

Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio – piękna strona mocy

2017-09-28 12:01

Drukuj Wyslij

© IBRM Samar



To, że Giulia jest urodziwa, widać na pierwszy rzut oka; że można się w niej zakochać – to oczywiste. Ale czy można z nią znaleźć szczęście? Tak, jeśli trafi się na Giulie z czterolistną koniczyną.

Po raz pierwszy model został publicznie pokazany 24 czerwca 2015 roku, w odnowionym muzeum marki w **Arese** niedaleko Mediolanu. I była to prezentacja Giulii od razu w jej topowej odsłonie **Quadrifoglio** (Czterolistna Koniczyna) - najmocniejszej Alfie w historii oraz najmocniejszego sedana w swojej klasie.

Zobacz podobne

- Volvo XC40 jak w abonamencie
- INFO-EKSPERT: Tipo czy konkurenci – Który straci więcej na wartości?
- Range Rover Velar - gentleman na safari
- PREZENTACJA | Mazda CX-5 – studium duszy czerwonego kryształu
- PREZENTACJA | Skoda Citigo – powiew świeżości znad Izery

Wyposażona w opracowany przez techników Ferrari benzynowy silnik V6 BiTurbo o mocy 510 KM i maksymalnym momencie obrotowym 600 Nm, przyspiesza od 0 do 100 km/h w zaledwie 3,9 sekundy; ma 6 biegową przekładnię manualną lub automatyczną skrzynię biegów ZF z ośmioma przełoženiami oraz kalibracją umożliwiającą zmianę biegów w 150 milisekund w trybie Race. Napęd wyposażony jest w sprzęgło „lock up”, które zapewnia kierowcy odczucie zdecydowanego zrywu natychmiast po wrzuceniu biegu. W skrócie: **Giulia Quadrifoglio to jedno, wielkie WOW!**

Kwintesencja Alfie

Model skupia w sobie charakterystyczne cechy włoskiej stylistyki: wycucie proporcji, prostotę i dbałość o jakość wykończenia. Dla konstruktorów **Giulii** punktem odniesienia były: równowaga pomiędzy rozkładem mas na osie (50/50) oraz tylny napęd. Aby zbilansować masy, silnik oraz mechanika musiały być ułożone pomiędzy dwiema osiami. Stąd pomysł na projekt auta: bardzo krótkie zwisy, długa maska silnika oraz długie błotniki przednie, „cofnięta” kabina pasażerska „wsparta” na kołach napędowych oraz tylne, „muskularne” błotniki, optycznie sugerujące punkt, w którym moc przekazywana jest na jezdnię. Wszystko to przekłada się na wyjątkowo długi rozstaw osi (2 820 mm) - najdłuższy w swojej kategorii - zamknięty w jednym z najbardziej kompaktowych nadwozi (**długość 4 639 mm, szerokość całkowita z lusterkami – 2 024 mm, wysokość – 1 426 mm**). Zaokrąglone krawędzie oraz otulające słupki tworzą kształt „kropki”, która przypomina jedną z najpiękniejszych Alf: **Giulietę Sprint**. W stosunku do pozostałych, „zwykłych” Giulii, **Quadrifoglio** zostało poszerzone, obniżone i wystylizowane poprzez liczne detale w postaci powiększonych wlotów powietrza w przednim zderzaku, wlotów powietrza na masce silnika i przednich błotnikach, czy czterech rur wydechowych.

Auto oferuje znakomity stosunek masy do mocy - 2,99 kg/KM, a to dzięki zastosowaniu włókna węglowego, z którego wykonany jest dach, pokrywa silnika, przedni wysuwany dolny spoiler **Active Aero Splitter**, który zarządza dociskiem aerodynamicznym, spoiler tylny oraz elementy boczne w listwach progowych. Masa **Quadrifoglio** może jeszcze zostać dodatkowo zredukowana, dzięki dwóm elementom dostępnym na zamówienie: węglowo-ceramicznym tarczom hamulcowym oraz fotelem Sparco z konstrukcją tylną z włókna węglowego. Niezależne dwuwahaczowe zawieszenie osi przedniej to nowa konstrukcja, która optymalizuje „filtrowanie” nierówności. Na osi tylnej zastosowano rozwiązanie wielowahaczowe typu Multilink.

