

CUORE **HYPER**SPORTIVO

Alfa Romeo Giulia QV este atât de radicală, încât ar trebui înființată o clasă special pentru ea! Ce alt sedan compact oferă o accelerație 0-100 km/h sub 4 secunde, o frână de la 100 km/h în 32 metri și o viteză maximă de 307 km/h?

Text: Bogdan Grigorescu; Foto: Bogdan Paraschiv



Două evacuări duble permit celor 510 CP să expire în voie. Jantele de 19 inch sunt încălțate cu pneuri Pirelli special concepute pentru Giulia QV. Acestea asigură, împreună cu discurile de frână carbon-ceramice, o oprire 100-0 km/h în doar 32 de metri!

Acesta este genul de articol pe care mi-aș dori să-l scriu în cel mai cerebral mod. Cum altfel ar trebui să mă refer la un supercar cu patru locuri, ale cărui aspirații clare sunt să bată toate sedanurile din clasă, cel puțin pe hârtie? Problema este că, de când am testat-o pe circuitul de la Adâncata, Giulia QV se joacă cu mintea mea într-un mod în care nu mă așteptam. Totul începe în clipa în care am luat primul contact cu bestia. Arată precum o Giulia și nu prea: jantele pe 19 inch și splitter-ul față activ, unic în clasă, care se extinde în viraj și pe frână, oferind o apăsare de până la 100 kg, evocă instantaneu recordul de la Nurburgring. Trag cu ochiul la interior: mulțimea de elemente din

fibră de carbon, de la structura scaunelor, până la insertiile din bord și de pe tunelul central arată preocuparea italienilor în scăderea la maximum a greutateii. Iar acestea sunt doar cele vizibile, pentru că și capota motorului, aripile față, plafonul și arborele cardanic au avut parte de același tratament. Rezultatul nu este reprezentat doar de cele 1.525 kg, ci și de coborârea centrului de greutate. Dar poate cel mai important aspect al laturii dinamice este distribuția perfectă a maselor pe punți: 50:50. În combinație cu diferențialul torque vectoring, capabil să trimită până la 100% din cuplu unei singure roți, acesta ar trebui să asigure aderență și stabilitate de top pe virajele abordate în forță. În

plus, deja tradiționalul selector DNA a primit sufixul Pro, odată cu adăugarea celui de milanezi și dezactivează toate sistemele electronice de asistență a conducerii, activează funcția overboost și transformă pedala de accelerație într-un comutator on-off, păstrând totuși un minimum de progresivitate. Tot ce rămâne sunt șoforul, cei 510 CP și tracțiunea spate.

Turul de circuit

Astfel, cu capul plin de detalii tehnice și inima gata s-o ia razna, urc la volan pentru câteva tururi de pistă. Cuplez centura, apăs ambreiajul și apoi butonul Start de pe volan. Cei șase ci-





Vitezometrul gradat până la 330 km/h produce fiori șoferului. Deși exemplarul nostru a avut cutie manuală, QV poate fi echipată și cu transmisie automată cu 8 trepte (2.500 euro în plus).



lindri ai motorului biturbo de 2,9 litri par a se dezmoți ușor, fără acel uruit tipic supercarurilor. Propulsorul prezintă aceleași valori alezaj/cursă cu V8-ul de pe Ferrari California T. Coincidență? Mă îndoiesc profund. Cuplez programul Dynamic, treapta întâi și pornesc. Prima impresie este dominată de ambreiajul care ține jos, așa cum se cade la o mașină de curse și de accelerația extrem de fină, a cărei apăsare împinge mașina în față cu o forță pe care n-am mai întâlnit-o la un sedan. Puterea debordantă este disponibilă instantaneu, indiferent de turație și treapta de viteză: nu gol turbo, nu lipsă de cuplu – nimic. Primul viraj strâns de dreapta: gumele față trasează direcția cu precizie milimetrică, fiind perfect urmate de puntea spate. Exagerez ușor cu accelerația pe finalul virajului, iar rezultatul nu întârzie: Giulia își deplasează ușor posteriorul spre exterior, fără să creeze emoții, recuperând la fel de progresiv, ajutată de programul electronic de stabilitate. Scurtă linie dreaptă. Deschid complet gazul. Până să mă dumiresc, schim-

basem treapta și eram deja în frână de motor. Da, forța motorului este colosală și te imobilizează în scaun fără vreo scăpare.

Cunosc mașini care accelerează în treapta întâi mai greu decât QV-ul într-a patra. Viraj larg la stânga, apex, mașina stă excelent, deși suspensia (pe care am supus-o la teste intempestive peste vibratoare) este suficient de elastică și menține permanent roțile în contact cu pista. O serie de viraje la 90 de grade separate de linii scurte mi-a relevat din nou progresivitatea mașinii, care pleacă (foarte) controlat, sub atenta supraveghere a ESP-ului. În plus, distribuția perfectă a maselor pe punți o face să se înscrie în viraj și să iasă într-o manieră extrem de naturală, fără dezechilibre. Linia dreaptă din fața liniei de start: accelerație maximă, 230 km/h, frâna la podea, avariile pornesc iar mașina decelerează uluitor de repede, oglindind din plin cei 32 m necesari pentru a se opri de la 100 km/h. Așa arată un tur pe circuitul Motorpark la bordul Giuliei QV.

Putere într-un pachet compact: 510 CP și 610 Nm din doar 2,9 litri. Selectorul DNA Pro primește în plus față de clasicul DNA programul Race.

VERDICT

Alfa Romeo reînvie tradiția variantelor GTA și o cizelează până la perfecțiune: tracțiune spate, cutie manuală, echilibru perfect, greutate minimă. Un spectacol de putere și control în cea mai elaborată formă: așa poate fi descrisă Giulia QV.

- » Motor incredibil de performant
- » Caroserie perfect echilibrată
- » Frâne de top în clasă
- » Direcție extrem de exactă
- » Practică și spațioasă
- » Preț ridicat

DATE TEHNICE	Alfa Romeo
Model	Giulia QV
Motor/nr. cilindri	V6, bi-turbo
Cilindree (cmc)	2.891
Putere maximă/turație (CP/rpm)	510/6.500
Cuplu maxim/turație (Nm/rpm)	600/2.500
Transmisie	spate
Cutie de viteze	manuală, 6 trepte
L/I/h (mm)	4.639/1.873/1.426
Ampatament (mm)	2.820
Volum portbagaj (l)	480
Masă la gol (kg)	1.580
Accelerație 0-100 km/h (s)	3,9
Viteză maximă (km/h)	307
Consum ur./extr./mixt (l/100 km)	12,8/6,1/8,5
Emisii CO ₂ (g/km)	198
Preț (euro cu TVA)	82.000