

CZAS NA GAZ!

TERAZ w ALFIE ROMEO!



SAMOCHÓD SPORTOWY I NAPĘD LPG? NIEMOŻLIWE? A JEDNAK! WŁOSKI PRODUCENT ALFY ROMEO POKAZAŁ, ŻE MOŻNA POŁĄCZYĆ EMOCJE I OSZCZĘDNOŚCI. ABY JEŹDZIĆ EKONOMICZNIE I EKOLOGICZNIE, JUŻ NIE MUSIMY WYBIERAĆ SPOŚRÓD DAWNO ZNANYCH NA RYNKU MAREK OFERUJĄCYCH MODELE ZASILANE LPG. CZAS NA... ALFĘ!



Po zeszłorocznych zapowiedziach, w końcu do Polski wjechała Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB w wersji z fabrycznym napędem LPG.

Nasza redakcja otrzymała to auto do testów jako druga w Polsce.

Dzięki temu, co GIULIETTA oferuje, powinna w krótkim czasie znaleźć na bywalców nie tylko wśród estetów podziwiających jej piękny włoski design, ale również w kręgu pasjonatów ekologii, którzy poszukując niebanalnego auta chcą mieć je w parze z fabrycznie zamontowaną instalacją LPG.

Dzięki napędowi na gaz propan-butan, nabywca „Julki” podjeżdżając pod dystrybutor na stacji paliw, będzie podwójnie zadowolony. Raz – mając wspierać i dynamicznie prezentujące się auto, dwa – płacąc prawie o połowę mniej za zatankowanie do pełna LPG, niż w przypadku auta na Pb czy w wersji z silnikiem Diesla. Zatankowanie pod korek 38 litrowego zbiornika LPG, przy cenie 2,95 zł/l będzie nas kosztowało jedynie 112,10 zł.

	SPALANIE dane producenta		SPALANIE dane testowe	
Paliwo	miasto	trasa	miasto tryb Normal, AW	trasa tryb Dynamic
LPG	10,9	6,8	10,44	10,49

■ DANE PRODUCENTA:

Ilość cylindrów: 4 w rzędzie
Pojemność skokowa: 1368 cm³
Moment obrotowy: 206 Nm przy 1750 obr./min.
Moc maksymalna: 88 kW (120 KM) przy 5000 obr./min.

■ INSTALACJA LPG:

Zbiornik LPG – STAKO, rozmiar 600x182x225
Reduktor – LANDI RENZO TYPE LSE98-LI10
Wtryski – Bosch
ECU – Metatron SDU – LPG

■ PIERWSZA JAZDA

Szczerze mówiąc spodziewałam się dość łagodnego auta (120KM jakoś nie przemawia do mojej wyobraźni), przygotowanego do lekkiej przebieżki po mieście.

Po włączeniu silnika, wskaźniki wszystkich 3 zegarów zaczynają swój bieg od dolnego położenia i biegną aż do końca skali, by posłusznie powrócić do pozycji wyjściowej. To robi wrażenie – jest jak w aucie sportowym.

GAZ – odpalając auto, zapala się standardowa kontrolka wskazująca ilość gazu LPG w zbiorniku. Umieszczono ją w bardzo widocznym miejscu, tzn. na panelu środkowym nad 6-biegową dźwignią zmiany biegów, a więc raczej nie ma szans, żeby nie zauważyć, że kończy nam się zapas LPG.

Już na gazie, w opcji „Normal”, auto dość żwawo przyśpiesza w niskich obrotach. W opcji „Dynamic” – jest jeszcze lepiej. Giulietta szybko się wkręca na obroty i do 5500 elastycznie i bez wysiłku mknie pod sporą górę na obwodnicy w Gdyni. Przy dojeździe do czerwonego pola na skali obrotomierza (7 tys. obrotów) – jest automatycznie odcinane paliwo.

Po całonocnym postoju na zewnątrz przy temperaturze -4°C i przejechaniu w mieście około 2,5km (3-4minuty, ze staniem na światłach), silnik bardzo płynnie zmienił zasilanie na LPG, co było absolutnie nieodczuwalne dla kierowcy. Gdyby nie moja wymuszona tym testem czujność i kontrolowanie diod switcha – nie wiedziałabym, kiedy auto zaczęło jechać na gazie.

