



Šifra: 185-60-14-povsem na tleh: dovolj za izjemno lego

Test:

## ALFA ROMEO ALFA 33 1,7 IE 16 V Q4 SPORT WAGON



*Kako to delajo drugje? Predstavijo limuzino ali kombi limuzino tega ali onega razreda, jo opremijo z različnimi motorji in drugo opremo tako, da je zanimiva za širok krog kupcev. Potem pa, za tistih nekaj proti zmerni vožnji cepljenih voznikov, kot vrh ponudbe predstavijo športni model: z bencinskim motorjem, z veliko ventilov ter še več konjev, pa z znižanim ter tršim podvozjem in seveda športnim, bolj rezkim glasom. In kako to delajo pri Alfa Romeu?*

# MIMOBEBŽNICA

Kar pomnim, je Alfa Romeo sinonim za športne avtomobile. Pri njih že osnovni model ustreza vsemu opisanemu; in bolj ko se vzpenjamo proti vrhu ponudbe, bolj čistokrvni konji rezgečejo pod pokrovom. Hlev tega testnega avtomobila, ki je dejansko sam vrh (tudi cenovno) palete modela 33, je za to proslavnino motorja zelo bogat. 129 "konj" pri tisoč sedemsto kubikih je v zgornjem vrhu atmosferskih štirivaljnih motorjev sodobne tehnologije, seveda za "civilno" rabo. Je pa verjetno tudi največ, kar lahko iz tega, sicer še vedno sodobnega, bokerskega motorja izvlečejo, ne da bi bila živ-



**Za sladokusce: reliefni logo na prestavni ročici**

ljenjska doba in uporabnost preveč prizadeti. Motor je namreč štirivaljni bokerski (v celem iz lahke litine), izhajajoč iz začetka sedemdesetih let iz takrat novega modela alfasud. Seveda je močno posodobljen: po dve (namesto ene) odmične gredi v glavi za po štiri (namesto dveh) ventilov za vsak valj in elektronski večtočkovni vbrizg (namesto dveh dvojnih uplinjačev). Če temu prištejemo še povečana vrtno in gib, dobimo motor večje prostornine, večje (tudi litrske) moči ter manj ekološko spornih snovi v izpuhu; v Italiji so namreč med zadnjimi v Evropi, a odločno, uvedli katalizator za izpušni sistem in

takšen motor je bil tudi v testni alfi (to je tudi vzrok za nekaj manjšo največjo moč). Kljub vsem spremembam pa se bok-serski motor še vedno rad, ali pa še celo raje kot v prvotni izvedbi, vrti. Voziti se da z njim že od slabih dva tisoč motornih vrtljajev, vendar vse do oznake tri tisoč na merilniku vrtljajev ni prav nič prepričljiv. Ugodna razporeditev navora res ni njegova lastnost. Veliko bolj je moč čutiti, pa tudi slišati, nad tri tisoč petsto, pa vse do šest tisoč sedemsto vrtljajev, kjer elektronika izklopi vžig. V tem področju motor dobesedno razganja od moči in po občutku bi se brez večje škode prav rad zavrtel tudi do osem tisoč vrtljajev. Takemu režimu je menjalnik dobro prilagojen. Z nekoliko daljšo prvo ter s kratkimi ostalimi prestavami je vožnja na vseh konfiguracijah cestišča lahko hitra in več kot športna. To omogoča, poleg že naštetega, tudi stalni štirikolesni pogon z viskozno sklopko v sredi. Avtomobil je tako dolgo nevtralen, če pa začne drseti, sta možnosti le dve: ali je pod-laga pod kolesi zelo spolzka, ali pa se peljete skozi ovinek tako hitro, kot Lulik ali Kuzmič



*Če že alfa naj ostane elegantna in "šminkerska". Tale podaljšana izvedba s štirikolesnim pogonom nekako kar ni prava alfa. Si predstavljate tipično mestne ljudi, ki so kmetijo videli samo na fotografiji, pa se nenadoma odločijo, da bodo šli k sorodnikom grabit seno?! Polomija!*



*Saia*

na dirki. Zato bodite s pedalom za plin pazljivi in opazujte tudi merilnik hitrosti.

