



## vozili smo

Tom Pleterski



# ALFA ROMEO 1750

## LEPOTICA Z MEHKIMI NOGAMI

Pred slabimi štiridesetimi leti je milanska tovarna, znana po vsem svetu po dirkalnih avtomobilih, na triščicu avtomobilov za nepomemben proizvajalec, izkušilov z dirk vgradila v karoserijo serijskega osebnega avtomobila. Avtomobil se je imenoval alfa romeo 1750. Od takrat so avtomobili iz milanske tovarne pojem za »civile« karoserije, v katerih brnijo športno neugnani motorji. »Veseli je voznj«, moto, ki se ga proizvajalci serijskih avtomobilov oprtemajo šele v zadnjem času, je že doiga leta glavni adut tovarne Alfa Romeo.

V spomin na najuspešnejši predvojni model so avto letnika 1968 krstili za »1750«, čeprav ima motor gibno prostornino 1779 kubikov. Zanimivo je, da se Alfini inženirji ne izogibajo velikih srednjih hitrosti batov, ki so posledica dolgega giba. Motor je namreč izpeljan iz 1570-kubičnega motorja giulle, s povečano vrtno in globino. Večji deli povečane gibne prostornine je prevzel gib batov, tako je razmerje vrtnine in giba pri motorju alfe 1750 80 x 88,5 mm. Srednja hitrost batov je zato pri 5000 vrtljajih 14,8 metra na sekundo, pri največjih dovoljenih vrtljajih — 6000 v minuti — pa kar 17,75 metra na sekundo. Kaže, da tovarna zaupa snovem, iz katerih so izdelane puše, po katerih tečejo bati. Kljub temu pa se motor vrti počasneje kot motorja giulle 1300 TI in 1600 TI. In namesto visokih vrtljajev ima motor »1750« zelo velik navor: 17,3 kpm (DIN) pri 3000 vrtljajih v minuti.

Zaradi velikega navora je motor nadvse prožen v vseh območjih. Pogostno preti-

kanje je odveč, saj motor pri nizkem številu vrtljajev gladko teče in omogoča dobre pospeške Alfa pospeši z mesta na 100 kilometrov na uro v približno 11,2 sekunde in doseže največjo hitrost približno 180 kilometrov na uro — po kilometru.

Motor nima pretirano visoke kompresije — 9:1 — in dve pomažni gredi v glavi, ki vodita ventile neposredno, skrbita, da se odpirajo natančno tudi, kadar se voznik spozabi in zaiđe globoko v prepovedano sredece območje vrtljajev.

### Več moči kot je glavni na zavito cesto

Tovarna se tudi pri najnovejšem modelu ni odpovedala svojemu, v dosedanjih modelih preskušnemu petstopenjskemu menjalniku, ki omogoča več izbire prestavnih razmerij in pospeškov v območju velikih hitrosti, predvsem pa podaljšuje življenjsko dobo motorja. Tako se motor pri hitrosti 140 kilometrov na uro v peti prestavi vrti le s 4200 vrtljaji v minuti, pri 160 kilometrih na uro pa s 4800 vrtljaji. Poleg posvem tehničnih prednosti ima peta prestava še to dobro lastnost, da omogoča uh tek motorja pri velikih hitrostih in manjša poraba.

Za svoje zmogljivosti motor alfe 1750 niti ne porabi veliko goriva. Zaradi pете prestave pa se pojavlja posebnost, da avto na avtomobilski cesti pri visoki poprečni hitrosti porabi manj kot na navadnih cestah. Tako smo pri poprečni hitrosti 138 kilometrov na uro porabili 12,3 litra goriva super na 100 kilometrov. Poraba na navadnih cestah pa je zelo odvisna od načina vožnje; motor porabi veliko, če voznik vozi športno in pogosto ostro pospešuje. V zelo gostem prometu v nedeljo popoldne od Portorosa do Ljubljane smo vozili poprečno 85 km na uro in porabili 13,8 litra na 100 kilometrov. Prehitvali smo, kjerkoli smo je mogli, v avtomobilu pa so bili štirje potniki.

Menjalnik je odlično sinhroniziran in pretikanje s športno prestavno ročico je lahko in natančno. Nagaja le prestava za vzvratno vožnjo, ki je ni moč vedno vključiti prvi hip v izbiri prestavnih razmerij je nekoliko opazna »sluknja« med drugo in tretjo prestavo, ki postane odlična le, kadar hoče voznik pretikati pri visokih vrtljajih pa se tretja za trenutek obotavlja pri pospeševanju.

