12,3 pollici, per il quale è possibile scegliere fra tre layout: Evolved, Realx ed Heritage (quest'ultimo ispirato a modelli del passato)

■ **La Tonale è equipaggiata con l'Alfa Connect services, uno strumento di connettività che comprende una serie di servizi come My navigation (destinazione, punti d'interesse), My remote (controllo a distanza tramite smartphone), My wi-fi (condivisione a bordo di un massimo di otto device), My assistant (chiamata di emergenza), My car (stato di salute dell'auto) e My alert (avviso in caso di tentativo di furto)**

nel Nordamerica e in Giappone utilizza bande diverse; questo impone di dotare i veicoli, che pure impiegano porzioni di software uguali, di componenti differenti».

Parlare di scatola nera telematica significa anche ricordare che la Tonale, come vuole dal luglio 2022 l'Unione Europea per le auto di nuova omologazione, è dotata della cosiddetta e-call, la chiamata di emergenza, manuale o automatica (in caso d'incoscienza del conducente). La funzionalità è stata testata, come previsto, con strumenti particolari e omologata, in laboratori terzi (anche all'estero) e di Stellantis, alla presenza di personale ministeriale e secondo rigidi protocolli.

UN LAVORO DI SQUADRA

C'è ancora un aspetto, in tema di lavoro svolto sulla connettività, che Silvia Cravero intende sottolineare. «Questo progetto», racconta, «è stato approcciato in maniera diversa rispetto al passato, superando il precedente frazionamento delle competenze, che consentiva di avere soltanto una visione

parziale del sistema, in favore di un team di lavoro integrato, con la presenza di tutti gli attori necessari alla progettazione e alle prove; un gruppo che ha consentito di affinare gli aspetti relativi alla qualità, un obiettivo essenziale per questo prodotto dell'Alfa Romeo». Molti elementi sono stati sviluppati internamente al gruppo Stellantis, a partire dal cuore del software e dal quadro di bordo; altri, invece, a stretto contatto con i fornitori. Era, del resto, necessario caratterizzare anche questo aspetto come tipicamente Alfa, tanto quanto è stato fatto per altri, dallo stile al comportamento su strada. «Bisognava poter trasmettere anche in questo l'unicità di un marchio molto forte, per esempio caratterizzando la grafica del quadro degli strumenti, che ha uno sviluppo differente da quello di tutti gli altri», conclude Cravero; «e anche nella connettività sono state sviluppate alcune feature specifiche, con elementi relativi alle performance della vettura e ai relativi parametri personalizzati per l'Alfa Romeo».



PORTÒ IL LAVORO NEL MEZZOGIORNO

C' è un filo rosso che lega l'Alfa Romeo con il Mezzogiorno d'Italia. Nordica, per nascita e cultura, essendo figlia dell'imprenditoria lombarda illuminata del primo '900; ma anche intimamente legata al Sud,



■ Lo stabilimento Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco (NA) diventa pienamente operativo nella primavera del 1972, quando le linee iniziano a produrre l'Alfasud, il modello che consente alla Casa del Biscione di ampliare verso il basso la propria gamma

attraverso la figura di Nicola Romeo, che ne salva le sorti assorbendola, il 2 dicembre del 1915, tra le proprie attività industriali, dandole anche il suo nome.

Era uomo del Meridione, Romeo. Nato a Sant'Antimo, in provincia di Napoli, il 28 aprile 1876, figlio di Maurizio, maestro di scuola elementare, e di Consiglia Tagliatella; di modeste condizioni economiche, che non gli impediscono di studiare, mentre lavora

per mantenersi (dando ripetizioni ai compagni di scuola), fino ad arrivare a laurearsi in ingegneria all'età di 23 anni al Politecnico partenopeo. Da quel momento, però, la sua esperienza si fa internazionale: prosegue gli studi a Liegi, in Belgio, sposa la figlia di un ammiraglio portoghese, Angelina Valadin, rappresenta in Italia aziende straniere, come la Blackwell & Company (attrezzature per ferrovie elettriche) e la Ingersoll-Rand (perforatrici e compressori).

La società che fonda beneficia, anche grazie alle sue conoscenze negli ambienti politici, di cospicue commesse belliche durante la Prima guerra mondiale, grazie alle quali salva pure l'Alfa Romeo, riconvertendola alla produzione di spolette, granate, perforatrici. Il suo impero cresce e arriva a comprendere, dopo la fine delle ostilità, officine specializzate nel ramo ferroviario a Saronno, Roma e, ancora, a Napoli. Poi per l'imprenditore, stretto da difficoltà finanziarie, arriverà l'uscita di scena, la cessione dell'amata Alfa, che frattanto costruisce automobili sempre più belle e prestigiose, fino alla sua scomparsa, che arriva nel 1938 a Magreglio,



■ L'enorme area della fabbrica di Pomigliano d'Arco: l'impianto sorge in una posizione strategica, a breve distanza dall'Autostrada del Sole e dall'aeroporto di Capodichino. Per la produzione dell'Alfasud vennero assunti oltre 15 mila dipendenti

un paese sopra il Lago di Como, dove negli ultimi anni si è ritirato a vita privata.

Per l'Alfa Romeo, invece, il Sud continuerà a essere rilevante. Prima, per le attività in campo ferroviario, ereditate dal conglomerato industriale dello stesso Romeo; poi, per quelle nel settore aeronautico. Nel 1938, infatti, il regime fascista decide di affidare all'azienda la produzione di grandi quantitativi di motori d'aereo, dando il via alla costruzione di un nuovo stabilimento dedicato a queste attività a Pomigliano d'Arco, alle porte di Napoli. La località viene scelta perché, secondo Mussolini, la sua distanza dai confini l'avrebbe messo almeno in parte al riparo, in caso di conflitto con la Francia e la

Gran Bretagna, da eventuali bombardamenti: cosa che, come vedremo, non avverrà.

Il complesso che nasce è tra i più grandi e avanzati d'Europa: diviso in tre centri produttivi dotati di servizi sotterranei (una vera rete di cunicoli per la distribuzione di acqua, luce e gas), dispone di una pista di cemento lunga 1,2 chilometri. Da Pomigliano, negli anni successivi, usciranno più di 10 mila motori, destinati a equipaggiare gli aerei italiani, concepiti con le tecnologie frutto del lavoro del Reparto esperienze avio, che affianca quello dedicato alle auto.

Tutto ciò, però, fa della fabbrica un obiettivo bellico, la cui importanza non sfugge agli Alleati; tanto che, il 30 maggio 1943,



■ Quello di Pomigliano è, fin dalla nascita, un impianto modello: la sua progettazione è contestuale a quella del modello che vi sarà realizzato, l'Alfasud. Nei primi anni, però, metodi di produzione inadeguati causarono seri difetti alla vettura, in particolare in tema di protezione contro la ruggine. A fianco, le piste di prova dove le auto venivano testate. Qui sopra, uno scatto realizzato ai nostri giorni per la rivista Ruoteclassiche su quanto rimane di quei tracciati

i loro bombardieri seminano ovunque distruzione, causando 23 morti e centinaia di feriti. Il poco che si salva dello stabilimento non si sottrarrà, dopo l'8 settembre, alla furia dei tedeschi in fuga, che faranno saltare con cariche esplosive le ultime strutture rimaste miracolosamente intatte. Su Pomigliano e sulla sua fabbrica all'avanguardia cala il silenzio, ma solo momentaneamente.

LA RINASCITA

Di un nuovo investimento dell'Alfa Romeo nel Mezzogiorno si tornerà infatti a parlare negli anni 60 del secolo scorso, quando al timone dell'azienda ci sarà Giuseppe Luraghi, manager illuminato e di grande spessore che

la traghetta da una dimensione semiartigianale a una realtà industriale, costituita, tra l'altro, anche dalla nuova fabbrica di Arese, erede di quel Portello diventato ormai insufficiente e in parte obsoleto, e dalle piste di prova di Balocco, località del Verellese.

Luraghi, dopo i successi della 1900, della Giulietta e della Giulia, ritiene che l'Alfa abbia le carte in regola per espandersi anche nelle fasce inferiori del mercato, dove dovrebbe confrontarsi con la Fiat, guidata in quegli anni da Vittorio Valletta e leader indiscussa nei segmenti delle utilitarie e delle medie da famiglia. L'Iri, agglomerato statale di industrie e altre attività rilevate quando vivono i loro momenti più difficili e gestito



■ L'Alfa 33 (sopra, su una delle piste di prova di Pomigliano) raccoglie l'eredità dell'Alfasud, rivestendone la meccanica con uno stile più moderno. Viene prodotta dal 1983 al 1994 in poco meno di 1 milione di esemplari, comprese le versioni station wagon

con mentalità da azienda pubblica, si è impegnata da tempo con il governo a effettuare investimenti al Sud, per favorire l'occupazione locale e porre un freno ai grandi fenomeni migratori interni, che stanno spopolando le aree meridionali del Paese. Così, all'Alfa arrivano cospicui finanziamenti (150 miliardi di lire a tasso agevolato) per realizzare un nuovo stabilimento proprio a Pomigliano, dove ancora sopravvive qualche infrastruttura (come il campo d'aviazione), da destinare alla produzione di un'inedita berlina compatta.

La prima pietra dell'impianto viene posta il 29 aprile del 1968, alla presenza del presidente del Consiglio, Aldo Moro; la produzione dell'auto, chiamata Alfasud e presentata

al Salone di Torino del novembre 1971, inizia ufficialmente il 1° aprile del 1972. Sono interessanti entrambe, fabbrica e vettura: dietro di loro, del resto, c'è la mano di un progettista di valore, l'austriaco Rudolf Hruska, che concepisce uno stabilimento modernissimo e un'auto ricca di qualità e innovazioni.

I tempi, però, sono difficili. L'Italia vive, ormai da qualche anno, un periodo di tensioni sociali fortissime, con scioperi e manifestazioni che paralizzano l'attività industriale (si pensi al cosiddetto autunno caldo del '69), nonché con scontri politici che si trasformeranno in violenza e terrorismo. Nelle fabbriche si vive un clima d'intimidazione che rende impossibile una gestione mana-



■ A fianco e sotto, a sinistra, fasi di lavorazione delle scocche della 33 berlina, che nasce con motori boxer, derivati da quelli dell'Alfasud, di 1.2, 1.3 e 1.5 litri; in seguito monterà anche un brillante 1.7 e un 1.8 turbodiesel. Del 1991 è la versione Permanent 4, con trazione integrale a giunto viscoso



geriale; la qualità dei prodotti ne risente, le vendite crollano e la crisi petrolifera dell'inverno 1973-74 crea ulteriori difficoltà.

Il Mezzogiorno, poi, aggiunge le proprie specificità, che rendono la vita a Pomigliano d'Arco particolarmente complessa. La manodopera locale, in prevalenza proveniente da attività rurali, non dispone di un know-how specifico e richiede un lungo processo di formazione; sulla selezione del personale, inoltre, influiscono pressioni di tutti i generi, da quelle politiche a quelle malavitose; all'avvio della produzione, come già avviene al Nord, la microconflittualità si fa esasperata, con esiti ancora una volta nefasti sulla qualità delle automobili.

Come siano andate le cose, è noto: Pomigliano finisce per risultare, economicamente, un bagno di sangue, con impianti che lavorano al 30% della capacità produttiva teorica (di 1.000 auto al giorno), personale in esubero (attorno ai 15 mila dipendenti) e bilanci che, nel periodo 1974-79, secondo fonti attendibili, fanno segnare 430 miliardi di lire di perdite, tutte a carico dell'Iri, quindi dello Stato. Eppure, Pomigliano ha davanti a sé ancora un lunga e fruttuosa esistenza. Per esempio, sarà protagonista della discussa vicenda dell'Arna, la vettura che nasce dalla joint venture tra l'Alfa e la Nissan e che, ancora una volta, crea occupazione al Sud: dal 1983, l'assemblaggio delle scocche derivate

■ **Sopra, l'assemblaggio della 155, berlina prodotta a Pomigliano dal 1992 al 1997 in poco più di 192 mila esemplari: all'inizio criticata per l'architettura a trazione anteriore e per l'utilizzo di molti componenti Fiat, si distinguerà per i suoi successi sportivi nelle gare Turismo e del campionato Dtm**



■ Nel 2011 lo stabilimento di Pomigliano viene ristrutturato completamente con un importante investimento per accogliere la produzione della Nuova Panda, l'ultima versione della popolare utilitaria lanciata nel 2003

dalla giapponese Cherry avviene nell'impianto avellinese di Pratola Serra, mentre le operazioni di verniciatura e montaggio della meccanica sono affidate proprio allo stabilimento alle porte di Napoli.

TEMPI NUOVI

Sarà il gruppo Fiat, del quale l'Alfa Romeo è entrata a far parte nel novembre del 1986, a valorizzare nuovamente la fabbrica, destinandola inizialmente soprattutto alla produzione di modelli del Biscione: da quelle linee, infatti, dopo la 33, auto di successo che valorizza con una veste nuova la meccanica dell'Alfasud, escono vetture importanti come la 156, che negli anni 90 segna, con la suc-

cessiva 147, il rilancio del marchio.

