

TEST ALFA ROMEO GIULIETTA 1.4 TB DISTINCTIVE

Autor Davor Kindy
 Āetvrtak, 23 Prosinac 2010
 Zadnja Promjena Utorak, 28 Prosinac 2010

Za malo je novi Alfin adut kompaktne klase izgubio pobjedu u nedavnom izboru za "Europski automobil 2011. godine". Pobjednik Nissan Leaf, prvi automobil na elektri ni pogon koji je pobijedio u ovom prestižnom izboru, osvojio je 257 bodova. Giulietta se sa 248 plasirala na drugo mjesto, a tre a je bila Opel Meriva sa 237 bodova. Desilo se to to no deset godina poslije pravog trilera iz 2000, kad je prethodni model Alfa 147, doslovce u foto-fini, u, odnijela titulu "Europskog automobila 2001. godine", sa 238 bodova, samo jednim vi e od "sigurnog pobjednika" Ford Mondea. Pri alo se tada da nisu bila ist posla, odnosno da se radilo o uroti francuskih novinara, koji su kolektivno u glasovanju bojkotirali Mondeo. Navodno je, za novinare bio bolji od modela za prodaju - navodno su branici bili dodatno zalijepljeni... Radilo se i o tradicionalno snažnom lobiranju grupacije Fiat na novinare, zbog ega je talijanski koncern dosad imao 12 pobjeda (devet Fiat, dvije Alfe i jedna Lancia). Opel je imao tri, a Volkswagen tek dvije pobjede! Ovo navodimo, jer postoje glasine da je velik broj novinara napravio konsenzus da izaberu bilo koga, samo da opet ne pobijedi talijanski auto. Giulietta je zbog toga, možda, platila ceh prija, njih "grijevova" u neumjerenom lobiranju.

Giulietta izgleda kao skladno napuhana 147-ica: produžena je sa 422 na 435, proširena sa 173 na 180 i povišena sa 144 na 146,5 centimetara

Nova je Alfa, zapravo, toliko poboljšana u usporedbi s prethodnim modelom 147, da teško može stati u istu re enicu s njom. O pove anju komfora najviše svjedo i devet centimetara ve i me uosovinski razmak i sedam centimetara ve a išina. Uz to je i masa pove ana za 150 kilograma te Giulietta djeluje upadljivo masivnija, vrš e i sigurnija. Prva je Giulietta predstavljena davne 1954., a drugi model s tom oznakom 1977. godine. Ovaj tre i model nema koncepcijske veze s prethodnima Giuliettama, odnosno Giuliamama, koji su imale stražnji pogon, nego slijede koncepciju Alfasuda, o kojemu pišemo niže u tekstu. Bilo kako bilo, Giulietta je dobrodošla na tržište i lijepo bi pristajao naslov, koji je 1977. bio napisan u tekstu slovenskog Avto Magazina, tada jedine respektabilne autorevije na ovim prostorima - "Buongiorno Giulietta" (tal. Dobar dan Giulietta). Zapravo, stigao je model kakvog smo od Alfa Romea i o ekivali, nakon ve pomalo umornog modela 147. Na test smo dobili osnovni model, s turbobenzincem obujma 1368 ccm i snage 120 KS te srednjim paketom opreme Distinctive, vrijedan 23.000 eura.

Novi kompakt iz Milana se za po etak proizvodi isključivo s petorim vratima i stražnjom kvakom skrivenom u okvir vrata, kao i na prethodnoj Alfi 147