Športnost in sla po visokih hitrostnih povprečjih veje tudi i za volanskega obroča. Ta je usnjen, ravno pravega premera, s tremi prečkami, po višini nastavljen in (za športno vožnjo





**Majhno, a povečljivo: prtljažni prostor**



**Podaljšava: z zlahtnim pečatom**

ravno prav trdo) servoojačan. Žal je tale alfa namenjena le srednje ali nizko raščeni voznikom (cam). Ko sem volanski obroč spustil povsem v

### *Hlev tega testnega avtomobila je za to prostornino motorja zelo bogat.*

spodnjo lego, mi je zakril pogled na sicer pregledne in prav nič kičaste merilnike (hitrosti, vrtljajev motorja, temperature hladilne tekočine ter goriva).

Tudi pomik sedeža in višina nad njim ni ravno v prid osebam, višjim od 180 cm. In ko sem že pri pomanjkljivostih, ne morem mimo zunanjih ogledal: čeprav sta dovolj veliki in od znotraj (ročno) nastavljivi, ju je z vzvodom skoraj nemogoče nastaviti. In predalnik: premajhen. Pa izdelava: površna. Toda pravega alfista bodo pritegnile druge stvari. Na primer sedeža. Ta sta znamke Recaro, prevlečena z usnjem in alcantaro, dobro nastavljiva (tudi dolžina sedalnega dela) in bočno odlično oprijemljiva. Usnjena je tudi prestavna ročica, ki streže menjalniku z natančnimi in kratkimi hodi. Vendar bo sopotnik pri ostri vožnji verjetno po-



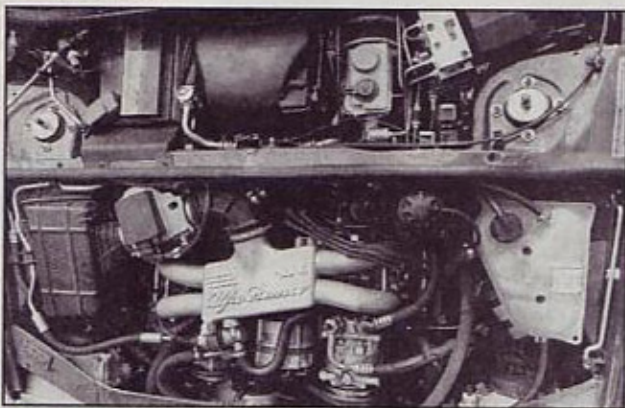
**Malce staromodno, a pregledno in nič kičasto: armaturna plošča**



**Prestžno: sedeži**

leg sedežev najbolj vesel učinkovite klimatske naprave; ta bo nekoliko ublažila vročino kot posledico pričakovanja najhujšega.

Tudi videz alfa 33 sport wagon je v istem duhu. Nizek prednji del, klinasta oblika, mogočni odbijači, nizko podvozje. In ker je v zadnjem času moderno, tudi v izvedbi sport wagon, torej kombi. Podaljšava je delo biroja Pininfarina in je temu primerno tudi skladna, ne pričakujte pa kombijevske prostornega prtljažnika. Pod njim je najprej zadnji diferencial, potem pa še (zasilno) rezervno kolo, tako



**Športni duh: bokserski motor**

### *Med vožnjo bodite pazljivi s pedalom za plin in opazujte tudi merilnik hitrosti.*

da je uporabnega prostora bore malo. Je pa ta prostor pokrit, če tako hočete, z mehkim pokrivalom. In, da ne bo pomote, delno ali povsem povečljiv na račun po tretjini deljive zadnje klopi na končnih 1200 litrov. Navsezadnje je to le kombi in taka oblika prinese z modo tudi koristno dolžino prtljažnega prostora.

Alfa 33 SW Q4 je torej prava mimobežnica: s štirikolesnim pogonom povsem neznatna za matično tovarno; kot avtomobil z velikim poudarkom na športu, pa manj na vsem drugem, torej povsem neznatno sodobnim svetovnim trendom; pri tem pa beži tudi pred časom: dobrih deset let ima, in čeprav jih ne kaže, se počasi umika...

VINKO KERNČ  
Foto: MATEJ DRUŽNIK