

Alfa Romeo Giulietta

El próximo modelo

Nueva arquitectura para resaltar el agarre a la carretera y la agilidad total de confort y seguridad

Deportividad y confort según el estilo italiano

Motores innovadores para una conducción inmejorable y respetuosa con el medio ambiente

Seguridad y comportamiento dinámico en lo más alto del segmento

Gama articulada y fórmulas de compra personalizadas

Equipamiento de serie y opcionales (mercado Italia)

Fichas técnicas

Alfa Romeo Giulietta

Presentado en el reciente Salón de Ginebra, en primicia mundial, se presenta hoy el nuevo Alfa Romeo Giulietta que, a partir de mayo, se comercializará progresivamente en los principales mercados, volviendo a lanzar de esta forma la marca en uno de los segmentos más importantes de Europa.

En el año del Centenario, el nombre es un tributo a un mito del automóvil y de Alfa Romeo. Giulietta es el auto que en los años cincuenta hizo soñar a los automovilistas de todo el mundo, permitiendo acceder por primera vez al sueño de poseer un Alfa Romeo disfrutando de su confort de alto nivel y de su excelencia técnica.

Hoy nace, de la mano del Centro Stile Alfa Romeo, un nuevo Giulietta, un hatchback de 5 puertas, con una línea claramente Alfa Romeo y capaz de expresar tanto una enorme agilidad en los recorridos más complicados como dotes de habitabilidad y confort en las carreteras de todos los días. Mérito de la nueva arquitectura "Compact" que, gracias a los sofisticados esquemas seleccionados para las suspensiones, a la dirección activa de piñón dual, a los materiales nobles utilizados y a las tecnologías productivas adoptadas, permite al Giulietta alcanzar niveles de excelencia tanto para el confort a bordo como por sus dotes dinámicas y de seguridad (activa y pasiva).

Nueva arquitectura para resaltar el agarre a la carretera y la agilidad total de confort y seguridad

El "Giulietta" debuta con una arquitectura totalmente nueva, denominada "Compact", diseñada para satisfacer las expectativas de los clientes más exigentes en términos de agarre a la carretera, agilidad y seguridad. De hecho, garantiza prestaciones dinámicas excepcionales y un alto confort, gracias a las refinadas soluciones técnicas seleccionadas para las suspensiones, a un sistema de dirección de nueva generación, a la estructura rígida y ligera realizada con materiales como aluminio y aceros de alta resistencia y tecnologías de producción de vanguardia.

Esta nueva arquitectura permitirá al Giulietta satisfacer las exigencias de todos los clientes de esta categoría, permitiendo conjugar el confort, el aprovechamiento de los interiores y del maletero con las dotes dinámicas que caracterizan a cada Alfa Romeo. Además, el placer de conducción y el confort puede adaptarse a las necesidades de cada cliente gracias al selector Alfa DNA, el dispositivo que personaliza el comportamiento del coche basándose en diferentes estilos de conducción o condiciones de carretera. La nueva arquitectura del Alfa Romeo Giulietta de hecho, ha sido diseñada para integrar y destacar al máximo los diferentes sistemas del vehículo, en especial las tres funciones de set-up (Dynamic, Normal y All Weather) disponibles mediante el selector Alfa DNA. Este dispositivo, de serie en toda la gama del nuevo modelo, permite modificar los parámetros de funcionamiento del motor, cambio, sistema de dirección y diferencial electrónico Q2, además de las lógicas de comportamiento del sistema de control de la estabilidad (VDC).

Deportividad y confort según el estilo italiano

Síntesis de deportividad y elegancia, el Alfa Romeo Giulietta vuelve a definir los estándares tecnológicos y los valores emocionales de la Marca.

El frontal se desarrolla a partir del "trilobo" con una inédita interpretación del clásico escudo, insertado en el parachoques delantero y suspendido entre las tomas de aire. A partir de aquí, se desarrolla la idea del coche que combina una enérgica personalidad con una marcada elegancia de las formas. Los faros delanteros adoptan DRL con tecnología de LED con función "luz diurna" que garantizan la máxima seguridad activa.

También el perfil del Alfa Romeo Giulietta expresa personalidad y define el modelo como un coche ágil y sólido. Sobre todo gracias a los amplios cristales laterales que recuerdan a los de un coupé, destacando el dinamismo y la fluidez de las formas gracias a las manillas traseras escondidas. La nervadura del lateral aporta un carácter impulsivo al coche mientras que las líneas tensas, que se unen en la parte posterior, marcan la forma "de cuña" del cuerpo del coche.

La parte trasera, como el frontal y el lateral presentan una fuerte carga estilística que acentúa la impresión de un coche "musculoso" y con un gran "agarre" al asfalto. Además, los faros delanteros y los innovadores faros traseros también adoptan la tecnología con LED no únicamente al servicio de la estética, sino también de la seguridad preventiva.

Por último, las medidas del nuevo coche "diseñan" una forma compacta y dinámica y, al mismo tiempo, garantizan una óptima habitabilidad y un maletero con una capacidad de 350 litros: 4,35 metros de largo, 1,46 de altura y 1,80 de ancho, con una batalla de 2,63 metros.

Interiores de gran evolución garantizan máxima comodidad en el interior del coche

Asimismo, los detalles cuidados y la alta calidad de los materiales utilizados en los interiores representan, ayer como hoy, la expresión más evolucionada del estilo "made in Italy". En particular, la ligereza es el concepto dominante en los interiores del nuevo modelo. Las líneas son tensas y el salpicadero se desarrolla horizontalmente. Los asientos son cómodos y, al mismo tiempo, tienen una forma estudiada para garantizar el máximo confort incluso durante los viajes largos.

Gracias a la ergonomía evolucionada de los interiores, cada mando está en el mejor sitio: los principales están agrupados en la parte central del salpicadero y tienen el diseño de los mandos del 8C Competizione.

El Navegador con pop-up display permite al conductor ver el recorrido configurado o los parámetros de funcionamiento de la mecánica programados mediante el dispositivo Alfa DNA con la máxima seguridad, sin alejar la mirada de la carretera.

Hay cómodos compartimientos a la vista en distintas zonas del habitáculo: frente al cambio, en el túnel central y en los revestimientos de las puertas. En cambio, hay otros compartimientos cerrados, según la versión, en la parte superior del salpicadero,

en la parte inferior del salpicadero frente al pasajero (refrigerado con climatizador bi-zona) y en los apoyabrazos delantero y trasero.

Motores innovadores para una conducción inmejorable y respetuosa del medio ambiente

Alfa Romeo Giulietta garantiza prestaciones y tecnología a los máximos niveles, tal como muestra una gama de motores que representa lo mejor en términos de técnica, prestaciones y respeto por el medio ambiente. En el lanzamiento están disponibles 4 motores Turbo, todos homologados Euro5 y equipados de serie con el sistema "Start&Stop" para reducir el consumo y las emisiones: dos gasolina (1.4 TB de 120 CV y 1.4 TB MultiAir de 170 CV) y dos diésel (1.6 JTDM de 105 CV y 2.0 JTDM de 170 CV, ambos MultiJet de segunda generación). Por último, a la gama se agrega el deportivo 1750 TBi de 235 CV, con inyección directa y scavenging combinado con el exclusivo equipamiento Quadrifoglio Verde.

En particular, el nuevo modelo equipado con el 1750 TBi de 235 CV sintetiza perfectamente el modo con el que Alfa Romeo interpreta el top de la oferta en este segmento. No ya un simple medio de transporte, sino un instrumento completo, capaz de regalar al cliente "auténticas sensaciones", con una aceleración siempre vigorosa gracias a la disponibilidad de par incluso a bajos regímenes, una respuesta fluida que minimiza el uso del cambio gracias al "alargamiento" de las marchas típico de los modernos propulsores de gasolina y un "sound" motor estimulante pero nunca invasivo. En detalle, el 1750 Turbo Gasolina ostenta soluciones técnicas a la vanguardia tales como la inyección directa de gasolina, el doble variador de fase continuo, el turbocompresor y un revolucionario sistema de control definido "scavenging", que elimina el conocido "turbolag". Nace así un propulsor con prestaciones comparables o superiores a las de un "3 litros", mientras que el consumo se mantiene en un nivel moderado y propio de un "4 cilindros" compacto. Hay que destacar que la potencia específica de 134 Cv/Litro representa la más alta del mundo para un 4 cilindros montado en esta categoría de coche, además de ser la más alta alcanzada por un motor Alfa Romeo. También el par específico de 194 Nm/litro es el más alto de los motores de gasolina de la categoría, mientras que el par máximo de 340 Nm, alcanzado a un régimen de 1900 rpm, representa un punto de excelencia absoluta.

Por su parte, la oferta de motores es capaz de satisfacer las exigencias de todos los clientes. En primer lugar, el 1.4 TB de 120 CV es la motorización ideal para los que buscan un coche capaz de desempeñarse ágilmente en el tráfico urbano manteniendo bajos costes de gestión. El motor turbo garantiza también rapidez de respuesta a bajos regímenes (el par máximo se alcanza ya a 1.750 rpm) mientras que en la ciudad el Start&Stop permite reducir sensiblemente el consumo y las emisiones nocivas sin perjudicar el nivel de confort y seguridad de viaje.

El 1.4 TB MultiAir de 170 CV es un concentrado de tecnología, que une altas prestaciones con menor consumo y emisiones de la categoría de motores de gasolina de

igual potencia. Se trata de un motor potente y elástico, con 250 Nm de par máximo (selector en Dynamic), equipado con el sistema Start&Stop y con consumo y emisiones más cercanos a los de un propulsor diésel que a un motor de gasolina con esta potencia (4,6 l/100 km en el ciclo extraurbano y 134 g/km de emisiones de CO₂). La unión entre este motor y la nueva arquitectura permite al Giulietta situarse al más alto nivel del segmento, tanto por sus dotes dinámicas como por el confort y disfrute que ofrece durante su uso diario.

