

# Rh — Definitivno

besedilo: Vinko Kernc • foto: Saša Kapetanovič



Malo poenostavljeno:  
če imaš (neki) antigen v krvi,  
si Rh +, če ga nimaš, si Rh —.  
Naj mi medicinci oprostijo  
tole pesniško svobodo.



► Pri Alfah ne gre mimo srca in krvi. Reklamni slogan je zadel bistvo: če smemo povezovati naklonjenost (da se izognemo pojmu ljubezni) s srcem, tega pa smemo vedno povezati s krvjo, potem lahko mirno trdimo, da je naklonjenost do Alf skrita v krvi.

Tiste, ki imajo v krvi antigen za Alfe, je težko prepričati o nasprotnem, a naj kljub temu preberejo. Govorimo o najzmogljivejši Giulietti zdaj, o tisti Alfi, ki je znova (in tokrat več kot le korektno) obudila znak belega

trikotnika z zeleno štiriperesno deteljico v sredini. Če bi iskali tehničnega praprednika te Giuliette, to ne bi bila ne druga in še manj prva Giulietta, ampak bi se morali odpeljati v začetek sedemdesetih let do Alfesud. Ampak zaradi začetnih krčev se nanjo ni najlepše spominjati, zaradi vztrajanja Milančanov pri tem velikostnem razredu (takrat za znamko Alfa Romeo pregrešno majhnem) pa smo zdajle priča verjetno najboljši Alfi današnjika.

Verjetno se ni slabo spomniti Alfe 146, ki

je bila prva tako velika petvratna Alfa, ki je nastala pod okriljem Fiata. Ja, od Giuliette je recimo krajša za 10 centimetrov, njen prtljažnik je v osnovi za 30 litrov večji, zadnji klopi se pri zlaganju odmakne najprej sedalni del (pri Giulietti je ta nepremičen in verjetno je podrti naslonjalo prav zato neprijetno nagnjeno, torej ne vodoravno), zadnje naslonjalo je za tri centimetre višje in največja moč motorja v 146 je bila 150 'konj'. Je bila pa tudi za 50 kilogramov lažja.



## Kratek test

Medtem so umrli motorji Twin Spark in rodila se je varnost, kar nekaj korakov naprej je naredilo oblikovanje in Alfe so dobile notranjost, ki je v osnovi po kakovosti materialov in izdelave na ravni najboljših tekmecev. Tri vodoravna mesta, namenjena pločevinkam, v hlajenem predalu pred sopotnikom so brez dvoma rezultat nekega razmišljanja, pozabili pa so na dvojce: kam potem dati debelo dokumentacijo avtomobila (navodila ...) in (spet in znova) kam postaviti pollitrsko plastenko. A teh v Italiji ni naprodaj?

### Alfa Romeo Giulietta 1750 TBi 16v Quadrifoglio Verde

**Cena osnovnega modela:** 25.990 EUR  
**Cena testnega vozila:** 28.714 EUR

#### NAŠE MERITVE

T = 27 °C / p = 1.020 mbar / rel. vl. = 38 % / Stanje kilometrskega števca: 4.127 km

#### POSPEŠKI

0-100 km/h: 7,1 s  
402 m z mesta: 15,2 s (151 km/h)

#### PROŽNOST

50-90 km/h (V/V): 5,8 s / 9,2 s  
80-120 km/h (V/V): 7,0 s / 8,4 s

#### NAJVEČJA HITROST

242 km/h  
(VI. prestava)

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,0 m (AM meja 40 m)

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 14,3 l / 100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.742 cm<sup>3</sup> - največja moč 173 kW (235 KM) pri 5.500/min - največji navor 340 Nm pri 1.900/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/40 R 18 Y (Pirelli P Zero Rosso).

Masa: prazno vozilo 1.395 kg - dovoljena skupna masa 1.895 kg.

Mer: dolžina 4.351 mm - širina 1.798 mm - višina 1.465 mm - medosna razdalja 2.634 mm - prtljažnik 350-1.045 l - posoda za gorivo 60 l. Zmogljivost: največja hitrost 242 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,8 s - poraba goriva (ECE) 10,8/5,8/7,6 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 177 g/km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz zunanosti
- ▲ motor, navor, prožnost
- ▲ hiter menjalnik
- ▲ učinkovit Q2
- ▲ lega na cesti, podvozje
- ▲ zavore
- ▲ sistem DNA
- ▲ oprema (v splošnem)

- ▼ prehiter samodejni vklop varnostnih utripalk pri zaviranju
- ▼ petkratno samodejno utripanje utripalk
- ▼ notranja uporabnost in prilagodljivost (tudi prtljažnik)
- ▼ premalo bočno oprijemljiva sedeža
- ▼ nima navigacijske naprave
- ▼ poraba pri priganjanju

#### Končna ocena

Avtomobil za uživanje med ovinki: zaradi odličnih vodljivosti, motorne prožnosti, podvozja in elektronskega diferenciala Q2. Tudi avtomobil, ki je prijazen in nezahteven za povprečnega voznika. A tudi avtomobil, ki ima nekaj drobnih pomanjkljivosti. Kaj je že rekel Osgood Fielding III na koncu filma Nekateri so za vroče?