Skraka, inženirji so izdelali malon pogonski menazenim in uspešno prilagodili moč navora in vrtljajem, tako da motorju ne moremo zameriti dolgega giba batov. Motor je tak, kot ga lahko pričakujemo po tradiciji milanske tovarne.

Z zmogljivostjo motorja pa lega na cesti ne gre v korak. Da nas ne boste napačno razumeli: za podvožje smo povsem brez priporočil, kar zadeva vožnjo naravnost — tudi pri največjih hitrostih, ki jih vozilo zmore. Svoje pomnkljivosti pa pokaže v ovinkih, kjer vozilo dobro drži smer le, dokler jo voznik vodi brez športnih ambicij.

Če pa voznik vozi v stilu, ki ga motor in ime Alfa Romeo narekujeja sama po sebi, se bo srečal s čudnim obnašanjem volana. Čeprav je precej težka toga zadnja premeta sicer zelo kultivirana in natančno vodena z dolgimi vzdolžnimi vodili, diferencial je še posebej obesen na trikotno obeso, je še vedno toga prema. Zanimivo je pa, da se škrt najprej skriva v nosu volana, ki v ovinku sili navzven in zahteva dodajanje volana, nato pa nenadoma zadek izgubi dober stik s cestiščem, in je potrebno odzemanje volana Res je, da se v silo muhašto obnaša šele pri zelo hitri vožnji v ovinkih in ga voznik, ki ve, kaj lahko pričakuje, vsaj na hrupavi cesti lahko tudi uлови, toda poznamo nekaj limuzin s športnimi lastnostmi, ki jih je moč v ovinkih veliko bolj natančno voditi. Kaže, da bi se alfi 1750 prilegli posamično obsešeni zadnji kolesi.

Na sliki zgoraj: Moč motorja tudi v alfi romeo 1750 spodbuja voznika k športni vožnji, ki se po tradiciji poda tudi slavnemu imenu. Voznik pa pri ostri vožnji v ovinkih presenečen ugotovi, da »1750« najprej odnaša nos, pozneje pa spodnese zadek. V zameno za poslabšano lego na cesti, pa je voznik v alfi 1750 dobil občnejše vzmetenje.

## Predvsem udobje, tudi pri odličnih zavorah

Značilno za novo alfo je, da so snovalci posvetili več pozornosti udobnosti vožnje, in deloma se to pozna tudi na vzmetenju, ki ni več športno trdo. Videti je, da imajo vzmeti daljši gib, in vozilo je zelo udobno na avtomobilski cesti in na dolgih ravninah, kratkih neravnin na cesti pa ne prenese najbolje, vendar pa kratke navpične sunka blizu sedeži.

Vzmetenja se sicer ne dviga nad povprečje, zavora — na vseh štirih kolesih kolone — ki jim pomaga servo ojačevalec zavorne moči, pa so zelo močne in povsem ustrezajo zmogljivosti vozila. Blokiranje zadnjih zavor so omejili tako, da sta prednji zavori za 40 odstotkov večji od zadnjih, poleg tega pa imata zadnji zavori omejevalce zavorne moči. Vozilo se zelo dobro obnaša tudi, kadar je voznik prisiljen zavirati v ovinku. Skratka, pred zavornimi — kloabok dol.

Z vodenjem vozila nismo bili povsem zadovoljni. Kljub temu da je volan precej neposreden, teče nekoliko pretrdo. Kolo volana je veliko in sprva nismo mogli najti pravega položaja sedenja za volanom. Neagraden občutek za volanom pa se je po nekajkratnem prestavljanju sedeža in nekaj urah vožnje izgubil. Kaže, da se mora voznik najprej privaditi alfinega volana. Vodenju avtomobila smo zamerili predvsem neprimerno velik rajdni krog, približno 12 metrov — v levo nekoliko več, v desno manj — ki po nepotrebnem zmanjšuje okretnost vozila pri parkiranju in obračanju. Zamera je lahko toliko večja, ker menimo, da pri zasnovi s pogonom zadaj ni ovir za zmanjšanje rajdnega kroga.

## Ugajana zunanost in notranost

Značilno za dosežanje osebne avtomobile alfa romeo je, da so na cesti neupadljivi, tudi v notranosti je funkcionalnost spodbujala ispolne zahteve. Predvsem se je tovarna ukvarjala s plemenitenjem motorjev, v senci katerih so živeli vsi drugi deli vozila.