El 1.6 JTDM de 105 CV es un motor diésel elástico y agradable que sorprenderá a los clientes por su rapidez de respuesta (en Dynamic el par máximo es de 320 Nm a sólo 1.750 rpm) y por su consumo muy reducido (en el ciclo extraurbano es de solo 3,7 l/100 km). Esto ha sido posible gracias a la combinación de la tecnología MultiJet de segunda generación con el sistema Start&Stop. Por lo tanto, es una motorización dedicada a todos los que buscan un coche con personalidad y estilo que lo distinga y que ofrezca agilidad y facilidad de conducción, aspectos típicos de un Alfa Romeo que hoy los sabe combinar con menores costes de gestión.

A quienes utilizan el coche sobre todo en carretera o requieren el máximo de las prestaciones en una motorización diésel está dedicado el 2.0 JTDM de 170 CV. En este caso también se trata de un concentrado de tecnología que integra el MultiJet de segunda generación con el sistema Start&Stop. El resultado es un coche con las mayores prestaciones de su categoría y que combina gran elasticidad de marcha (con el selector DNA en Dynamic el par disponible a 1.750 rpm es de 350 Nm) con menor consumo y emisiones a estas potencias (124 g/km de CO₂ y 4,1 l/100 km en el ciclo extraurbano). Gracias a las excepcionales dotes de la nueva arquitectura "compact", esta versión logra combinar grandes prestaciones dinámicas y motorísticas con un confort y un aprovechamiento al más alto nivel del segmento.

Todos los propulsores están combinados con un cambio mecánico de 6 marchas de nueva generación, perteneciente a la familia de transmisiones de tres ejes que puede sostener y transmitir altos valores de par máximo. Sucesivamente las motorizaciones Multiair y 2.0 JTDM de 170 CV serán combinadas también con un innovador cambio automático de doble embrague.

Seguridad, confort y comportamiento dinámico en lo más alto del segmento

Alfa Romeo Giulietta se ha creado a fin de obtener el máximo rating Euro NCAP para ofrecer protección total a conductor y pasajeros. Además, la nueva arquitectura ha sido pensada para garantizar la máxima interacción de los sistemas responsables de gobernar la dinámica del vehículo.

Todo esto está dirigido por el verdadero "cerebro" del coche, el dispositivo Alfa DNA, que gestiona todos los sofisticados dispositivos electrónicos para el control del comportamiento dinámico: VDC (Vehicle Dynamic Control), Dirección activa Dual Pinion, diferencial electrónico Q2, respuesta y curva de par del motor y sistema de frenos con

función de pre-fill. Todos estos sistemas garantizan la seguridad de conducción, la motricidad del coche y las prestaciones de un auténtico Alfa Romeo.

La nueva arquitectura "compact", gracias a los sofisticados esquemas seleccionados para las suspensiones y los materiales utilizados, como por ejemplo aceros de alta resistencia, aluminio, magnesio y el xenoy, es capaz de satisfacer los requerimientos de los clientes más exigentes en términos de confort a bordo y silenciosidad de marcha, situando al Giulietta al más alto nivel de la categoría no sólo por sus dotes dinámicas sino también por sus aspectos que hacen disfrutar cotidianamente del coche.

Gama amplia y articulada

Pensado para los diversos tipos de clientes del segmento C que buscan confort y disfrutar con la conducción, el Alfa Romeo Giulietta se propone en dos versiones (Progression y Distinctive), a las que se añaden dos paquetes de personalización del vehículo (Pack Sport y Pack Premium).

Todos los dispositivos relacionados con la seguridad activa y pasiva son de serie en la totalidad de la gama. De hecho, la versión Progression, tiene previsto de serie el dispositivo Alfa DNA (con diferencial electrónico Q2 y DST), el VDC (incluye ASR y hill holder), 6 airbags, cinturones delanteros con pretensor doble y asientos delanteros con sistema "antiwiplash". La dotación de serie también incluye el climatizador manual, las llantas de 16", los cristales eléctricos delanteros y traseros, ordenador de viaje, equipo estéreo con radio dual tuner, 6 altavoces y reproductor de CD MP3. El segundo nivel (Distinctive) agrega a la rica dotación del primer equipamiento: las llantas de aleación de 16", el climatizador automático bi-zona, el volante de piel con mandos de radio, el reposabrazos delantero con compartimiento portaobjetos, el cruise control, los faros antiniebla, el cuadro de a bordo reconfigurable, los asientos revestidos de tejido "Competición", el reposabrazos delantero y la elegante aplicación cromada (chrome line) que enmarca los cristales laterales. El salpicadero del Distinctive se distingue también por la elegante inserción pintada de gris magnesio o, en alternativa, en los colores blanco hielo y rojo Alfa o bien en aluminio bruñido cepillado.

El cliente puede personalizar aún más su propio Giulietta con dos equipamientos específicos (Sport y Premium). El primer equipamiento permite destacar el alma deportiva del coche con una alineación específica que mejora ulteriormente la óptima facilidad de conducción del coche y que incluye llantas de aleación de 17" o de 18", faldones, pedales deportivos, asientos deportivos revestidos en cuero y tejido microfibra, aplicación en el salpicadero de aluminio brillante y cepillado, marcos brillantes de los faros, ambiente interno oscuro (revestimiento montantes y techo negros).

Para los clientes que buscan un equipamiento aún más tecnológico y completo está disponible el Premium Pack, que incluye faros bi-xenón con función AFS, el sistema Blue&Me con función bluetooth, toma USB y lector MP3, mandos radio/teléfono en el volante, sensores de estacionamiento traseros, sensores lluvia-humedad-crepuscular,

retrovisores exteriores plegables eléctricamente y espejo retrovisor interior electrocrómico.

Para personalizar su Giulietta, los clientes podrán acceder también a la lista de elementos opcionales disponibles, entre los que destacan el techo practicable panorámico de amplias dimensiones, el Navegador con mapas con pop-up display y el equipo Hi-Fi Bose®. Además, está disponible el sistema Blue&Me-TomTom que añade a las funciones del Blue&Me® las funciones de navegación mediante navegador portátil TomTom que se integra perfectamente con los sistemas del vehículo gracias a la interfaz Bluetooth®. Debemos destacar que el navegador portátil TomTom se ubica en el salpicadero con un soporte protegido para garantizar la máxima seguridad también en caso de impacto y que garantiza su perfecta integración con los restantes sistemas del vehículo y la mejor ergonomía en el uso diario.

Se dedica un equipamiento concreto a la motorización 1750 TBi de 235 CV. Estamos hablando del quadrifoglio verde, un símbolo legendario que ha competido en los circuitos de todo el mundo. Disponible sólo en esta motorización, este equipamiento se distingue por una alineación deportiva rebajada (15 mm en el delantero y 10 mm en el trasero), las llantas de 17" (opcional de 18"), un sistema de frenado aumentado y con pinzas pintadas en rojo Alfa y por interiores deportivos que incluyen asientos deportivos de piel y microfibra. Esto se hace para garantizar el placer de conducción y una seguridad activa y pasiva de máxima calidad. También se consiguen consumos reducidos para un motor de esta potencia. El "Quadrifoglio Verde" se reinterpreta también en clave moderna combinando al máximo el placer de conducción con la mejor sensibilidad ambiental para conseguir una deportividad consciente y respetuosa con el medio ambiente.

Nueva arquitectura para resaltar el agarre a la carretera y la agilidad total de confort y seguridad

El Alfa Romero Giulietta presenta una arquitectura completamente nueva, denominada "Compact", diseñada para satisfacer las necesidades de los clientes más exigentes en términos de adherencia a la carretera, confort a bordo y seguridad. Además, el placer de conducción y el confort pueden adaptarse a las exigencias de cada cliente gracias al selector Alfa DNA que personaliza el comportamiento del vehículo de acuerdo con tres lógicas diferentes (Dynamic, Normal y All wheather).

La nueva arquitectura "Compact" continúa con la estrategia de racionalizar las arquitecturas de Fiat Group Automobiles - precedida por los "Mini" para el segmento A y "Small" para los segmentos B y L0 - y representa un auténtico "punto de inflexión", respecto a arquitecturas anteriores, en cuanto a nuevos contenidos introducidos, materiales utilizados y niveles de prestaciones alcanzados. Desde las primeras fases de configuración, el objetivo perseguido ha sido precisamente diseñar una nueva arquitectura que permitiese a los futuros vehículos de segmento C de Fiat Group Automobiles, a partir del Alfa Romeo Giulietta, ser los mejores de su categoría en cuanto a maniobrabilidad, sensibilidad de dirección, relación entre prestaciones y peso, confort de conducción (Ride Comfort), NVH (Noise Vibration Harshness), seguridad (activa y pasiva) y confort climático.

Por lo tanto, el reciente Alfa Romeo es un coche completamente nuevo capaz de expresar tanto una enorme agilidad en los recorridos más complicados como dotes de habitabilidad y confort en las carreteras de todos los días. Sin contar que, gracias a una calibración específica de las suspensiones realizada con el Pack Sport, será posible acentuar todavía más el carácter deportivo del nuevo Giulietta.

Materiales innovadores y soluciones vanguardistas

Ante todo, la plataforma representa un salto generacional en términos de materiales utilizados. De hecho, ahora toda la estructura es mucho más resistente y eficaz, sin haber sufrido por ello un incremento de peso respecto a la generación anterior. Todo esto gracias al uso cada vez más común de material de alta resistencia, que cubre ahora más del 90% de la masa total del sistema: algunas de las partes estructurales, que pretenden garantizar una elevada resistencia y buena capacidad de absorber los impactos con deformaciones reducidas, se han realizado con acero templado mediante moldeo en caliente.

