



# Inimă neîmblânzită

Trăim într-o lume plină de mașini. Peste tot pe unde vezi cu ochii, găsești modele variate: unele confortabile, altele stilate, restul sportive. Însă rar poți alege una care să le îmbine pe toate atât de bine precum Alfa Romeo Giulia. În test varianta diesel de 2,2 litri și 180 CP.

Text: Bogdan Grigorescu;

Foto: Bogdan Paraschiv



**D**e când mă știu, fiecare Alfa Romeo care-mi apare-n față îmi fură privirea până când dispare-n zare. Cumva, italienii au știut mereu să jongleze cu suprafețele, liniile și proporțiile, iar rezultatul a fost invariabil superb. Fie că ne referim la 155, 156 sau 159, fiecare a reprezentat la vremea lui o rară avis în segment. De aceea, după ce și-a obișnuit fanii cu generații întregi de mașini iconice, Alfa Romeo încearcă să nu dezamăgească cu noul sedan de clasă medie. Reușește Giulia să ducă mai departe tradiția modelelor frumoase, sportive, care trezesc emoții de nebănuț?

Cu siguranță, da! După toate peri-

oadele de amânări pe care le-a suferit modelul și noi toți alături de el (asta deși n-au trecut decât trei ani de la stadiul de foaie albă și creion, până la debutul producției), este reconfortant să-l privim în ochii alungiți, expresivi. Privirea agresivă de Darth Vader flanchează cele trei petale ale trifoilului care compun masca față, evocând modele istorice precum Disco Volante și Giulietta, apărute în anii '50. Așa cum stă bine unei Alfe pursânge, silueta este dominată de trei elemente definitorii: capota lungă a motorului, linia plonjată a plafonului și capacul scurt al portbagajului. Silueta superbă nu reprezintă exclusiv rezultatul limbajului de

design italian, așa cum probabil v-ați așteptat, ci are la bază un temei pur tehnic: pentru a echilibra perfect caroseria și a urca la maximum limitele mașinii, inginerii italieni au plasat cele mai importante subansamble între punți, iar pe cele mai grele dintre ele cât mai aproape de centrul mașinii. Rezultatul nu numai că se simte, ci este perfect vizibil din lateral: Giulia are cel mai mare ampatament din clasă. Pentru a-i menține lungimea în limitele segmentului, punțile au fost împinse spre extremitățile caroseriei, iar consolele au fost scurtate la extrem. Astfel, doar privind-o ne facem o idee clară asupra atitudinii mașinii: Giulia n-a





» **SEGMENT:** clasă medie, 5 locuri

» **PROPULSIE:** 4 cilindri în linie, turbo diesel, cutie automată cu 8 trepte

» **CONCURENȚI:** Audi A4, BMW Seria 3, Jaguar XE, Mercedes-Benz Clasa C

» **PREȚ:** 43.800 euro cu TVA (39.420 euro cu promoție)

apărut pe piață cu intenții defensive. Spatele, cu ale sale stopuri triunghiulare alungite și cu țevile de eșapament plasate simetric, desăvârșește sculptura italienilor. Giulia este o operă de artă, pe care, indiferent cât de profană ar părea ideea, Alfa speră să-o producă în cât mai multe exemplare.

### Un loc primitor

Continuând firesc liniile exterioare, habitacul pare turnat în jurul șoferului. O primă privire aruncată interiorului relevă noul design al brandului, dezvoltat pe orizontală, curbat și armonios. Întreg aspectul este curat, fără butoane aglome-

rate sau tehnologie invazivă și creează o atmosferă primitoare. M-a impresionat din prima clipă volanul compact, ieșit din clișeele segmentului, poziționat vertical și perfect profilat, precum la mașinile de circuit. Unice în clasă sunt butonul Start/Stop dispus pe volan și cele două padele uriașe din aluminiu natur, care ocazional pot încurca la acționarea manetelor semnalizării și ștergătoarelor, dar care aduc o bucătică din lumea Ferrari în segmentul sedanurilor medii, transformând șoferul în pilot de ocazie. În fața acestuia se deschid două cadrane de bord generos dimensionate, între care se află un display de 3,5 inch, fără margini definite,

