

# PRIMERJAVA GIULIE TI SUPER MODIFICATA IZ LETA 1971 IN 140 KM TER GIULIE QV IZ LETA 2017 Z 510 KM



Z odgovornim urednikom Moto Revije AMZS Blažem Poženelom sva se dogovorila za srečanje na temo primerjave in predstavitve nove Giulie QV Quadrifoglio /2017 in skoraj petdeset let stare Giulie TI super modificata. Ob kavi pri Kopaču na Brezovici smo se dogovorili o načinu predstavitve in izbrali traso vožnje. Obe alfi sta krenili proti Bistri, kjer domuje Tehniški muzej Slovenije, z nama pa so bili tudi novinar AMZS Jure Gregorčič, večni motorist Sandi Košir in mehanik Marjan Merjasec, specialist za alfe do leta 1975, predvsem tipa spider, GT junior in giulie. Jure je fotografiral vozila z vseh strani, posebej še notranjost vozil, kolesa, motorni prostor z agregati itd. Izmenično smo se vozili z giulio QV in giulio TI super. Razliko je skoraj nemogoče pojasniti, malo lažje pa razložiti, ko se poglobiš v tehniko sedanjega časa in jo primerjaš s petdeset let starimi tehničnimi rešitvami. Že sam podatek 510 KM proti 140 KM pove skoraj vse, res pa je, da staro alfo ob boku nove še vedno tradicija spoštljivo obravnava vse od začetka pa do danes. Bila so tudi suha leta, toda ta zadnja giulia quadrifoglio pa trenutno

nima veliko tekmecev. Vozilo z 2,9-litrskim biturbo šestvaljnim motorjem je nastalo iz Ferrarijevega oziroma Maseratijevega osemvaljnega motorja, ki so mu odbili dva valja. Največja hitrost je 304 km/h, v manj kot 4 s pa doseže vozilo 100 km/h. Poraba goriva je odvisna od tega, kako dolgo imaš nogo. Tovarniški podatki so od 6-8 litrov na 100 km, po mestu pa 11 litrov.

Značilnost za alfe je, da so namenjene za športne navdušence in kot jim italijani pravijo z značajem - tipo sportivo, ki jih ne moti hrup motorja, prestavne ročice in druge zadeve, ki niso povezane z elektroniko, tu mislim za starodobnike do leta 1975.

GIULIA TI SUPER MODIFICATA



Motor AR 1,6 litra friziran. Dve odmični gredi v glavi, dva dvojna uplinjača Weber DCOE 45, približno 140 KM, največja hitrost z dolgim diferencialom blizu 210km/h s kratkim za gorske dirke pa 180km/h. Poraba goriva od 11 - 12 litrov na 100km, na gorski vožnji pa okoli 14 - 16 litrov.



Klasičen prostor voznika, pet stopenjski menjalnik, kontrolne ure za temp. pritiska olja, merilec hitrosti in obratov, sedeži, štiritočkovni varnostni pas, vse znamke Sabelt, gasilni aparat - vse homologirano in vsako leto tehnično pregledano. Volanski mehanizem brez servo ojačevalnika na začetku čvrst, med vožnjo natančen in vodljiv. Vgrajena je tudi varnostna kletka, replicirana po originalu. Sedeži predpisani za race klaso, za starodobnika so lahko tudi s pretečenim rokom.



Platišča 15 colska in so replika originalnih iz obdobja 1962-64. Prvotna platišča so bila magnezijeva, toda zaradi krhkosti so bila kasneje prepovedana. Zaradi oprijemljivosti

so športne gume znamke TOYO dimenzije 195/50R15. Zavorni diski Brembo /ATE so na vseh štirih kolesih. Na prvi giulii je bil zavorni sistem znamke Dunlop, ki pa se ni obnesel, tako da so takoj prešli na zavore Brembo.



#### GIULIA QV QUADRIFOGLIO

Motor Ferrari šest valjni 2,9 litra biturbo s 510 KM in navorom 600 Nm, računalniško voden. Poraba goriva 6-8 litrov, po mestu okoli 11 litrov. Zaščitni in razpoznavni znak giulie QV je quadrifoglia - štiriperesna deteljica, ista označba je tudi na giulii TI super. Največja hitrost 304 km/h, pospešek 3,9 sek do 100 km, navor 600Nm.



Moderen računalniško voden prostor za voznika in sovoznike, osem stopenjski samodejni menjalnik z dodatnimi obvolanskimi ročicami, ki omogočajo, da

voznik preko teh ročic spremeni način vožnje z lastnimi ukazi. Ročici nista montirani na volan in sta zato nepremični. Sam prostor v kabini je izjemno dodelan, tako kot se za italijanske oblikovalce spodobi in so zaradi tega cenjeni po vsem svetu.

Platišča so 19 colska, gume imajo dimenzijo 285/30R 19. Zavore so karbo-keramične, znamke Brembo, ki so trenutno brez konkurence v svetovnem merilu. Uporabljajo jih formule ter ostala prestižna vozila, vključno z Japonskimi.



Vožnja mimo Borovnice je bila pravi užitek tudi za Jureta in Blaža, ko sta se vozila z staro giulio. Modificirana giulia nudi poseben užitek, ko se pri pospeševanju oglasita oba dvojna uplinjača pri sesanju zraka, pri odvzemanju plina pa se oglasi značilni glas grgranja, ko zrak spremeni smer. Obe vozili povezuje dolga tradicija in desetletja trajajoča slava enega najbolj uspešnih športnih vozil. Sedaj se mi postavlja vprašanje ali bo tudi

giulia QV quadrifoglio dočakala, da postane starodobnik kot je to dočakala giulia TI super modificata.

## EPILOG

Začetki giulie TI super segajo v leto 1962. Narejenih je bilo 501 kosov teh vozil, ostalo pa jih je le še kakšnih trideset. Za konkurenco pri tekmovanjih je nekaj let kasneje poskrbela Lotus Cortina, ki se je pojavil leta 1963 in bila konkurenčna do leta 1970. Izdelanih je bilo 7319 teh vozil tipa mark 1 in mark 2. Cena je od 39.000€ do 79.000€.

Ko sem pregledoval cenik originalne giulie TI super pri avkcijski hiši Bonhams je bila cena originala od 90.000 € do 140.000 €, se pravi vrednost te stare alfe sega v območje zadnje giulie QV quadrifoglio, ki ima ceno okoli 100.000€. Nekaj neverjetnega. Giulia TI super modificata pa je ocenjena od 28.000€ do 42.000€ glede na izdelavo po specifikaciji proizvajalca in tudi s FIA homologacijo.

Eden največjih italijanskih mojstrov modificiranih vozi Alfa Romeo, predvsem za giulie TI super pa je bil Santino Balduzzi. V njegovi delavnici je bilo narejenih veliko giulij TI super, ki so zmagovale po celi Evropi, pripravljajl je tudi Alfete GTV 2,0 Gr.2 s 180 KM. V njegovi delavnici se je delal tudi GTA junior za znanega dirkača Alilhodžiča.

V januarju letos se je poslovil v 75. letu starosti. Mnogi, ki smo ga poznali nam bo ostal v spominu kot čarovnik iz mesta Lodi v Lombardiji.

Giulio TI super modificata, sem restavriral pet let, o tem, kako je potekalo delo, pa naslednjič.

## MODIFICIRAN MOTOR GIULIE TI SUPER Z NAPISOM BALDUZZI