Además, se han utilizado materiales ligeros también en algunas partes estructurales atornilladas a la estructura de la carrocería. Por ejemplo, se han realizado en aluminio extrusionado tanto el travesaño delantero de conexiones puntales como la tercera línea de carga. En cambio, son de Xenoy (un material termoplástico con una excelente capacidad de absorción energética en relación al peso) el travesaño parachoques trasero y los elementos de absorción de energía de la tercera línea de carga (se encargan de absorber la energía de los impactos con obstáculos a baja

velocidad y sostener el parachoques en el impacto contra un peatón). Gracias a estas soluciones se han ahorrado 8,5 kg en el delantero y 4 kg en el trasero respecto a las estructuras tradicionales de acero, sin mermar la seguridad.

Otra novedad de la plataforma es su modularidad, por eso se puede utilizar en familias de coches con pasos y anchos de vía diferentes. Esta modularidad se consigue con algunos laminados del pavimento central y con los largueros laterales y no implica ningún elemento de las estructuras delantera y trasera, permitiendo así reducir al máximo las inversiones y la aplicación sin modificar todos los sistemas del vehículo.

Gran parte de los sistemas y componentes que forman parte de la arquitectura "Compact" han sido revisados en profundidad respecto a la generación anterior, mejorando las prestaciones y reduciendo el peso (-35% tanto para el armazón del asiento trasero como para el travesaño debajo del salpicadero de aleación de magnesio).

Las mejores prestaciones en términos de confort, maniobrabilidad y seguridad

Giulietta ofrece excepcionales prestaciones de maniobrabilidad y confort sobre todo gracias al nuevo esquema de suspensiones utilizado. En concreto, la suspensión delantera, de tipo Mc Pherson, se ha revisado para conseguir la máxima rigidez bajo las cargas laterales reduciendo el peso utilizando aluminio (respecto a una solución tradicional se ahorran 4 kg). La suspensión utilizada para el posterior es un sofisticado Multilink que garantiza el mejor trade-off entre handling y ride confort y, al mismo tiempo, no merma el volumen útil del maletero. También en este caso se ha prestado especial atención a la reducción de las masas y, gracias a los brazos de aluminio, esta suspensión pesa 10 kg menos que un Multilink tradicional.

Además, el nuevo sistema de dirección (dirección activa "dual pinion") con alimentación eléctrica garantiza una excelente sensibilidad de dirección y se integra con los sistemas activos del coche. Como se intuye de su propio nombre, la solución utiliza dos piñones directamente calados en la cremallera de la caja de dirección. El primer piñón está directamente conectado a la columna de dirección y garantiza un retorno de carretera directo y preciso, sin filtros "artificiales" entre la caja de dirección y las manos del conductor para conseguir una sensibilidad de conducción "natural". El segundo piñón, también calado directamente en la cremallera, está conectado al accionador eléctrico situado en el hueco del motor, reduciendo así el riesgo de impacto con los pasajeros en caso de accidente.

El sistema de climatización, y en concreto sus lógicas de funcionamiento, se han revisado completamente y mejorado para garantizar en el interior del habitáculo las mejores condiciones de confort climático en caso de reducción significativa de sobreconsumos de combustible (-30% respecto a un sistema tradicional). Del mismo modo, gracias a diferentes intervenciones técnicas, se han podido conseguir excelentes valores en cuanto a ruido y calidad de vibración.

En cuanto a la seguridad pasiva, el Alfa Romeo Giulietta ha sido realizado para conseguir el máximo rating Euro NCAP como demuestran más de 15.000 horas de cálculos, 80 crash test, 150 pruebas en corredera HyGe y más de 100 pruebas en componentes y subsistemas. Más concretamente, la nueva tercera línea de carga aumenta la capacidad de absorción de energía del frente del vehículo y reduce tanto las fuerzas de inercia como las intrusiones en el habitáculo, reduciendo así la gravedad de los golpes y protegiendo de modo excelente a los ocupantes. También contribuyen a la seguridad los 6 airbags (de serie en toda la gama); los cinturones de tres puntos con doble pretensor y limitador de carga; los pedales y la columna pívotantes; el sistema antiwhiplash de segunda generación y los enganches Isofix.

Por último, en el campo de la seguridad activa, la nueva arquitectura del Alfa Romeo Giulietta de hecho, ha sido diseñada para integrar y destacar al máximo los diferentes sistemas del vehículo, en especial las tres funciones de set-up (Dynamic, Normal y All Weather) disponibles mediante el selector Alfa DNA. Este dispositivo, de serie en toda la gama, permite modificar los parámetros de funcionamiento del motor, cambio (cuando es automático), sistema de dirección, diferencial electrónico Q2 y sistema de freno además de las lógicas de comportamiento del sistema de control de la estabilidad (VDC). Debemos subrayar que el Giulietta debutará el "Pre-Fill", una nueva función - activa en modalidad Dynamic del DNA - que permite al conductor frenar lo más rápido posible. En determinadas condiciones, cuando la centralita percibe una situación de peligro potencial que requiere un frenado rápido, el sistema de frenado se pone a presión unos instantes antes de que el conductor pise el pedal de freno para garantizar la máxima rapidez de respuesta del sistema y reduciendo así el espacio de parada del coche.

A esta rica dotación para controlar el comportamiento dinámico se añade el Dynamic Steering Torque (DST), la función que asegura al conductor un feedback de par en el volante ayudándolo a ejecutar una maniobra crítica correcta, antes de que intervenga el VDC por haber alcanzado los límites del vehículo.

Deportividad y confort según el estilo italiano

El Alfa Romeo Giulietta nace a partir del nuevo curso estilístico y tecnológico de Alfa Romeo, iniciado con el "supercar" 8C Competizione, y destacado por la notoriedad de los nombres italianos, que por una parte recuerda el pasado glorioso de la marca, y por otra proyecta en el futuro sus valores de tecnología y emoción.

Síntesis de deportividad y elegancia, el nuevo vehículo se caracteriza por una línea externa particular que combina dimensiones reducidas - , de hecho mide 4,35 m de largo, 1,46 m de alto y 1,80 m de ancho, con una batalla de 2,63 metros - con una excelente habitabilidad interna y un maletero amplio (350 litros). Además, para reforzar el aspecto dinámico del Giulietta contribuyen: un frontal de gran impacto con la insustituible "agresividad" Alfa Romeo, un costado robusto exaltado por dos signos marcados, un larguero importante y una zona trasera claramente deportiva gracias al alerón y a la acentuada inclinación de la luneta.

Estilo exterior: síntesis de deportividad y elegancia

El frontal se desarrolla a partir del "trilobo" con una inédita interpretación del clásico escudo, insertado en el parachoques delantero y suspendido entre las tomas de aire. A partir de aquí, se desarrolla la idea del coche que combina una enérgica personalidad con una marcada elegancia de las formas. Todo resulta todavía más fascinante por el tratamiento de las superficies del capó y de los faros en forma vertical. Además, el exterior del vehículo se caracteriza por acabados que enfatizan la deportividad y la elegancia de las formas como demuestra el tratamiento brillante de la V y de las varillas horizontales del escudo que crea un efecto precioso y ligero en el frontal.

También el perfil del Alfa Romeo Giulietta expresa personalidad y define el modelo como un coche ágil y sólido. Sobre todo gracias a las amplias lunas laterales, que recuerdan a las de un coupé, destacando el dinamismo y la fluidez de las formas gracias a las manillas traseras escondidas y los toques de luz a la altura de los arcos de las ruedas y del larguero. Las versiones Distinctive y Quadrifoglio Verde tienen una moldura lateral de las ventanillas en acero brillante (chrome line) subrayando, de manera refinada, el corte del cristal lateral. El refuerzo lateral aporta un carácter impulsivo, mientras que las líneas tensas, que se unen en la parte posterior, marcan la forma "de cuña" del cuerpo del coche.

La parte trasera, como el frontal y el lateral presentan una fuerte carga estilística que acentúa la impresión de un coche "musculoso" y con un gran "agarre" al asfalto. Además, la zona trasera destaca la atención que los diseñadores han prestado al aprovechamiento de los espacios como demuestra una amplia luneta incluida en un portón generoso apoyado en los músculos de los montantes. Por último, en el parachoques se encuentra la matrícula y, dependiendo de las motorizaciones, los tubos de escape integrados.

Merecen un tratamiento aparte los grupos ópticos de Alfa Romeo Giulietta, auténticas joyas de tecnología y diseño.

Tanto los faros como los testigos adoptan la tecnología con LED que, respecto a las bombillas tradicionales, ofrecen una mayor intensidad luminosa, elevada fiabilidad, consumos reducidos (con un impacto positivo también en las emisiones), larga duración y tiempos de encendido mucho más rápidos (por ejemplo en caso de frenado). Por lo tanto, la tecnología de LED está al servicio no sólo de la estética sino también de la seguridad, de la fiabilidad y de la reducción de los costes de funcionamiento.

Los faros integran la función "luz diurna" (Daytime Running Light) que, al poner en movimiento el coche, enciende automáticamente LED específicos estudiados para garantizar la máxima visibilidad diurna del vehículo con una absorción energética reducida y una larga duración (esta función responde a una normativa europea que entrará en vigor en el 2012).

Los faros delanteros están disponibles en dos versiones: de serie con bombillas halógenas, opcionales con bi-Xenón con sistema AFS para mejorar la calidad de la luz emitida (tanto con luces de cruce como de carretera), un excelente rendimiento en todas las condiciones atmosféricas y una mayor duración (respecto a los faros normales con bombilla halógena, estos dispositivos triplican la intensidad luminosa y las horas de duración). En cambio, el sistema AFS garantiza la máxima visibilidad y seguridad también durante el recorrido de curvas o vaivenes permitiendo orientar los faros en la dirección en que está girando el Giulietta hasta un máximo de 15°.