Nello stabilimento partenopeo sono stati finora prodotti 5 milioni e mezzo di automobili, 3,8 dei quali a marchio Alfa Romeo, suddivisi in nove modelli; nel 1992 l'impianto è stato dotato di una nuova sezione consacrata alla verniciatura delle scocche, nel 2021 di un'inedita linea riservata alla produzione di componenti di plastica. Ma è nel 2011 che la storica fabbrica, ora dedicata alla memoria di Giambattista Vico, insigne filosofo napoletano vissuto tra la seconda metà del XVII secolo e la prima del XVIII, vive un profondo processo di trasformazione.

Per produrvi la terza serie della Panda, utilitaria bestseller fino a quel momento rea-



■ Sergio Marchionne, ceo della FCA, presenta alla stampa, nello stabilimento di Pomigliano d'Arco, la terza serie della Panda: è il 14 dicembre 2011, inizio di una nuova era per la fabbrica campana, dalla cui inaugurazione sono trascorsi quasi quarant'anni



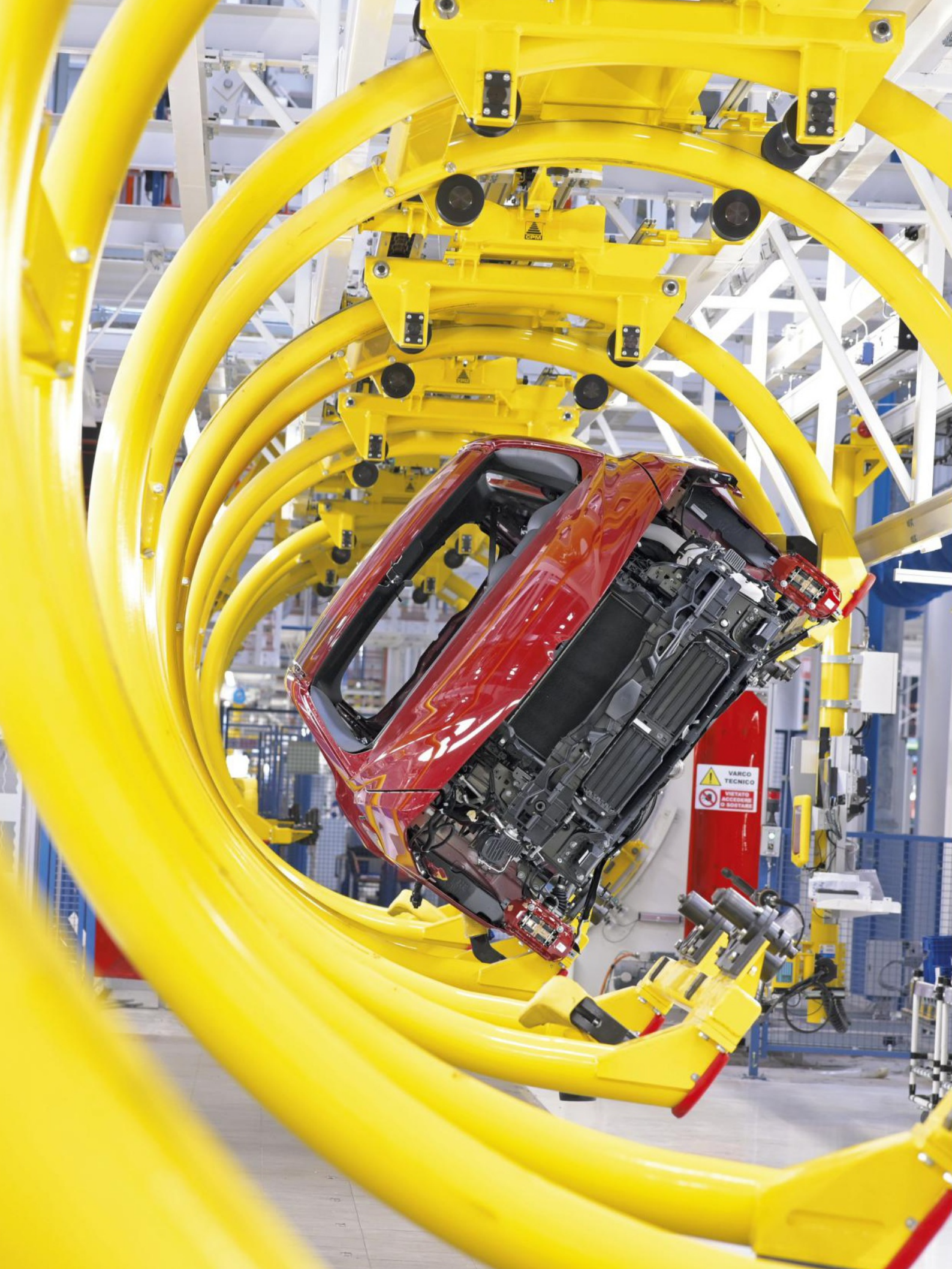
lizzata in Polonia, la Fiat investe infatti nel comprensorio 800 milioni di euro e dedica 200 mila ore alla formazione del personale; sono approntati nuovi impianti automatizzati, concepiti sulla base della simulazione virtuale dei processi produttivi; è modificata la logica di quest'ultimi, con team di lavoro sulla linea che permettono di garantire, ad assemblaggio in corso, livelli qualitativi più elevati; vengono installati 600 robot nel reparto lastratura e altri 80 nella sezione dedicata alle saldature; inediti sistemi di trasporto aereo spostano le scocche in quota da un punto all'altro dei capannoni, riducendo il rischio di danneggiamenti e il rumore.

Lungo il percorso, stazioni di controllo

optoelettroniche rilevano le caratteristiche fondamentali di ogni scocca, verificandone la conformità qualitativa e la precisione geometrica rispetto agli standard prefissati. L'ergonomia delle postazioni di lavoro, infine, la fa da padrona: l'attenzione per l'affaticamento e le condizioni in cui si svolge l'attività del personale, del resto, è diventata imprescindibile in ogni settore industriale.

Pomigliano, insomma, già dieci e più anni fa ha cambiato volto, trasformandosi in una fabbrica moderna, affidabile ed efficiente; e fornendo così le basi per quello che sarà il successivo intervento del 2021, l'installazione delle linee di produzione di un nuovo modello: l'Alfa Romeo Tonale.

■ **Sopra, operazioni di assemblaggio e (a destra) di verniciatura della Nuova Panda, la cui gamma, al momento del lancio, prevede tre motori, altrettanti allestimenti, dieci colori della carrozzeria, nove ambienti interni, due coppe copri ruota e due cerchi di lega da 14 e 15 pollici, per un totale di oltre 600 combinazioni**



AUTOMAZIONE E FATTORE UMANO

Alessio Leonardi (sotto) è il plant manager dello stabilimento Stellantis di Pomigliano d'Arco dal luglio 2019; ingegnere meccanico, in precedenza è stato manager delle attività della fabbrica Maserati di Grugliasco (TO), consacrata alla memoria dell'avvocato Gianni Agnelli, e di quelle della FCA in Serbia. A sinistra, la linea di produzione della Tonale

Chi avesse lavorato nella fabbrica di Pomigliano d'Arco al tempo in cui da quei cancelli uscivano le Alfasud e vi rientrasse oggi, a distanza di cinquant'anni, probabilmente non riconoscerebbe nulla del luogo dove, magari, ha trascorso una vita a costruire automobili. E non perché lo stabilimento abbia preso un nome diverso e simbolico, quello del filosofo Giambattista Vico; né perché le vetture che escono dalle linee di produzione siano profondamente diverse, molto più grandi e più alte. È l'intero modo di costruire automobili a essere cambiato; e non solo, naturalmente, in questa importante realtà industriale del Mezzogiorno d'Italia: oggi, a prevalere, sono infatti l'attenzione per

l'ergonomia delle postazioni, per la qualità dell'ambiente di lavoro e per quella, non meno importante (anzi, nel caso specifico, essenziale), delle automobili che escono dalla linea di assemblaggio.

Quello di Pomigliano è l'esempio più recente, almeno sul suolo nazionale, di trasformazione di un sito produttivo storico in una fabbrica all'avanguardia. Il complesso industriale partenopeo consente un processo del tutto integrato e verticalizzato, che prevede al suo interno la presenza dei poli presse, lustratura e verniciatura e di due linee di montaggio, una dedicata alla Fiat Panda e l'altra, completamente nuova, riservata alla Tonale. Nell'impianto sono presenti anche un polo per la plastica (realizzato nel 2011), una pista di collaudo e un'area logistica per lo stoccaggio delle vetture prodotte. L'area, del resto, lo consente, perché è molto ampia fin dalle origini (la superficie, nei primi anni 70, era già di 2,2 milioni di metri quadrati, dei quali oltre mezzo milione coperto), quando ospitava la produzione tanto dei motori boxer quanto della carrozzeria delle Alfasud. Da allora, ovviamente, tutto è cambiato in





■ **La prima fase di lavorazione della vettura coinvolge 700 persone, che sono operative su due turni, per cinque giorni la settimana: la capacità produttiva è di 310 esemplari al giorno**

modo radicale, com'era necessario per trasformare lo stabilimento che sfornava la berlinetta 147 in una realtà che, negli ultimi anni, ha ottenuto numerosi riconoscimenti per la qualità della produzione.

«I criteri che hanno ispirato la realizzazione della nuova linea di produzione sono l'eccellenza tecnologica, la qualità e la formazione delle persone», spiega Alessio Leonardi, plant manager di Pomigliano, che prosegue: «L'innovazione parte dalla lastratura, l'area in cui si salda la scocca, nella quale vengono processate in parallelo due vetture totalmente diverse come la Panda e la Tonale; l'automazione, in quella fase, supera il 90% del totale delle attività, con l'utilizzo di tecnologie innovative come sistemi di visione in 3D e il taglio laser. Anche la verniciatura prevede un alto livello di automazione, in primis per l'applicazione dei sigillanti, ma anche per quella degli smalti; il tutto con particolare attenzione per l'impatto ambientale, dalla riduzione del consumo energetico dei robot all'abbattimento degli inquinanti». Le innovazioni più rilevanti, però, riguardano forse l'unità operativa del montaggio, la cui responsabile è Marisa Giannini: un'attività "labour intensive",

nella quale la qualità del prodotto finito si sposa perfettamente con l'ergonomia, dipendendo la prima dalle condizioni di attività degli operatori. Questo comporta, per esempio, l'adozione di linee ad altezza variabile, di gancci girevoli per facilitare le applicazioni dei componenti e di un sistema di gestione informatica delle operazioni e di controllo.

Quanto alle persone, chiave fondamentale per il successo, il loro coinvolgimento è iniziato fin dai primi approcci al progetto Tonale, svolti nelle aree di simulazione virtuale dei processi e dei prodotti; questo ha consentito di istruire un nucleo di operatori (una cinquantina di persone), in grado di portare poi sulle linee il know-how acquisito. Ma la formazione, attuata attraverso l'Academy, che ha sede nello stabilimento stesso, merita un approfondimento a parte (lo trovate nel capitolo a pagina 100).

MAI DAL BASSO

La linea di assemblaggio prevede che la scocca della sport utility vi arrivi dalla verniciatura, già associata al cliente che ha ordinato la vettura; la prima fase prevede l'installazione dei cablaggi anteriori e posteriori, poi quella



■ Quella di Pomigliano d'Arco è una fabbrica altamente automatizzata, nella quale le linee della sezione consacrata all'assemblaggio sono aeree: le scocche viaggiano in quota, consentendo al personale di lavorare nella parte inferiore senza mai doversi chinare. L'ergonomia delle postazioni, del resto, è essenziale per la qualità del prodotto

■ Una visione d'insieme della parte dello stabilimento Gianbattista Vico dedicata all'assemblaggio della Tonale; gli impianti sono stati completamente rinnovati già a partire dal 2019



■
Le linee prevedono la rotazione delle scocche per facilitare le operazioni degli addetti; ogni isola consente una verifica di conformità che permette al personale di avvisare il team leader in caso di problemi e, se necessario, di far arrestare la produzione





■ L'ispezione alla fine del montaggio, che prevede poi un breve collaudo sulla pista interna dello stabilimento. Un certo numero di vetture, scelte a campione, viene inviato al Quality center (vedere, al proposito, a pagina 105) per controlli più approfonditi

■ A colpire chi visita la fabbrica sono la silenziosità e la pulizia del capannone destinato all'assemblaggio delle vetture: tutti gli stabilimenti automobilistici moderni, del resto, almeno per questa fase non hanno più nulla da spartire con gli ambienti rumorosi e faticosi del passato

della plancia. Il sistema di ganci ruota la scocca per consentire il montaggio dell'impianto frenante; gli operatori non sono mai costretti a chinarsi per lavorare sotto l'auto. L'accoppiamento (detto, un po' romanticamente, "marriage", ossia matrimonio) tra la scocca e il motore, proveniente dalla fabbrica Stellantis di Termoli (CB), è un'operazione del tutto automatizzata (il peso della componente meccanica è considerevole), grazie a robot che lavorano dentro gabbie metalliche di protezione. A quel punto rimangono ancora da effettuare le fasi di finitura di esterni e interni, con il montaggio della selleria, e i controlli di qualità. Quest'ultimi, in realtà, avvengono lungo tutta la linea: ogni area prevede una "delibera di tratto", che prelude all'avanzamento della vettura; qualsiasi operatore, se riscontra mancanze di conformità, può dare un segnale di allarme e chiedere l'intervento di un team leader, così da verificare se sussistano le condizioni per uno stop della linea.