“DNA v športnem programu vklopi tudi elektronsko zaporo diferenciala Q2, ki je tu odlično skalibrirana in naravnana na dober izkoristek motornih zmogljivosti v ovinkih.”

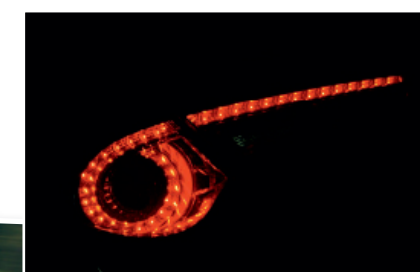
dodatnima merilnikoma nadtlaka v puhalu in motorne moči. No, tale QV tega ni imela, se pa podoben (po videzu in po tem, da je brezdimenzijski) merilnik nadtlaka puhala pojavi



### Alfa Romeo Giulietta 1750 TBi 16v Quadrifoglio Verde

kot eden od prikazov potovalnega računalnika v trenutku, ko voznik izbere športni program sistema DNA.

Sedežni del je bil v testni Giulietti vreden pohvale. Čeprav je poleg nujnih osnovnih nastavitev le voznikov ponujal dodatno (višinsko) nastavev, je za dobro počutje in dober položaj za volanom to zadostovalo, pri tem bi si želeli možnost nižje postavitve volanskega obroča. Sedeži so bili na zunanem delu odeti v usnje z rdečimi šivi (ki so se pojavljali tudi drugod ob usnju), notranji del pa je bila nabrebena tkanina. Dobro, ker takšni niso drseli, so pa še na oko čedni, med vožnjo udobni in neutrujajoči, po zasnovi športni, v ostrih ovinkih pa premalo bočno oprijemljivi.



Giulietta QV sedi na brezkompromisno športno togem podvozju, za druge občutke (in še kaj) pa poskrbi sistem DNA. Njegov športni program naredi volanski sistem bolj tog (a še premalo) in stopalko plina krepko bolj odzivno, vse druge spremembe, ki jih vpelje ta športni program, pa so med normalno vožnjo nezaznavne. Torej takrat, ko se pelje v šesti prestavi pri 1.500 vrtljajih ročične gredi kakih 70 kilometrov na uro in voznika zanima, ali je motor odziven in prožen tudi pri tako nizkih vrtljajih. Ne pozabite, motor je prisilno polnjen in ima pri dobrem 1,7 litra prostornine kar 235 'konj'. Lučka puščica pri rahlem pospeševanju takrat nežno svetuje praktični navzdol, ampak motor vseeno lepo in brez upiranja potegne, odzivanje turbopuhala pa sploh ni zaznavno, čeprav je puhalo že lepo aktivno v tem času. Potem se motor precej hitro zavrti do 2.000 vrtljajev v minuti, kar pomeni slabih 100 kilometrov na uro, in pošteno zadira; postane športno odziven in zmogljiv.

In takrat zapoje srce, ki pokaže in razkrije gensko zasnovano. Prekinjevalnik vžiga se v športnem programu s 6.000 pomakne na 6.400, kar se ušesu zdi vsaj 1.000 premalo, saj se kazalček na merilniku vrtljajev do tja premakne precej hitro vse do četrte prestave, peti si vzame nekaj več časa in za nekaj prihranka pri gorivu je tu še šesta prestava, ki motorju odvzame kakih 1.000 vrtljajev. Motor poznamo že iz Alfe 159, a je tu še zmogljivejši, pa še za dobrih 100 kilogramov lažjo kočijo vleče. Hočem reči, da navora (turbo!) in moči ne zmanjka kar tako, šele pri voznikih z dirkaško desno nogo morda.

DNA v športnem programu vklopi tudi elektronsko zaporo diferenciala Q2, ki je tu odlično skalibrirana in naravnana na dober izkoristek motornih zmogljivosti v ovinkih. Z njo se fizikalna meja pomakne precej navzgor, sukanje volana pa je kljub temu precej lahko (ali bolje: manj utrujajoče, kot utegne sicer postati v takšnih primerih) tudi na skrajnih mejah. Ta program obenem postavi stabilizacijski del v tretjo vrsto, kar pomeni dvojce: da mu dovoli vmešavanje veliko pozeje kot sicer in da ga torej ne izklopi. Izza volana se to čuti kot odlična vodljivost v ovinke (kljub prednjemu pogonu in veliki masi pod prednjim pokrovom), pozno odzivanje nosu in posledično dobro sledenje ukazom z volana, a ostaja nekaj grenkega priokusa, saj je zdaj že skoraj ves pokleknil pred dejstvom, da morajo imeti pravi športni avtomobili povsem izklopljiv stabilizacijski pripomoček. Razen Fiata.

Verjetno je tudi zato takšna Giulietta pravi Rh -: Alfa, ki utegne prepričati tudi siceršnje nasprotnike te znamke. Avtomobil, ki noče biti najboljši v vseh pogledih, ampak zelo dober športni avtomobil za uživanje. In to tudi je. ◀◀