Interiores de gran evolución garantizan máxima comodidad en el interior del coche

Los espacios interiores se han diseñado para garantizar la máxima habitabilidad y confort a bordo para que cualquier desplazamiento breve o largo sea un momento agradable a bordo del Alfa Romeo Giulietta. Además, los espacios se han estudiado para garantizar a los clientes practicidad en el uso diario mientras que los materiales elegidos aseguran la máxima calidad y duración de las prestaciones, además de representar la expresión más evolucionada del estilo "made in Italy".

En concreto, el nuevo vehículo exalta el concepto de "ligereza" como demuestran las líneas tensas y el salpicadero horizontal que atribuye mayor dinamismo a la volumetría global. Además, gracias a la ergonomía evolucionada de los interiores, cada mando está en el mejor sitio: los principales están agrupados en la parte central del salpicadero y tienen el diseño de los mandos del 8C Competizione.

El Navegador con pop-up display, posicionado en la parte superior del salpicadero, permite al conductor ver el recorrido configurado y los parámetros de funcionamiento de la mecánica programados mediante el dispositivo Alfa DNA con la máxima seguridad, sin alejar la mirada de la carretera.

Completan los interiores del nuevo vehículo los asientos envolventes y confortables que garantizan el máximo confort a bordo con independencia de la longitud del trayecto. Hay cómodos compartimientos a la vista en distintas partes del habitáculo: frente al cambio, en el túnel central y en los revestimientos de las puertas. En cambio, hay otros compartimientos cerrados, según la versión, en la parte superior, y en la parte

inferior del salpicadero frente al pasajero (refrigerado con climatizador bi-zona) y en los apoyabrazos delantero y trasero.

En cuanto a los colores y tejidos, el equipamiento Progression crea un ambiente de carácter técnico con el negro en la parte inferior del habitáculo y gris metalizado en el techo, los montantes y las aplicaciones del salpicadero y el volante. Los tapizados de los asientos tienen un carácter técnico-deportivo enfatizado por el signo tridimensional en forma de panal electrosoldado.

Para el equipamiento Distinctive, el ambiente interior se distingue por la combinación del negro con el gris metalizado en la aplicación del salpicadero (disponible también en otros dos colores de carrocería, blanco y rojo Alfa, o en aluminio brillante cepillado). Respecto al equipamiento progression, los asientos están tapizados con un tejido técnico estructurado, caracterizado por la electrosoldadura horizontal en dos variantes de color (negro y gris metalizado). El volante de piel incluye placas negro opaco, las aplicaciones en las puertas y la moldura alrededor del cambio son negro brillante.

Por último, están disponibles - en los colores negro, rojo, cuero y gris - los asientos de piel con dos interpretaciones diferentes: piel perforada con canalé central o piel trenzada inspirada en el 8C Competizione.

www.micoche.com

Motores innovadores para una conducción inmejorable y respetuosa con el medio ambiente

El motor es el corazón y el auténtico punto fuerte de cada modelo Alfa Romeo. Y Alfa Romeo Giulietta no es una excepción: de hecho además de una línea muy personalizada, el nuevo coche propone una gama articulada de excelentes propulsores con técnica avanzada, generosos en las prestaciones y respetuosos con el medio ambiente. También se ha cuidado el ruido de estos motores para conseguir el máximo confort acústico en el habitáculo durante los desplazamientos.

En el lanzamiento están disponibles 4 motores Turbo, todos homologados Euro5 y equipados de serie con el sistema "Start&Stop" para reducir el consumo y las emisiones: dos gasolina (1.4 TB de 120 CV y 1.4 TB MultiAir de 170 CV) y dos diésel (1.6 JTDM de 105 CV y 2.0 JTDM de 170 CV, ambos MultiJet de segunda generación). A estos motores se añade el brillante 1750 TBi de 235 CV, disponible en el equipamiento exclusivo Quadrifoglio Verde.

Todos los motores se combinan con un cambio mecánico de 6 velocidades de nueva generación perteneciente a una inédita familia de transmisiones transversales con tres ejes que mejoran la maniobrabilidad y la solidez respecto a los cambios con dos ejes. Además, este tipo de cambios puede soportar y transmitir elevados valores de par máximo (hasta 350 Nm) mientras que las 6 relaciones permiten, sobre todo en las velocidades por autopista, reducir las revoluciones del motor con respecto a la actual producción con la doble ventaja de reducir el ruido en el habitáculo y el consumo "real".

En algunas motorizaciones, en el futuro también estará disponible el innovador cambio automático con doble embrague en seco. El dispositivo, conceptualmente, está compuesto por dos cambios en paralelo, cada uno con su embrague, que permite seleccionar la marcha sucesiva mientras la anterior está aún acoplada. El cambio de marcha se realiza con un sencillo intercambio gradual de los embragues correspondientes, garantizando el suministro continuo de par y, por lo tanto, de tracción. Como resultado la conducción resulta cómoda y se agiliza el cambio de marcha con respecto a los cambios automáticos convencionales, con una mejor eficiencia y una reducción del consumo.

1.4 Turbo gasolina de 120 CV

El propulsor de 1,4 litros sobrealimentado Turbo gasolina de 120 CV es el inicio de la gama de gasolina y se caracteriza por rapidez en la respuesta del acelerador, solidez y fiabilidad. Por lo tanto, es la motorización ideal para los que buscan un coche capaz de desempeñarse ágilmente en el tráfico urbano manteniendo bajos costes de gestión. La adopción de serie del sistema Start&Stop, en el uso urbano del vehículo, permite reducir considerablemente el consumo y las emisiones sin mermar el nivel de confort y de seguridad a bordo.

En concreto, el 1.4 16v turbo gasolina suministra 120 CV (88 kW) de potencia máxima obtenida a 5.000 rpm y tiene un par máximo de 206 Nm (a 1.750 rpm). Por lo tanto, se consigue una elevada elasticidad de marcha, con un reducido empleo del cambio, para disfrutar de una conducción placentera y relajada, pero obteniendo una respuesta brillante en cuanto se pisa el acelerador. A ello, contribuye la inercia reducida del turbocompresor, que permite obtener las máximas prestaciones al pisar el acelerador, sin los molestos retrasos típicos de estos tipos de motorizaciones.

La velocidad máxima de 195 km/h y la aceleración de 9,4 segundos (de 0 a 100 km/h) del nuevo propulsor de 120 CV están en la cima de la categoría de los compactos. Además, las excelentes prestaciones se combinan con el respecto al medio ambiente y la reducción del consumo. Prueba de esta excelencia es el valor reducido de emisiones de CO₂ igual a 149 gr/Km y un consumo de sólo 6,4 litros cada 100 km (ciclo combinado). Sin contar la gran fiabilidad de este propulsor, garantizada por los miles de kilómetros recorridos por los prototipos durante la fase de desarrollo junto con las miles de horas en los bancos estáticos y dinámicos. El intervalo de mantenimiento programado es de 30.000 km, sin ninguna necesidad de intervenciones intermedias.

En concreto, el sistema computerizado de control del motor dirige todas las funciones. El mando del acelerador es "drive-by-wire", sin conexión mecánica, de modo que el conductor puede obtener del motor la respuesta deseada, tranquila o deportiva, siempre con la máxima eficiencia energética. Estos excelentes resultados se consiguen con una proyección y diseños cuidadosos de todos los componentes del motor con más de 120.000 horas de actividad. Se han utilizados los medios de proyección y cálculo por ordenador más modernos, que han permitido simular los esfuerzos más extremos debidos al turbocompresor. Los principales componentes han sido pensados desde el principio para garantizar las elevadas prestaciones de un motor moderno sobrealimentado, tanto en términos de resistencia a los esfuerzos mecánicos como para garantizar un comportamiento divertido y seguro en todo momento. Se ha hecho hincapié en la fluidodinámica y la combustión para minimizar las pérdidas de energía, aumentado así la eficiencia y lograr altas prestaciones conteniendo los consumos y emisiones.

1.4 Turbo gasolina Multiair 170 CV

El potente 1.4 Turbo gasolina Multiair de 170 CV es un concentrado de tecnología, que une altas prestaciones con menor consumo y emisiones de la categoría de motores de gasolina de igual potencia. Sin contar que la unión entre este propulsor brillante y elástico (250 Nm de par máximo con el selector en posición Dynamic) y la nueva arquitectura "Compact" hacen que el Giulietta ocupe la cumbre del segmento tanto por dotes dinámicas como por el confort y el disfrute durante el uso diario.

El 1.4 Turbo gasolina Multiair de 170 CV se distingue por la potencia específica excepcional (124 CV/Litro) y consumos y emisiones record (134g/Km de CO₂). Este parámetro es particularmente importante ya que demuestra la validez de la filosofía del

"downsizing", tendente a realizar motores de cilindrada contenida, con altísima tecnología para obtener incremento de prestaciones sumado a una fuerte reducción del consumo y de las emisiones. El nivel técnico alcanzado es sorprendente precisamente por este último aspecto, 134 gr/km de CO₂ y 4,6 l/100 km (ciclo extraurbano) con prestaciones muy interesantes (velocidad máxima de 218 km/h, la aceleración de 0 a 100 km/h se realiza en sólo 7,8 segundos).

El secreto de estas prestaciones es la revolucionaria tecnología Multiair, diseñada e iniciada por Alfa Romeo (creación y patente FPT - Fiat Powertrain Technologies). Se trata de un importante "salto generacional" respecto a los actuales motores de gasolina, tal como sucedió en 1997 con la tecnología Common Rail aplicada a los propulsores diésel e incluida como primicia mundial en el Alfa Romeo 156. Tras el debut en el modelo MiTo, ahora le toca al Giulietta tomar el relevo y representar un auténtico giro tecnológico. De hecho, el sistema Multiair lleva el motor controlado a límites de eficiencia impensables antaño gracias a la regulación continua de los grados y tiempos de apertura de las válvulas de aspiración y vuelven "trottle-less" el motor (se eliminan las denominadas pérdidas de bombeo).

