

Όπως είπαμε στο υστερόγραφο του κείμενου: [Andrea Bocelli: νιώθοντας τα μέταλλα](#) : «κάτι για μια άλλη λευκή ti super και φυσικά την νέα Giulia, λίαν προσεχώς».

Κι αφού για την άλλη λευκή τα είπαμε, εδώ θα πούμε για τη Giulia, per nuona Giulia.

Τα ρέστα της σπρώχνει η Alfa Romeo πάνω στο, όχι και τόσο πράσινο, τραπέζι της αυτοκινητοβιομηχανίας, με ένα τολμηρό και grosso κόλπο αξίας 5 δισ. ευρώ. Σε δυο χρόνια θα ξέρουμε, αν άξιζε τον κόπο και το ρίσκο η χρονικά, μάλλον, καθυστερημένη κίνηση.

Τι σημαίνει το όνομα Giulia όμως, στο χώρο της αυτοκίνησης; Αν πάμε κάτι περισσότερο από μισό αιώνα πίσω ήταν μια ρηξικέλευθη πρόταση μιας μπερλίνας με κινητήρα από ελαφρύ κράμα, διπλούς εκκεντροφόρους επικεφαλής, επιδόσεις καλύτερες από πολλά σπορ αυτοκίνητα της εποχής και όλα τούτα σε μαζική παραγωγή. Γεννημένη από τις άκρες των μολυβιών του Giuseppe Scarnati, έμελλε να γίνει μια σπουδαία επιτυχία.



Ε λοιπόν, η διάδοχος στοχεύει πολύ ψηλότερα. Σε μια εποχή που η Γερμανική αυτοκινητική κυριαρχία φαντάζει ακλόνητη, η νέα Giulia φιλοδοξεί να έρθει σαν μια δυναμική λεγεώνα που θα επιβάλει τις προθέσεις της, όχι μόνον στη λεκάνη της Μεσογείου αλλά και ευρύτερα. Για το σκοπό αυτό εργάστηκε, για δύο χρόνια, η ομάδα εργασίας skunk, εν κρυπτώ και σε καθεστώς πλήρους ελευθερίας. Δανεισμένη η ορολογία, από την αμερικανική αεροπορική βιομηχανία Lockheed η οποία συγκεντρώνοντας ταλέντα και επιστήμονες, προσφέροντάς τους ελευθερία κινήσεων και αυτονομία, εισέπραξε ως αποτέλεσμα μια σειρά από κορυφαίες δημιουργίες.

Έτσι και αυτή η μικρή ομάδα νέων, δραστήριων, δημιουργών δημιούργησε τη νέα Giulia την οποία μας παρουσίασαν στο νεότευκτο μουσείο της φίρμας στο Arese.

Τεχνίτες μέγιστοι οι Ιταλοί, στο να χτυπούν στο θυμικό του ανθρώπου, σχεδίασαν μια

ιδιαιτέρως συναισθηματική παρουσία. Με εικόνες, με νότες, με λόγια άγγιξαν ευαίσθητες χορδές. Μας παρέσυραν με μαεστρία παίζοντας με τις λέξεις, καθώς έκαμαν το διαχωρισμό, ανάμεσα στην κατασκευή και τη δημιουργία. Για αυτό και η συχνή επίδειξη του ανθρώπου του Βιτρούβιου, του διάσημου σκίτσου του πελώριου da Vinci από το 1490, έναν προπομπό τρόπον τινά της Αναγέννησης. Σαφές το μήνυμα του Ιταλικού εργοστάσιου που προϊδεάζει για τη δική του Αναγέννηση. Επελέγη δε, για γκραν φινάλε ο Andrea Bocelli, σε αυτή την τελετή με την άνευ προηγουμένου Ιταλικότητα της, κι όταν ο τενόρος έβγαλε από τα μύχια των πνευμόνων του τις τελευταίες νότες, παρήλασε η αναγεννημένη Giulia εν μέσω αποθεώσεως.