La responsabilizzazione degli addetti, unita alla digitalizzazione dei processi, che consente di ricostruire la "storia" produttiva di ogni auto e dei suoi componenti (la cui origine e provenienza è costantemente tracciata), ha un peso significativo sulla qualità fina-

le delle vetture, alla quale oggi l'Alfa Romeo, anche per volontà del suo ceo Jean-Philippe Imparato, dedica un'attenzione che non è esagerato definire ossessiva. Il brand, del resto, deve dimostrarsi più che mai all'altezza degli standard frattanto raggiunti dai competitor internazionali, nella sfida per la conquista di uno dei segmenti più rilevanti del mercato: quello delle C-Suv.

La linea di assemblaggio della Tonale ha una capacità che consente di produrre oltre 300 macchine al giorno, realizzate su turnazioni lavorative (comprese fra le 6 e le 21.30), per cinque giorni la settimana.

Il potenziale dell'impianto, introducendo un terzo turno di lavoro, è tuttavia più elevato e può arrivare fino a 80 mila vetture l'anno; le scelte dipendono, com'è naturale, dall'andamento della domanda, essendo intenzione dell'azienda e del suo amministratore delegato produrre esattamente ciò che richiede il mercato.

Una logica stringente, alla quale però deve corrispondere una perfetta organizzazione della catena di fornitura e dello stabilimento di produzione: proprio quello che è stato un obiettivo primario della ristrutturazione di Pomigliano.



ALLA RICERCA DELLA PERFEZIONE

Da dove inizia la qualità di un prodotto? Risposta ovvia: dalle persone che lo producono. Ovvio, ma non scontata, se si pensa a un passato in cui l'attenzione era più concentrata su macchinari, robotica, processi e tempi di produzione.

china, o più d'una, ci sia sempre una persona (guai, del resto, se fosse il contrario!), cui spetta il compito non tanto d'intervenire manualmente in certe operazioni, quanto di gestirle, sorvegliarle, se il caso migliorarle. E per far questo serve formazione: specifica, mirata, accurata.

Di tale necessità sono ormai ben consci tutti i costruttori automobilistici, gruppo Stellantis incluso. Che, allo scopo, ha creato a Pomigliano d'Arco due realtà essenziali, una consacrata proprio alla preparazione del personale che vi lavora (l'Academy), l'altra votata alla costante verifica e al perfezionamento della qualità delle vetture prodotte (oggi e anche domani, stanti gli investimenti riversati nella struttura campana).

«L'Academy», spiega Gabriella Rinaldi, che nelle risorse umane di Stellantis si occupa di formazione, «ha come scopo principale sostenere appunto la formazione, tecnica e manageriale, di tutte le figure che lavorano nello stabilimento, complessivamente circa 4.300; già nel 2016 l'attività ha assunto una forte connotazione digitale, che ha permesso di arricchire la preparazione del



■ Nella pagina a fianco, un'addetta opera su una delle postazioni che, nell'area dello stabilimento riservata all'Academy (sopra), riproducono parti dei processi produttivi: una struttura essenziale per la formazione del personale dedicato alla realizzazione della Tonale

Prevaleva, nell'industria, l'idea di dover sfornare grandi quantità di beni riducendo al minimo l'apporto umano, considerato un fattore di rischio in termini di difettosità, e affidando il maggior numero possibile di operazioni ai robot, ritenuti scevri da errori.

Il trascorrere degli anni, insieme con l'esperienza maturata, ha però fatto capire come, in ultima analisi, a comandare una mac-



■ Una parte importante della formazione è dedicata all'elettrificazione del powertrain, che richiede procedure e standard di sicurezza specifici: l'Academy consente l'addestramento del personale senza che l'attività interferisca sulla produzione

personale nelle aree di competenza oggi indispensabili alla cosiddetta industria 4.0. Il modello di funzionamento si sviluppa attraverso tre cluster: l'organizzazione, la conoscenza e la leadership. Pilastri fondamentali per la scelta delle persone che, una volta terminato il percorso, trasferiscono, in modo per così dire contagioso, le loro conoscenze a tutto il resto della struttura produttiva».

Così, in una prima fase sono attribuiti ruoli, compiti e responsabilità; poi vengono definiti i bisogni formativi, affinché si acquisiscano le competenze necessarie; la leadership, infine, delinea i comportamenti indispensabili per affrontare le sfide e raggiungere i traguardi prefissati. «Questo processo», spiega Rinaldi, «ci ha consentito d'individuare degli internal trainer per la Tonale, persone cioè che avessero la capacità di diffondere le competenze acquisite a tutte le altre che, man mano, vengono coinvolte nel processo di realizzazione del nuovo modello».

Questo processo formativo si basa sul principio del training esperienziale, che consente al dipendente di passare rapidamente dal sapere al "saper fare", attraverso tre fasi: la conoscenza teorica dei processi, la simulazione e, infine, l'applicazione pratica delle nozioni alla produzione.

Con questi scopi sono stati realizzati appositi ambienti, nei quali le persone possono sperimentare, senza rischiare di danneggiare l'attività produttiva: si tratta di aree di simulazione che riproducono in scala le attività di manufacturing. Nella replica del "middle plant", per esempio, il team leader si forma sul bilanciamento della linea e sulla qualità della postazione di lavoro; nell'area di logistica viene simulato l'intero processo dall'ordine della vettura alla sua consegna; gli ability corner consentono d'individuare e allenare le doti specifiche di ogni tecnico.

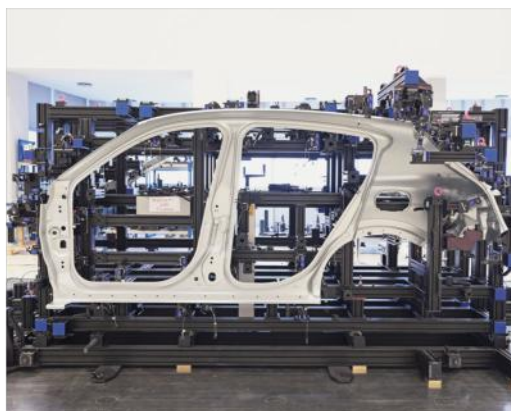
Tutti i dipendenti formati nell'Academy (circa 500 nelle fasi iniziali, con oltre 19 mila



ore di attività) hanno collaborato alla progettazione delle 160 stazioni dedicate all'assemblaggio della Tonale, fino alla definizione delle migliori postazioni possibili in termini ergonomici, di asservimento della linea e di organizzazione della qualità. Oggi, così, tutto il personale attivo lungo la catena può, attraverso degli operator terminal (simili a schermi di tablet), gestire per il proprio ruolo il rilascio qualitativo della vettura, contribuendo in maniera decisiva al risultato finale.

MAGNIFICA OSSESSIONE

Che la qualità sia un chiodo fisso degli uomini che oggi lavorano all'Alfa Romeo è, comunque, un dato di fatto. «Per me, come per Carlos (*Tavares, ceo di Stellantis, ndr*), la qualità è un'ossessione», ha dichiarato Jean-Philippe Imparato fin dal primo momento in cui ha preso in mano il timone del brand, «perché non voglio vedere commenti, dopo il lancio di un nuovo modello, secondo



■ In alto, Jean-Philippe Imparato, ceo dell'Alfa Romeo, durante una visita al Quality center di Pomigliano: per il manager, l'assenza di difettosità della Tonale è un requisito imprescindibile. Sopra e a fianco, immagini dell'area consacrata alla qualità e ai controlli metrologici

■ Il “master” della scocca della Tonale, cioè il campione perfetto nelle misure al quale tutte le vetture prodotte, che escono dal reparto lastratura (quello dedicato alla saldatura degli elementi che compongono la scocca), devono corrispondere, con tolleranze minime



■ Ancora imparato (sopra) al controllo visivo di una vettura (così come l'addetta della foto a fianco). Appositi ambienti sono dedicati a questa operazione, definita “customer audit” e paragonata all'ispezione della vettura che farà il cliente



i quali un'Alfa Romeo non può essere paragonata all'altissimo livello raggiunto dagli altri costruttori». E la qualità, ama aggiungere il manager, è una questione di persone: «People first», sostiene, «nella fabbrica così come nelle concessionarie e questo significa investire molto anche sul “mindset”, sulla mentalità che porta al desiderio di un lavoro fatto bene».

Per questo, a Pomigliano d'Arco è stata organizzata un'intera area, denominata Quality center, strutturata in diversi step di controllo, affidati a persone libere da qualsiasi condizionamento nel formulare i loro giudizi, giocandosi su questo aspetto una parte importante della credibilità del marchio.

Le vetture sono prelevate dalla linea di assemblaggio per essere destinate a un'attività di “customer audit”; il primo check è estetico e riguarda i giochi di assemblaggio e il rispetto delle tolleranze previste. Eventuali difetti vengono riscontrati anche con l'uti-



lizzo di dime e con verifiche condotte nella sala metrologica, dov'è collocato un "master" di riferimento delle geometrie della scocca, al quale ogni vettura prodotta dev'essere conforme. Essendo le auto costituite da migliaia di componenti, il processo di verifica è esteso anche ai fornitori, un certo numero dei quali ogni giorno porta i propri pezzi al Quality center per sottoporli a controlli di conformità; qualsiasi difetto, anche minimo, avrebbe infatti ripercussioni negative sulla qualità complessiva della vettura.

Quando nella sala metrologica vengono riscontrati problemi, non ci si limita all'eliminazione del pezzo non conforme o dell'intera vettura, ma inizia un'attenta analisi delle cause che hanno portato all'errore: lo scopo principale, infatti, è fare in modo che la difficoltà intervenuta nel processo produttivo, interno o esterno, non si ripeta, così da ridurre il rischio di deliberare un'auto imperfetta o l'eventualità di doverla scartare, con

il danno economico che ne consegue. Il processo di controllo prevede comunque, oltre all'intervento di personale specializzato, anche l'utilizzo di macchinari sofisticati, utilizzati, per esempio, per definire con la massima precisione la posizione dei componenti della fiancata lungo la linea della lastratura, in modo da ottenere saldature perfette. Qualora, malauguratamente, un problema sfuggisse alle verifiche, il centro si attiva anche per fornire il più rapidamente possibile alla rete dei concessionari e di assistenza del marchio tutte le soluzioni necessarie.

Le procedure, infine, prevedono anche collaudi dinamici delle vetture prodotte, sulla pista interna allo stabilimento, ma pure su strade aperte al traffico; occasione, quest'ultima, per certificare il corretto funzionamento dei sistemi d'infotainment e di connettività, oggi più che mai oggetto dell'attenzione dei consumatori, che non sono disposti a tollerarne malfunzionamenti.

■ **Particolare attenzione è dedicata anche alla qualità della verniciatura, che non deve presentare la minima imperfezione; la gamma colori della Tonale richiede tecniche complesse, con verniciature tristrato per quelli più sofisticati, proposti come optional**



DEBUTTO AMERICANO PER LE RUOTE ALTE

Il 16 novembre del 2016 rappresenta una data epocale per l'Alfa Romeo. E non sembra eccessivo questo aggettivo, stante l'evento che si verifica al Salone di Los Angeles. Dove, con una scelta inattesa, viene svelata la Stelvio più potente, la Quadrifoglio. È un momento di svolta, per la Casa del Biscione: la tappa fondamentale di un cammino iniziato il 24 giugno dell'anno precedente, data dalla forte valenza simbolica (segna i 105 anni di vita del marchio), con la presentazione ad Arese della Giulia, sempre nella versione Quadrifoglio.

Con la Stelvio, per l'Alfa si apre un capitolo atteso da tredici anni. Da quando, cioè, il Centro stile aveva presentato al Salone di Ginevra la concept Kamal, realizzata per prefigurare la prima Suv della storia del brand. Alimentando attese, tra gli alfisti e non solo, andate poi deluse per una serie di ragioni, a partire da quelle finanziarie (quando Marchionne

s'insediò a Torino, nel 2004, non è esagerato dire che la situazione del gruppo Fiat fosse drammatica).

In quel prototipo c'era già la volontà di tracciare una rotta precisa, indispensabile per ampliare la gamma del marchio. Aveva anche forti ambizioni, la Kamal, visto che nel suo cofano batteva un motore dalla storia gloriosa, la più recente evoluzione del V6 concepito dall'ingegner Giuseppe Busso, allievo di un grande progettista come Orazio Satta Puliga, con potenza portata a 250 CV. Anche la Stelvio svelata in California esprime lo stesso carattere prestazionale. I tempi, però, sono cambiati e da un sei cilindri di cubatura inferiore (2.9 contro 3.2 litri) si riesce a estrarre, grazie a tecnologie raffinate e alla doppia sovralimentazione, una potenza ben maggiore (510 CV).