Por lo tanto, los propulsores Multiair representan un importante "punto de inflexión" respecto al actual escenario de los motores de gasolina. Prueba de ello es que, con respecto a un motor tradicional a gasolina de igual cilindrada, los propulsores Multiair consiguen un incremento de potencia (hasta el 10%) y par (hasta el 15%), además de una considerable reducción del consumo (hasta el 10%) y emisiones de CO₂ (hasta el 10%).

Emblema del concepto de "downsizing", el Multiair es una tecnología versátil, fácil de aplicar a todos los motores de gasolina y por lo tanto con un futuro potencial también en el desarrollo de los motores diésel.

En Alfa Romeo Giulietta el Multiair se ha diseñado para aumentar las posibilidades de configuración del coche, que puede programarse mediante el selector Alfa DNA garantizando siempre la respuesta más eficaz según los requerimientos del conductor y las diferentes condiciones de la carretera; modificando el propio carácter cambiando la curva de par, la sensibilidad a los mandos del acelerador y de la gestión del Overboost.

1750 Turbo Gasolina 235 CV

Exclusivo del equipamiento Quadrifoglio Verde, el 1750 TBi de 235 CV es la interpretación del nuevo enfoque proyectual Alfa Romeo tendiente a ofrecer prestaciones cada vez más brillantes, garantizando una significativa reducción de consumo y de emisiones. Para conseguir estos objetivos, el potente 1750 Turbo Gasolina ostenta soluciones técnicas de vanguardia tales como la inyección directa de gasolina, el doble variador de fase continuo, el turbocompresor y un revolucionario sistema de control definido "scavenging", que elimina el conocido "turbolag". Nace así un propulsor con prestaciones comparables o superiores a las de un "3 litros" (242 km/h de velocidad

máxima y 6,8 segundos para pasar de 0 a 100 km/h) mientras que el consumo se mantiene a niveles moderados y propios de un "4 cilindros" compacto (7,6 l/100 km en el ciclo combinado).

Hay que destacar que la potencia específica de 134 CV/Litro representa la más alta del mundo para un 4 cilindros montado en esta categoría de coche, además de ser la más alta alcanzada por un motor Alfa Romeo. También el par específico de 194 Nm/litro es el más alto de los motores de gasolina de la categoría, mientras que el par máximo de 340 Nm (con selector DNA en modalidad Dynamic), alcanzado a un régimen de 1900 rpm, representa un punto de excelencia absoluta.

Por lo tanto, el potente 1750 TBi sintetiza perfectamente el modo en que Alfa Romeo interpreta lo mejor de la oferta en este segmento. No ya un simple medio de transporte, sino un instrumento capaz de regalar al cliente "auténticas sensaciones", con una aceleración siempre vigorosa gracias a la disponibilidad de par incluso a bajos regímenes, una respuesta fluida que minimiza el uso del cambio gracias al "alargamiento" de las marchas típico de los modernos propulsores de gasolina y un "sound" motor estimulante pero nunca invasivo.

Ilustraremos a continuación en detalle todas las novedades que presenta el 1750 Turbo Gasolina 235 CV.

Tecnología "Scavenging"

Las excepcionales prestaciones del motopropulsor son fruto de la aplicación de la tecnología del "Scavenging", que maximiza el par a regímenes muy bajos garantizando una increíble velocidad de respuesta del motor a los requerimientos del conductor; se convierte así en un lejano recuerdo el característico "turbo lag" de los motores sobrealimentados.

El "Scavenging" se obtiene controlando y optimizando a cada instante los parámetros del motor tales como la dosificación, la posición de los dos variadores de fase, el anticipo de encendido y la sincronización de la inyección; en realidad, es posible definir con gran precisión el ángulo y los tiempos en los que las válvulas se cruzan para generar un flujo de aire directo desde el colector de aspiración hasta el de descarga a fin de accionar el turbocompresor en tiempos brevísimos. Esto permite aprovechar lo mejor posible la sobrealimentación respecto a los motores convencionales de gasolina turbocomprimidos. El sistema se gestiona desde una innovadora centralita de control motor, en la que se implementa un software de última generación que gestiona todos los parámetros. De esta forma el par máximo a 1500 revoluciones aumenta en un 70% respecto de un motor turbo tradicional y los tiempos de respuesta se reducen en más de la mitad, aproximándose a los de un motor de admisión.

Inyección directa

La inyección directa reduce la temperatura en la cámara de combustión mediante la evaporación de la gasolina, limitando considerablemente la sensibilidad a la

detonación. Esto permite conseguir excelentes prestaciones incluso con una relación de compresión discretamente elevada (de 9,5) y garantiza un consumo reducido en régimen "parcializado".

La inyección directa es fundamental para reducir las emisiones mediante una estrategia avanzada de doble inyección. Además, gracias al control preciso del instante de inyección del combustible, se consigue evitar que, durante la realización del "Scavenging", parte de la gasolina acabe directamente en el escape con efectos nefastos para el funcionamiento del catalizador. Por último, el sistema de inyección de segunda generación cuenta con una nueva bomba de alta presión (capaz de gestionar una presión de la gasolina de 150 bares) e innovadores inyectores con 7 orificios, que garantizan una vaporización ideal en todas las condiciones de funcionamiento del motor.

Doble variador de fase

Los dos variadores de fase continuos de los árboles de levas de admisión y escape permiten optimizar las fases a cualquier régimen y carga del motor, reduciendo al máximo el consumo y las emisiones. Además, combinando los dos variadores con el turbocompresor, se consigue gestionar la estrategia del "Scavenging", definiendo el cruce apropiado durante los transitorios. De esta manera, tras una petición de par imprevista por parte del conductor se agiliza mayormente la respuesta del motor ya a bajísimas revoluciones.

Turbo

El motor tiene un turbocompresor de nueva generación unido a un innovador colector de descarga tipo "Pulse Converter" que optimiza el aprovechamiento de las ondas de presión de descarga a fin de aumentar el par a bajos regímenes. Tanto el colector como la turbina son realizados en acero microfundido para alcanzar temperaturas de funcionamiento muy elevadas (hasta un máximo de 1020 °C), que son de vital importancia a fin de reducir los consumos durante el funcionamiento en carretera a velocidad media/elevada.

Termofluidodinámica

Los conductos de aspiración se han diseñado y optimizado aplicando tecnologías de cálculo mono y tridimensional, que han permitido alcanzar el nivel de turbulencia adecuado y necesario para obtener una elevada eficiencia de combustión. De esta forma es posible realizar tanto una mezcla optimizada de aire y gasolina como combustiones veloces y con reducida dispersión cíclica ya a bajo número de revoluciones. También la cámara de combustión se ha optimizado adoptando amplias áreas de "squish" y minimizando la relación entre superficie y volumen, con efectos beneficiosos en la eficiencia de combustión. Por último, los conductos de escape se han diseñado para que trabajen junto con el colector de escape y para que maximicen su efecto "pulse converter".

"Friction"

Todo el motor se ha realizado con el fin de minimizar las pérdidas por fricción. Los pistones disponen de segmentos con carga tangencial reducida y se han utilizado materiales avanzados para reducir al máximo el desgaste. Además, se ha diseñado una culata en la que se han introducido balancines de rodillo que permiten reducir las pérdidas por contacto deslizante en un 65% a 2000 revoluciones respecto de los presentes en las culatas de cilindros de los motores Twin Spark. La optimización mecánica con biela muy larga, junto con una carrera moderadamente corta, ha garantizado máxima reducción de las típicas vibraciones de los motores de cuatro cilindros durante el funcionamiento a regímenes elevados. Ello ha permitido no utilizar los ejes contrarrotantes de equilibrado, limitando aún más el consumo del propulsor.

Prestaciones

La estrategia de "Scavenging" combinada con el innovador sistema de control ha permitido alcanzar nuevos niveles de "benchmark" para las prestaciones del motor. El par específico (194 Nm/l) es muy elevado y se encuentra entre los más altos para los motores disponibles actualmente. También se puede afirmar que el valor de par máximo (340 Nm), alcanzado ya a un régimen de 1900 revoluciones, representa un punto de absoluta excelencia. Este valor garantiza excelentes prestaciones en la aceleración y permite un uso del coche sin que el conductor utilice frecuentemente el cambio. Por último, la elevada potencia específica de 134 CV/l se añade al régimen relativamente bajo de 5500 rpm.

Emisiones

Gracias a la doble inyección y a la "high pressure start", el valor de emisiones respeta el límite Euro 5 con un catalizador relativamente pequeño, que produce efectos positivos en cuanto a las prestaciones.

Turbodiésel de última generación

Confirmación de la excelencia tecnológica de Alfa Romeo en el campo de los motores turbodiésel desde 1997, año en que debutó el primer diésel Common Rail de la historia en el Alfa Romeo 156, en la gama del nuevo Giulietta están disponibles dos propulsores JTDM - 1.6 de 105 CV y 2.0 de 170 CV - dotados de la nueva generación de sistema de inyección Multijet Common Rail. Como es sabido, este sistema representa la solución tecnológicamente más moderna para controlar elevadas presiones de inyección (aproximadamente 1600 bares), desvinculándose del régimen de rotación del motor y de la cantidad de combustible inyectada. El control del motor, capaz de gestionar la introducción de pequeñas cantidades de combustible con la inyección principal (cantidad de combustible inyectada para adecuarse a las demandas del conductor) garantiza un funcionamiento especialmente "suave" del motor en cualquier situación.

1.6 JTDM de 105 CV

El 1.6 JTDM representa la oferta de entrada de gama Diésel del Alfa Romeo Giulietta y está estudiado para garantizar consumos, emisiones y costes de funcionamiento reducidos con una rapidez de respuesta a los bajos regímenes para una conducción agradable también en tramos urbanos.

