

# IDENTITATE REGĂSITĂ

Indiferent dacă te raportezi la concurenții direcți de astăzi sau la moștenirea bogată a modelelor Alfa Romeo din trecut, noua Giulia dovedește că are trăsăturile de caracter necesare pentru a reveni cu succes într-un segment competitiv din care marca italiană a lipsit în ultimii 5 ani, după ieșirea din producție a modelului 159.



**D**intre cele trei exemplare Giulia aliniate în dreptul boxelor circuitului MotorPark din Adâncata, versiunea Quadrifoglio este fără îndoială cea care atrage cel mai mult atenția. Efervescența care o înconjoară reflectă detaliile menite să îi asigure o prezență distinctă, de o agresivitate studiată: decupajele ample ale spoilerului față, gurile de aerisire din capotă și aripi, jantele generoase, de 19", care pun în evidență etrierile roșii și discurile carboceramice.

Reperetele caroseriei din fibră de carbon vizibile la exterior dezvăluie doar o parte din eforturile echipei de dezvoltare de a ține masele sub control. Eleronul posterior, inserțiile din praguri și secțiunea *aero splitter* din partea inferioară a spoilerului frontal ies în evidență la

prima vedere, dar capota și plafonul sunt de asemenea din fibră de carbon. Iar sub tunelul median din podea, adăpostit de un scut protector, axul cardanic este din același material și cântărește doar 7 kg.

Cardanul este comun tuturor versiunilor Giulia, dar Quadrifoglio îl pune pe al său sub presiune maximă cu cei 510 CP care se răzvrătesc sub capotă. Motorul V6 de 2,9 litri cu două turbo-compresoare are mai multă putere decât celelalte două modele diesel prezente la Adâncata puse laolaltă: fiecare are 180 CP, și nici măcar în declinarea Veloce, cu tracțiune integrală și 210 CP, tot nu ar însuma puterea transmisă de Quadrifoglio pe puntea spate.

Asta nu înseamnă că Giulia diesel merită mai puțină atenție. Reușita noului model Alfa Romeo este că nu mai

trebuie să te repezi la cea mai puternică versiune – sau să tânjești la prestațiile exclusiviste ale lui 4C – pentru a avea acces la performanțe și dinamism. Revenirea după aproape 25 de ani a mărcii italiene în segmentul sedanurilor cu tracțiune spate aduce în prim-plan un competitor credibil pentru referințele germane din domeniu (*Buongiorno, BMW! Come stai?*) Eliberate de sarcina tracțiunii și susținute de suspensii calibrate optim, roțile anterioare comunică fără interferențe cu șoferul, în timp ce echilibrul dintre punți asigură expresivitate dinamică pentru cei 180 de cai struniți de roțile posterioare.

Desigur, plaja restrânsă de turație a dieselului limitează într-o anumită măsură avântul accelerației – cea mai performantă versiune pe motorină este ceva mai lentă decât cea pe benzină de



Comportament dinamic: suspensii confortabile  
la drum lung și eficiente pe circuit



*FIBRĂ DE CARBON, ALUMINIU, MULTĂ TEHNOLOGIE ȘI  
UN DESIGN APARTE PENTRU A REFLECTA SLOGANUL  
ALFA ROMEO: „MECANICA EMOȚIILOR”.*





la baza gamei –, dar exemplarele de test sunt echipate cu transmisia automată ZF cu opt trepte, care netezește trecerea rapidă prin rapoarte. Fie că este lăsată să își facă treaba de capul ei, fie că e comandată cu ajutorul clapetelor de pe coloana de direcție, transmisia automată își ajustează comportamentul în funcție de modul de conducere ales cu ajutorul selectorului rotativ DNA, de la incisivitatea modului Dynamic până la abordarea grijulie Advanced Efficiency.

Chiar dacă nu beneficiază de infuzia de fibră de carbon de pe Quadrifoglio, versiunile „normale“ ale Giuliei reușesc să țină masele bine sub control prin adoptarea aluminiului, cu o prezență

generoasă în construcția motorului, suspensiilor și a multor repere de caroserie, ceea ce menține acul cântarului în jurul a 1500 kg. Mai mult, repartizarea egală a maselor între punți contribuie nu doar la echilibrul dinamic al mașinii, ci și la nivelul general de confort, indiferent de ritmul de rulare abordat de șofer.

Spre deosebire de personalitatea afabilă a Giuliei diesel, versiunea Quadrifoglio atacă frontal performanțele de top ale segmentului. Pe care le și depășește. După ce, anul trecut, a devenit cel mai rapid sedan din clasă pe circuitul Nürburgring (7 minute și 39 de secunde), pentru a pierde titlul câteva luni mai târziu în fața lui Porsche

**Agresivitatea versiunii Quadrifoglio este conturată din câteva detalii deloc extravagante, dar suficient de expresive.**

Panamera Turbo, care a redus timpul cu o secundă pe tur, Giulia Quadrifoglio a revenit în această toamnă și a întrecut Porsche-le cu 6 secunde. Da, 6 secunde mari și late cât o eră glaciară!