Po wyłączeniu silnika, krótkim postoju i ponownym restarcie auta, przechodzi ono na gaz po upływie zaledwie parunastu sekund. Póki co – doskonale! Kontynuuję test.

■ SPALANIE

Testowane auto miało 17” alufelgi ubrane w opony zimowe Uniroyal w rozmiarze 225/45 (indeks 91H). Poruszałam się nim w jeździe miejskiej, często stojąc na światłach, zachowując dozwolone limity prędkości, ale jednocześnie dość dynamicznie ruszając spod światła.

System DNA był ustawiony w tryb Normal oraz All Weather. Po przejechaniu 120km, Giulietta zużyła 12,53 litra LPG, co przełożyło się na zaledwie 10,44 litra gazu na 100 km w cyklu miejskim. O dziwo – wyszło mi nawet mniej, niż podaje producent (10,9 l)! Nieźle! Przy cenie gazu na stacji

Shell 2,94 zł/l – przejechanie 100 km w mieście będzie kosztowało kierowcę 30,69 zł. Oczywiście tankując na innych, tańszych stacjach, kwota ta będzie jeszcze niższa.

Kolejna trasa była poza miastem. Tym razem całość w trybie DNA - Dynamic. Na trasie zmusiłam turbinę do małej pracy, mimo to, po pokonaniu 185 km ze średnią prędkością 83km/h, auto spaliło 19,4 litra LPG. Dało to w przeliczeniu 10,49 litra gazu na 100 km w cyklu pozamiejskim, a więc całkowicie akceptowalny poziom spalania, zwłaszcza mając na uwadze „ciężką nogę” kierującego.

Przejechanie trasy o długości 185 km kosztowało 55,98 zł, a więc 30,84 zł/100km (Shell 2,94 zł/l LPG).

■ PODSUMOWANIE

Alfa Romeo Giulietta 1.4. LPG jest doskonałym autem do jazdy miejskiej. Łączy w sobie dynamiczny wygląd z dość komfortowym jak na nasze drogi zawieszeniem. Auto dobrze tłumi nierówności wzdłużne i poprzeczne i jedzie się nim całkiem wygodnie. W testowanym modelu były 17” alufelgi, natomiast zastosowanie „szesnastek” i opon o wyższym profilu jeszcze bardziej poprawi komfort podróżowania.

Mając 38 litrowy zbiornik LPG umieszczony w miejscu koła zapasowego, przestrzeń bagażowa zmniejsza się z 350 do 275l. Mimo tego, jest wciąż wystarczająco duża, żeby się rozsądnie zapakować – nawet w podróż.

Kolejną zaletą modelu 1.4 TB LPG jest jego napęd. W dobie powszechnego oszczędzania to

fabrycznie zasilane autogazem auto, przy parametrach uzyskanych w czasie tego testu – jest zachęcającą propozycją na rynku aut kompaktowych. Dochodzi do tego 2-letnia gwarancja producenta na instalację LPG.

Poza niewątpliwymi zaletami omawianego auta, jest też coś, do czego można by się przyczepić: moim zdaniem, na niekorzyść omawianego modelu wpływa jego dość wysoka cena wyjściowa (80 500 zł w wersji Progression oraz 87 900 zł w testowanej wersji Distinctive).

Kolejnym mankamentem jest brak widocznej promocji nowego modelu Giulietty LPG ze strony polskiego dystrybutora na rodzimym prężnym i wciąż chłonnym rynku dla modeli zasilanych autogazem, co według mnie nie wróży mu wielkiej popularności, mimo niewątpliwych zalet i dużych szans na sukces w swojej klasie...

Tak czy owak – „Julka” potrafi zawrócić w głowie nie tylko mężczyznom. Wygląda jakby była skrojona na miarę. Moją na pewno. Nie wysiadam. Jadę dalej.

Źródło: Sylwia Bujalska
Redakcja „Czas na gaz!”