Con la Quadrifoglio, la Stelvio mostra subito i muscoli, dimostrando di non essere da meno di rivali come la Porsche Cayenne, la Jaguar F-Pace, la Mercedes-AMG e le BMW M. Un'esibizione di forza per una versione destinata a piccoli volumi produttivi, in attesa che, pochi mesi dopo, arrivino quelle pensate per un pubblico ben più vasto.

■ È la potente versione Quadrifoglio quella scelta dall'Alfa Romeo per lanciare, al Salone di Los Angeles del 2016, la Stelvio, la prima Suv di serie nella storia del marchio. Le cui forme sono anticipate dagli schizzi del Centro stile della Casa (sotto)





COSÌ SI FA LARGO UN'IDEA DIVERSA

Dovranno passare tredici anni prima che quella concept dell'Alfa Romeo, esposta allo stand del Salone di Ginevra del 2003 e universalmente applaudita, si traduca in realtà, con la presentazione della Stelvio. Tredici lunghi anni, intercorsi tra lo svelamento del prototipo Kamal (parola presente sia in sanscrito sia in arabo, con significati diversi) e il lancio, al Los Angeles Motor Show, della prima Suv con il marchio del biscione, durante i quali le speranze di assistere alla nascita di un'Alfa a ruote alte sono state, di volta in volta, alimentate, tradite, rinfocolate, di nuovo riposte nel cassetto. Fino al capitolo finale, quello attuale, che vede la Casa progettare un'intera linea di modelli con queste caratteristiche.

Eppure, aveva molte frecce al proprio arco la Kamal, una vettura così ben definita nei concetti e nei dettagli da far pensare a una sua possibile realizzazione nell'arco temporale di tre-quattro anni (se ne ipotizzava il debutto intorno al 2006, con un prezzo di listino sui 30-35 mila euro). Le cose – com'è noto – sono andate diversamente, anche per le vicende interne a quello che allora si chia-

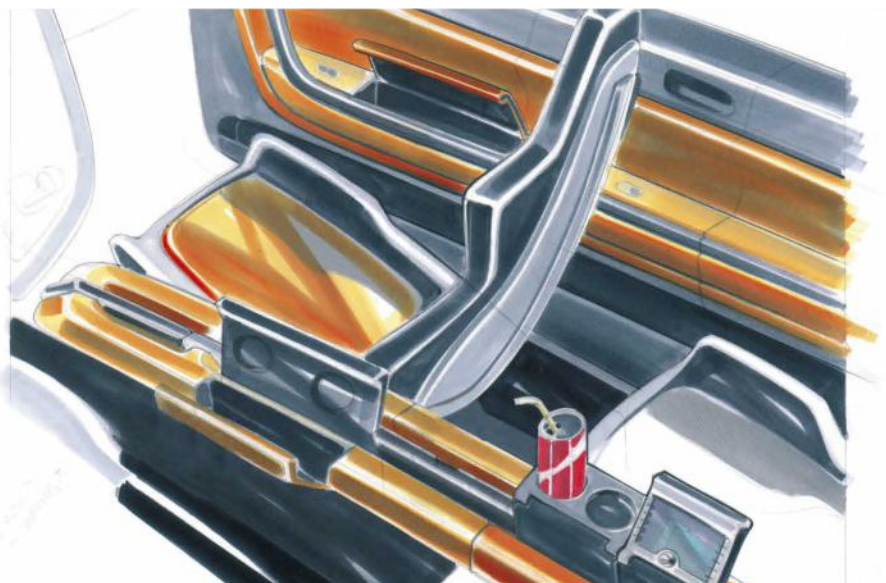
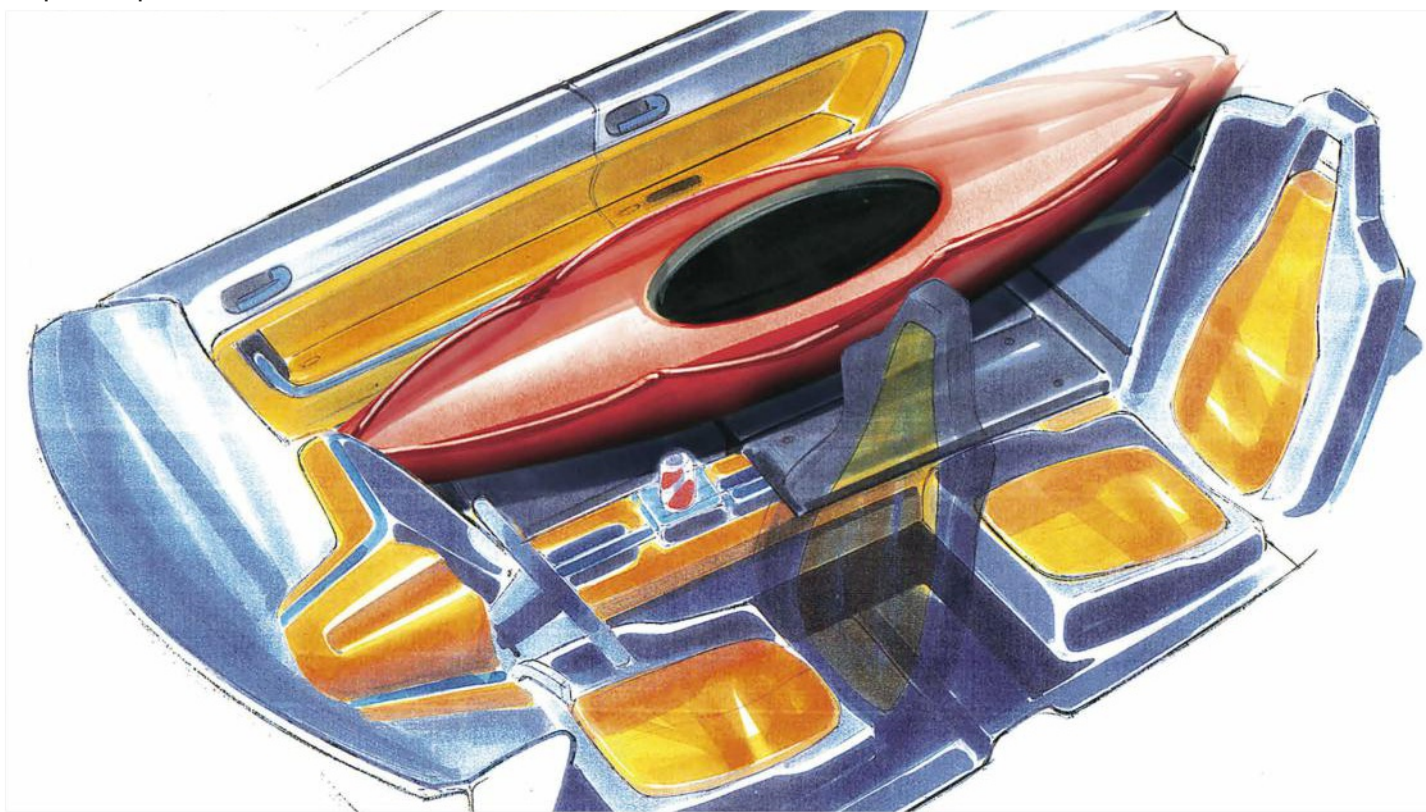
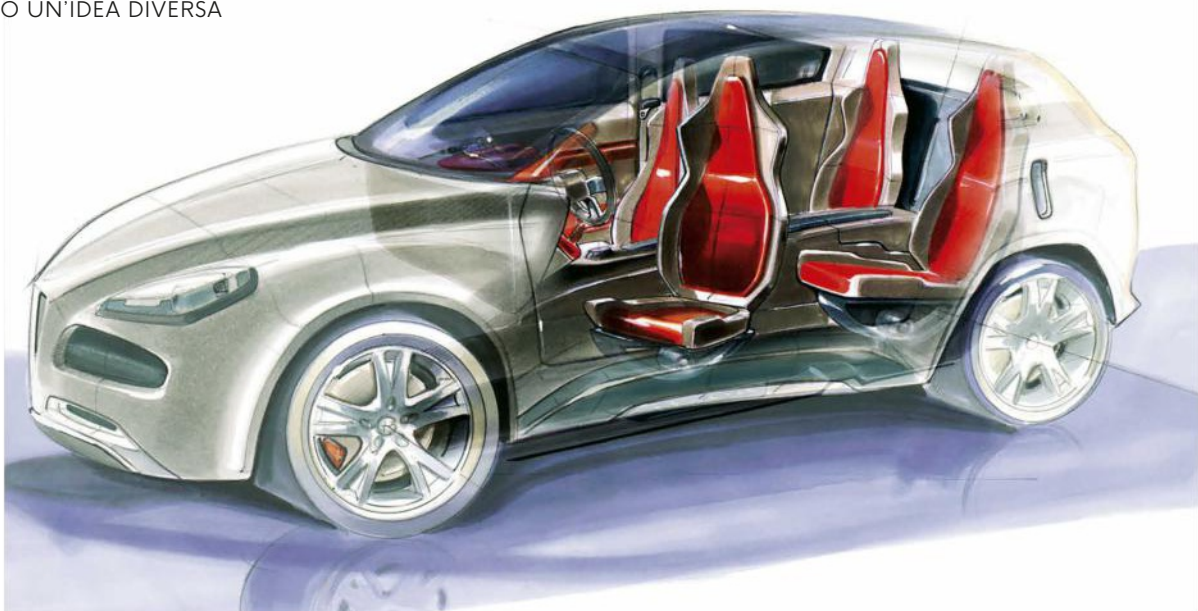
mava ancora gruppo Fiat, il cui timone da lì a poco sarebbe stato preso in mano da Sergio Marchionne: l'opera di risanamento avrebbe imposto altre priorità. Ma della Kamal rimangono ancora un vivido ricordo e il rimpianto per un'automobile che, se prodotta, avrebbe potuto imporsi sul mercato, in un momento in cui la concorrenza nel segmento non era ancora così folta come oggi.

Le sue forme, del resto, parlavano chiaramente un linguaggio Alfa Romeo, frutto com'erano del lavoro del Centro stile della Casa, all'epoca guidato da Wolfgang Egger, delfino di Walter de Silva, del quale aveva raccolto l'eredità, prima di trasferirsi a sua volta al gruppo Volkswagen per occuparsi dell'Audi. Dal padre di 156 e 147, Egger riprendeva stilemi e soluzioni, come l'idea delle maniglie delle portiere posteriori (con apertura controvento) verticali e nascoste nella cornice dei finestrini. Ma era tutta la vettura che si collocava nel solco della tradizione del brand, rileggendola in chiave moderna: immancabile era, per esempio, il trilobo anteriore, contornato da due fendinebbia raccordati con lo scudetto da una lama

■
Nel 2003, il Centro stile Alfa Romeo, guidato da Wolfgang Egger, realizza la Kamal, prima proposta di una Suv del Biscione; l'auto è dotata di un potente V6 e della trazione integrale. Lo stile ben definito fa pensare a una possibile, imminente, produzione di serie. Che, invece, non sarà mai deliberata



■
Gli schizzi di questa pagina, opera del Centro stile Alfa Romeo (all'epoca, ancora con sede ad Arese), rivelano come la vettura fosse pensata per offrire una grande versatilità, potendo ospitare i più disparati strumenti per il tempo libero





■ **Le misure compatte della Kamal la rendevano adatta anche a un contesto urbano. Era un'auto che, in un'eventuale versione di serie, sarebbe stata certamente equipaggiata anche con propulsori meno esclusivi del V6 3.2 da 250 CV di cui era dotato il prototipo**

orizzontale, mentre i gruppi ottici, sottili e triangolari, risultavano sorprendentemente moderni. La sportività era ottenuta con la muscolosità dei fianchi, forti ma resi morbidi da un disegno arrotondato, mentre la coda era corta e, con il lunotto a V, richiamava altri modelli del marchio, a partire dalla 145.

POTENTE E INTEGRALE

Lunga quattro metri e 35 centimetri, otto meno della 156, e alta un metro e 62, la Kamal aveva le misure giuste per imporsi come automobile versatile, ma, al tempo stesso, capace di disimpegnarsi agevolmente anche nelle escursioni sui terreni accidentati, grazie alla trazione integrale permanente, ottenuta mediante l'adozione di tre differenziali (quello posteriore era autobloccante).

C'era, del resto, anche la necessità di scaricare a terra una potenza esuberante, essendo il prototipo equipaggiato (in posizione anteriore trasversale) di un sei cilindri a V di 3.2 litri, il celebre propulsore noto come "Busso", dal nome del suo progettista, all'epoca impiegato sulle versioni GTA di 147 e 156; con i suoi 250 CV, l'avrebbe resa una delle sport utility più performanti dei suoi tempi, anche

se, com'è naturale, per la versione di serie della vettura s'ipotizzava l'adozione pure di propulsori più abbordabili, come il quattro cilindri due litri a iniezione diretta di benzina da 165 CV e il cinque cilindri turbodiesel Multijet 2.4 litri da 175.