care, dacă nu ar afișa anumite date într-un gri deschis, ar fi perfect lizibil chiar și în lumina puternică a soarelui. Cireașa de pe tort este însă tunelul central înalt și lat, rezultat al revenirii brandului italian la tracțiunea spate. El aduce toate comenzile foarte aproape de mâna dreaptă a șoferului care, fără să ridice antebrațul de pe capitonajul moale al cotierei centrale, poate să acceseze cele trei controllere de pe tunelul central, având astfel acces la majoritatea funcțiilor mașinii. Soluțiile alese de italieni, cu potențiometrul de volum al instalației de sunet poziționat pe tunelul central și cu controller-ul sistemului multimedia supradimensionat, cu



## Multimedia



Sistemul de infotainment este inedit pentru Alfa Romeo. Exemplarul pe care l-am testat este dotat cu sistem multimedia și de navigație Alfa Connect, ce beneficiază de ecran de 6,5 inch și este oferit opțional pentru 1.296 euro, încă de la prima variantă de echipare, numită Giulia. Structura meniului este foarte asemănătoare cu cea a sistemului BMW iDrive, cu o listă inițială de submeniuri. Similaritățile se regăsesc și la nivelul altor detalii, precum pictogramele din stânga hărții sistemului de navigație sau opțiunea de a împărți ecranul în două zone (split screen). Sistemul se controlează cu clasicul controller aflat pe tunelul central, care se aseamănă îndeaproape cu cel de la sistemul Audi de ultimă generație: pe lateralele sale se află două butoane (Menu și Option), care amintesc de logica celor incluse în cel mai recent sistem al casei din Ingolstadt. O trăsătură foarte convenabilă a sistemului este înșiruirea de numere aflată la baza ecranului, indiferent de informația afișată pe display, care se extinde și devine activă atunci când se acționează controllerul spre înapoi: o alternativă excelentă și foarte practică de a avea acces rapid la stațiile radio memorate, fără a folosi clasicele butoane fizice. Sistemul este depunctat, totuși, de conectivitatea slabă la internet: nu este prevăzut cu slot pentru cartelă SIM și nici cu posibilitatea de a-l conecta la rețeaua 3G a telefonului. Privitor la ergonomie, n-ar fi fost rău ca ecranul să fie situat mai sus, pentru ca privirea șoferului să nu mai alterneze între acesta și drum. Puteți lua în calcul și sistemul multimedia superior, cu ecran de 8,8 inch, pentru 2.736 euro.



touch integrat, trădează interesul pentru modelele concurente germane, pe care le-a studiat atent de-a lungul dezvoltării Giuliei.

Senzația de stabilitate este amplificată de poziția coborâtă a postului de conducere, cu scaun bine profilat și șezut dimensionat generos. Bancheta îi împărtășește calitățile, iar spațiul de care beneficiază călătorii din spate nu creează probleme sau restricții, ci este asemănător cu al concurenților teutoni. La coborârea din mașină, pasagerii trebuie totuși să facă întâi o mișcare ușoară în față, pentru a ocoli marginea banchetei, foarte profilată din cauza pasajului amplu al roții din spate.

Volumul real al portbagajului măsurat de colegii de la Quattroruote este

de 378 litri și se încadrează perfect în media clasei. Doar Clasa C de la Mercedes este mai darnică, cu ai săi 421 litri. În utilizarea practică, volumul nu pune probleme, fiind suficient pentru cumpărături sau vacanțe în patru. În plus, spătarul banchetei se rabate fracționat 60:40, folosind cele două clapete supra-dimensionate din portbagaj. Dacă aveți de transportat obiecte voluminoase, v-ați putea lovi de problema marginii înalte de încărcare, fapt care micșorează decupajul portbagajului.

### Pionier în segment

Poate cea mai spectaculoasă latură a Giuliei este inovația tehnică pe care o aduce în clasă. Aripile față, brațele sistemului de suspensie, etrierele, ușile,

Spațiul pe banchetă este suficient pentru persoane de 1,80 metri. Scaunele standard cu reglaj manual sunt confortabile și bine profilate. Opțional, se oferă scaune cu reglaje electrice pe 6 direcții (1.080 euro).







