



La rabbia e l'orgoglio

il costo del tuning

Estetica

| | |
|--|-----------------|
| Spoiler posteriore Helvetia | 348,00 |
| Copritermine scarico | |
| Lampa Pilot 2 | 62,40 |
| Battitacco cromati | 112,80 |
| Pedaliera sportiva linea accessori Alfa Romeo | 126,00 |
| Navigatore satellitare con monitor 16.9 Alpine | 3.960,00 |

Tecnica

| | |
|--|-----------------|
| Rimappatura centralina elettronica | 540,00 |
| Molle assetto H&R | 297,60 |
| Ammortizzatori Koni Sport | 828,00 |
| Manodopera montaggio assetto e controllo convergenza | 216,00 |
| Cerchi in lega 5 fori 7,5x17" e pneumatici Bridgestone S-01 215/45 R17 | 2.760,00 |

TOTALE 9.250,80 euro

Biesse Racing

Corso Romano Scagliola, 201
 Neive (Cuneo)
 Telefono 0173.67100
 Cell. 338.7253271
 Internet: www.biesseracing.com

Con quasi 180 Cv, ottenuti solo grazie al chip-tuning, la compatta del Biscione divora il km da fermo in 28"60

di **Jerry Costanza** - foto **Giovanelli**

■ **Brillante**, generoso, pronto nella risposta e regolare nell'erogazione: il propulsore 1.9 JTD 16V, common rail di ultima generazione, è contraddistinto da caratteristiche degne delle grandi Alfa Romeo del passato. Un gioiello tecnologico che permette alla 147 di confrontarsi a testa alta con le compatte diesel ad alte prestazioni, oltre la soglia dei 70 Cv/litro. In abbinamento poi ad un valido autotelaio, risulta agile nel misto e piacevole da guidare. La preparazione operata dalla Biesse Racing è dedicata a chi non ne ha a sufficienza delle prestazioni originali e chiede ancora di più. Via libera allora alla riprogrammazione della eprom (+ 37,9 Cv) e all'irrigidimento dell'assetto (H&R, Koni),

mentre per rendere più sportiva la veste esteriore il preparatore piemontese si affida a spoiler, finale di scarico e appeal dei cerchi in lega.

ESTETICA. Sebbene l'attività della Biesse Racing sia quasi interamente rivolta verso la preparazione elettronica e meccanica, nell'allestimento dell'esemplare di queste pagine è stato adottato uno stile personale anche per l'aspetto esteriore. Si tratta di lievi modifiche che non sfuggono a un occhio attento e donano alla compatta del Biscione un ulteriore tocco di grinta. Ci riferiamo allo spoiler posteriore Helvetia posizionato sul lunotto, sportivo e sobrio al tempo stesso, e al copritermine di scarico





POCHI RITOCCHI

L'aspetto della vettura è sobrio, solo impreziosito all'interno da alcuni accessori della linea Alfa (come la pedaliera) e all'esterno dallo spoilerino posteriore e dai cerchi da 17". L'assetto è più basso di 30 mm



Lampa Pilot 2 che crea l'illusione di un terminale in acciaio inox. D'impatto il look dei cerchi a 5 fori da 17", mentre non manca un pizzico di individualità per gli interni, conseguito con il battitacco cromato e la pedaliera in alluminio della linea accessori Alfa Romeo. Un valido aiuto può giungere dal navigatore satellitare Alpine con monitor 16:9, per districarsi nel traffico di una città sconosciuta.

TECNICA. Cominciamo dall'intervento sull'elettronica, di sicuro effetto sui moderni diesel in cui una manciata di bit è sufficiente a migliorare considerevolmente le performance. Figuriamoci poi quando sotto le mani del tuner si trovi a passare il JTD 16V che sviluppa già di suo 140 Cv. Il cuore dell'impianto è la complessa centralina Bosch EDC16, considerata addirittura inviolabile fino a pochi mesi fa. La programmazione è stata eseguita in seriale, tramite un connettore sul corpo della centralina. Il risultato è di 179,1 Cv a 4.400 giri contro gli originali 141,2 Cv a 3.700 giri (+ 37,9 Cv) e 39,4 kgm a 2.600 giri a partire dai 33,4 kgm a 2.550 giri (+ 6 kgm). Report del banco prova potenza alla mano, si evidenzia una considerevole traslazione verso l'alto delle curve di coppia e potenza. L'assetto di questa 147, già valido nella configurazione di serie, è stato rivisitato in chiave sportiva con la sostituzione degli elementi elastici (H&R, - 30 mm) e smorzanti (Koni Sport) delle sospensioni e con l'adozione di cerchi di diametro maggiorato e gommatura dall'impronta a terra più ampia (215/45 R17).