A completare le caratteristiche della concept Kamal erano le sospensioni anteriori a quadrilateri, quelle posteriori con bracci oscillanti maggiorati nelle dimensioni, per sopportare sollecitazioni più forti, gli ammortizzatori a controllo elettronico, i dischi freno ventilati, la presenza del controllo elettronico di stabilità e quella del cambio robotizzato Selespeed.

Come si diceva, però, il sogno della prima Suv Alfa Romeo era destinato a rimanere ancora a lungo nei cassetti della direzione tecnica. Cosa comprensibile, alla luce del quadro finanziario del gruppo italiano all'epoca del suo concepimento, bisognoso di un drastico ripianamento. Ma che solleva ancora oggi un certo rammarico, perché, se concretizzato, avrebbe potuto dare una sterzata immediata e importante in favore di un marchio che, ancora oggi, suscita passione ed emozioni nel mondo intero.

■ **Gli schizzi degli interni del prototipo evocano soluzioni che difficilmente avrebbero potuto avere un seguito nella produzione di serie, ma che evidenziano l'estro creativo dei designer: per esempio, il "binario" multiuso centrale e la rampa per caricare un kart**



RESTA FEDELE AL DNA DELLA CASA

Se la Giulia ha segnato un momento di svolta per i destini dell'Alfa Romeo, la Stelvio, poco più di un anno dopo, lo fa in maniera ancora più marcata, segnando il debutto del brand nel mondo delle Suv. Mentre la prima era infatti necessaria per reinserire la Casa in un alveo storicamente di sua stretta competenza, quello delle berline con impostazione sportiva, la seconda è ancora più indispensabile per garantirle competitività in un mondo che, ormai, ha abbracciato in gran parte la soluzione delle ruote alte, al punto d'aver spazzato via alternative precedentemente di successo come le station wagon e le monovolume.

Sport utility vehicle, dunque, ma pur

sempre restando un'Alfa Romeo. Un'auto con un carattere, cioè, che deve avere nel piacere della guida il suo fondamento principale. Al progetto, del resto, ha lavorato quel gruppo di tecnici che Sergio Marchionne aveva rinchiuso in gran segreto all'interno di un'appartata sede di Modena dell'allora FCA, affinché concepissero la nuova piattaforma che avrebbe preso il nome di Giorgio.

Uno schema tecnico comune per la berlina Giulia e per la Suv, studiato per garantire un comportamento stradale destinato a diventare un punto di riferimento per i segmenti di appartenenza delle due vetture. La Stelvio, dunque, nasce su basi tecniche molto solide, a partire dall'architettura adottata per le sospensioni, che prevede un avantreno a quadrilatero alto (che consente di guidare la ruota con grande precisione, recuperando il camber negli scuotimenti), con la peculiarità dell'articolazione inferiore a centri virtuali e un raffinato retrotreno multilink a quattro leve e mezzo, con bracci e mozzi di alluminio, come del resto quelli anteriori.

Ma la qualità della vettura non è soltanto tecnica, è anche costruttiva: lo si rileva fin

■
La prima versione della Stelvio protagonista di una prova su strada di Quattroruote (pubblicata nel fascicolo di marzo 2017) è la 2.0 Turbo Q4 Super (a fianco e sotto), dotata del turbobenzina due litri, nella declinazione da 280 CV, e della trazione integrale



■ Per la produzione della Stelvio (e della Giulia), la FCA investe 1,3 miliardi di euro nel rinnovamento dello stabilimento di Cassino (FR), dotandolo di linee altamente automatizzate e di postazioni di lavoro ergonomiche



■ Cento robot provvedono alla verniciature delle scocche della sport utility (a sinistra); lo stabilimento integra una sala metrologica (sopra), dove gli esemplari di produzione vengono confrontati con un campione per verificare la precisione delle tolleranze



■ **La Stelvio da 280 CV (sopra) mette subito in luce un comportamento da vera sportiva, nonostante l'assetto rialzato (il sedile si trova a 64 centimetri dal piano stradale) e una massa che, in condizioni di prova, raggiunge i 1.875 kg**

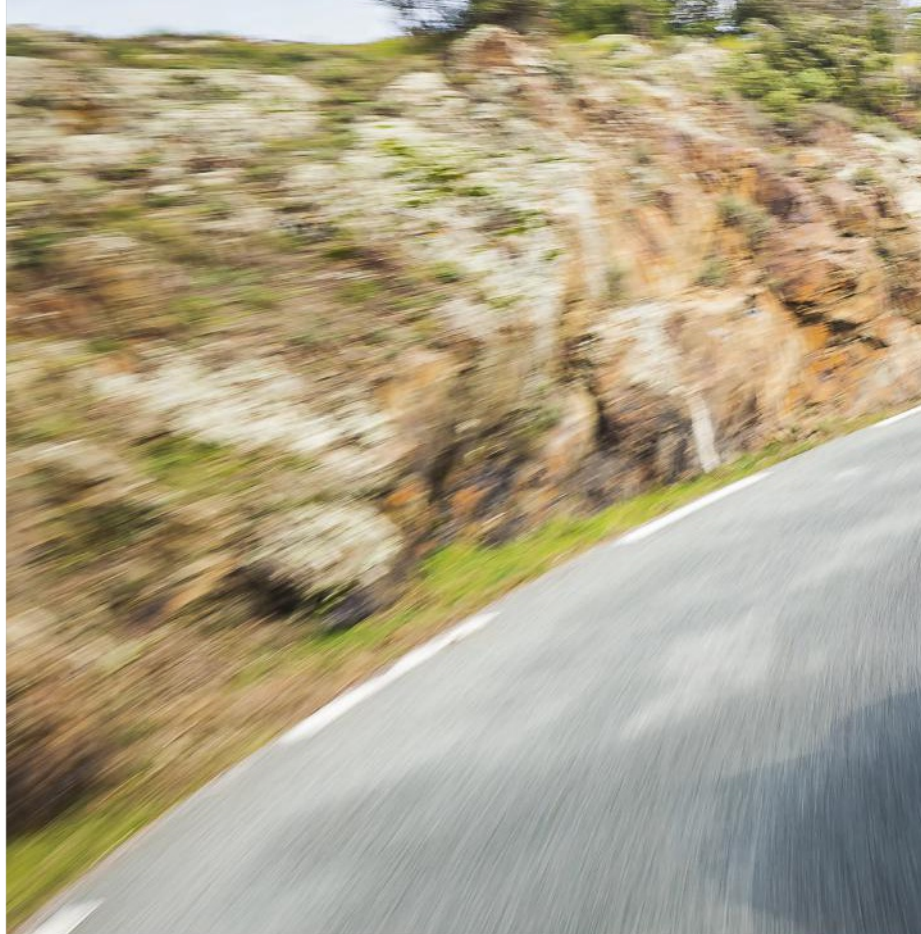
dall'esame dei primi esemplari, che mettono in mostra accostamenti tra i pannelli uniformi, modanature applicate correttamente, verniciature distese senza la minima sbavatura. La Stelvio, del resto, nasce come la Giulia nello stabilimento FCA di Cassino (FR), fabbrica storica (è sorta nel 1972, in prossimità della celebre abbazia benedettina), ma ristrutturata interamente con un investimento di 1,3 miliardi di euro. Una cura che ha interessato in profondità i processi produttivi, i sistemi e le tecnologie, coinvolgendo tutti i reparti, ora dotati di poco più di mille robot, il quadruplo di quelli impiegati nelle vicine linee di assemblaggio di un altro modello dell'Alfa, la Giulietta.

Così, per esempio, la produzione della scocca di una Stelvio richiede, per unire fiancate, tetto e pavimento, appena 48 secondi: un tempo da record che potrebbe far sorgere dubbi sulla qualità del risultato. Ma così non è, perché, dopo ogni accoppiamento degli

elementi della carrozzeria, un sistema computerizzato rileva il rispetto delle tolleranze e analizza l'eventuale tendenza della linea a scostarsi dai valori ottimali prefissati. Ancora: le saldature al laser delle portiere permettono di ridurre lo spessore della cornice dei cristalli e il nuovo impianto per la verniciatura, in grado di trattare 60 scocche l'ora, è dotato di vasche di cataforesi a tensione crescente, nelle quali le scocche entrano ribaltandosi per evitare la formazione di bolle d'aria sotto il padiglione, e di un sistema di recupero a secco della vernice in eccesso. Operazioni a cui provvedono cento robot, garantendo una flessibilità che consente di programmare 25 tinte diverse e di eseguire la verniciatura dei componenti di carbonio.

Nell'assemblaggio finale, pur parzialmente affidato all'automazione, riveste ancora un ruolo predominante il lavoro manuale, svolto però in condizioni di confort per gli operatori, grazie allo studio condotto

■
Il travaso di tecnologia dalla Giulia ha grandi benefici sulla Stelvio, che ha un rollio inevitabilmente più accentuato rispetto a quello della berlina, ma contenuto in termini assoluti



■
La maggior altezza non intacca la bontà dell'impostazione generale del posto guida, che resta valida; la Stelvio è comoda, nonostante i cerchi da 20 pollici (optional; di serie sono da 18), che riducono l'assorbimento delle asperità stradali

sull'ergonomia delle postazioni. La supervisione dell'intera linea è affidata al Manufacturing execution system, una sorta di grande fratello che provvede a stabilire la giusta sequenza di motori, cambi e accessori per la produzione e a registrare dettagli anche minimi, come le coppie di serraggio di ogni avvitatura effettuata sulle vetture, allertando gli operatori di qualsiasi anomalia.

IL PRIMO TEST

Fin qui, la produzione. Ma un'auto si giudica soprattutto dal suo comportamento su strada, a maggior ragione quando si tratta di un'Alfa Romeo. La prima versione della Stelvio a essere sottoposta al giudizio di Quattro ruote è la 2.0 Turbo Q4 Super, equipaggiata con il quattro cilindri due litri turbobenzina a iniezione diretta che condivide con la Giulia e che vanta caratteristiche d'eccellenza, come basamento e testa di lega leggera, due alberi di equilibratura, quattro valvole per ci-

lindri e la distribuzione MultiAir, un brevetto della FCA che consente di gestire in maniera ottimale la fasatura e l'alzata delle valvole. È un propulsore di grande carattere, che – grazie alla sovralimentazione con turbo e intercooler – eroga la potenza di 280 CV, con una coppia massima di 400 Nm a 2.250 giri/min.

Le sensazioni al volante confermano pienamente le doti dell'unità, che vede coppia e potenza andare a braccetto, cosa piuttosto inusuale: il quattro cilindri spinge con vigore già ai bassi regimi, senza far rimpiangere le caratteristiche che, in questa fascia di utilizzo, solitamente appartengono ai turbodiesel, dimostrando anche quanto sia felice l'abbinamento con il cambio automatico ZF a otto marce. Il cronometro, del resto, conferma la bontà dei risultati: la Stelvio 2.0 Turbo, grazie anche alla massa contenuta per la tipologia di vettura (1.875 kg in condizioni di prova), arriva a una punta massima di 231,6 km/h e accelera da 0 a 100 in 5,6 secondi.



■ Qualche riserva viene espressa sul sistema multimediale di cui la Suv Alfa è dotata, comandabile con la manopola posta sul tunnel (sopra a sinistra), vicina alla rotella più piccola che regola il volume della radio

■
La Stelvio 2.2 TD Q4 Super (a destra e sotto) è messa a confronto con la Jaguar F-Pace in una prova pubblicata nel numero di maggio 2017 di Quattroruote: la sport utility italiana esce sotto molti aspetti vincente da questa sfida



■
Anche nella versione con motore diesel, la Stelvio conserva le eccellenti doti dinamiche che contraddistinguono la vettura, a partire dallo sterzo, sempre pronto e preciso. Migliore, rispetto alla turbobenzina, risulta la risposta del pedale del freno



■ Il 2.2 turbodiesel (a lato) ha basamento e testa di lega leggera e iniezione diretta common rail; viene proposto con potenza di 180 e 210 CV



■ Nella prima serie della Stelvio, l'infotainment è privo d'importanti dotazioni, come la possibilità di connettersi a internet. Lo schermo da 8,8 pollici (sopra) non è touch e le funzioni sono comandate con la grande manopola posta sul tunnel centrale della vettura



Ma la potenza, si sa, senza il controllo non è nulla e anche da questo punto di vista la nuova Suv si rivela un'Alfa Romeo in tutto e per tutto. Il travaso di soluzioni tecniche dalla Giulia porta indubbi benefici: lo sterzo, che richiede poco più di due giri da un fine corsa all'altro, rispetta la cosiddetta regola "delle tre P": è pronto, preciso e progressivo. Quando, poi, l'andatura cresce, a dispetto di un assetto più alto di 35 millimetri, le differenze rispetto alla Giulia non sono troppo evidenti. Certo, il rollio è più marcato, ma non diventa mai fastidioso, e la trazione integrale Q4 a inserimento automatico, di cui la vettura è dotata, non fa venire meno la percezione di una spinta proveniente in prevalenza dal retrotreno. Se poi all'epoca la posizione Dynamic del selettore delle modalità di guida non comporta ancora un irrigidi-

mento dell'assetto (il sistema sarà disponibile in un secondo tempo), motore e cambio rivelano uno splendido affiatamento.