Liniile curbate ale bordului și aspectul simplu produc emoții. Tunelul central supradimensionat aduce comenzile la îndemâna șoferului.

contraaripile și capota motorului sunt în totalitate realizate din aluminiu, iar arborele cardanic este confecționat din fibră de carbon! Acesta este furnizat de japonezii de la Hitachi, cântărește cu aproximativ 40% mai puțin decât unul clasic din oțel, iar pentru a-l feri de șocuri, inginerii l-au ascuns sub un scut. Mai mult, eforturile peninsularilor de a transforma Giulia într-o referință în segment nu se opresc aici.

Frânele sunt o altă premieră mondială: sistemul de frânare electro-hidraulic furnizat de Continental pentru Giulia grupează pompa de frână, mecanismul servo și sistemele ABS și ESP într-un singur bloc, mai ușor cu 4 kg decât la sistemele convenționale. În utilizare, diferența este evidentă: mașina frânează aproape ireal de eficient, distanța de oprire de la 100 km/h până în repaus fiind de numai 38,5 m, fără ca șoferul să mai simtă în pedală intrarea ABS-ului. Motorul este o

altă noutate, de data asta în cadrul Grupului Fiat-Chrysler: este primul propulsor diesel cu bloc motor realizat din aliaj de aluminiu pe care aceștia îl dezvoltă. După binevenita cură de slăbire, blocul motor a ajuns să cântărească cu 27 kg mai puțin decât versiunea din fontă care echează, de exemplu, motorul lui Jeep Cherokee. Nu pot să închei fără a aminti de faptul că Giulia dispune de direcția cu cel mai mic raport de demultiplicare din segment: numai 11,8:1 sau, altfel spus, rotirea volanului cu 11,8 grade asigură virarea roților cu un grad.

### Suveran pe șosea

Toate aceste eforturi tehnice sunt limpede oglindite în comportamentul dinamic de excepție. De îndată ce apeși butonul Start, sunt suficiente doar câteva secunde pentru a înțelege adevăratul caracter al mașinii. Selectezi programul Drive al cutiei automate ZF cu 8 trepte și te lași

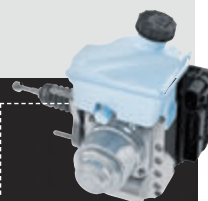
### Tehnica în clar

## Proiectat din pasiune

Giulia a luat naștere în trei ani, datorită unui grup de tineri ingineri care a proiectat-o pornind de la o foaie albă. Linia exterioară a fost definitivată după sesiuni lungi de testare în tunelul aerodinamic (Cx-ul este de 0,25), iar caroseria și suspensiile au în componentă mai multe piese din aluminiu, totalizând peste 250 kg. Greutatea a fost menținută la cote scăzute, grație perfecționării continue a fiecărei piese; remarcabil, în acest sens, este adoptarea arborelui cardanic din fibră de carbon la toate versiunile Giuliei, fapt care a permis economisirea a 8 kg. Apropos de greutate, să amintim și distribuția aproape perfectă a maselor: 51:49. Suspensia frontală prezintă o configurație sofisticată, cu brațe triunghiulare suprapuse. Brațul de control superior este format din două piese, fiecare cu propria articulație sferică. Astfel, centrul inferior de rotație este deplasat în afară, până în punctul de întâlnire cu axele brațelor. Această soluție constructivă a permis montarea cassettei de direcție (cu sistemul servo integrat) în fața motorului, păstrând linia frontală scăzută și coborând centrul de greutate. Mai mult, șocurile din volan sunt reduse, în pofida demultiplicării foarte directe, de 11,8:1.