PRESTAZIONI. Lo scatto è rabbioso, il motore "divora" in un attimo le prime tre marce chiedendo ausilio al traction control per scaricare al meglio la potenza, e il primo risultato è servito: 0-100 orari "bruciati" in 7"70 (9"55 di serie, - 1"85) e soli 120,6 m! Il miglioramento è ancora più evidente sui 1000 metri: 28"60 (31"08 originali, - 2"48) facendo riscontrare una velocità d'uscita di 184 km/h a fronte dei 167,7 prima delle modifiche. Note positive anche dalle prove di ripresa in V marcia, quale il 40-120 in 18"75 (20"41 dell'esemplare di serie, - 1"66), ancora più liete in VI marcia come il passaggio 80-120 in 9" netti (11"67 con un guadagno di 2"67) e 80-160 in 19"96 (27"62, il distacco sull'originale sale a 7"66). A coronamento della preparazione giunge il suggello della velocità massima, 211,7 km/h contro i 201,6 sviluppati dall'originale (+ 10,1 km/h). Come evidenziato dal responso del banco a rulli del preparatore piemontese, l'erogazione della coppia è piena e corposa, ben "spalmata" su tutto l'arco di funzionamento, esente da vuoti e picchi di funzionamento. La precisione dello sterzo e le valide doti del telaio, ulteriormente rinvigorito nell'agire da molle e ammortizzatori, fanno sì che al volante si assaporino prestazioni degne della tradizione di sportività che contraddistingue il marchio italiano. Bastano pochi metri e si viene rapiti dalla generosità del propulsore; inserimento fulmineo, elevata tenuta in appoggio e retrotreno affidabile caratterizzano il comportamento dinamico di quest'auto, che riserva a chi siede al volante emozioni e piacere di guida. ■

nostri rilevamenti

Velocità massima

211,7 km/h (in VI)

Accelerazione da fermo

| distanza metri | tempo | velocità d'uscita km/h |
|----------------|-------|------------------------|
| 0-100 | 6"93 | 92,5 |
| 0-400 | 15"69 | 147,9 |
| 0-1000 | 28"60 | 184,0 |
| dichiarato | - | - |

| km/h | tempo | metri |
|-------|-------|-------|
| 0-60 | 3"81 | 33,5 |
| 0-80 | 5"70 | 70,4 |
| 0-100 | 7"70 | 120,6 |
| 0-120 | 10"63 | 210,7 |
| 0-140 | 14"09 | 336,1 |
| 0-160 | 19"89 | 580,1 |

Ripresa da 40 km/h in V

| distanza metri | tempo | velocità d'uscita km/h |
|----------------|-------|------------------------|
| 0-100 | 7"37 | 59,5 |
| 0-400 | 19"33 | 122,7 |
| 0-1000 | 33"67 | 172,2 |

| km/h | tempo | metri |
|--------|-------|-------|
| 40-60 | 7"60 | 103,8 |
| 40-80 | 11"70 | 182,5 |
| 40-100 | 14"96 | 264,1 |
| 40-120 | 18"75 | 380,4 |
| 40-140 | 23"24 | 543,0 |
| 40-160 | 28"90 | 779,5 |

Ripresa da 80 km/h in IV

| km/h | tempo | metri |
|--------|-------|-------|
| 80-100 | 3"13 | 78,1 |
| 80-120 | 6"50 | 181,2 |
| 80-140 | 10"44 | 323,9 |
| 80-160 | 15"32 | 527,5 |

Ripresa da 80 km/h in VI

| km/h | tempo | metri |
|--------|-------|-------|
| 80-100 | 4"72 | 116,7 |
| 80-120 | 9"00 | 247,6 |
| 80-140 | 13"88 | 424,4 |
| 80-160 | 19"96 | 678,4 |