Dacă primul rezultat al Giuliei Quadrifoglio pe Nürburgring a fost atins cu transmisia manuală cu șase trepte, actualul record a fost obținut cu transmisia automată ZF. Aceasta schimbă vitezele în 150 de milisecunde în modul de rulare Race, opțiune suplimentară în sistemul DNA pentru versiunea de performanță a Giuliei. Cu sau fără transmisie automată, pneurile utilizate de Quadrifoglio au fost dezvoltate special de Pirelli într-un proces care a durat 10 luni pentru a fructifica tot potențialul motorului.

Exemplarul testat la Adâncata a venit cu transmisia manuală și, cu toate că este în configurația întrecută de Panamera Turbo pe Nordschleife, nu are nevoie de modul Race pentru a te convinge de agresivitatea motorului. Schimbările de viteze sunt scurte și ferme, iar retrogradările sunt însoțite de turarea sincronizată a motorului pentru a evita rupe-rile de aderență. Sonoritatea motorului nu are nota guturală a lui BMW M3 și nici cea explozivă a lui Mercedes-AMG C 63 S, dar se menține într-o gamă gravă și pătrunzătoare. Comportamentul



Stil specific mărcii, de la jante până la cadranele de bord



Fibra de carbon: element de design și resursă de performanță







## CONFORMAȚIA RAFINATĂ A HABITACULUI REFLECTĂ ELEGANȚA DESIGNULUI EXTERIOR.

se dovedește suficient de permisiv în situațiile-limită, când mașina păstrează mai mult spațiu de manevră decât neiertătorii rivali germani. În mod oarecum neașteptat, chiar dacă știi că transmisia automată îți asigură timpi mai buni pe circuit, echiparea lui Quadrifoglio cu o cutie manuală nu știrbește cu nimic din plăcerea pilotajului.

Nu este mai puțin adevărat că o bună parte din experiența savuroasă la volan depinde și de atmosfera de la bord, indiferent de nivelul de echipare: butonul de pornire a motorului plasat pe volan, cadranele proeminente și liniile curate ale bordului concentrat în jurul șoferului fac parte dintr-o scenografie rafinată, indisolubil legată de stilul mărcii italiene. În versiunea Quadrifoglio, decorul interior este îmbogățit cu repere din fibră de carbon, inclusiv pentru spătarele înalte ale scaunelor din față. Poate că unele detalii de asamblare ar fi meritat mai multă atenție, la fel cum unele materiale (mai ales în partea inferioară a bordului) încă nu sunt la nivelul concurenților germani, dar, ca expresivitate și spectacol, habitacul Giuliei ridică emoția la rang de echipament standard.

Deloc surprinzător, cel mai bun termen de comparație pentru noua Giulia,

atât din punctul de vedere al evoluției, cât și din cel al respectului față de tradiția mărcii, este Alfa Romeo 75, sedanul inconfundabil cu tracțiune spate care a ieșit din fabricație în urmă cu aproape 25 de ani. Este suficient să dai o tură de circuit într-un 75 ca să-i descoperi entuziasmul și echilibrul dinamic determinat, între altele, de așezarea cutiei de viteze pe puntea spate, în vreme ce zâmbești îngăduitor la vederea frânei de mână atipice (arată ca o manșă de avion) sau când descoperi butoanele pentru geamurile electrice urcate sus, în dreptul plafonierei (prin contrast, comenzile de pe consola centrală din Dacia Logan au o ergonomie sofisticată).

O asemenea referință istorică poate explica de ce Alfa Romeo a investit atât de mult în performanțele dinamice ale Giuliei, dar nu s-a grăbit să reproducă echipamente prezente la rivalii din segment, cum este sistemul head-up display, de pildă. Ce știi italienii mai bine decât alții e că atractivitatea unui sedan Alfa Romeo nu se bazează exclusiv pe soluții tehnologice, ci se combină cu o personalitate puternică, cu emoție și rafinament. Exact cum este noua Giulia.

TEXT: DANIEL BUTNARIU  
FOTO: ALFA ROMEO



Cutie manuală pentru distracție; pentru performanță e mai bună cea automată.



Pe lângă opțiunile sistemului DNA, Quadrifoglio primește setarea Race, care dezactivează ESP-ul. Tăria amortizoarelor poate fi ajustată individual.

## DATE TEHNICE

### Caroserie

Limuzină cu 5 locuri. Lungime x lățime x înălțime: 4639 x 1873 x 1426 mm. Ampatament: 2820 mm. Portbagaj: 480 l. Greutate: 1655 kg

### Tren de rulare

Față/spate: suspensii independente/multilink, amortizoare cu control dinamic, arcuri elicoidale. Direcție asistată electric Dual Drive

### Transmisie

Tracțiune spate, cutie de viteze manuală cu 6 trepte

### Motor

Benzină, 6 cilindri în V, injecție directă, supraalimentare cu două turbocompresoare. Cilindree: 2891 cmc. Putere maximă: 510 CP/6500 rpm. Cuplu maxim: 600 Nm/2500 rpm

### Performanțe

0-100 km/h	3,9 s
Viteză maximă	307 km/h
Consum mediu	8,5 l/100 km

### Preț de bază

Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio MT6 79.500 euro



**Prestații de top pe circuit, comportament confortabil pe șosea, prezență elegantă oriunde**



**Acces incomod în spate din cauza banchetei joase, finisaje perfectibile**