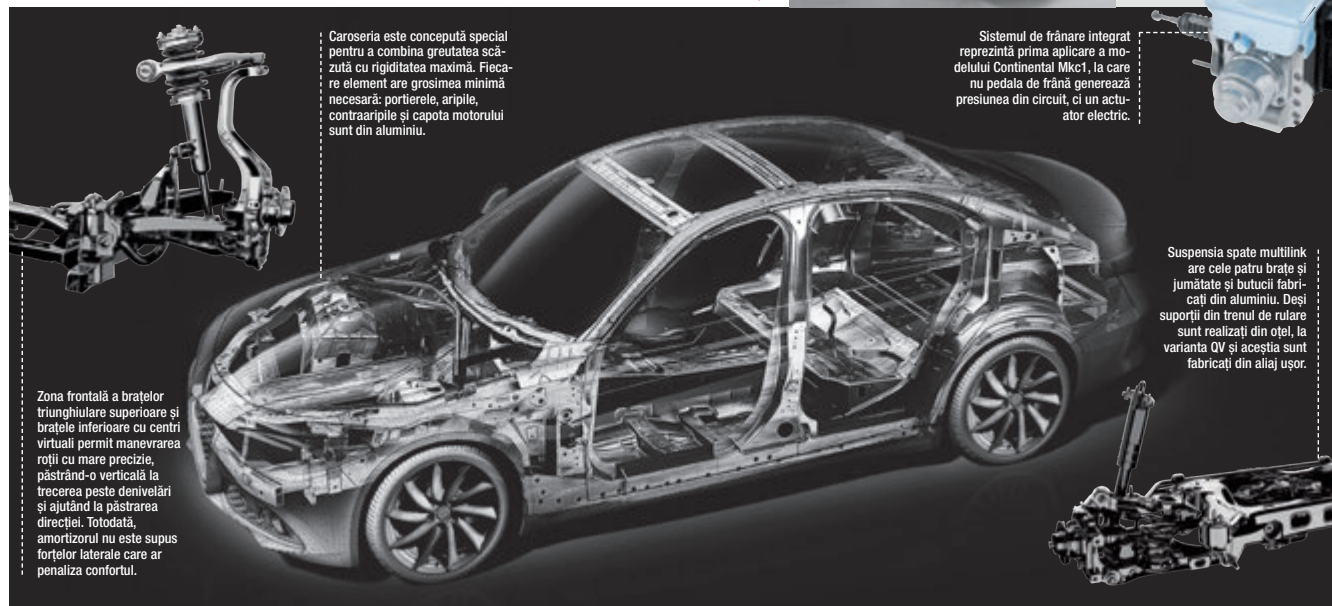
Suspensia spate multilink cu patru brațe și jumătate oferă precizie și asigură în același timp un confort de apreciat, grație separării funcțiilor brațelor orizontale de cele ale brațelor verticale. Frânele marchează debutul sistemului electrohidraulic Continental Mk1 (redenumit Sistem de Frânare Integrat - IBS), care renunță la sistemul de vacuum traditional și folosește un actuator electric pentru a crea presiunea hidrolică necesară acționării etrierelor fixe față (Brembo, cu patru pistonase) și a celor flotante de pe puntea spate. Pedala acționează doar o pompă auxiliară pentru a simula efortul, intrând în scenă doar în cazul unei defecțiuni a actuatorului electric, când acționează frânele în mod traditional. Sistemul IBS poate produce o mare presiune în circuit într-un timp foarte scurt, ceea ce-l face mai ușor de integrat în sistemele regenerative de frânare ale viitoarelor versiuni hibride. Motorul de 2,2 litri are bloc turnat din aliaj

ușor, inedit pentru grupul FCA, arbori de echilibrare și un răspuns fără întârziere al turbinei. Tratamentul gazelor de eșapament include un catalizator pentru NOx, dar mașina este pregătită și pentru adoptarea sistemului SCR.



Sistemul de frânare integrat reprezintă prima aplicare a modelului Continental Mk1, la care nu pedala de frână generează presiunea din circuit, ci un actuator electric.

Caroseria este concepută special pentru a combina greutatea scăzută cu rigiditatea maximă. Fiecare element are grosimea minimă necesară: portierele, aripile, contraaripile și capota motorului sunt din aluminiu.