Dotado de un turbocompresor de geometría fija controlada electrónicamente, el 1.6 JTDM suministra un excelente par en valor absoluto, todavía más apreciable si se considera la cilindrada. De hecho, el par es de 280 Nm a 1500 rpm (que pasan a 320 Nm a sólo 1750 rpm con el selector DNA en posición Dynamic).

Si se considera que el par máximo (280 Nm) se suministra a sólo 1.500 rpm, se puede entender inmediatamente porque el 1.6 JTDM es una revolución respecto a los actuales motores diésel: ningún otro, ni siquiera de última generación, puede garantizar un suministro tan elevado a un régimen tan bajo de revoluciones. El nuevo Alfa Romeo Giulietta, con este equipamiento, registra emisiones de CO₂ y consumos reducidos (respectivamente 114 g/km y 4,4 litros/100 km en el ciclo combinado), una velocidad máxima de 185 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h de 11,3 segundos.

El 1.6 JTDM requiere un intervalo de mantenimiento especialmente largo minimizando así las intervenciones necesarias en el coche en su ciclo de vida y reduciendo los costes de gestión. Basta una revisión cada 35.000 km, como prueba de la elevada calidad alcanzada y los esfuerzos realizados para mejorar todavía más la solidez y eficiencia mediante un trabajo cuidado en cada componente.

Para seguir respetando el medio ambiente, el propulsor está homologado Euro 5 y está equipado de serie con DPF y Start&Stop. Además, se han utilizado tecnologías innovadoras para el tratamiento de gases de escape como el filtro de partículas (Close Coupled Diesel Particulate Filter) y el sistema EGR (Exhaust Gas Recirculation) integrado, que mejora el control de la temperatura y el flujo de gases, garantizando al mismo tiempo menos emisiones y reduciendo el consumo.

2.0 JTDM 170 CV

A quienes utilizan el coche sobre todo en carretera o requieren el máximo de las prestaciones en una motorización diésel está dedicado el 2.0 JTDM de 170 CV. En este caso también se trata de un concentrado de tecnología que integra el MultiJet de segunda generación con el sistema Start&Stop. Además, gracias a las excepcionales dotes de la nueva arquitectura "compact", el Giulietta así equipado logra combinar grandes prestaciones dinámicas con un confort y un aprovechamiento al más alto nivel del segmento.

Esta motorización, dotada de un nuevo turbo de geometría variable, ocupa el nivel más alto del mercado por prestaciones (218 km/h de velocidad máxima y 7,9 segundos de aceleración de 0 a 100 km/h), elasticidad de marcha (con el selector DNA en Dynamic el par disponible a 1.750 revoluciones es de 350 Nm), consumos y emisiones

de los más bajos de la categoría para vehículos de estas potencias (4,1 l/100km y 124g/km de CO₂).

La observancia de los límites de emisión Euro 5 está garantizada por un DPF tipo circuito cerrado (CCDPF) y por un avanzado sistema de recirculación de los gases de escape (EGR), en el que todos los subcomponentes están agrupados en un solo elemento (módulo EGR) de reducidas dimensiones.

La elevada fiabilidad y alta eficiencia de este motor han permitido fijar la frecuencia de mantenimiento programado para cada 35.000 km, como garantía, también para este propulsor, de un coste de gestión particularmente limitado.

"Start&Stop" y "GSI": placer de conducción y respeto medioambiental

De serie en todas las motorizaciones de Giulietta, excepto el 1750 Turbo Gasolina 235 CV, el sistema "Start&Stop" gestiona el apagado temporal del propulsor y su posterior encendido, en correspondencia con las fases de funcionamiento a ralentí con el vehículo parado. En estas situaciones, típicas del tráfico congestionado de las áreas urbanas y durante las paradas en los semáforos, y siempre que las lógicas de control lo permitan, el sistema apaga automáticamente el motor a fin de conseguir una reducción del consumo y emisiones hasta un 10% en zonas urbanas y de un 3,5% durante el ciclo de homologación NEDC.

En cuanto se suelta el pedal del freno o se engrana una velocidad, el sistema pone en marcha el motor asegurando al conductor una respuesta inmediata. Además, si al arrancar en un semáforo se apaga el motor por error (embalamiento), éste se vuelve a encender con tan sólo pisar el embrague.

El "Start&Stop" ofrece ventajas añadidas en términos de confort en el habitáculo considerando que, con el motor apagado, se anulan vibraciones y ruido mientras que permanecen en funcionamiento los diversos dispositivos del vehículo para garantizar el máximo confort a bordo. El conductor es informado sobre el uso del dispositivo a través de las indicaciones del cuadro de a bordo y ocasionalmente puede desconectarlo con un mando situado cerca del volante.

Asociado al "Start&Stop" está el dispositivo Gear Shift Indicator (GSI), un verdadero "copiloto" que sugiere discretamente al conductor que efectúe un cambio de marcha, logrando el funcionamiento más eficiente del propulsor en términos de consumos. Por ejemplo, a través de una indicación específica en el cuadro de a bordo, el GSI puede sugerir que se cambie a una marcha superior para permitir que el motor garantice una combustión con una mezcla más pobre, es decir, menos rica de gasolina, o bien que se reduzca una marcha para aprovechar mejor el par disponible.

El dispositivo permanece activo mientras el selector Alfa DNA está en la posición "Normal" o "All Weather", garantizando una conducción fluida y confortable, pero apuntando también al ahorro de combustible y a reducir drásticamente las emisiones.

Cambio “Alfa TCT”

Tras el lanzamiento en el 1.4 Multiair y en el 2.0 JTD-M también estará disponible el innovador cambio “Alfa TCT”, la transmisión automática de 6 velocidades con doble embrague en seco de última generación.

El nuevo cambio "Alfa TCT", creado en el seno del Grupo por FPT - Fiat Powertraing Technologies, está compuesto por dos cambios en paralelo, cada uno con su embrague, que permite seleccionar la marcha sucesiva mientras la anterior está aún acoplada. El cambio de marcha se realiza con un sencillo intercambio gradual de los embragues correspondientes, garantizando el suministro continuo de par y, por lo tanto, de tracción. El resultado es un mayor confort de conducción al ofrecido por los cambios automáticos convencionales (con convertidor de par) y, al mismo tiempo, una sensación deportiva superior a la ofrecida por los cambios mecánicos accionados eléctricamente, como demuestra una mayor velocidad durante el cambio, la posibilidad de seleccionar entre las modalidades manual o automática y la pérdida de tracción prácticamente nula en la fase de cambio de marcha.

La elevada eficiencia y la combinación con el sistema Start&Stop, único ejemplo en el mercado, permiten reducir en gran medida el consumo y las emisiones contaminantes, hasta el 10% menos en comparación con un cambio automático hidráulico tradicional con convertidor de par.

En concreto, el funcionamiento del cambio "Alfa TCT" se caracteriza por la máxima interacción con los sistemas del vehículo. De hecho, para mantener el mejor comportamiento en carretera según las condiciones de conducción y de los deseos del conductor, el cambio interactúa con los sistemas de frenado, control de motor, selector Alfa DNA, Start&Stop, giro y control de estabilidad del vehículo. Gracias a la velocidad de elaboración de los parámetros el cambio es capaz de, por ejemplo, modificar la velocidad de cambio, gestionar la liberación de par, por ejemplo en carreteras de baja adherencia, poder funcionar de modo completamente automático o como secuencial manual, adoptar un perfil de uso principalmente orientado a la reducción del consumo.

La peculiaridad de la nueva transmisión "Alfa TCT" es ser un "Dry Dual Clutch", es decir, un doble embrague en seco, que además de garantizar su alto grado de eficiencia en términos de consumo entre los cambios automáticos, permite conseguir un grupo mecánico especialmente compacto y reducir el peso sobre el tren delantero. Gracias a estas características es posible aplicarlo también en vehículos pequeños.

Si comparamos los embragues “Dry” con los de baño en aceite (“Wet”), se puede afirmar que los primeros disipan energía solamente durante la fase de deslizamiento en el cambio y en la aceleración, mientras que los embragues “Wet”, girando siempre en baño de aceite, introducen pérdidas por roce viscoso como aquellos de los cambios automáticos convencionales incluso mientras no están siendo accionados. Además, necesitan una refrigeración forzada con aceite y por lo tanto, pierden continuamente energía por el arrastre de la bomba de aceite dedicada (ausente en el caso de los embragues “Dry”). Además un cambio automático “Wet” necesita unos 4,8 litros de

aceite más respecto al cambio "Dry", siempre por motivos de refrigeración de los embragues (de esta forma se agrega peso y aumentan las pérdidas por su movimiento). Todos estos efectos, sumándose, hacen que un cambio "Dry" sea un 6% más eficaz que el respectivo "Wet" en términos de consumo. Hay que mencionar que entre las ventajas del embrague "Dry" están los menores costes de gestión y mantenimiento del ciclo vital por su mayor sencillez constructiva.

El cambio "Alfa TCT" se acciona con una palanca caracterizada por movimientos precisos y ergonómicos, a la que se pueden combinar los shift paddles detrás del volante para conseguir una conducción deportiva y envolvente.

Por último cabe recordar que para la nueva transmisión "Alfa TCT" se han registrado más de 23 patentes ya públicas, divisibles en 3 áreas: control cambio, mecánica cambio y accionador cambio.

www.micoche.com

Seguridad y comportamiento dinámico en lo más alto del segmento

Alfa Romeo Giulietta ha sido diseñado para obtener la máxima puntuación en las pruebas de seguridad pasiva y activa. En definitiva, una protección total que lo convierte en uno de los coches más seguros del panorama automovilístico. Además, la nueva arquitectura Compact garantiza el máximo equilibrio del vehículo, también en las maniobras al límite.

