



# Fast & Furious QV

**AUTOpro a condus în premieră noul Stelvio Quadrifoglio, cel mai rapid SUV în producție! Am descoperit o „fiară” antrenată să ruleze la viteze și accelerații amețitoare -la propriu! Este cea mai capabilă Alfa Romeo în acest moment!**

**Text: Dan Vardie, Dubai**  
**Foto: Alfa Romeo**

**S**tatementul lui Reid Bigland, Președintele Alfa Romeo (AR), este categoric. „*Stelvio Quadrifoglio este cel mai rapid SUV în producție!*” Urcă la 100 km/h în 3,8 sec și poate ajunge la 283 km/h, viteză maximă. Am verificat și -pentru rigurozitate- lucrurile sunt puțin

diferite. Stelvio Quadrifoglio nu are nici cea mai bună accelerație- fiind copios depășit de Tesla Model X și chiar de noul venit, Lamborghini Urus și nici cea mai mare viteză maximă- sunt mai multe SUV-uri care trec de Stelvio QV, Urus, Bentley Bentayga, chiar și Porsche Cayenne Turbo S. În timpul testelor din Dubai, executivii AR au nuanțat declarația boss-ului: „*Mai precis, Stelvio QV este cel mai rapid SUV pe circuit, așa*

*cum s-a dovedit la Nurburgring!*” ne spunea Roberta Zerbi, noul șef AR pentru regiunea EMEA. Noul SUV a reușit un record de 7min 51,7 sec, fiind mai rapid decât multe dintre supercar-urile clasice. „*În fapt, nici nu este afirmația noastră. Presa auto a spus-o iar nouă ne-a plăcut și am preluat-o!*” conchide Zerbi. Interesant este că Stelvio QV este mai capabilă chiar și decât Giulia QV- care folosește același propulsor,

aceiași cutie ZF în 8 trepte-care poate schimba în doar 150 milisec în modul „Race”! și are exact aceeași platformă - în ciuda faptului că este mai ușoară și are și un centru de greutate mai jos! Însă chiar dacă așa arată datele la rece, asta nu diminuează cu nimic meritele excepționale ale mașinii, așa cum aveam să decoperim cu o uriașă plăcere!

Prima AR cu sigla Quadrifoglio - trifoii cu 4 foi, simbolul norocului - a

## TEST DRIVE

Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio

**În interior domină fibra de carbon și pielea Alcantara folosite la scaune și volan dar și la planșa de bord.**



**Propulsorul lui Stelvio QV este o benzină V6 bi-turbo din aluminiu, cu două rânduri de câte 3 cilindri dispuse la 90° care dezvoltă 510 CP și 600 Nm.**



## De ce Alfa Romeo în F1?

**A**m folosit ocazia acestui test pentru a afla mai multe despre intrarea AR în lumea Formulei 1. Pe scurt, după 30 de ani de absență, Alfa Romeo revine în F1 în colaborare cu Sauber F1 team. Este ceea ce avea nevoie AR în acest moment? O discuție care preocupă pe foarte multă lume. Noi am discutat cu câțiva executivi AR care, sigur, că din motive evidente, ne-au rugat să nu îi numim... Nu este clar dacă AR va avea de câștigat vânzări din această participare foarte costisitoare. Bugetele alocate vor urca la 3-400 mil \$, ceea ce va conduce la multe economii pe toate piețele care vor trebui să susțină noul proiect. Se speră că astfel să va face o comunicare globală unitară a mărcii care va duce - în timp - și la vânzări. Care astăzi nu sunt la nivelul dorit. De altfel, producătorul nu dă publicității nici un fel de date în acest sens... Există și declarația lui Sergio Marchionne de la lansarea echipei AR F1, care a spus că acum are mai multe echipe în marele

circ, mărindu-și puterea în a influența viitorul F1. A fost chiar categoric, când a spus că dacă Ferrari nu va putea să dovedească supremația tehnologică va renunța la F1- aluzie la faptul că standardizarea din F1 ar putea duce la dispariția identității de marcă.

