

Alfa Romeo Stelvio - Czerwone Alfy na Monte Cassino

Autor: Wojciech Sierpowski
Zmieniony 23.02.2017.

Gdzie powinny odbyć się jazdy testowe Alfą Romeo Stelvio? Oczywiście na serpentynach słynnej włoskiej przełęczy o tej właśnie nazwie. Ale zanim nowe Alfy tam się pojawiły, modelem Stelvio odbyliśmy wspinaczkę na Monte Casino, gdzie w 1944 roku polscy żołnierze wykazali się wyjątkowym bohaterstwem zdobywając klasztor, który Naziści przekształcili w twierdzę. U stóp tej góry, a zarazem w połowie drogi między Neapolem a Rzymem leży miejscowość Cassino. W 1972 roku Fiat wybudował w niej sporą fabrykę samochodów. Jako pierwsze zaczęły z jej taśm zjeżdżać 126-ki, ale jak wiadomo wkrótce ich produkcję przeniesiono do bliźniaczej fabryki w Tychach. Tymczasem w Cassino wytwarzano kolejne modele Fiata i Lancii (łącznie 7,3 mln aut). Gdy niedawno powstał plan jakościowego przeskoku Alfy Romeo, właśnie z zakładu w Cassino postanowiono uczynić najnowocześniejszą fabrykę aut marki premium, a jednocześnie nowy dom Alfy Romeo.

Jej transformacja pochłonęła 1,3 miliarda Euro i to dało się zauważyć w czasie zwiedzania, bowiem chyba nigdy nie widzieliśmy tylu robotów (Comau) najnowszej generacji naraz. Na jednym ze stanowisk naliczyliśmy ich 18, a precyzyjne ruchy, jakie wykonują swoimi ramionami podczas spawania nadwozia naprawdę budzą podziw. Jeśli widzi się pracownika, to tylko kontrolera przy monitorze, na bieżąco kontrolującego proces produkcji. Póki co na taśmach w Cassino powstają spokrewnione ze sobą Giulia i Stelvio, ale z czasem dojdą jeszcze dwa modele tej marki.

Tym razem numerem jeden był dla nas model Stelvio. O genezie jego powstania opowiedział nam dyrektor techniczny Alfy Romeo, a zarazem bardzo doświadczony konstruktor – Roberto Fedeli (26 lat w Ferrari, 2 lata w BMW i teraz w Alfa Romeo). Otóż pomysł zaistnienia tego samochodu narodził się gdy rozważano opracowanie Giulii Station Wagon – czyli kombi. Okazało się, że zachowując możliwość stosowania napędu AWD, wielkich tłumików wersji QV, sporego zbiornika paliwa i skomplikowanego zawieszenia tylnych kół, korzyść wynikająca ze zmiany nadwozia z sedana na kombi byłaby dla użytkownika znikoma. Logika narzucała podwyższenie nadwozia, ale w dzisiejszych czasach takie sztukowanie nie jest mile widziane. W związku z tym, nie zmieniając platformy nośnej (roboczo nazywanej Giorgio) postanowiono wykonać nadwozie w stylu SUV-a. Skoro już auto nabrało takiego właśnie charakteru, to podwyższono zawieszenie i w powiązaniu z oponami o większym obwodzie uzyskano konkurenta licznych na rynku (i w klasie premium) SUV-ów, bądź jak kto woli crossoverów. Jazdy porównawcze wykazały, że Stelvio nie straciło zacięcia sportowego, jakim zdecydowanie odznacza się Giulia. Prowadzi się bardzo pewnie, wyśmienicie trzyma drogi, wykazuje dużą neutralność (wyważenie 50/50%), jest pełne temperamentu i doskonale wyciszone. Pozycja za kierownicą typowo sportowa, a do tego głęboko wyprofilowane fotele bardzo dobrze utrzymują ciało ułatwiając prowadzenie auta w ostrych zakrętach. Dzięki nieco wyższemu osadzeniu fotela i generalnie większej wysokości wnętrza miejsca wydaje się znacznie więcej niż w Giulii. Deska rozdzielcza wygląda podobnie jak w sedanie, obsługa jest identyczna.

Materiały wykończeniowe nie wzbudzają zastrzeżeń, pomijając elementy, które pochodzą jeszcze z fazy prototypowej. Pod względem designu Stelvio nie odbiega od Giulii. Podobnie jak ona zapewne okaże się ponadczasowo ładne. Może trochę brakuje czegoś, co wywoływałoby szczególny zachwyt, tak jak już miało to miejsce w niektórych modelach Alfy Romeo. Jedyny element, który nie przypadł mi do gustu, to zbyt szeroko rozciągnięte, zbyt natrętnie świecące diodowe światła dzienne z przodu. Stelvio ma 4,7 m długości, 1,9 m szerokości i 1,67 m wysokości. Odznacza się rozstawem osi 2,82 m i bagażnikiem o pojemności 525 l. Występuje w 13 kolorach nadwozia i do wyboru jest 13 wzorów alufelg o rozmiarze od 17 do 20 cali. Póki co do napędu służą silniki R4 Turbo. Benzynowy 2.0 jest w wersji 200 i 280 konnej, a diesel 2.2 ma moc 180 lub 210 KM. Ważący 1600 kg mocniejszy benzyniak przyspiesza w 5,7 s do setki, osiąga prędkość 230 km/h i średnio zużywa (wg. producenta) 7 l/100 km. Z kolei mocniejszy ropniak ważący 1700 kg sprintuje do 100 km/h w 6,6 s, rozpędza się do 215 km/h, zużywając średnio (wg. producenta) 4,8 l/100 km). Napęd (Q4) poprzez 2-sprzęgłową przekładnię zautomatyzowaną o 8 biegach

rozprowadzany jest aktywnie na wszystkie koła.

Reasumując, Stelvio sprawia wrażenie auta perfekcyjnego. Zapewne na wielu rynkach mocno wesprze Giulię. U nas nie powinno być inaczej, wszak masa jeżdżących u nas SUV-ów to auta drogie albo bardzo drogie i jak to się mówi - markowe. Alfa Romeo nie jest gorsza. A jeśli ktoś pragnie mocnych wrażeń, niech przejedzie się 510-konną wersją Quadrifoglio, która z czasem wzbogaci gamę tego modelu.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć