

Alfa romeo 2.5

# Alfa 6

**Najnovejša alfa je ta hip edina italijanska šestvaljna limuzina — Le dodatna izbira za bogatega Romea, ali tudi resna tekunica mercedesom in beamvejem?**

BMW je BMW! Teh dveh znamk ni moč kar tako zmešati in tudi za ljudi ki jih vozijo, je bolje, da ne sedejo za isto mizo, če jim je kaj do ljubelega miru.

ki bi vas že na daleč zbodla v oči. Morda je res »povečana« alfa, toda resnično podobnost med njima odkrije le zelo dober opazovalec. Sicer pa se zdi alfa 6 malce otožen avtomobil — zaradi povešeno oblikovane maske na nosu — ki viiva na račun izdatnih zunanjih mer, širokih gum, robatih odbijačev in povišanega zadka vtis čvrstosti in solidnosti. Takšen je ta avto tudi v resnici: čvrst in soliden. Ker gre za limuzino višjega razreda (tudi po ceni), so ji dodali še vse tisto, kar naj bi v notranjosti in

pri avtu nasploh skrbelo za večje udobje voznika in potnikov: od električnih stikal za dviganje in spuščanje šip v vratih, do električno nastavljivega zunanjšega ogledala, pripravnega gumba ob volanu za (električno) nastavljanje višine žarometov, naprave, ki na ukaz dviga ali spušča voznikov sedež, samodejnih ključavnic za vrata in prtljažnik ter tako naprej. Nastavljati je moč še višino volanskega obroča, snop močne lučke na stropu in radijsko anteno, ki uboga stikalo. Pritiskom na gumbe se odzove tudi naprava za zračenje in ogrevanje notranjosti, zelo dobro oblikovana prednja sedeža, kratka prestavna ročica, obloga volanskega obroča in armaturna plošča, polna preglednih instrumentov in kontrolnih lučk, pa dajejo pravi okus po alfa romeu, ki je tako vseh športno navdahnjenim voznikom. Testni avtomobili so bili brez brisalnikov za žaromete, a pri serijskih proizvodnji — tako pravijo — ne bodo pozabili nanje, tistega, ki rad sega k motorju, bo pa tudi potlej motilo, da je pokrov težak in da ga mora vsaaki sprostiti predprijet z nepravilno paličasto oporo.

**NEUPADLJIVA  
STAROMODNOST**

Alfa 6, takšna je tovarniška okrašava za daljšo oznako »Alfa-romeo 2.5«, ni limuzina,

V zadnjih dveh letih je v Evropi našlo kupce več kot tristo tisoč osebnih avtomobilov z motorji, ki imajo od dva do tri litre gibne prostornine. Pokojni Nicola Romeo, mož, ki je na začetku tega stoletja pritaknil svoj priimek firmi Alfa (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili), bi bil zdajle na vas moč vesel: saj so se alfe iz njegovega časa rojevale s šestvaljniki pod prednjimi pokrovi. In zdaj, po šestnajstletnem premoru, je napredaj alfa 6! Vozili smo jo med prvimi, na obali jezera pri Comu.

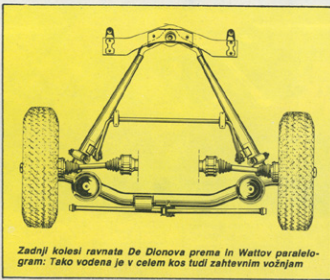
Mercedes ta alfa ni in ne more biti — to takoj povem! Tovarna z milanskega roba ne more iz kože in vse, kar tam naredijo, močno diši po športu. Alfa 6 je športna limuzina, čeprav streže tudi z udobjem! Torej italijanski BMW, serije »7-7 — slšim namigovati tiste, ki radi primerjajo. Ne, dragi moj, alfa 6 je predvsem alfa in



Sedi se v tem avtomobilu dobro, čeprav bodo dolgini morebiti nergali, da ne morejo dovolj stegniti nog. Da ne bo pomote: preblizu in previsoko je naravnani le pedal za plin; zaradi njega je desna noga ves čas pretirano skrčena pa tudi stopalo se zatika obenj, kadar voznik zavira. Vse drugo je legi telesa naklonjeno. Seveda pa je nekaj ur vožnje dosti premalo za sodbo o vsem, kar ta avtomobil daje ali ne daje. Tako vam ne moremo povedati, kako deluje sedemnajst rež za hladen in toplel zrak, saj je bilo tisti dan za temeljit prepričevalo toplo, za vneto ogrevanje pa prevročje. Tudi ne vem, kako se alfa 6 obnaša na zelo slabi cesti (ker smo ves čas vozili po asfaltu) in kako na snegu ali ledu, ker smo jo krstili sredi pomladi. Le o motorju vem, da je zares odličen. Prav nič ni pretiraval neki danski kolega, ko je navdušeno zatrdil:

»Tako dobrega motorja v tem razredu še nisem videl!«  
Pa mož že skoraj pol stoletja preskuša avtomobile!

Novi šestvaljnik z glavama in blokom iz lanke kovine ni nastal čez noč. Inženirji so spretno uporabili izkušnje in rezultate, ki so jih zbrali ob dirkaškem dvanajstvaljniku v prototipu 33. Alfa 6 postreže z motorjem V-oblike, ki je zaradi 90-stopinjskega razmaka med glavama dovolj nizek za aerodinamično karoserijo. Ker je nova alfa predvsem limuzina, namenjena daljšim in udobnim vožnjam, je tudi motor prilagojen tema zahtevama. Ne zganja pretiranega hrupa in ne razmetuje z močjo, ki bi bila v takšnih pogojih morebiti celo odveč. Naravnani je predvsem na kultiviran tek in na uporabno prožnost, na račun katere ni potrebno nenehno pretikati, če tega kdo noče. Gladko potegne iz nižjih vrtiljav, ne da bi grozil z zvenketom ventilov in z zoprnim cukanjem. Po ena odmična gred v vsaki glavi pa skrbita tudi za natančno krmiljenje ventilov, če se voznik odloči voziti s polno močjo. Motor zmore 160 KM (117,6 kW) pri 5800 vrtiljavih v minuti: podatek o največji moči sodi med najuglednejše v tem razredu, a v tovarni zatrujejo, da je v njem



Zadnji kolesi ravna De Dionova prema in Wattov paralelogram: Tako vodena je v celem kos tudi zahtevnim vožnjam

skritih vsaj še 80 (rezervnih) konjskih moči. Pa jih nameno-ma niso izrabili, saj alfa 6 noče postati dirkalnik!

Porabe goriva, žal, nismo utegnili računati. Toda, če gre verjeti tistemu, kar obljublja tovarna (glej tehniške podatke) motor še zdaleč ni požrešnejši. Seveda morate upoštevati, da gre za šestvaljnik z razmeroma veliko gibno prostornino.

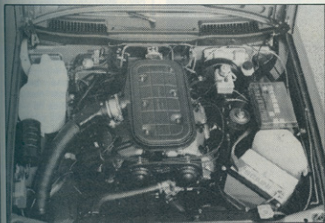
Slabši del tega avtomobila je partner motorja – menjalnik. Ta je izdelek ugledne zahodnonemške tovarne ZF in je po zasnovi enak menjalniku porscheja 928. Ampak ta, v alfi, je prava polomija. Morebiti sem imel res smolo, pa je isti

avto vozil pred menoj kak Belgijec (Belgijcem, tako pravijo, pretikanje in vožnja nasploh še vedno ne gresta prav dobro od rok), toda v drugo prestavo ni šlo brez škrtanja, pa tudi z vzmetjo, ki zadržuje prestavno ročico v položaju četrte in pete prestave sem imel polno težav.

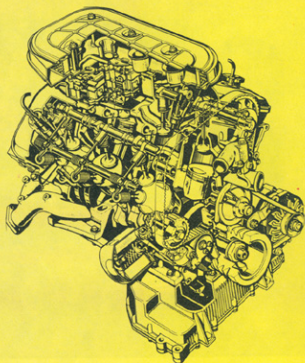
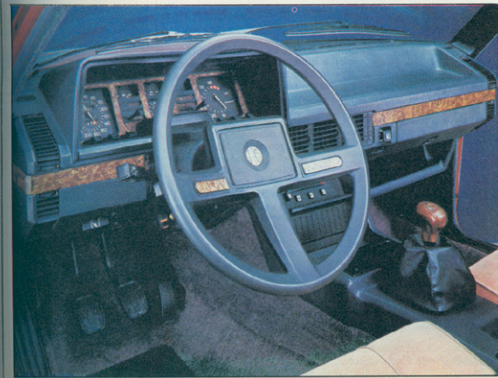
Prestavna shema je namreč zasukana drugače kot ponavadi (tudi drugače kot pri Alfinih petstopenjskih menjalnikih), torej je za prvo prestavo potrebno ročico povleči k sebi, za vse druge pa po »H-sistemu« tako kot si sledijo. Edino prijetna je le ročica sama, vse drugo je trpljenje za voznika in za ušesa sopotni-

kov. Če tovarni ne bo uspelo napake odpraviti (pri tem mora seveda soodelovati z avtorji menjalnika) bo pri alfi 6 dosti ugodnejša izbira različice s tristopenjsko avtomatiko, ki je napisana na kožo precej težke limuzine.

Res pa je, da pet prestav precej prispeva k poskočnosti vozila in da je tudi peta prestava bolj naklonjena pospeškom kot pa največji hitrosti oziroma skromnejši porabi v višjih območjih motorja. Tako kratak je, da mora voznik pri hitrostih nad 190 km na uro budno opazovati merilnik vrtljajev, da kazalec ne zaide v rdeče polje. A je tovarna poskrbela tudi na neprevidneže in vstavila preki-



Pod zračnim filtrom: šest valjev, šest enojnih uplinjačev. Za dotok goriva skrbi električna črpalka



Šestvaljni V-oblike z dvema odmičnima gredema, ki ju suče zobati jermen. Po oceni mnogih je to zelo spreten in uspel izdelek

njevalnik vrtljajev; ta samodejno nastopi pri številki 6500.

Ob upoštevanju rdečega polja pri 5800 vrtljajih, torej v območju največje moči, sem z

merilnika hitrosti v posameznih prestavah prepisal naslednje (ne povsem točne) hitrosti: 45, 75, 108 in 147 km na uro. Ob pretiranem priganjanju motorja pa je ta kos tudi hitrosti 200 km na uro. Tudi izmerjeni pospešek z mesta do 100 km na uro je le približen: okroglih deset sekund.

#### KAKOR KDO HOČE!

Že po nekaj kilometrih vožnje sem spoznal: alfa 6 so obnašala tako kot hoče voznik. Na avtomobilski cesti pa tudi na ostrih vijugah je to povsem prepričljiva limuzina, v kateri pepel s cigare zlepa ne zleti po tleh. Je pa to lahko tudi alfa od vrha do tal, alfa torej, ki se zna vabljivo oglasiti skozi (dvojno) izpušno cev, ki se v ovinku sicer močno nagne, a v isti sapi čvrsto čepi na idealni črti. Za razliko od giuliette in alfette ima alfa 6 tudi menjalnik v nosu, ob motorju, da pa bi bil zadek laže kos naporom, so ga opremili z De Dionovo premo in z Wattovim paralelogramom. Tako ravnanja prema, oprta na vijačni vzmeti, zelo dolgo kljubuje dirkaškemu





pohlepu voznika, pri tem pa ji pomaga tudi petindvajset odstotna zapora v diferencialu. Prav ta zapora je kriva, da se je naglega vijuganja potrebno najprej privaditi. Alfin nos je že sam po sebi malce težak, ker pa jo – na račun zapore – zadnji kolesi silita naravnost, se nevajenemu vozniku zazdi, da volan »zamuja«. Toda vaja naredi mojstra in z alfo – to lahko zagotovim – je moč tudi zelo hitro voziti. Volanu pomaga servo naprava, ki izgublja na moči hkrati z večanjem hitrosti vozila. Tako je doseženo odlično ravnotežje, ne da bi voznik dobil občutek, da ne »čuti« ceste. In k poglavju o hvali gredo tudi zavore. Štirikrat kolturne so, sprajda dodatno hlajene in tako preračunane, da celo zaviranje pri naj-

večjih hitrostih ne zbudi strahu in nezaupanja. Sveže oprano predmestno ulico sem uporabil kot testni poligon. Pritisnik na zavorni pedal pri 120 km na uro ni povzročil drugega kot učinkovito ustavljanje v načrtovani smeri.