SFIDA ALLA MACAN

Tutte considerazioni che resteranno valide poco più di un anno dopo, quando Quattro ruote, per una prova pubblicata nel numero del maggio 2018, metterà a confronto una Stelvio dotata dello stesso propulsore (ma nell'allestimento Executive) con una concorrente di rango, la Porsche Macan 2.0, dotata di un motore turbo due litri da 252 CV. Una sfida dalla quale l'italiana esce a testa alta per l'appagamento che regala nella guida, le già decantate doti dello sterzo, il carattere deciso del propulsore, l'affiatamento totale tra quest'ultimo e il cambio, gestibile con i grandi paddle di alluminio solidali al piantone, e

■
Nel maggio 2018, Quattroruote pubblica il confronto tra la Stelvio 2.0 Turbo Q4 Executive e la Porsche Macan 2.0: anche in questo caso, l'Alfa esce vincente in molti settori.

Sotto, il bagagliaio (con capacità di 421 litri); la strumentazione è analogica, con display Tft da 7 pollici. In basso, il display che indica il setup scelto



la reattività del comportamento. Sensazioni confermate dai numeri rilevati dal Centro prove della rivista: la Stelvio è più veloce della Macan (231,6 km/h contro 225,3), più brillante in accelerazione (0-100 in 5,6 secondi contro 6,2) e più rapida nella ripresa (5,8 secondi da 70 a 120 km/h contro 6,4). L'italiana, inoltre, risulta pure più veloce di oltre un secondo sul tracciato Handling di Quattroruote di Vairano (PV), in virtù anche della maggiore agilità nel misto stretto. E questo, in molti non se lo sarebbero atteso.

ALL'ALTEZZA ANCHE IL DIESEL

Alla proposta dei turbobenzina due litri da 200 e 280 CV, l'Alfa Romeo aggiunge l'offerta di un 2.2 turbodiesel, declinato nelle versioni da 180 e 210 CV. Una scelta necessaria, almeno in un momento in cui la guerra



ai motori ad accensione spontanea non ha ancora raggiunto il parossismo che toccherà negli anni successivi, ch  le caratteristiche delle Suv – per massa e sezione frontale – ben si sposano con l’efficienza del diesel. Cos , gi  nel maggio 2017, Quattroruote pubblica la prova della Stelvio 2.2 TD 210 CV, mettendola a confronto con una rivale agguerrita: la Jaguar F-Pace 2.0 D AWD. Un duello equilibrato, ma che vede ancora una volta prevalere l’italiana sotto molti aspetti, ed   facile immaginare quali.

Dentro il cofano della Stelvio, del resto, c’  un quattro cilindri pi  potente (210 CV contro 180), interamente di lega leggera, di cilindrata leggermente superiore (2.2 litri contro 2, in virt  della corsa pi  lunga), con due alberi a camme in testa azionati da cinghia dentata, due alberi controrotanti di

equilibratura, iniezione diretta common rail e turbo a geometria variabile (ottimizzato per limitare il ritardo di risposta); entrambe le vetture montano il cambio ZF a otto marce e dispongono della trazione integrale, ottenuta con un ripartitore di coppia con frizione a dischi a controllo elettronico, ma l’albero di trasmissione della Stelvio   di carbonio.

A fare la differenza, per ,   soprattutto l’handling dell’Alfa, che non perde un grammo della sua sportivit  neppure in questa versione a gasolio: guidandola, ci si sente pi  su una Giulia che a bordo di una Suv. E questo in virt  sia del riuscito connubio tra telaio e sospensioni sia dello sterzo, che   leggero, ma – quando serve – anche sensibile e diretto. Perfetto per esaltare le doti di un diesel che non fa mai rimpiangere neppure il pi  potente dei “cugini” due litri a benzina.

■ **Le doti di comportamento su strada della Stelvio vengono confermate anche a distanza di un anno dal lancio; sulla pista Handling di Quattroruote, l’Alfa Romeo stacca di un secondo la Porsche Macan**



CUORE GENEROSO CON DOPPIO TURBO

All'inizio, prima di tutto, prima anche delle versioni "normali", ci fu la Giulia Quadrifoglio. Perché su di lei, la più potente, tanto cattiva da fare paura, erano ricaduti l'onore e l'onere di mostrare al mondo come sarebbe stato il modello chiamato a rinverdire i fasti delle gloriose berline sportive Alfa Romeo. Portando, perdipiù, non uno, ma due nomi carichi di storia: quello della vettura che, nel '62, aveva ribaltato le sorti di un marchio fino ad allora poco generoso in termini di profitti, entrando a buon diritto nella hall of fame delle automobili, e quello di un simbolo antico, da sempre utilizzato per identificare le versioni più sportive dei

modelli del Biscione. Non fosse bastato tutto questo, anche la data scelta per lo svelamento era ricca di significati: il 24 giugno del 2015, vale a dire 105 anni esatti dopo la nascita, con atto vergato in uno studio notarile di Milano, dell'Alfa Romeo stessa.

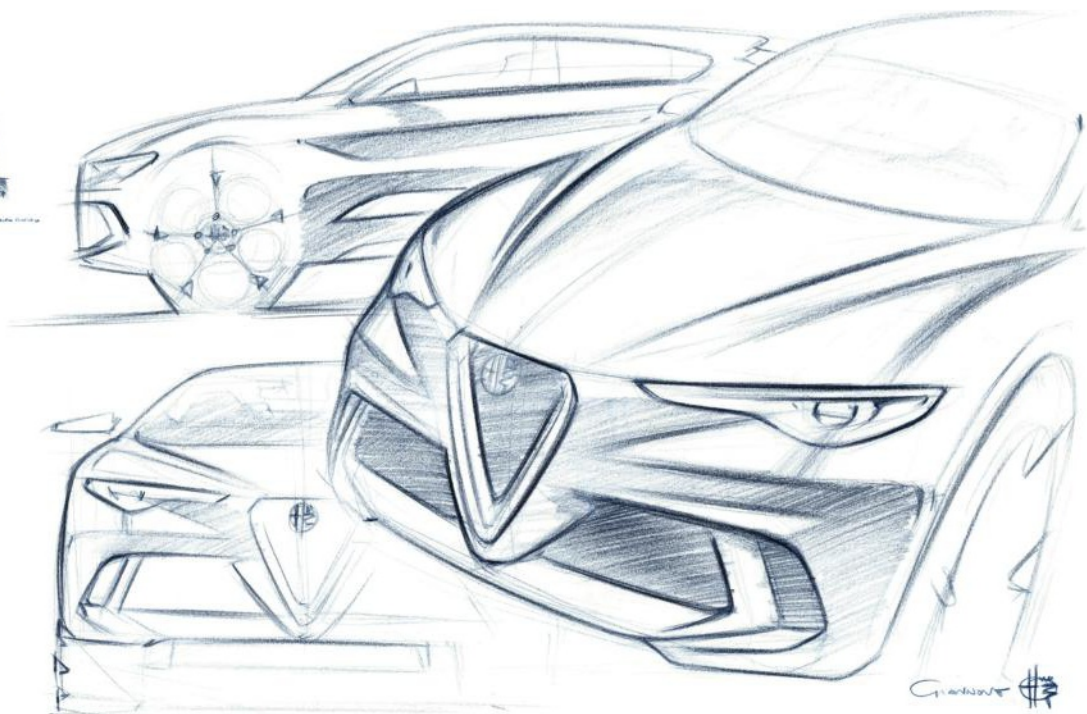
Le aspettative, nutrite ormai in diversi anni di attesa, non andarono deluse. La Giulia Quadrifoglio era – e ancora oggi è, dopo l'aggiornamento del 2020 – un benchmark assoluto per prestazioni e comportamento: la strada per le sorelle meno performanti, ma altrettanto prestanti, era aperta. Restava, però, un ultimo passo da fare: infondere lo stesso carattere in un modello a ruote alte.

Sarebbe passato poco più di un anno prima che, al Salone di Los Angeles, le intenzioni si traducessero in realtà. E, ancora una volta, la scelta per il debutto sarebbe caduta sulla versione più spinta del nuovo modello, la Quadrifoglio. Suv sì, ma al tempo stesso supercar, la nuova Stelvio: con un carattere capace di accendere gli animi. Sotto le spoglie di un "bestione" da due tonnellate, del resto, si cela la stessa, eccellente, piattaforma Giorgio della Giulia. Una garanzia, con il

■
Test particolare per la Stelvio Quadrifoglio, impegnata sulle arterie di Dubai (sotto) e lungo la spettacolare Jebel Hafeet, la strada che si arrampica con una sessantina di curve sulle montagne al confine con l'Oman (nella pagina a fianco)



STELVIO QUADRIFOGLIO CUORE GENEROSO CON DOPPIO TURBO



■
Schizzi preliminari della Quadrifoglio a opera del Centro stile Alfa Romeo: il carattere prestazionale è sottolineato da pochi dettagli (splitter anteriore, paraurti posteriore, simbolo del quadrifoglio sulla fiancata), che non sporcano la bella linea della Suv





Centro Stile Alfa Romeo

■ Immancabili, nello sketch dei designer dell'Alfa (sopra), le ruote che riprendono il tradizionale motivo del disco telefonico a cinque cerchi

■ Il comportamento stradale della Quadrifoglio è entusiasmante: rispetto alla Giulia dotata dello stesso propulsore, risulta più sottosterzante, con una tendenza ad allargare della coda che si manifesta soltanto in condizioni vicine al limite

suo raffinato schema di sospensioni: le anteriori a quadrilateri, le posteriori multilink a quattro leve e mezzo e gli ammortizzatori a controllo elettronico.

Una differenza importante, però, è data dal fatto che, mentre la Giulia Quadrifoglio è disponibile esclusivamente con trazione posteriore e cambio manuale a sei rapporti (in verità, non impeccabile negli inserimenti), l'analoga Stelvio è proposta soltanto con la trazione integrale Q4 e il cambio automatico, l'ottimo ZF a otto marce.

Il sistema prevede che, in condizioni normali, la coppia venga inviata esclusivamente al retrotreno, mentre, se ci si avvicina al limite dell'aderenza, una frizione a dischi controllata elettronicamente trasferisca fino al 50% della coppia all'asse anteriore, basandosi sui segnali inviati dai sensori di accelerazione laterale e longitudinale, di angolo e d'imbardata (la rotazione della scocca attorno al proprio asse verticale).

Il differenziale posteriore, inoltre, svolge la funzione di torque vectoring: tramite due

frizioni modula la coppia inviata alla ruota interna o a quella esterna rispetto alla curva, gestendo in questo modo con l'elettronica il sotto o il sovrasterzo ed evitando così il taglio di prestazioni che si verifica quando questa funzione è invece affidata all'Esp.

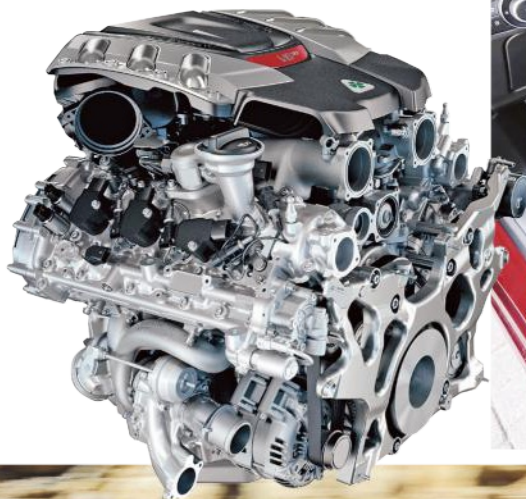
SEI CILINDRI GAGLIARDI

A fare di questa Stelvio una Quadrifoglio è, però, anche – se non soprattutto – il motore. Che è un gioiello di scuola Ferrari, come rivela l'angolo di 90 gradi della V dei suoi cilindri; interamente di alluminio (basamento e testata, tanto che pesa 218 kg), ha due alberi a camme in testa per bancata, doppio variatore di fase, quattro valvole per cilindro (azionate da catena) e iniezione elettronica.