### **Είναι ωραία;**



Σε ένα κόσμο που χάνει ολοένα και πιο γρήγορα κάθε είδους ταυτότητες, η εμμονή σε κάθε τι τοπικό είναι ένας συνδυασμός υποχρέωσης και καθήκοντος. Το λέμε αυτό για το έντονο τοπικιστικό χρώμα που επιχειρεί η Alfa κι' αν θέλετε και τη ταπεινή μου γνώμη καλά κάμει. Δύσκολο συνεπώς να κάνεις κριτική σε ένα τέτοιο come back. Μια υποψία ιαπωνικών τάσεων στην εξωτερική σχεδίαση την έπνιξα εν τη γενέσει της, ως μια ακραία ύβρη με φόντο την εικόνα του Tazio. Ναι πολύ θα θέλαμε να δούμε τη νέα Giulia να επαναλάβει τον θρίαμβο του λιλιπούτειου Μαντοβάνου με την τεράστια ψυχή, που τον Ιούλιο του '35, μέσα στο Ring, μπροστά σε 300.000 βαμμένους Γερμανούς με μια Alfa P3, διέλυσε τους ισχυρότερους συνδυασμούς με τη σβάστικα, ανεμίζοντας την Ιταλική μπαντιέρα μπροστά σε ένα βουβό, σαστισμένο, ηττημένο κοινό.

Κι επειδή αυτά τα φαινόμενα τέλειωσαν με την έναρξη του δεύτερου Μεγάλου πολέμου του 20ου αιώνα, η ελπίδες εστιάζονται σε καλές εμπορικές πορείες.

### **Μπορεί να το κάνει;**



Θα μιλήσουμε με νούμερα και όχι με εμπειρίες αφού μόνον την είδαμε, δεν την οδηγήσαμε. Τετράπορτη, με κλασσική διάταξη, κινητήρας εμπρός κίνηση πίσω, σημείο ενδιαφέρον απομακρυσμένο από τα αδιάφορα τετρακίνητα και τα βαρετά προσθιοκίνητα. Κάτω από το καπό, της κορυφαιάς έκδοσης, της QV, εργάζεται ένας τρίλιτρος βενζινοκινητήρας που

αποδίδει μισή χιλιάδα ίππους συν δέκα, 510 για όσους δεν έκαναν τον υπολογισμό. Ένα άριστο διαβατήριο ελευθερίας, για να δώσει χαρά σε μελετηρούς οδηγούς. Όπως μας είπαν. παρότι ο κινητήρας έχει υψηλή απόδοση τόσο σε ισχύ όσο και σε ροπή, είναι ταυτόχρονα και οικονομικός, ενώ διαθέτει και σύστημα ηλεκτρονικά ελεγχόμενης απενεργοποίησης κυλίνδρων. Σύμφωνα με την Alfa, μάλιστα η πραγματοποιεί το κλασικό 0-100 χλμ./ώρα 3,9 δεύτερα.

Στον πίσω άξονα, «κάθεται» σε ανάρτηση πολλαπλών συνδέσμων, ενώ μπροστά συναντούμε διπλά ψαλίδια. Επίσης υπάρχει σύστημα Torque Vectoring, ώστε να επιτρέπει στο πίσω διαφορικό να ελέγχει τη ροπή που καταλήγει σε κάθε πίσω τροχό ξεχωριστά. Έτσι η ισχύς μεταφέρεται πολύ καλύτερα στο δρόμο ακόμα και σε συνθήκες χαμηλής πρόσφυσης.

Εκτός από το πρωτοποριακό σύστημα πέδησης, η νέα Giulia QV διαθέτει και ενεργό σπλίτερ (Active Aero Splitter) και ένα ολοκαίνουριο σύστημα «Alfa DNA» με το οποίο ο οδηγός μπορεί να επιλέξει ανάμεσα στα προγράμματα, Dynamic, Natural, Advanced Efficient και για πρώτη φορά σε Alfa Romeo, το πρόγραμμα Racing.

Δεν μπορώ να ξέρω όλα τούτα πως θα είναι στην πραγματική τους διάσταση, στο δρόμο. Υποθέτω και ελπίζω να μας ξυπνήσουν εξελιγμένες μνήμες από sprint και Veloce και να πραγματώσουν το σύνθημα: *meccanica delle emozioni*.



Εξ άλλου η τελετή είχε αρκετό από αυτό το *emozioni*, ειδικά όταν ο Marcione χαίδευε τα μάγουλα των μελών της ομάδας skunk, κι όταν αργότερα βγήκαν όλοι μαζί μια χαρούμενη φωτογραφία.

Τι κι' αν το βράδυ, ο Sergio ανεχώρησε με ελικόπτερο, ενώ οι υπόλοιποι με πούλμαν ή αυτοκίνητα. Οι λεγεώνες είχαν πάντα εκατόνταρχους, οι εκατόνταρχοι συγκλητικούς, και οι συγκλητικοί είχαν πάντοτε αυτοκράτορα.

Η νύχτα έφευγε και κάπου στο βάθος θυμόμουν μια αφίσα που σε κόκκινα φόντα έγραφε *Alfa vince* και *Alfa campione del Mondo*.

Καλή τους τύχη.