Suspensia spate multilink are cele patru brațe și jumătate și butucii fabricați din aluminiu. Deși suportul din trenul de rulare sunt realizați din oțel, la varianta QV și aceștia sunt fabricați din aliaj ușor.

Zona frontală a brațelor triunghiulare superioare și brațele inferioare cu centri virtuali permit manevrarea roții cu mare precizie, păstrând-o verticală la trecerea peste denivelări și ajutând la păstrarea direcției. Totodată, amortizorul nu este supus forțelor laterale care ar penaliza confortul.



## Calitatea sub lupă

conduc de fiecare dintre cei 180 CP, transmiși prin intermediul arborelui cardanic către puntea spate. Cutia schimbă rapid și fără șocuri, iar cuplul de 450 Nm se simte instantaneu în modul Dynamic (Giulia oferă standard sistemul DNA de reglaj al trenului de rulare care modifică răspunsul motorului și al direcției în modurile Dynamic, Normal și All Weather). Apăsarea moderată a accelerației păstrează motorul în zonele inferioare de turație, iar treptele sunt schimbate la 1.700 rpm, fapt care limitează consumul urban la 6,9 l/100 km. Specialiștii germani de la ZF au găsit echilibrul ideal între viteza de reacție și finețe, fapt care atribuie o notă de rafinament ansamblului cutie - motor diesel. Giulia suferă însă atunci când sistemul automat start/stop este activ. La pornirile repetate din traficul urban, motorul scutură, iar după o anumită perioadă petrecută în ambuteiaje, acest lucru devine deranjant. În plus, nici nivelul sonor al propulsorului nu este redus, fapt care poate fi rezultatul compromisurilor făcute pentru a menține greutatea acestei variante de echipare la 1.640 kg. Am doar cuvinte de laudă despre manevrabilitate: m-am strecurat cu mașina în cele mai strâmte locuri de parcare și am întors-o dintr-o mișcare

pe drumuri cu o bandă pe sens, grație celui mai bun diametru de braț din segment, de numai 10,8 metri. Pe traseele extraurbane, Giulia se simte ușoară, agilă și foarte echilibrată. Scoasă la o plimbare pe șoselele virajate din Brașov, mașina s-a comportat admirabil chiar și dusă peste limite. Puntea față a desenat perfect trasa dictată de volan, fiind fără efort urmată de roțile din spate, grație distribuției aproape perfecte a maselor pe punți: 51-49%. Nici șicanele în pantă n-au izbutit s-o dezechilibreze, indiferent de tempo-ul în care le-am abordat, pentru că suspensia adaptivă (opțional în pachetul Performance 3.096 euro sau separat 1.368 euro) menține caroseria aproape orizontală, iar diferențialul autoblocant ține aderența la cote maxime. La întoarcerea spre București am avut o nouă surpriză plăcută. Consumul pe autostradă la 130 km/h s-a stabilizat la valoarea de doar 6,1 l/100 km, în special datorită coeficientului de rezistență la înaintare măsurat, de 0,29. Iar dacă teama că fiabilitatea ar avea de suferit vă dă târcoale, aflați că fiecare exemplar produs de italieni este supus unui test static de 150 de minute, urmat de un test dinamic pe circuit pe suprafețe diferite de rulare.

Una dintre multele întrebări pe care și le-au pus toți ce au așteptat Giulia se referea la calitatea asamblării. O privire atentă asupra sa ne arată că s-au făcut pași serioși înainte chiar și în acest domeniu. Mașina este bine realizată, cu vopsea aplicată fără cusur și o asamblare corectă a elementelor caroseriei. Portierele sunt bine etanșate, iar utilizarea materialelor fonoabsorbante poate fi apreciată privind panoul care sigilează zona aflată sub bord, deasupra pedalierului. Bordul este acoperit în întregime cu materiale moi, iar asamblările sunt atent făcute: singurul loc în care suferă este îmbinarea cu tunelul central, cu un joc puțin mai mare decât în mod normal. Butoanele și comutatoarele sunt bine realizate și plăcute la acționare, fiind acoperite cu material cauciucat. Scaunele nu prezintă imperfecțiuni și sunt bine finisate în zona spătarului și în cele mai puțin vizibile precum șinele, ale căror capete sunt protejate cu capace din plastic. Nici spațiul din spate nu face excepție: exemple pozitive sunt prezența luminilor sub portiere, a materialelor reflectorizante și a mochetei de bună calitate care captusește portbagajul. Care este ultimul element ce demonstrează accentul pus pe calitate? Piesa de plastic care maschează broasca portbagajului, atunci când capacul său este deschis.