Peculiare è la possibilità di cui è dotato di disattivare, ai bassi regimi e carichi, una delle due file di cilindri, così da ridurre consumi ed emissioni nell'uso quotidiano; le valvole dei cilindri interessati vengono mantenute chiuse attraverso un meccanismo di alzata variabile, sviluppato appositamente per

STELVIO QUADRIFOGLIO CUORE GENEROSO CON DOPPIO TURBO

■
Il V6 biturbo da 2.9 litri, oltre a garantire una potenza esuberante (510 CV), ha la possibilità di disattivare una bancata di cilindri, riducendo i consumi





■ Il posto guida ha una marcata impostazione sportiva, con la strumentazione che riprende il classico “cannocchiale” Alfa Romeo. Il selettore del Dna (sopra, a destra) riporta al centro il simbolo che consente di disaccoppiare il setup degli ammortizzatori da quello degli altri componenti

■ La Quadrifoglio mette in mostra un'eccellente mix tra qualità stradali, sportività e sicurezza, in ogni condizione: il retrotreno si rivela granitico anche nelle prove di stabilità più critiche

questa applicazione. Grazie anche alla sovralimentazione, ottenuta con due turbocompressori e intercooler, il V6 di 2.9 litri eroga ben 375 kW (510 CV) di potenza, con una coppia massima di 600 Nm a 2.500 giri/min: valori che garantiscono – come si è detto – prestazioni da supersportiva. Per la prova su strada, pubblicata nel numero di gennaio 2018 di *Quattroruote*, il Centro prove del mensile rileva una velocità massima di 285,6 km/h, un tempo di 3,8 secondi nell'accelerazione da 0 a 100 km/h e uno di appena quattro secondi nella ripresa da 70 a 120 km/h.

Ma è sul circuito Handling dell'impianto di prova di Vairano che la vettura del Biscione stupisce, diventando la Suv più veloce fino ad allora mai testata in quel tracciato, con un rilievo cronometrico che le consente di mettersi alle spalle blasonate rivali come la Porsche Macan GTS, la Bentley Bentayga (con motore W12) e la Maserati Levante S.

Sempre sicura nei tratti veloci, ma al tempo stesso agile nei cambi di direzione e nei segmenti più lenti del tracciato, la Stel-

vio sfodera un perfetto bilanciamento tra motore e cambio, quest'ultimo gestibile con i grandi paddle di alluminio posti dietro il volante, e si giova di una perfetta gestione della ripartizione della coppia tra gli assali.

In uscita di curva, la coda scivola leggermente verso l'esterno con un accenno di sovrasterzo facilmente controllabile, tanto quanto il leggero sottosterzo è dosabile in altre situazioni con il solo rilascio dell'acceleratore. Il merito è anche della legge di controllo dell'Esp, che interviene sempre in modo fluido e quasi impercettibile quando è il caso di stabilizzare l'assetto, come accade soltanto con le auto che godono di un comportamento sano per costituzione, senza che debbano fare ricorso a un'elettronica invasiva quando le cose si fanno delicate.

IN PISTA SI ESALTA

Guidare la Quadrifoglio, insomma, è fonte di puro godimento, ancor più quando le condizioni consentono di selezionare la posizione Race del Dna, che definisce il setup della

■
Nonostante la marcata
impronta sportiva,
la Quadrifoglio
è una Suv comoda
e spaziosa: chi sale
dietro gode di un'ottima
accessibilità.
In basso, un dettaglio
dei freni: i dischi
carboceramici
sono optional





■ Al Salone di Ginevra del 2019, viene svelata la serie speciale Quadrifoglio Alfa Romeo Racing, che riprende la livrea del team Alfa di F.1 e prevede dotazioni come gli scarichi Akrapovic di titanio



■ I piloti del team Alfa Romeo di Formula 1 di quel periodo, Kimi Räikkönen (qui sopra) e Antonio Giovinazzi, sono i testimonial della serie speciale: la vettura ha 10 CV di potenza in più, freni carbonceramici e sedili Sparco con gusci di carbonio. Il risparmio di peso è di 28 kg

vettura, andando oltre la già sportiva modalità Dynamic. È allora che una Suv dotata sì di una potenza strabordante, ma in fin dei conti anche confortevole nell'uso quotidiano, grazie al buon assorbimento garantito dalle sospensioni, si trasforma in una vera belva da pista; modificando la logica che governa motore, sterzo, scarico e ammortizzatori ed escludendo completamente l'Esp, tutto diventa istantaneo, anzi fulmineo, al punto da

fare completamente dimenticare una massa che comunque, sulla bilancia del Centro prove del mensile, risulta di 200 kg superiore a quella dell'omologa Giulia.

Quando, poi, è il momento di lasciare la pista, l'unico luogo dove in realtà si può esplorare a fondo l'enorme potenziale di questa vettura senza correre seri rischi per la propria patente, e tornare a casa su strada con quel che resta delle proprie gomme (per inciso, delle Pirelli PZero ribassate, montate su cerchi da 20 pollici), proprio come accadeva con le Alfa Romeo da corsa degli anni 60, la Stelvio offre un'altra, apprezzabile possibilità: disaccoppiare, premendo un tasto posto al centro del manettino del Dna e contrassegnato dal simbolo degli ammortizzatori, la taratura di quest'ultimi rispetto a quella prevista per gli altri componenti dalla posizione Race del selettore.

Così facendo, la Quadrifoglio conserva intatta l'immediata reattività di motore, pedale dell'acceleratore e sterzo, garantendo comunque forti emozioni nella guida, con la sola eccezione dell'irrigidimento delle sospensioni. Una garanzia di assorbimento anche delle infinite asperità di cui sono costellate le nostre strade.



IL FASCINO DISCRETO DELL'ESCLUSIVITÀ

Anche la Stelvio, nel corso della sua carriera, non si è sottratta alla legge, non scritta ma non per questo meno valida, delle serie speciali. Allestimenti, cioè, che i costruttori mettono in campo, di tanto in tanto, per ravvivare l'attenzione intorno a un proprio modello nel corso del suo ciclo di vita o per disporre di qualche novità da presentare alla stampa e ai clienti, spesso nell'attesa che venga pronto un restyling o il completo rinnovamento di una vettura.

Per la prima Suv della sua storia, l'Alfa Romeo ha puntato fundamentalmente sull'accentuazione di due aspetti, uno legato più al dinamismo e alla sportività, l'altro invece teso a sottolineare i legami del marchio con il proprio glorioso passato. Così, tra il

2018 e oggi, scorrendo la lista degli allestimenti speciali proposti alla clientela, da un lato si trovano via via la Sport Edition, la Nring e la più recente Estrema, cui si aggiunge la Quadrifoglio Alfa Romeo Racing (vedere, al proposito, a pagina 129), dalla livrea che richiama quella del team di Formula 1; dall'altro, la Villa d'Este e la GT Junior, entrambe creazioni del 2021.

Nella Sport Edition, lanciata nel maggio del 2018 e basata sulla versione 2.2 Turbodiesel da 210 CV, la valorizzazione delle performance passa attraverso dettagli come i cerchi di lega da 19 pollici, le pinze freno verniciate di nero, rosso o giallo, le cornici dei cristalli nero lucido e gli interni di pelle pregiata nera, abbinati a inserti di alluminio nella plancia. La dotazione tecnica comprende le sospensioni attive e il differenziale autobloccante, optional sulle altre versioni.

Più accentuata è la caratterizzazione della serie speciale Nring, proposta nel giugno del 2018 in appena 108 esemplari per la regione Emea (più altrettanti della Giulia), un numero che vuole ricordare gli anni all'epoca trascorsi dalla fondazione della Casa.

■
La Sport Edition del 2018 (sotto) offre, nella dotazione, sospensioni attive e differenziale autobloccante, di solito proposti come optional. Della Nring (nella pagina a fianco), celebrativa delle imprese sulla Nordschleife, sono state realizzate soltanto 108 unità



■
 La Villa d'Este del 2021 (a destra) è stata dedicata all'omonimo concorso d'eleganza che si svolge ogni anno sulle sponde del Lago di Como; ne sono stati prodotti soltanto 85 esemplari, caratterizzati da decori particolari



■
 La Estrema (sopra e a fianco) del 2022, pensata per clienti sportivi, prevede la presenza delle sospensioni attive a controllo elettronico, del differenziale autobloccante, di particolari di fibra di carbonio e dei cerchi da 21 pollici



Nring sta, come gli appassionati possono facilmente immaginare, per Nürburgring, vale a dire la mitica Nordschleife, l'“inferno verde” al quale la Casa del Biscione lega ricordi importanti del passato e performance del presente. Sul terribile tracciato tedesco, infatti, Rudolf Caracciola s'impose nel 1932 con un'Alfa Tipo B, precedendo i compagni di squadra Nuvolari e Borzacchini; il “mantovano volante” avrebbe poi trionfato tre anni dopo nel GP di Germania, infliggendo un'amara sconfitta agli squadroni di Auto Union e Mercedes. La tradizione, mantenuta viva in epoca più recente anche dai successi ottenuti dal Biscione con le Turismo e le Sport Prototipo, viene rinverdata nel 2018 dalla Stelvio Quadrifoglio, che fa segnare il record sul giro della Nordschleife per il proprio segmento, con il tempo di sette minuti, 51 secondi e sette decimi.

La serie speciale celebra questo risultato con una ricca dotazione che comprende, tra l'altro, dischi freno carboceramici, sedili sportivi Sparco con guscio di carbonio e la leva del cambio con inserti di carbonio, materiale utilizzato anche per lo scudo anteriore e alcuni particolari delle minigonne.



Anche l'Estrema, presentata nella primavera del 2022 nella sede di Hinwil (Svizzera) del team Alfa Romeo di Formula 1, pur non essendo basata sulla versione più performante della Stelvio (l'allestimento è riservato alla turbobenzina da 280 CV e alla turbodiesel da 210), è pensata per un target sportivo, collocandosi al vertice della gamma 2022 della Suv: ne sono riprova le sospensioni attive a controllo elettronico, il differenziale autobloccante, i particolari esterni di fibra di carbonio, i cerchi di lega da 21 pollici e i rivestimenti di Alcantara dei sedili.

EFFETTO NOSTALGIA

Il Concorso d'eleganza di Villa d'Este, affascinante hotel di Cernobbio affacciato sulle rive del Lago di Como, ha sempre visto l'Alfa Romeo protagonista, per partecipazioni e presentazione di modelli speciali da parte dei carrozzieri più prestigiosi (come la 6C 1750 Flying Star, vincitrice della Coppa d'oro nel 1931), al punto da dedicare all'evento una delle proprie vetture più belle di sempre. La 6C 2500 SS Villa d'Este, prodotta in 36 esemplari differenti tra loro in molti particolari, si aggiudicò infatti il premio attribuito

dal pubblico nell'edizione del 1949 della manifestazione; nell'autunno del 2021, la Casa ha voluto intitolarle una serie speciale della Stelvio, realizzata per l'Italia in 85 unità caratterizzate da dettagli unici, come il ricamo 6C Villa d'Este impunturato negli appoggiatesta anteriori e la silhouette della storica antenata riportata sulla plancia.

Più recente è, invece, il riferimento a cui s'ispira la Stelvio GT Junior, nome che evoca una delle sportive più iconiche degli anni 60: l'Alfa Romeo 1600 GT, al cui stile aveva contribuito anche un giovane Giorgetto Giugiaro, all'epoca in forza alla Bertone, era infatti stata declinata in un secondo tempo anche nella versione con motore 1.3, chiamata Junior perché meno costosa e destinata a un pubblico più giovane.

La serie speciale della Suv, proposta nell'autunno 2021, le rende omaggio con una declinazione particolare della versione Veloce, riconoscibile per la particolare verniciatura Ocra Lipari, che riprende una delle tinte più popolari dell'antesignana; anche in questo caso, l'edizione limitata prevede impunture specifiche e cerchi di lega da 21 pollici con i caratteristici cinque fori.

■ **Fianco a fianco nella milanese piazza del Duomo, la 1300 GT Junior degli anni 60 e la Stelvio a lei dedicata nel 2021, che ne riprende il particolare colore Ocra Lipari**



STELVIO

FY 987PB

ARRIVA L'ORA DEL RESTYLING

Anno 2020, si cambia. È il destino ineluttabile di ogni auto: a tre, massimo quattro anni di distanza dal lancio è necessario un “refresh”. Bisogna cioè mettere mano alla vettura per rinnovarla e rilanciarla, una volta giunti circa alla metà del suo completo ciclo di vita. Spesso si tratta di un restyling leggero, poco costoso in termini industriali, ma utile per riportare il modello all'attenzione di media e clienti; e l'occasione per introdurre aggiornamenti di vario genere, dalla gamma dei propulsori a quella dei colori, fino alle dotazioni tecnologiche.

Per la Stelvio, l'occasione arriva appunto con il Model Year 2020. La sua carriera, fino

a quel momento, non era di sicuro stata avara di apprezzamenti. Anzi, meccanica e comportamento stradale avevano meritato, come per la sorella Giulia, lodi sperticate, che abbiamo ripercorso nelle pagine precedenti di questo volume. Le due vetture, del resto, avevano fissato nuovi benchmark per i rispettivi segmenti, con i quali le concorrenti avevano dovuto imparare a confrontarsi.

A suscitare perplessità erano però stati diversi altri aspetti. La mancanza di alcune dotazioni importanti nel campo dell'assistenza al guidatore, per esempio, che all'epoca erano già diffuse su altri modelli appartenenti alla stessa fascia di mercato. La versione 2.0 Turbo Q4 Super, oggetto della prova su strada pubblicata nel numero di marzo 2017 di *Quattroruote*, la prima dedicata al modello, non disponeva infatti, oltre che di fari a Led (di serie c'erano quelli bixeno), del sistema di parcheggio automatico, dell'head-up display e del mantenimento automatico nella corsia di marcia (era previsto solo l'avviso di abbandono).