Seveda bi alfi 6 lahko tudi kaj zamerili. Na primer nerodne gume na volanskih prečkah, zaradi katerih se med vsakim naglim sukanjem obroča očlasi troblja; ali pa preveč štrlečo ročico ročne zavore; ali pa neugodje, ko mi je obroč volana delno zakrival merilnika vrtljajev in hitrosti; pa še kakšno drugo muhavost, ki sodi k začetnim težavam. Te bodo pa sčasoma odpravili.

Se pa nova alfa ponaša tudi z velikim prtijažnikom (zadek

je dovolj dolg, da prtijažnika razmeroma prostrana zadnja prema nič ne moti) in s spiskom dodatne opreme za izbirčneže. Polega avtomatike v menjalniku je moč izbrati še kovinsko barvo, lahka platišča, usnje na sedežih, klimatsko napravo in električno vodeno pomično streho.

Alfa 6, še posebej različica s popolno (dodatno) opremo, je avto za globokožepega Romea, seveda, če so dobri avti Julijina slaba točka. Res je: nova alfa ni ravno vrhunec lepote v razredu prestžnih limuzin. Kazita jo nos in togost, ki je ne more prikriti. Ampak izza volana ti pomanjkljivosti naglo zbledita – pa tudi alfa 6 ne bo v sramoto svoji hiši! Dober avto, za dosti denarja! V Italiji bo veljala (ta hip še ne vemo natančne cene) nekaj čez petnajst milijonov lir. To je pa – relativno vzeto – še vedno manj kot velja pri nas manjmanjši primerek iste znamke – alfasud. Torej se ni bati, da bi se alfa 6 ne zrinila na evropsko tržišče. Za zdaj načrtujejo proizvodnjo 45 tih avtomobilov na dan.

## Tehniški podatki

**Motor:** štiritaktni – šestvaljni – V oblike (60°) – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 88 x 68,3 mm – gibna prostornina 2492 kubičkov – kompresija 9,0:1 – največja moč 160 KM (117,6 kW) – DIN pri 5800/min – največji navor 22,4 kpm (220 Nm) pri 4000/min – ročnična gred v 4 ležajih – po ena odmična gred v vsaki glavi (zobati jermen) – blok in glava iz lahke kovine – 6 enojnih padotočnih uplinjačev – električna črpalka za gorivo – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 77 Ah – alternator 780 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolturna suha sklopka – pestopenjski sinronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh (po želji tristopenjska avtomatika) – platišča 6 J x 14 – gume 195/70 HR 14 – diferencial z zaporo (25 odstotkov)

**Vol in obese:** limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, dvojna prečna vodila, vzdolžna zvojnice vzmeti, stabilizator, teleskopski blažilniki – zadaj De Dionova prema z Wattovim paralelogramom – vijačne vzmeti – teleskopski blažilniki – stabilizator – dvokrožni zavorni sistem, kolturne zavore za vsa štiri kolesa, omejevalnik moči zadaj, servo – mehanska ročna zapora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, servo (prestava 21 : 1)

**Mere in teže:** dolžina 4,760 m – širina 1,694 m – višina 1,425 m – medosna razdalja 2,600 m – kolotek spredaj 1,408 m, zadaj 1,385 m – rajdni krog 11,2 m – teža praznega vozila 1430 kg – dovoljena skupna teža 1830 kg – posoda za gorivo 77 litrov – prtijažnik 500 litrov.

**Zmogljivosti:** (tovarniški podatki) največja hitrost 195 km na uro – 400 m brez zaleta: 16,7 s – 1000 m brez zaleta: 30,3 s – poraba goriva v mestu 17,9; pri 90 km na uro 9,0; pri 120 km na uro 11,3 litra na 100 km



Ne le po zunanjih merah, tudi po prostornosti je alfa 6 preprčiljiva limuzina

MARTIN ČESENJ  
foto: TOM PLETERSKI