- 1) Panoul din plastic sigilează zona de deasupra pedalelor.
- 2) Butoanele sunt corect asamblate pe volan, respectiv pe planșa de bord.
- 3) Padelele din spatele volanului încurcă ocazional acționarea manetelor.
- 4) Controller-ul, deși se apasă bine, nu se rotește foarte exact.

## VERDICT



Alfa Romeo continuă cu succes tradiția modelelor emblematice pe care le-a lansat de-a lungul timpului. Interiorul este căptușit cu materiale moi și plăcute la atingere, iar spațiul este la nivelul celui oferit de concurență. Poate chiar mai important pentru fanii brandului, dinamica Giuliei se situează la cote extrem de înalte, de la propulsorul puternic până la direcția fină și frânele impresionante. Dar aspectul primordial pe care-l relevă Giulia este personalitatea: Alfa Romeo încă produce mașini fermecătoare!



### Caroserie

- + Materiale excelente în habitacul
- + Spațiu interior bun, la nivelul concurenței
- + Portbagaj suficient de mare
- + Design interior superb
- Bancheta profilată îngreunează accesul

### Grup motopropulsor

- + Motor puternic și foarte economic
- + Transmisie excelentă, care schimbă prompt și fără șocuri
- + Răspuns instantaneu la accelerare
- Sistemul Start/Stop "scutură" la pornire

### Confort

- + Suspensie adaptivă foarte confortabilă
- + Zgomot scăzut la vânt și la trecerea peste denivelări
- + Scaune și banchetă comode, bine profilate
- Motor relativ zgomotos

### Conducere

- + Direcție excepțională, foarte exactă și directă
- + Frâne de primă clasă, extrem de eficiente
- + Comportament neutru pe viraje

### Costuri

- + Dotări cuprinzătoare, încă de la varianta de bază
- + Garanție 5 ani sau 100.000 km
- + Preț cu promoție foarte atractiv



**PROPULSIE****Motor**

4 cilindri în linie, injecție directă common rail, turbocompresor cu geometrie variabilă, intercooler, două axe cu came în cap, 4 supape, doi arbori de echilibrare.

Putere max./turație	180 CP/3.750 rpm
Cuplu max./turație	450 Nm/1.750 rpm
Cilindree	2.143 cmc
Alezaj x cursă	83,0 x 99,0 mm

**Transmisie**

spate, cutie automată, 8 trepte

**Suspensie**

Față cu brațe triunghiulare duble, arcuri elicoidale, bară stabilizatoare, spate multilink cu patru brațe și jumătate, arcuri elicoidale, bară stabilizatoare amortizoare hidraulice, diametru de braț 11,4 m, servodirecție electrică, 2,2 ture de volan, forță în volan 1,4 kg, frâne pe discuri ventilate la toate roțile, frână de parcare electrică, jante 17 inch, pneuri Pirelli P Zero 225/50 R17 94W.

**Întreținere**

Interval revizii	20.000 km
Cost revizii 60.000 km	2.462 lei

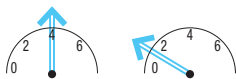
**ACCELERAȚII ȘI REPRIZE**

Acceleerații	secunde
0-60 km/h	3,0
0-100 km/h	7,1
0-130 km/h	11,7
0-160 km/h	18,5
400 m cu start de pe loc	15,1
viteză de ieșire (km/h)	146,7
1 km cu start de pe loc	27,9
viteză de ieșire (km/h)	186,9