Alfa Romeo Giulietta propone de serie en toda la gama los dispositivos electrónicos más sofisticados para controlar el comportamiento dinámico del vehículo (del frenado a la tracción) implementados para aumentar todavía más los límites dinámicos, por lo tanto no intrusivos para el conductor, pero privilegiando así la seguridad. La intervención de estos dispositivos ha sido estudiada mediante simulaciones y pruebas en pista con el objetivo de asegurar el máximo placer de conducción. A continuación se detallan todos los dispositivos y sistemas utilizados en el nuevo vehículo.

Instalación de frenos

El sistema de frenado de Alfa Romeo Giulietta, de tipo hidráulico servoasistido, está formado por dos circuitos independientes cruzados. Resulta especialmente eficaz y asegura un frenado rápido y progresivo, además de espacios de parada reducidos. Obviamente, el sistema difiere en función de las diversas motorizaciones (por peso y potencia): los vehículos equipados con el 1.4 Turbo Gasolina de 120 CV y el 1.6 JTDM de 105 CV utilizan, en las ruedas delanteras, discos autoventilados de 281 mm y pinzas flotantes de hierro fundido con pistón de 57 mm de diámetro. En cambio, también en la parte delantera, los Alfa Romeo Giulietta con 1.4 Turbo gasolina Multiair de 170 CV o 2.0 JTDM de 170 CV incluyen discos autoventilados de 305 mm y pinzas flotantes de hierro fundido con un pistón de 57 mm de diámetro. Las ruedas traseras de las cuatro motorizaciones citadas tienen discos macizos (de 264 mm de diámetro) con pinza de hierro fundido y pistón de 36 mm de diámetro. Por último, la versión de Giulietta equipada con el potente 1750 Turbo Gasolina de 235 CV utiliza, en las ruedas delanteras, discos autoventilados de 330 mm y pinza fija Brembo de aluminio con pistón de 40 mm de diámetro. En cambio, en las traseras los discos son macizos (de 278 mm de diámetro) mientras que la pinza es de hierro fundido con un pistón de 38 mm de diámetro.

ABS con EBD

Además de un sistema de frenado con excepcionales prestaciones, Alfa Romeo Giulietta incluye un sistema antibloqueo ABS, uno de los más avanzados de los disponibles actualmente. Tiene cuatro sensores activos y una centralita hidráulica con 12 electroválvulas. En sistema ABS integra el corrector electrónico de frenado EBD (Electronic Brake force Distribution). Este último subdivide la acción de frenado en las cuatro ruedas para impedir el bloqueo y garantizar en todas las condiciones el pleno

control del vehículo. Además, el sistema adapta su propio funcionamiento a las condiciones de adherencia de las ruedas y a la eficiencia de las pastillas de freno, reduciendo también su recalentamiento.

VDC (*Vehicle Dynamic Control*)

El VDC es la interpretación de Alfa Romeo del ESP (Electronic Stability Program), el sistema que interviene en condiciones casi al límite, cuando está en peligro la estabilidad del vehículo, y ayuda al conductor a controlar el automóvil. Dispositivo de carácter deportivo, como se merece un auténtico Alfa Romeo y caracterizado por un excelente agarre en carretera, el VDC deja al conductor el placer de dominar el vehículo mientras las condiciones son normales e interviene poco antes de que la situación se vuelva crítica. El VDC está siempre activado.

En cambio, cuando en condiciones de adherencia baja, se reduce bruscamente de marcha actúa el MSR (Motor Scheleppmoment Regelung) que devuelve par al motor evitando el deslizamiento producido por el bloqueo de las ruedas. Para obtener este resultado, el VDC verifica continuamente la adherencia de los neumáticos al pavimento, tanto en sentido longitudinal como lateral, y en caso de derrape interviene para restablecer la dirección y estabilidad de la orientación. De hecho, a través de sensores detecta la rotación del cuerpo del vehículo en torno a su eje vertical (velocidad de derrape), la aceleración lateral del vehículo y el ángulo del volante realizado por el conductor (que indica la dirección elegida). Luego compara estos datos con los parámetros elaborados por una centralita electrónica y establece - a través de un complejo modelo matemático - si el vehículo está recorriendo la curva dentro de los límites de adherencia, o si está a punto de derrapar en el morro o en la cola (subviraje o sobreviraje).

Para llevarlo a la trayectoria correcta, genera un momento de derrape contrario al que causa la inestabilidad, frenando individualmente las ruedas correspondientes (internas o externas) y reduciendo la potencia del motor (actúa en la mariposa). Está justo aquí la peculiaridad del dispositivo realizado por los técnicos de Alfa Romeo. De hecho, sus intervenciones en los frenos se modulan para que sean lo más suaves posible (y así no alterar la conducción) y la reducción de la potencia del motor se contiene, para garantizar siempre prestaciones deportivas y un gran placer de conducción.

ASR (*Anti Slip Regulation*)

Forma parte del VDC el sistema antideslizamiento ASR (Anti Slip Regulation) que optimiza la tracción a cualquier velocidad, utilizando los frenos y el control del motor. Basándose en el número de revoluciones de las ruedas calculado por los sensores del ABS, el dispositivo calcula el grado de deslizamiento y para restablecer la adherencia activa dos sistemas de control diferentes. Cuando una exigencia de potencia excesiva provoca el deslizamiento de ambas ruedas motrices (por ejemplo en caso de

aquaplaning o cuando se acelera sobre un pavimento en mal estado, nevado o helado), reduce el par del motor disminuyendo el ángulo de apertura de la mariposa y por lo tanto el caudal de aire. Si por el contrario patina una única rueda (por ejemplo la interna en la curva tras una aceleración o por variaciones dinámicas de la carga), ésta se frena automáticamente sin que el conductor pise el pedal de freno. De este modo se obtiene un efecto similar al producido por el diferencial autoblocante. De este modo Alfa Romeo Giulietta consigue desenvolverse de forma eficaz en pavimentos de baja adherencia.

CBC (Cornering Brake Control)

El sistema CBC (Cornering Brake Control) entra en acción cuando el coche da una curva en pleno frenado. En ese caso, la presión de frenado se descarga individualmente en cada rueda para mantener la estabilidad del vehículo, minimizando cualquier comportamiento de subviraje o sobreviraje.

DST (Dynamic Steering Torque)

El VDC de Alfa Romeo Giulietta interviene siempre de modo "discreto" gracias a la combinación con el DST (Dynamic Steering Torque), la "dirección electrónica activa" que realiza automáticamente las correcciones y controla también el sobreviraje en pavimentos de baja adherencia. Por lo tanto, el DST mejora tanto la seguridad de marcha como las prestaciones de maniobrabilidad. De hecho, en cualquier condición de conducción, la dirección electrónica sugiere al conductor las maniobras correctas a realizar, consiguiendo así excelentes prestaciones de agarre e infundiendo una gran sensación de seguridad. Mérito de la continua interacción entre la dirección asistida eléctrica (que genera un par en el volante) y el control electrónico de la dinámica (VDC). Más concretamente, el DST efectúa las correcciones automáticamente, ayuda a mantener el control del vehículo y hace que la intervención del VDC sea más "discreta".

El DST resulta especialmente útil en caso de sobreviraje agilizando la maniobra más apropiada para mantener el control del vehículo en cualquier condición. Además la función MCF (Mu-Split control function) interviene en caso de circular sobre pavimentos de adherencia diferenciada (por ejemplo, en invierno suele suceder que dos ruedas están en el hielo mientras que las otras dos están en el asfalto). En este caso concreto el sistema DST permite un contraviraje automático que ayuda a controlar el vehículo (evitando un derrape), y al mismo tiempo detenerse en el menor espacio posible (el espacio de frenado se reduce un 10%). Por último, con motivo de una conducción deportiva, si el sistema detecta una mayor aceleración lateral (a partir de 0,6 g) interviene suministrando un incremento de par resistente al volante. De este modo mejora claramente la sensación de dominio del vehículo en curva, sobre todo a altas velocidades.

HBA y Hill-holder

Completan la oferta de Alfa Romeo Giulietta el sistema HBA, el asistente electrónico hidráulico de frenado que incrementa automáticamente la presión del circuito

de frenado durante el frenado de emergencia. Y el sistema Hill-holder que, en los arranques en cuesta, mantiene durante un instante la acción de frenado al soltar el pedal de freno, agilizando así el arranque y evitando retrocesos.

Electronic Q2

Alfa Romeo Giulietta incluye el nuevo sistema Electronic Q2 que mejora la transmisión del par motor a las ruedas y, en concreto, garantiza un excelente comportamiento del vehículo en curva. De este modo se consigue un coche más seguro y divertido durante la conducción deportiva o en condiciones de baja adherencia. En concreto, el sistema Electronic Q2 se basa en el aprovechamiento del sistema de frenado que, controlado adecuadamente por la centralita del VDC, actúa de modo muy similar a un diferencial de deslizamiento limitado (por lo tanto el sistema Electronic Q2 "simula" electrónicamente la presencia de un diferencial autoblocante). Concretamente, los frenos delanteros, en caso de aceleración en curva, actúan en la rueda interna, aumentando de ese modo la motricidad de la rueda externa (más cargada), repartiendo el par entre las ruedas motrices delanteras en modo dinámico y continuado de acuerdo con la forma de conducir y el estado de la calzada.

Alfa DNA y la nueva función "Pre-Fill"

El nuevo modelo está dotado del sistema Alfa DNA, un dispositivo innovador que interviene en los principales parámetros de conducción (respuesta del motor, control de estabilidad y asistencia a la dirección). El sistema Alfa DNA, hasta ahora reservado a los vehículos de competición o supercar, actúa en motor, frenos, dirección, suspensiones y cambio, de modo que el vehículo puede adoptar tres comportamientos diversos, dependiendo del estilo de conducción más adaptado a la situación o a los deseos del conductor: deportivo (Dynamic), urbano (Normal), de máxima seguridad también en condiciones de baja adherencia (All Weather).