Odmah da zaključimo - to je prava mjera. Naime, unutrašnjost je bogato opremljena, te je ugra eno praktički sve što se traži od jednog temperamentnog obiteljskog kompakta. Unutrašnjost je neobi no, ali lijepo opremljena, jer su Alfe oduvijek bili automobili s dušom i srcem (odnosno to su željele biti). Malo nam je zasmetalo što plastika, a i obloge djeluju pomalo jeftino. Konkretno, ovih smo dana vozili i novi Citroën C4 i, za ljubitelje Alfe nažalost, francuski kompakt, premda jeftiniji, u unutrašnjosti djeluje osjetno dora enije. Poput premium automobila, u usporedbi s Giuliettom. Daleko od toga da u interijeru ima zamjerki, ali ako se Giulietta želi približiti Audiju A3, BMW-u serije 1, a i Volvu C30, trebat e ubrzo poraditi na materijalima unutrašnjosti. Zato su komande postavljene optimalno i vožnja je užitak. Jedino, velika aluminijska kugla na ru ici mjenja a, nikako nam nije bila po volji, pogotovo kad je ujutro hladna kao led (a ljeti zna biti prevru a). Prostora sprijeda ima u izobilju, a straga prosje no - otprilike kao u Golfu i nešto manje nego u Astri. OK, rekli bismo, što vrijedi i za prtljažnik od 350 litara. Kad se sve dobro pogleda i pregleda, nema se što prigovoriti kvaliteti izrade, odnosno sve je napravljeno dobro, ili vrlo dobro.

Brzinomjer i okretomjer s crvenim osvjetljenjem smješteni su u dvije duplje, što je poznati specijalitet Alfe, kao i kazaljka brzinomjera okomito usmjerena na dolje, kad je na nuli

Turbobenzinac 1.4 TB dostupan je sa 120 i 170 KS, a razlika je samo 1000 eura. Prije nego smo pokrenuli motor mislili smo da ne e ispuniti ono što se o ekuje od onoga što predstavlja Cuore Sportivo. Ali im smo okrenuli kontaktnim ključem, motor je zdravo, muški proradio, a ve napon prvih stotinu prevaljenih metara zaključili smo da s ovim motorom nigdje ne emo biti u podre enom položaju. Dapa e. Oštro kre e ve od niskih okretaja, što je zasluga najve eeg okretnog momenta od 206 Nm pri 1750/min, po mjeri dobrog turbodizelaša. Zbog toga se stje e dojam da motor stvarno raspolaže s oko 135 KS. Dobro mu asistira mjenja sa šest stupnjeva prijenosa te Giulietta, uz lijepi zvuk iz ispušne cijevi (tradicija!) stotku hvata u 9,4 sekunde. Zapravo, s ovim je motorom Giulietta temperamentna i poletna, što dodatno dobiva na vrijednosti, kad se u obzir uzme masa od 1,4 tone. Motor se rado vrti i kontinuirano vu e do 5900/min, kad svakako treba prešaltati u viši stupanj. Najve ih 120 KS motor otpušta ve pri 5000/min te je za temperamentnu vožnju dovoljno šaltati na 4500/min.

Talijanski su stručnjaci vrhunski složili ovjes, koji osigurava sportsku stabilnost, a pritom nije pretvrd za normalnu vožnju i dobro prigušuje neravnine

Najve a je vrlina Giuliette gotovo savršen sklad (naravno po mjerilima kompakta) ovjesa, ko nica, motora, mjenja a i upravlja kog mehanizma. Lijepo radi elektri ni servoure aj, što je mana nekih konkurenata. Rezultat je užitak upravljanja i vožnje, po emu su Alfe i dosad bile dobro poznate. Giulietta, dakle, nije iznevjerila. Podjednako je uvjerljiva u u gradu, gdje je lako svakome pobje i na semaforu, na brzim autocestama te zavojitim državnim i županijskim cestama. Zapravo, na njima nam je bilo najljepše voziti, jer tada najviše do izražaja dolazi snaga motora u srednjem podru ju okretaja, uz dobro složeno podvozje i upravlja ki mehanizam. Giulietta snažno kre e naprijed u svakom stupnju, a ne treba je cijediti u okretajima, da bi se držali visoki brzinski prosjeci. Uvjerljivim performansama pomažu i snažne ko nice, s prednjim diskovima od 281 mm, a u brzim prolascima kroz zavoje, motor ima dovoljno rezerve snage za izvla enje. Nakon svakog se zavoja stje e dojam da se, potpuno sigurno, moglo i i i brže. Na kraju smo bili zadovoljni i potrošnjom goriva, koja je na testu iznosila 8,2 litre. U normalnoj se vožnji može ra unati sa sedam, što je prihvatljivo. Uz sve to ide i osje aj vrste e karoserije i visoke sigurnosti (Giulietta je suvereno osvojila pet zvjezdica po Euro-NCAP testu). Kad se sve to uzme u obzir, cijena od 23.000 eura izgleda pristojno, premda je, zbog iznimno jake konkurencije u kompaktnoj klasi, teško staviti ruku u vatru za uspjeh Giuliette na našem tržištu.