Miłość ostra jak oset

Wystarczy usiąść za kierownicą **Quadrifoglio**, aby zrozumieć, że wkraczamy w inny wymiar, w którym wszystko skupia się wokół kierowcy oraz jego emocji. I ten czerwony przycisk Start-Stop na kierownicy, wyglądający jak ostrzeżenie: „przyciskasz na własne ryzyko. Gdy to uczynisz, nic w Twym życiu nie będzie już takie samo jak przedtem”. Emocje towarzyszące prowadzeniu **Giulii** są zaś wielkie, w czym duża zasługa bezpośredniego układu kierowniczego, natychmiastowej reakcji auta na pedał przyspieszenia i skutecznych hamulców. Przy operowaniu pedałami i kierownicą warto jednak zachować ostrożność, bo Giulia jest bardzo czuła i w swych reakcjach nie zawsze łagodna, o czym przekonało się nawet kilku dziennikarzy, powodując czasowe wycofanie auta z testów. Ale czy miłość w ogóle jest delikatna? *„Nie, raczej brutalna i ostra - kłuje jak oset!”* odpowiada Shakespeare słowami Romea. A Giulia potrafi ukłuć, szczególnie kierowcę, który nazbyt łatwo ulegnie pokusie wykorzystania drzemających w niej możliwości.

Najbardziej zaś kusi, by użyć niepozorne pokrętko na konsoli między fotelami, zawierające znany już posiadaczom wcześniejszych modeli Alfa Romeo, system elektroniczny **DNA**. Zarządza on głównymi parametrami pojazdu (reakcją silnika, kontrolą trakcji, przyspieszaniem, hamowaniem, układem kierowniczym), pozwala kierowcy wybrać jeden z trzech trybów jazdy, najbardziej odpowiedni do warunków i aktualnych potrzeb. W przypadku **Quadrifoglio** system ten zwie się **DNA Pro** a kierowca ma do wyboru nie trzy, a cztery tryby: **Dynamic** (z szybszą reakcją układu kierowniczego i hamulcowego w czasie jazdy po drogach), **Natural** (jazda komfortowa), **Advanced Efficiency** (tryb wydajności energetycznej m.in. poprzez wyłączenie niektórych cylindrów, pierwszy raz zastosowany w Alfie Romeo) oraz **Race** (aktywuje funkcję „overboost” w celu zwiększenia momentu obrotowego i pozwala na maksymalną reakcję pedałów podczas jazdy sportowej). Ten ostatni tryb nie bez przyczyny został oznaczony diabelsko-czerwonym kolorem. Przy nim adrenalina kierowcy skacze pod nieboskłon. Lepiej więc nie używać go poza torem wyścigowym.

Łagodniejsza strona mocy

W utrzymaniu Giulii na wodzy kierowcę wspomaga szereg systemów elektronicznych. Np. **Torque Vectoring**, dzięki podwójnemu sprzęgłu, pozwala tylnemu mechanizmowi różnicowemu odrębnie sterować momentem każdego z kół. W ten sposób przekazywanie mocy na podłoże poprawia się również w warunkach niskiej przyczepności. Po raz pierwszy zastosowano **Integrated Brake System**, system elektro-mechaniczny łączący kontrolę stabilności z tradycyjnym wspomaganie hamulców, który zapewnia natychmiastową reakcję hamulca i rekordowo krótką drogę hamowania. „Mózgiem” samochodu jest system **Alfa Chassis Domain Control (CDC)**, kontrolujący elektronikę i zarządzający działaniem różnych elementów, takich jak selektor DNA Pro, system Alfa Torque Vectoring, Alfa Active Aero Splitter, aktywne zawieszenie oraz ESC.

Dzięki oblicze Giulii okiełznują nieco obecne w samochodzie systemy bezpieczeństwa aktywnego, takie jak: system ostrzegania o najeżdżaniu na poprzedzający pojazd (**FCW**), autonomiczny system awaryjnego hamowania (**AEB**) z czujnikiem ochrony pieszych oraz system ostrzegający przed zmianą pasa ruchu (**LDW**). Przyczyniły się one do przyznania przez Euro NCAP 5 gwiazdek w ocenie bezpieczeństwa. Wynik 98% w ochronie dorosłych pasażerów, to jeden z najlepszych rezultatów osiągniętych przez jakikolwiek samochód, pomimo, że normy **Euro NCAP** zostały zaostrzone od 2015 roku.

Aby stać się właścicielem Giulii z czterolistną koniczyną trzeba mieć trochę szczęścia i zasobny portfel, gdyż auto nie jest (gdyż być nie może) tanie. Za wersję z ręczną skrzynią biegów należy zapłacić co najmniej **362 800 zł**, odmiana z automatyczną przekładnią jest o 10 tys. zł droższa. To oczywiście smutna informacja dla większości miłośników Giulii. W tej sytuacji jedynym pocieszeniem mogą być słowa Romea o Julii: *„żaden smutek nie przeważa radości, którą niesie krótka chwila spędzona przy niej”*.

Autor Darek Balcerzyk

Lubią to! 0 G+

Drukuj Wyslij