El selector se encuentra en posición ergonómica - delante de la palanca de cambio en el túnel - y permite elegir entre una de las tres modalidades simplemente desplazando la palanca (la elección se visualiza tanto con el encendido de un led específico como con un mensaje en el cuadro de a bordo). En detalle, para los que desean una conducción relajada y segura, en modalidad Normal cada uno de los componentes implicados en el sistema Alfa DNA están en configuración normal: motor potente, Vehicle Dynamic Control muy discreto y un DST (Dynamic Steering Torque) atento a evitar el sobreviraje.

Si por el contrario se prefiere un uso más deportivo del Alfa Romeo Giulietta, bastará con desplazar la palanca en posición Dynamic: en este modo Alfa DNA ofrece una experiencia de conducción única, gracias a que el sistema vuelve el VDC y el ASR menos intrusivos (así la dinámica del vehículo es un poco más "libre" del control electrónico) y al mismo tiempo activa el sistema Electronic Q2. Además, también en modalidad Dynamic, Alfa DNA interviene en la dirección y en el motor para ofrecer una experiencia deportiva realmente completa y divertida. De hecho, su dirección resulta

menos servoasistida y da una sensación más deportiva, garantizando un control perfecto.

Debemos subrayar que en el Giulietta debutará el "Pre-Fill", una nueva función (activa en modalidad Dynamic del DNA) que permite al conductor frenar lo más rápido posible gracias al sistema VDC. En concreto, la centralita de control reconoce, por la velocidad con que se suelta el pedal del acelerador, la voluntad del conductor de frenar. Ahora el VDC incrementa algunos bares la presión en el sistema de frenado recuperando todos los juegos y creando la sensación de rapidez de frenado y reduciendo el tiempo.

Concluye la tercera modalidad que acentúa el efecto de control de tracción y aumenta la sensibilidad al mu-split [es la función del DST la "dirección electrónica activa" interviene en caso de marcha sobre pavimentos de adherencia diferenciada (por ejemplo, suele suceder en invierno que dos ruedas están sobre hielo y las otras sobre asfalto)]. De hecho, eligiendo "All Weather" en el selector, el sistema Alfa DNA vuelve el coche más fácil de controlar también en pavimentos de baja adherencia (por ejemplo mojados o nevados), interviniendo en el control de la dinámica del vehículo ya que reduce el límite de intervención del VDC.

www.micoche.com

Gama articulada y fórmulas de compra personalizadas

Destinado a un cliente dinámico pero que no acepta compromisos cuando se habla de confort y seguridad, Alfa Romeo Giulietta se ofrece en dos versiones (Progression y Distinctive), a las que se agregan dos paquetes de personalización del coche (Pack Sport y Pack Premium).

Todos los dispositivos relacionados con la seguridad activa y pasiva son de serie en la totalidad de la gama. De hecho, la versión Progression tiene previsto de serie el dispositivo Alfa DNA (con diferencial electrónico Q2 y DST), el VDC (incluye ASR y hill holder), 6 airbags, cinturones delanteros con pretensor doble y asientos delanteros con sistema "antiwiplash". Completan la versión de serie el climatizador manual, las llantas de 16", los cristales eléctricos delanteros y traseros y el ordenador de viaje.

El segundo nivel (Distinctive) añade a la ya amplia dotación del primer equipamiento el climatizador automático bi-zona, el volante de cuero con mandos para la radio, el reposabrazos delantero con compartimiento portaobjetos, el cruise control, el autorradio con CD MP3 y función dual tuner, los faros antiniebla, el cuadro de a bordo reconfigurable, los asientos revestidos en tejido "Competizione" y el elegante inserto cromado (chrome line) que hacen de marco a los cristales laterales. El salpicadero del Distinctive se distingue también por el elegante inserto pintado gris magnesio o, en alternativa, en los colores blanco hielo y rojo Alfa o bien en aluminio bruñido cepillado.

Al igual que con el MiTo, el cliente puede personalizar aún más su propio Giulietta con dos equipamientos específicos (Sport y Premium). El primer equipamiento permite destacar el alma deportiva del coche con una alineación específica que mejora ulteriormente la óptima facilidad de conducción del coche y que incluye llantas de aleación de 17" o de 18", faldones, pedales deportivos, asientos de elevada contención revestidos en cuero y tejido microfibra, inserto salpicadero de aluminio brillante cepillado y marcos bruñidos en los faros.

Para los clientes que buscan un equipamiento aún más tecnológico y completo está disponible el Premium Pack, que incluye faros bi-xenón con función AFS, el sistema Blue&Me con función bluetooth, toma USB y lector MP3, sensores de estacionamiento traseros, retrovisores exteriores plegables eléctricamente y espejo retrovisor interior electrocrómico.

La gama prevé dos equipamientos de asientos distintos más asientos de piel disponibles en cuatro colores, además de 8 tipos de llantas de aleación (de 16" a 18") y 9 colores de carrocería que van del más deportivo al más elegante de Alfa Romeo Giulietta: 4 metalizados (Plata Alfa, Gris Magnesio, Gris Antracita y Azul Intenso), 3 pasteles (Rojo Alfa, Blanco Hielo y Negro), 1 Micado (Negro Etna) y 1 color especial triple capa (Rojo Competición).

Para personalizar el propio Giulietta los clientes podrán también ver la lista de accesorios disponibles entre los cuales se destacan el techo practicable panorámico de amplias dimensiones, el Navegador con mapas pop-up display con mapas de Europa en SD card y TMC Pro (servicio disponible para Italia, Francia, Alemania, Reino Unido y

España) y el sistema Hi-Fi Bose®. Además, está disponible el Blue&Me-TomTom que agrega a las funciones del Blue&Me® (manos libres con interfaz Bluetooth® y reconocimiento vocal evolucionado, puerto USB, reproductor MP3 y SMS interpreter) las funciones de navegación mediante dispositivo portátil TomTom, que se integra perfectamente con los sistemas del coche gracias a la interfaz Bluetooth®. Hay que subrayar que el navegador portátil se instala en el salpicadero mediante un interfaz específico, proyectado para integrarse perfectamente con la ergonomía del habitáculo y para garantizar máxima seguridad en caso de choque.

Por último, la gama es completada con el Giulietta 1750 TBI de 235 CV Quadrifoglio Verde, un símbolo legendario que ha competido en los circuitos de todo el mundo. Equipado exclusivamente con el motor que ofrece más prestaciones de la gama, esta versión se distingue por una alineación deportiva de primera línea que, unida a las llantas de 17" (opcionales de 18"), garantiza un placer de conducción al más alto nivel del segmento, con consumo y emisiones sorprendentemente bajos para estos niveles de potencia. Es decir que el "Quadrifoglio Verde" ha sido reinterpretado en clave moderna integrando el placer máximo de conducción con mayor sensibilidad ambiental para proponer una deportividad consciente y respetuosa del medio ambiente.

Soluciones financieras de FGA Capital

La misión de FGA Capital, sociedad financiera cautiva de las marcas de Fiat Group Automobiles, se encarga de las ventas de los modelos ya asentados como de aquellos en fase de comercialización, apoyando las novedades y las características de producto mediante soluciones financieras específicas y de gran atractivo para el consumidor final.

Llamar Giulietta a un coche, icono legendario de la Marca Alfa Romeo, significa "heredar el pasado con innovación" para presentar ahora un modelo muy futurista en términos de estilo, tecnología y prestaciones. Al igual que Alfa Romeo, FGA Capital ha prestado gran atención a los conceptos clave de fidelidad e innovación al diseñar y proponer productos financieros dedicados al nuevo Giulietta.

De hecho, en vez de dirigir la oferta a un sector específico, FGA Capital ha preferido crear una serie de ofertas capaces de satisfacer las exigencias y necesidades de los diversos tipos de clientes presentes en el segmento, ya se trate de clientes actuales Alfa Romeo o de clientes nuevos para la Marca.

La estrategia adoptada transversalmente en los Mercados para satisfacer la exigencia de los ya clientes ha sido explicitar el concepto de fidelización proponiendo una estructura financiera muy atractiva: es "Alfa Romeo più" en Italia y "Alfa Romeo to you" en el extranjero, solución de compra que permite al cliente personalizar totalmente el contrato y, sobre todo, actualizar continuamente los contenidos cualitativos y de estilo. Con esta estructura PCP se puede elegir el adelanto, un importe siempre reducido de la letra y la duración, garantizando la seguridad del Valor Garantizado Futuro, además de

la posibilidad, al final del período, de elegir entre la sustitución, devolución o refinanciación del vehículo.

Además "Alfa Romeo più/to you" representa la mejor herramienta para responder a todas las necesidades de los clientes actuales Alfa Romeo a través de actividades de Atención al Cliente diseñadas específicamente.

Para los nuevos clientes de la Marca, FGA Capital propone la modalidad de compra más flexible: es "Alfa Romeo open", los clásicos plazos. Esta oferta se centra en un gran abanico de elección para el cliente en términos de adelanto, duración e importe de la letra que podrá determinarse en base a su propio presupuesto.

Por eso el nuevo Giulietta resulta concreto, porque es accesible.

Para todos aquellos que desean no sólo satisfacer la necesidad de movilidad sino también disfrutar del placer de conducir y del confort a bordo que sólo Giulietta puede garantizar se ha creado "Alfa Romeo easy go": el arrendamiento a largo plazo pensado para empresas y particulares, que permite disfrutar de la experiencia de conducción de un Giulietta sin implicaciones de carácter burocrático ni administrativo.

Además el cliente siempre puede combinar con las soluciones propuestas importantes servicios de seguros, pensados para el automóvil como la Gap, Robo/Incendio y kasko y otros para la protección del crédito, que ofrecen ventajas con respecto a las condiciones normales de mercado. Todo esto ha sido pensado para vivir Alfa Romeo Giulietta en total libertad y seguridad.