3 »1750« pa je tovarna hotela poudariti tudi videz avtomobila. Vsaj menimo, da je karoserist Bertone dobil tozadevna navodila. Pa vendar se karoserija po obliki kaj prida ne razlikuje od prejšnje glave. Spremenilo se je nekaj okroglin, si- cer pa je razlika le v večji dolžini. Po cer pa je razlika le v večji dolžini. Po vsaj verjetnosti je imel Bertone zavezane roke, saj je tovarna hotela imeti avtomobil, ki bi ugajal vsakomur, in ni iskala izvirnosti. Kakorkoli že, karoserija »1750« je aerodinamična, če ne drugo, pričajo o tem vzorne sposobnosti avtomobila.

Razlika je vidna šele, ko odprete vrata. Udobni sedeži so po obliki zelo podobni sedešim v športnih avtomobilih, z opaznimi robovi, ki voznika in potnike drže s strani; lepo so obdelani in prevlečeni s tkanino ali z umetnim usnjem. Alfa, ki smo jo preskušali, je imela sedeže obložene v tkanino, kar smo zelo cenili pri vožnji v poletni vročini.

Razumljivo je, da je sedeže moč premikati naprej in nazaj v zelo velikem območju in da jih lahko spremenite v ležalnike. Tovarni se je zdelo primerno, da omeji število potnikov na štiri, ki pa ima-

jo v avtomobilu dovolj prostora. Tudi zadnja sedeža sta ločena in prav tako udobna kot prednja, med njima pa je naslonjalo za kolone, ki ga je moč odpreti in vanj zložiti drobno prtljago. Edina pomanjkljivost zadnjih sedežev je, da potnikom ostane pre malo prostora za kolena, če sta prednja sedeža pomaknjena nazaj, kolikor je sploh mogoče. Vendar pa to pomanjkljivost občutijo le, kadar se na prednjih in zadnjih sedežih vozijo dolgini. Oblika karoserije sicer ni izvirna, omogoča pa dober pregled na vse strani, lahek vstop in izstop skozi vsa štiri vrata in dovolj prostora za potnike in prtljago.

## Živahne lepoticе so drage

Presenečenje nad udobjem, ki ga v taki meri pri avtomobilih alfa romeo nismo bili vajeni, je toliko večje, ker je prostor za potnike odlično izoliran in celo pri velikih hitrostih je motor komaj slišati, zvok pa je prijeten in nizek. Odlična sta tudi zračenje in ogrevanje vozila skozi velike šobe na armaturni plošči in pri nogah.

Kljub temu da je avto dobil številne značilnosti udobne potovalne limuzine, oblikovalci niso pozabili na športni videz armaturne plošče, ki je vredna pravega športnega avtomobila. Prostor pred voznikom je razbremenjen stikal in malih merilnikov, tam sta le velika merilnika hitrosti in vrtiljave. Vsi drugi merilniki,

stikala, premajhen pepelnik in svojevrstni prižgalnik za cigarete so na pokrovu orednjega tunela.

Posebej omenjamo izredno paitančen merilnik hitrosti, ki je ob kontroli s stoparico pokazal, da celo, takrat ko kazalec kaže 140 kilometrov na uro, slaže le za dva kilometra na uro. Celo pri konici ne odstopa več kot za šest ali sedem kilometrov na uro od resnične hitrosti.

Pred sopotnikovim sedežem sta še dva predala za drobno prtljago, enega je moč zapreti in zakleniti.

O karoseriji še to: Poskrbljeno je za varnost potnikov, kakor zahtevajo sodobni predpisi. Predvsem pa za varnost skrbi gradnja karoserije. Prostor za potnike je konstrukcijsko ločen od prednjega in zadnjega dela vozila.

Ime »1750« namiguje na predvojni model, ki je pomenil napredek. Napredek pomeni tudi letošnja alfa »750, toda v drugih lastnostih. Snovalci so se tokrat posvetili predvsem udobnosti, varnosti in videzu vozila pa tudi končni obdelavi. Velik napredek je viden predvsem v notranosti vozila. Po drugi strani pa je alfa romeo 1750 prikrajšana za del izvirnosti, ki sta jo imela modele 1300/1300 TI in je potrdarjala šporni značaj vozila.

Z omenjenim napredkom in izgubami v značaju je alfa 1750 postala velik, lep in udoben avto s športnim srcem — toda drag. Napredek, kakršenkoli že, konec koncev plača kupec.

foto: ANDREJ AGNIĆ



Notranost alfe »1750« je posrečena kombinacija udobnega potovalnega avta in hitrega športnega. Zelo udobni sedeži so tudi športni, saj se zelo dobro oprimejo telesa.