Peggio ancora le cose andavano sul piano della multimedialità. Dotata di un display

■
Con il Model Year 2020 della Stelvio, l'Alfa Romeo introduce una nuova gamma di colori, articolata nelle tinte Competizione, Metal, Solid e Old Timer: a quest'ultima appartengono l'Ocra GT Junior e il Rosso 6C Villa d'Este degli esemplari ritratti in queste pagine



■
Quattroruote pubblica
la prova su strada
della Stelvio rivisitata
nel fascicolo di marzo
2020: le versioni testate
sono la 2.2 TD Q4
Veloce (a lato,
in primo piano),
con verniciatura
Ocra GT Junior,
e la 2.0 TB Q4
nell'allestimento
TI, nella tinta
6C Villa d'Este





■ Nella pagina a fianco, la nuova plancia della Stelvio, con il touch screen da 8,8 pollici arricchito di funzioni assenti nella prima serie della Suv

dalle dimensioni non particolarmente generose (8,8 pollici), neppure di tipo touch (le funzioni si comandavano con una grande rotella e qualche tasto posti sul tunnel centrale), la Stelvio all'epoca non disponeva delle preziose interfacce Android Auto e Apple CarPlay, né di altre connessioni al proprio smartphone e, in generale, a internet. Mancanze che, nonostante l'impeccabile comportamento stradale, contribuirono a sottrarre qualche punto alla sport utility italiana nei confronti realizzati da Quattroruote con le rivali più blasonate, come la Jaguar F-Pace e la Porsche Macan.

È dunque soprattutto su questi aspetti che l'Alfa Romeo lavora, quando è il momento di dare una rinfrescata alla Stelvio, cogliendo l'occasione per rivederne anche la gamma, con l'introduzione di allestimenti le cui denominazioni si rifanno al passato del marchio: Sprint, Ti e Veloce. Di accesso al modello, il primo; più elegante, il secondo;

improntato alla sportività, il terzo. Una scelta, come abbiamo visto, ribadita oggi nella line-up della sorella Tonale.

Quattroruote pubblica nel numero di marzo 2020 la prova di due versioni della vettura, la 2.0 TB Q4 TI, con motore turbobenzina due litri da 201 CV, e la 2.2 TD Q4 Veloce, con propulsore turbodiesel 2.2 litri da 210 CV; entrambe, come indica la sigla che le contraddistingue, sono dotate della trazione integrale a inserimento automatico.

Essendo nota la meccanica, e di conseguenza restando sostanzialmente immutato l'apprezzato comportamento dinamico, il mensile si concentra sugli aspetti che più hanno meritato l'attenzione dei tecnici, nel loro sforzo di rinnovamento del modello. Inedito è, per esempio, il layout del tunnel e della leva del cambio; migliore, la qualità delle finiture e degli accoppiamenti tra gli elementi dell'abitacolo. L'insieme risulta dunque più accogliente e lussuoso, anche se per



■ Dal punto di vista estetico, a tre anni dalla sua commercializzazione, la Stelvio non presenta differenze sostanziali rispetto alla serie precedente; i cerchi di lega bruniti da 20 pollici sono di serie sulla 2.2 TD (a destra nella foto sopra), a richiesta invece sulla turbobenzina

raggiungere il livello di certe rivali tedesche servirebbe ancora uno sforzo, per esempio illuminando tutti i comandi o razionalizzando i menu che compaiono sul display centrale dell'infotainment. Per fortuna, ora lo schermo da 7 pollici della strumentazione è di serie su tutte le versioni (prima, per alcune, era disponibile soltanto come optional) ed è stato aggiornato nelle possibilità di combinazione delle informazioni, rendendo possibile, per dire, associare il dato digitale relativo alla velocità con quelli forniti dal trip computer.

È il sistema multimediale, però, che rivela l'upgrade più consistente. Già la manopola di comando, collocata sul tunnel, è stata modificata, per renderne più agevole l'utilizzo; in più, la funzionalità touch dello schermo, ora introdotta, ne rende spesso superfluo l'uso (ma la duplicazione dei comandi non è un male, ché talvolta l'impiego di quelli fisici risulta più immediato duran-

te la guida). Il sistema prevede poi la presenza anche dei widget, le icone che permettono di accedere più rapidamente alle funzioni di utilizzo comune, come quelle relative a radio, telefono e navigatore; la disposizione dei blocchi d'informazioni è configurabile a piacere; lo smartphone è collegabile al sistema con il Bluetooth; sono disponibili sia AndroidAuto sia Apple CarPlay e l'hardware è collegabile alla rete.

Ancora: dallo schermo è possibile regolare le funzioni dell'impianto di climatizzazione, nonostante sia stata conservata la presenza di una plancetta fisica di comando, tradizionale e completa, che rende più agevoli gli interventi; inoltre, la veste grafica della pagina dedicata alla manutenzione della vettura è rinnovata e contiene, per le versioni a gasolio, l'utile indicazione del chilometraggio mancante al rabbocco dell'additivo AdBlue. Infine, la dotazione degli Adas disponibili viene integrata, così da consentire alla vettura



■ Nel test del 2020, le Stelvio mettono in mostra l'eccellente comportamento stradale da sempre proprio della vettura, frutto di una messa a punto impeccabile del comparto sospensivo e di uno sterzo che, nella categoria, non trova paragoni



■ La manopola che comanda il sistema multimediale (sopra, a sinistra) è stata modificata, ma mantiene immutata la sua logica di funzionamento; l'infotainment (qui sopra) prevede nove sezioni principali. A fianco, le bocchette e le prese Usb dedicate ai passeggeri posteriori

■ Il due litri turbobenzina (sotto) presenta caratteristiche raffinate, come il sistema MultiAir che impiega un albero a camme per comandare le valvole di scarico e attuatori idraulici per quelle di aspirazione



■ La Stelvio conserva caratteristiche tecniche sofisticate, condivise con la Giulia, come l'albero di trasmissione realizzato in fibra di carbonio, le sospensioni anteriori a quadrilateri con articolazione inferiore a centri virtuali e l'impianto frenante brake-by-wire

di raggiungere il livello 2 nella scala di classificazione della guida assistita.

Dettagli, si penserà, rispetto a ciò che più conta in un'Alfa Romeo e che la Casa ama sintetizzare nel riuscito claim "La meccanica delle emozioni". Il problema è che, oggi, la vita a bordo richiede queste e altre comodità. Occorre quindi proprio il Model Year 2020 per consentire al Biscione di colmare il gap mostrato fin dall'inizio, nei comparti citati, rispetto alle concorrenti.

Le quali, nel frattempo, hanno però ulteriormente affinato le proprie doti, tanto da legittimare ancora qualche critica alla dotazione della Stelvio, che necessiterebbe di comandi vocali un po' più evoluti e di una migliore definizione delle immagini proiettate sul display dalla retrocamera.

C'è, infine, un aspetto tecnico che merita di essere sottolineato: uno dei pochi difetti rilevati nella precedente edizione della sport utility (e della Giulia, basata sulla stes-

sa piattaforma) riguardava la presenza di leggeri e fisiologici saltellamenti, evidenti soprattutto in manovra e dovuti alla particolare geometria dell'avantreno, ottimizzata in funzione della massima rapidità dello sterzo.

Un comportamento reso palese da un rumore che induceva molti clienti a recarsi in officina, nella convinzione di essere in presenza di un problema o di un difetto, magari potenzialmente pericoloso (trattandosi, appunto, dello sterzo). Il fastidio viene eliminato completamente dai tecnici della Casa grazie alla modifica del cosiddetto angolo di Ackermann dell'avantreno, cioè quello che le ruote generano quando vengono sterzate.

L'intervento, per fortuna, nulla cambia nel comportamento stradale della Stelvio, la cui guida rimane precisa e cristallina, tanto da costituire ancora una volta un riferimento nel campo delle Suv. Lo sterzo conserva quel mix tra prontezza, precisione e progressività che lo rende inimitabile; quanto alla



■
Dettagli delle due versioni della Stelvio Model Year 2020 provate da Quattroruote; per entrambe, i fari sono bixeno (di serie), non essendo disponibili i full Led. Con l'occasione viene ampliata anche la suite di Adas in dotazione



■
Nel 2022, la gamma della Stelvio viene leggermente ritoccata, con l'introduzione di una serie di allestimenti differenti e di pacchetti di accessori che razionalizzano la lista degli optional disponibili per i clienti



stabilità, anche nelle manovre di emergenza risulta quasi impossibile mettere in crisi la vettura, dotata pure di un controllo elettronico della stabilità perfettamente calibrato.

EQUIPAGGIAMENTO IN CRESCITA

Per merito di questi interventi, la Stelvio si allinea alla maggior parte delle rivali, tanto che il Model Year successivo, introdotto nel 2022, non richiede interventi sostanziali. Le novità riguardano solamente le dotazioni dei diversi allestimenti, che vengono arricchite. Così, per esempio, già sulla Super, l'entry level del modello, diventano di serie la ricarica wireless dello smartphone, il padiglione in tinta scura e il cruise control attivo.

Inoltre, gli equipaggiamenti a richiesta sono raccolti in pacchetti che abbinano accessori diversi: è il caso della Veloce, per la quale è previsto un pack che associa il pregiato rivestimento di pelle della plancia con un raffinato impianto audio della Harman





■ **Con il Model Year 2022, la Stelvio con motore turbodiesel da 190 CV diventa disponibile soltanto con la trazione integrale Q4; non vengono introdotte modifiche estetiche a nessuna versione della gamma**

Kardon. Dal punto di vista tecnico, la Stelvio diesel da 190 CV, prima proposta anche nella versione con la trazione posteriore, diventa disponibile soltanto con quella integrale Q4.

Scelte di questo genere sono dettate generalmente da due tipi di esigenze: per prima cosa, per rendere più agevoli le decisioni del cliente, spesso disorientato quando si trova davanti a una disponibilità eccessiva di opzioni, che finisce per confonderlo e far-

gli rischiare di trascurare, al momento della configurazione della vettura, alcune dotazioni di cui magari avrebbe voluto disporre; in secondo luogo, per razionalizzare la produzione in fabbrica, rendendo meno complessa l'alimentazione delle linee di assemblaggio. Che, nel caso della Stelvio (così come in quello della Giulia), rimangono quelle altamente automatizzate dello stabilimento laziale di Cassino.

Quattroruote Passione Auto

Periodico bimestrale
Numero 20 - Luglio 2022

Direttore responsabile

Gian Luca Pellegrini

Vice Direttori

Laura Confalonieri
Marco Pascali

Progetto grafico

Erica Banchi

Revisione testi

Emanuele Barbaresi
Marco Perucca Orfei

Impaginazione

Carlo Dante

Fotografie

Archivio Quattroruote
media.stellantis.com - Wolfango - Marco Zamponi

Segreteria

Paola Pisati (coordinamento)
Roberta Ermolli
Elena Ravizzini

Archivio

Massimo Calzone - Lino Mattia

Fotolito

Editoriale Domus

Stampa

Elcograf S.p.A.
Bergamo

Editore

Giovanna Mazzocchi Bordone

Amministratore Delegato

Sofia Bordone

Business Unit Media Director

Nicola Licci

Brand Manager

Paolo Muratore

Licensing & Syndication

email: licensing@edidomus.it

Pubblicità

Advertising Director
Ferruccio Belloni

Distribuzione per l'Italia
Distribuzione SO.DI.P. Angelo Patuzzi S.p.a.,
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)

Registrazione del Tribunale di Milano n° 132
del 27/02/2022

© Copyright 2022
Editoriale Domus S.p.A. - Milano
È vietata la riproduzione, totale o parziale,
del contenuto della pubblicazione senza
l'autorizzazione preventiva dell'Editore

CAR  CULTURE

L'auto è cultura. È espressione del tempo in cui si vive. E noi vogliamo enfatizzarne pure questo aspetto, proprio nel momento in cui, di cultura dell'auto, ne sta nascendo una nuova e diversa. Rispettabile come tutte le altre e con inedite declinazioni. Che esploriamo anche con volumi come questo.



NUOVA ALFA ROMEO TONALE HYBRID. LIVE UNPREDICTABLY

JOIN THE TRIBE



Consumo di carburante gamma Alfa Romeo Tonale Hybrid MHEV (l/100 km): 6,3 – 5,6; emissioni CO₂ (g/km): 144 – 127. Valori omologati in data 26/05/2022 in base al ciclo misto WLTP e indicati a fini comparativi.

EREDE DI UNA CONCEPT APPREZZATA, LA SECONDA SUV
DEL MARCHIO MILANESE SI PRESENTA CON LE CARTE
IN REGOLA PER CONSENTIRGLI D'INIZIARE IL PROPRIO
VIAGGIO NEL MONDO DELL'ELETTRIFICAZIONE