dr. Željko Maruši

Najve a vrlina ove Alfe je posebnost i prizvuk sportske marke, ime se izdvaja od brojnih konfekcijskih modela i cilja na kupce premium kompakata

DOBRO JE ZNATI...

Giulietta je peta generacija kompaktnog Alfa Romea, s prednjim pogonom. Prvi je bio Alfasud iz 1971. Bio je to i prvi Alfa Romeo s prednjim pogonom, k tome još i s bokerskim motorom. Alfasud je imao skladnu kombi-limuzinsku karoseriju, kvalitetno postolje i temperamentan motor. No hr ala je ve 'u prospektu', što nije bilo pogubno samo za uspjeh Alfasuda, nego i za ugled Alfa Romea. S vremenom je kvaliteta poboljšana pa je Alfasud izdržao do 1983. Nasljednik je dobio broj ani naziv 33, a proizvodio se kao trovolumenska limuzina i karavan Giardinetta. S jednim je redizajnom izdržao sve do 1994. i pojave modela 145. Bila je to ponovno kombi-limuzina 'golf-klase', a radila se i kao (manje uspješna) limuzina 146. Donedavno aktualni model 147 predstavljen je 2000. te je osvojio titulu 'Europskog automobila 2001. godine'. Tako je Giulietta peti kompaktni model Alfa Romea.

PLUS:

dizajn, solidna izrada, vozna svojstva, prostrana unutrašnjost, bogata oprema

MINUS:

mjestimice jeftini materijali, vidljivost straga

TEHNI KE KARAKTERISTIKE

Motor: redni 4-cilindarski, turbobenzinski, ugra en sprijeda popre no, dva bregasta vratila u glavi, zup asti remen, 16 ventila, blok od sivog lijeva, intercooler

Obujam: 1368 ccm

Provrt x hod: 88,0 x 91,4 mm

Kompresija: 17:1

Snaga: 88 kW/120 KS pri 5000/min

Moment: 206 Nm pri 1750/min

Pogon: prednji

Mjenja : ru ni stupnjeva

Ovjes: sprijeda neovisan, McPherson opružne noge, popre na ramena, stabilizator; straga: multilink, stabilizator

Ko nice: samoventilirani diskovi 281 mm, diskovi 264 mm, ABS/BAS/ESP

Gume: 205/55 R16

Dimenzije: 435,1x179,8x146,5 cm

Osovinski razmak: 263,4 cm

Krug okretanja: 10,9 m

Prtljažnik: 350 l

Spremnik goriva: 60 l

Masa/nosivost: 1365 kg/480 kg

Najve a brzina: 195 km/h

0-100 km/h: 9,4 s

Potrošnja: 8,6/5,4/6,4l/100 km

Potrošnja na testu: 8,2 l/100 km

Cijena: 23.000 EUR (testni model 23.500)

Serijska oprema Distinctive

ABS/ASR/BAS/VDC * Hill Holder • prednji i bo ni zra ni jastuci + zra ne zavjese • el. zatvara diferencijala (Q2) • ru na klima • el. podiza i prednjih stakala • el. podesivi i grijani vanjski retrovizori • tempomat • putno ra unalo • radio/CD • volan i mjenja u koži • aluminijski naplaci • maglenke • Stop&Start sustav...

Doplata

metalizirani lak 500 eura

Još; fotografija…