Reprize în D (sarcină min/max)	secunde
70-90 km/h	3,2/3,6
70-100 km/h	4,5/5,0
70-120 km/h	7,5/8,5
70-140 km/h	11,3/12,9
1 km de la 70 km/h	25,7
Viteză de ieșire (km/h)	186,7
Viteză maximă (km/h)	231,410

**Regim turație**

4.000 1.800



LA 130 km/h (în D) LA VITEZĂ MAXIMĂ (în D)  
Abatere vitezometru la 130 km/h (%) 1,7

**PROBE DINAMICE****Schimbare de bandă**

Pe ud	94 km/h
În linie dreaptă	170 km/h
În viraj	106 km/h

Un ansamblu de înalt nivel, unde calitatea trenului de rulare este combinată cu sistemele electronice (nedecuplabile), calibrate într-un mod exemplar. Rezultatul este un comportament echilibrat, neutru, unde puntea spate are un rol important: traiectoriile sale le copiază cu o înaltă fidelitate pe cele ale roților față. Direcția este foarte promptă, fiind cu atât mai apreciată cu cât nu renunță la progresivitate. În Dynamic, controlul electronic al stabilității oferă un grad mai mare de libertate, dar permanent în totală siguranță.

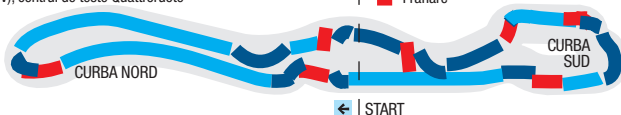
**TUR DE PISTĂ**

ALFA ROMEO GIULIA 1'26"16

Cel mai bun timp al unui rival  
JAGUAR XE 2.0D 1'27"20

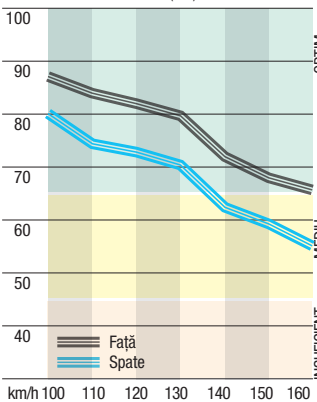
Mare parte din rezultat se datorează ținutei bune de drum. În rest este meritul direcției, motorului și transmisiei.

Performanțe pe circuitul de la Vairano (PV), centrul de teste Quattroruote

**CONFORT ACUSTIC dB(A)**

la 50 km/h pe asfalt	56,0
la 50 km/h pe asfalt ud	62,3
la 50 km/h pe piatră cubică	70,8
la accelerare maximă	68,7

Indice de confort acustic (A.I.)

**FRÂNARE**

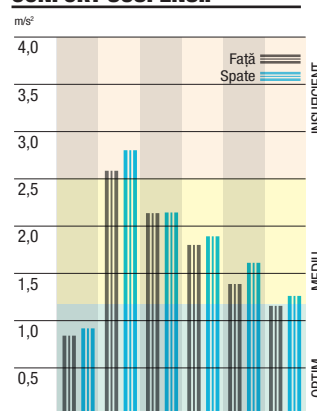
Spațiu de frânare (decelerație) m (g)  
de la 100 km/h, la gol 40,4 (0,97)  
de la 100 km/h, sarcină maximă 40,6 (0,97)  
de la 160 km/h, la gol 125,4 (1,02)  
de la 160 km/h, asfalt+pavaj 47,2 (0,83)  
de la 100 km/h asfalt ud+gheață 88,8 (0,44)  
Sistem de frânare bine implementat. Putere adecvată și echilibru remarcabil, după cum o arată rezultatele excelente la testul de frânare pe suprafețe cu coeficient de frecare diferit.

**Rezistență frâne**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	40,6	40,0	41,1	40,2	40,1	40,5	39,3	41,3	40,8	41,5
	OPTIM	MEDIU	INSUFICIENT							

**10 frânări de la 100 km/h**

Deși supus la stres, sistemul de frânare al Giuliei s-a dovedit perfect. La sfârșitul testului de frânări consecutive, nici cursa și nici consistența pedalei n-au suferit schimbări majore.