Este știut că nici o echipă care a fost în F1 nu a ieșit prea fericită. Cum o spun foarte mulți executivi -ne amintim cu plăcere de o declarație a lui Louis Schweitzer, fost CEO al Renault, la ieșirea din F1- sunt foarte mulți bani cheltuiți și rezultate concrete aproape zero! Mai mult, noul proprietar al F1, Liberty Media, vrea să facă show, entertainment și mai puțin sport. Este - în final - o operațiune comercială care trebuie să producă bani. Americanii au cumpărat de la consorțiul controlat de Bernie Ecclestone și o privesc ca pe o investiție. În care, dacă e loc și pentru echipe, foarte bine. Dar când vine vorba de bani, prioritatea este de partea proprietarului F1...







Odată declanșată în Race, nimic nu o mai poate ține în tipare de condus „civilizat” pe Stelvio QV.



Manuel Fangio. În epoca modernă, simbolul trifoilului a devenit similar cu performanța de vârf la mașinile AR de stradă, cum este M la BMW sau AMG la Mercedes.

Propulsorul lui Stelvio QV este o benzină V6 bi-turbo din aluminiu, cu două rânduri de câte 3 cilindri dispuse la 90° de 2,891 cmc. Fabio di Muro, inginerul care a condus proiectul motorului, declara în exclusivitate pentru AUTOpro: „Nu este un motor împrumutat de la Ferrari - desi nu era nimic rău în asta. Am plecat de la un motor Ferrari dar am lucrat la propriul nostru produs.” Di Muro a lucrat mulți ani la Ferrari și a venit la AR și Maserati pentru a dezvolta noi propulsoare la înălțimea pretențiilor acestor două mărci angajate într-o transformare

profundă. Derivat din F154, V8-ul lui California, propulsorul Alfa dezvoltă 510 CP și un cuplu de 600 Nm care se regăsește începând de la 2,500 rpm. Inginerul italian este foarte mândru de faptul că în anumite condiții de rulare un rând întreg de cilindri poate fi decuplat, rămânând doar 3 cilindri în funcțiune. „Mai exact, se decuplează rândul din dreapta. Am optat pentru unghiul de 90 grade tocmai pentru că decuplarea nu se transformă în vibrație! Am invitat pe oricine să determine când se decuplează cei trei cilindri.

Încă mai așteptăm ca cineva să își dea seama!” Confirmăm, nici noi nu am reușit... Mai mult, decuplarea cilindrilor vine cu funcția „sailing” care se poate folosi în modul „Advanced Efficiency”. Stelvio QV cântărește 1.830 kg ce duce la un raport masa/putere de 3.6 kg/CP, și o putere litrică de 176 HP/l - absolut remarcabilă! Se adaugă o distribuție aproape ideală a maselor față/spate de 53,8/46,2. Producătorul italian a folosit materiale ușoare cum ar fi fibra de carbon sau aluminiul. Spre comparație, Giulia QV

are 1,524 kilograme dar face „suta” în 3.9 sec, un pic peste Stevio QV! Pe Nürburgring’s Nordschleife timpul a fost 7 min 39 sec, un record pentru un sedan și ceva mai bine decât Stelvio QV- deși destul de aproape, spre meritul lui Stelvio QV!

Stelvio este primul SUV Alfa „Quadrifoglio”. Este și primul QV cu tracțiune integrală! Este știut faptul că acest tip de tracțiune oferă cele mai bune performanțe dinamice în orice condiții de drum. În mod curent, Stelvio QV are tracțiune spate, dar atunci când este nevoie se face un transfer de 50% pe față. Este echipat cu padele de aluminiu la volan pentru selectarea manuală a treptelor de viteză. Are Alfa Chassis Domain Control și diferențial Alfa Active Torque Vectoring în standard. Tot standard are și Alfa Active Suspension, sistem care monitorizează și ajustează continuu suspensia și amortizoarele. Direcția asistată este naturală și intuitivă. Este de notat și Integrated Brake System (IBS) care a apărut în premieră (tot) la Giulia, sistem care permite frânări foarte eficiente. După lansare, AR va oferi optional și discuri de frână ceramice (cu 17 kg mai ușoare decât cele din oțel).

