



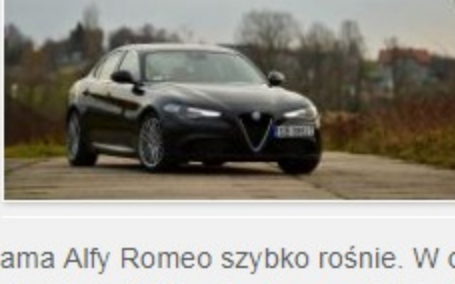
Alfa Romeo Giulia 2.2 Turbo Diesel - Atak na klasę premium - test

2017-12-04 - P. Mokuński Tagi: [Test](#), [Alfa Romeo Giulia](#), [Alfa Romeo](#)

Lubię to! Zarejestruj się, aby zobaczyć, co lubią Twoi znajomi.



Alfa nie ma łatwego życia. Musi konkurować z BMW, Mercedesem, Audi, Lexusem i Infiniti. To gracze doświadczeni i z ugruntowaną pozycją na rynku. Giulia po latach zastępuje model 159 i ma aspirację mocno namieszać w wymagającym segmencie. Czy się uda? Sprawdzamy wersję ze 180-konnym dieslem.



Gama Alfy Romeo szybko rośnie. W ofercie włoskiego koncernu wreszcie pojawił się SUV, a chwilę wcześniej do salonów wjechał dynamicznie narysowany sedan. Giulia nie tylko czerpie najlepsze wzorce ze 159, lecz również wprowadza sporo świeżości w katalogach producenta. To równocześnie kwintesencja tego, do czego Włosi od dawna nas przyzwyczajali. Styliści dopieścili detale, a inżynierowie postawili na tylny napęd i opracowali szeroką paletę jednostek napędowych.



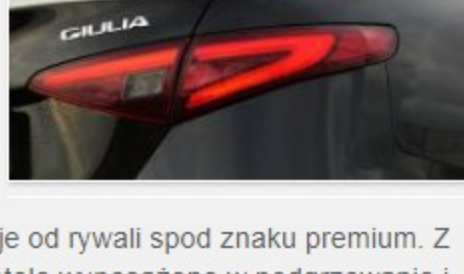
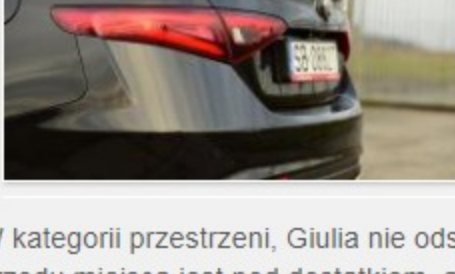
Oryginalny design wyróżnia się na tle konserwatywnej konkurencji. Włoski sedan ma długą maskę, krótkie zwisy, wiele krągłości i charakterystyczne, „przymrużone” oczy. Sylwetkę można wzbogacić bixenonowymi reflektorami z wkomponowanymi LED-ami do jazdy dziennej, 17, 18 lub 19-calowymi obręczami nawiązującymi do modeli z przeszłości, a także jednym z 14 lakierów nadwozia (pastelowym, metalizowanym lub trójwarstwowym).



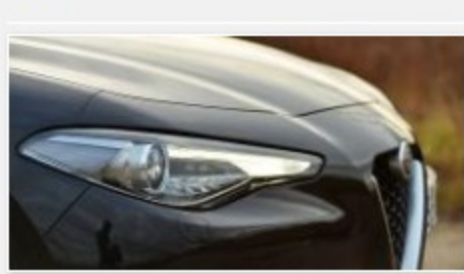
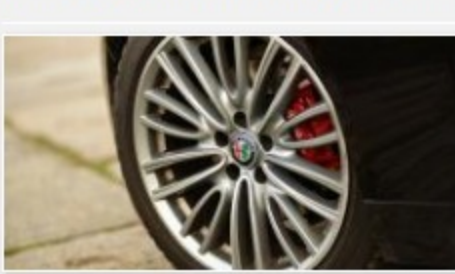
Pamiętacie wnętrza 166 z końca lat 90., lub 159 sprzed dekady? Na tle niemieckich i włoskich konkurentów, prezentowały się ponadczasowo. Nie inaczej jest w tym przypadku. Deskę rozdzielczą zaprojektowano ze sporą finezją. Nie ma w Alfie dzieła przypadku. Poszczególne elementy bardzo dobrze ze sobą współgrają, a kolorystyka potrafi chwycić za serce. Są też świetne i niestety jedynie przeciętne materiały wykończeniowe. Obok dębowego drewna i elementów wykonanych z aluminium, można trafić na nieprzystający do auta klasy średniej plastik. Jest ich na szczęście niewiele. Wokół lewarka automatycznej skrzyni i ozdobny, srebrny, przytwierdzony do kierownicy.



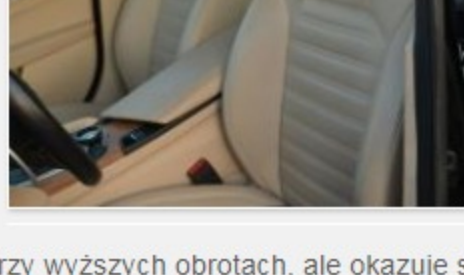
Efektownie wygląda natomiast koło sterowe i do tego świetnie leży w dłoniach. Potężnych rozmiarów łopatki nawiązują do samochodów sportowych, podobnie jak guzik uruchamiający silnik. Joystick zawiadujący skrzynią biegów jest wygodny, a sterowanie poszczególnymi funkcjami rozłożone logicznie. Sterowanie automatyczną klimatyzacją, trybami jazdy, komputerem pokładowym lub szybami, okazuje się dziecinnie proste. Gorzej ma się rzecz z systemem multimedialnym z opcjonalnym, 8,8-calowym ekranem. Rozbudowane menu i niezbyt przejrzysta grafika wydłuży proces aklimatyzacji. Przyzwyciężenie przedstawia się natomiast kamera cofania, choć obraz jest niewielki, a także nagłośnienie sygnowane przez firmę Harman&Kardon.