**CONFORT SUSPENSII**

	PIATRĂ CUBICĂ	DEZVELĂRI SURI	CAPACE CANAL	SINE	DALE	ASFALT CARIAT
	Accelerație la maxim	Accelerație parțială	Frânare			

**CONSUMURI****Consum în Drive**

Viteza în km/h	l/100 km
90	4,29
100	4,67
130	6,06
150	7,19

**Putere consumată**

la 100 km/h 15,8/21,5 CP

**Randament**

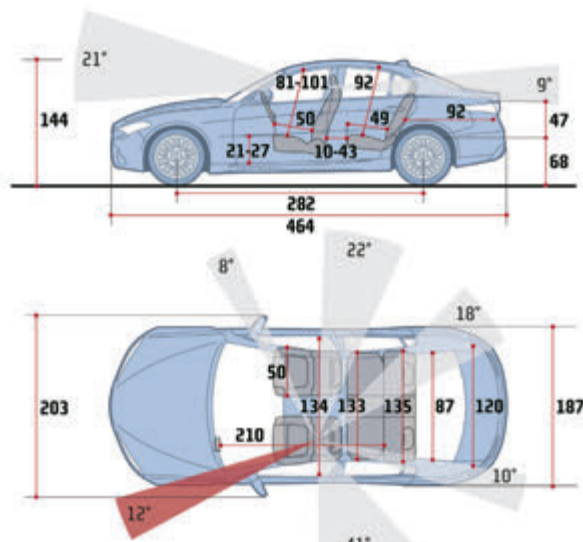
la 100 km/h (%) 32,4

**Consum mediu**

Parcurs	l/100 km	autonomie(km)
oraș	6,94	748
național	5,81	895
autostradă	5,81	895
media reală	6,21	835
media omologată	4,20	1.238
eroare computer bord (%)		6,1

**DIMENSIUNI, MASE ȘI VIZIBILITATE**

Giulia are o setare tipică de sedan dinamic, cu scaunele din față mari și banchetă spate pe care pot călători foarte comod doi pasageri. Cei din față beneficiază de un acces foarte bun, în timp ce în spate aceștia trebuie să aibă grijă la pasajele roților și la forma profilată a banchetei.

**OBTURAȚIE VIZIBILITATE MONTANT STÂNGA**

UNGHII ÎNTUNECAT

★★★★★

111° (31%)

**VIZIBILITATE OBSTACOL (ÎNALT DE 70 CM)**

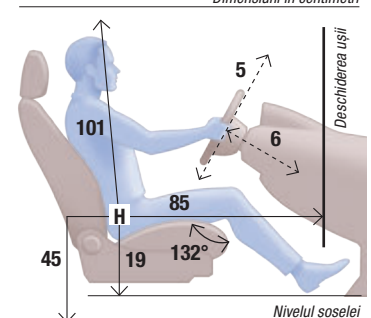
mai mult de 10 m

Dimensiuni în centimetri

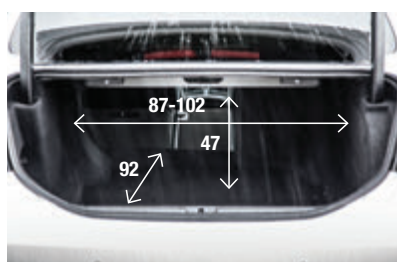
**POST CONDUCERE**

Persoane înalte (peste 1,80 m)	★★★★★
Persoane medii (1,70-1,80 m)	★★★★★
Persoane scunde (sub 1,70 m)	★★★★★

Poziția este joasă, așa cum ar trebui să fie la un sedan din această clasă. Distanțele dintre scaun, pedale și coloana de direcție sunt corecte.

**PORTBAGAJ**

Dimensiuni în centimetri



Volum portbagaj (l) 378  
din care sub podea (l)

**MASE**

Masă la gol	1.640 kg
Distribuție mase	51-49 %

Volum ul portbagajului este la nivelul rivalilor, cu excepția lui Mercedes Clasa C, pe care l-am măsurat ca având 421 litri. Spătarul banchetei este rabatabil fracționat, folosind cele două clapete din portbagaj.