Stelvio QV este echipată cu buton rotativ DNA Pro cu modul „Race”. În D-Dynamic parametrul motorului se modifică pentru o livrare mai rapidă a puterii, viteza de schimbare a treptelor crește, turația este mai sus iar suspensia este mai fermă. În N- Natural, se merge pe mai mult confort, pentru condusul de zi cu zi, în timp ce A- Advanced Efficiency este un mod cât mai verde posibil. Însă modul cel mai spectaculos pen-

tr tru cei care vor să exploateze cât mai mult potențialul lui QV este Race. Se dezactivează controlul stabilității și tracțiunii, „grohăitul” motorului este mai pregnant iar performanța este la ea acasă. Tot drumul nostru în Emiratele Unite a meritat tocmai din pricina acestui Race. Producătorul



Stelvio QV este primul QV din istoria Alfa Romeo cu tracțiune integrală.



ne-a dus pe drumul „Jebel Jais”, un fel de „Transfăgărășan” al Arabiei, care ajunge la 1954 m altitudine. Este un drum foarte sinuos, fără nici un fel

de trafic, numit de Bigland „acest Stelvio al Emiratelor Arabe Unite!” A fost locul unde am putut dezlanțui bestia la un potential pe care nu ai cum să îl bănuiești la un SUV. Toate cifrele de performanță amintite devin reale, oferind senzații dinamice incredibile. Dacă nu te ții bine de volan, riști să îți zboare vreo mână prin cabină iar dacă mușchii gâtului nu sunt fortificați, vă recomandăm să nu o provocați pe Alfa Stelvio QV! Pentru că odată declanșată în Race, nimic nu o mai poate ține în tipare de condus „civilizat”. Are accelerații care combinate cu serpentine în ac de păr, te duc repede la limitele fizice care înseamnă și senzații de rău de mașină- apropo, nu luați niciodată pe cineva cu voi dacă aveți de gând să testați limitele lui Stelvio QV... Care limite sunt oricum peste cea ce pot mai mult de 95% din cei mai experimentați șoferi!

Scaunele din fibră de carbon oferă un suport lateral demn de atrocitatea lui Stelvio QV.



Dacă la exterior există detalii care ne spun că avem un QV - vezi, de exemplu, orificiile de tip „branhii” de pe capotă, interiorul este mult mai expresiv. Și asta pentru că domină - ca și la Giulia QV- fibra de carbon și Alcantara folosite la scaune și volan dar și la planșa de bord. În premieră, Stelvio QV este compatibilă Apple CarPlay, și Android Auto™. Toate acestea vin la un pachet de 95.000 Euro (preț Italia, perfect comparabil cu piața noastră). Este un preț cât se poate de corect pentru ce știe și poate această mașină! Este un preț la care cumperi una din cele mai tari senzații pe care le poți trăi la bordul unui automobil sport. Un preț onest prin comparație cu ceilalți actori din spațiul rarefiat al SUV-urilor care îți fac să-ți fiarbă sângele. [👉](#)

Stelvio este primul SUV Alfa „Quadrifoglio”.



Celebrul simbol al trifoilului este o marcă înregistrată a sportivității autentice.



Prima AR cu sigla Quadrifoglio a fost „RL” condusă de Ugo Sivocci căruia chiar i-a adus noroc, câștigând a 15-a ediție Targa Florio în 1923.



Motor	V6, benzină, turbo
Cilindree (cmc)	2.891
Putere (CP/rpm)	510/6.500
Cuplu maxim (Nm/rpm)	600/2.500
Transmisie (tip/trepte)	automată, 8 trepte
Tracțiune	integrală
Dimensiuni (L/l/h, mm)	4.702/1.955/1.681
Ampatament	2.818
Gardă la sol (mm)	200 mm
Volum portbagaj	525 litri
Greutate model testat	1.830 kg
Capacitate rezervor	n.c.
Accelerație 0-100 km/h	3,8 secunde
Viteză maximă	283 km/h
Consum (100 km)	9 litri
Emisii CO2	210 g/km