W kategorii przestrzeni, Giulia nie odstaje od rywali spod znaku premium. Z przodu miejsca jest pod dostatkiem, a fotele wyposażono w podgrzewanie i elektryczną regulację z pamięcią ustawień. Szkoda, że mocniej ich nie wyprofilowano. Za krótkie są też siedziska. Z tyłu miejsca wystarczy pasażerom o wroście do 185 centymetrów. Bagażnik o pojemności 480 litrów bez trudu zmieści trzy walizki. Ma niski próg załadunkowy, ale wąski otwór utrudni zapakowanie większych przedmiotów.



W palecie napędowej Alfy znajduje się aż sześć jednostek napędowych - trzy benzynowe i tyle samo wysokoprężnych. 2.2-litrowy diesel występuje w połączeniu z manualną, automatyczną skrzynią, napędem na tylną lub obie osie. Może mieć 150, 180 lub 210 koni mechanicznych. Kompromisem na co dzień okazuje się środkowy wariant. Generuje 450 Nm przy 1750 obr./min, a z 8-stopniowym automatem jest wygodny w codziennym użytkowaniu. Zapewnia też bardzo przyzwoite osiągi. Rozpędza blisko 1,5-tonowe auto w 7,1 sekundy do setki i zatrzymuje wskazówkę prędkościomierza na 230 km/h.



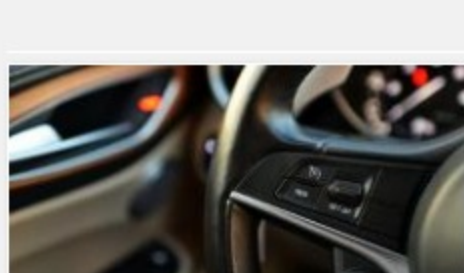
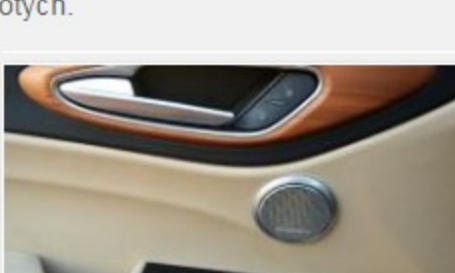
Wysokoprężne serce jest dość głośnie przy wyższych obrotach, ale okazuje się bardzo oszczędne nie tylko w trasie. Na jednopasmowej drodze krajowej można zejść do 4,3 litra. Podróż ekspresówką zaowocuje zużyciem na poziomie 6 litrów, natomiast na autostradzie Alfa potrzebuje około 7,5 litra. Tyle samo komputer pokładowy wskaże w mieście. Ponadto, włoskie auto dobrze wypada w próbach elastyczności. Chętnie przyspiesza aż do 200 km/h i zapewnia niezły komfort akustyczny. 8-biegowa skrzynia automatyczna płynnie „wpina” kolejne przełożenia i dość szybko reaguje na mocne dociśnięcie pedału gazu. Kierowca ma też możliwość zmiany biegów poprzez łopatki przytwierdzone do kierownicy.



Zawieszenie dobrze radzi sobie z większością nierówności. Niewielkie problemy występują tylko na poprzecznych przeszkodach. Wysoko należy również ocenić układ kierowniczy i zachowanie auta w zakrętach. Na suchej nawierzchni, Giulia pozwala w pełni korzystać z potencjału napędowego w zakrętach. Jest neutralna, a delikatny poślizg łatwo opanować. Spora w tym zasługa korzystnego rozkładu masy.



Alfa ma kilka niedociągnięć, ale w finalnym rozrachunku okazuje się bardzo komfortowym, pewnym na drodze i niezwykle oszczędnym samochodem. Ma dużo włoskiego temperamentu i smaczków, których próżno szukać u niemieckiej konkurencji. W porównaniu z BMW, Mercedesem i Audi, korzystnie przedstawia się cena dobrze wyposażonego egzemplarza. 180-konny diesel z automatem i napędem na tylną oś kosztuje 166 500 zł. Dopłata do AWD wynosi 13 tysięcy. Model widoczny na zdjęciach z wieloma dodatkami z listy opcji, wywinduje cenę do 215 tysięcy. Względem porównywalnie skonfigurowanej serii 3 lub Klasy C, można zaoszczędzić około 20-25 tysięcy złotych.



Podstawowe dane techniczne:

Alfa Romeo Giulia 2.2 Turbo Diesel RWD

Silnik: 2143 cm³

Moc: 180 KM przy 3750 obr./min

Moment obrotowy: 450 Nm przy 1750 obr./min

Skrzynia biegów: automatyczna, 8-stopniowa

Liczba, układ cylindrów: 4, rzędowy

Wymiary (dł./szer./wys.): 4639/1873/1426 mm

Rozstaw osi: 2820 mm

Masa własna: 1445 kg

Średnia emisja CO₂: 109 g/km



Osiągi:

0-100 km/h: 7,1 sekundy

Prędkość maksymalna: 230 km/h

Zużycie paliwa:

Miasto: 5,3 (7,7 w teście)

Trasa: 3,5 (4,8 w teście)

Cykl mieszany: 4,2 (6,4 w teście)

