

# ALFA ROMEO

## ALFA 33

Najmanjši model te hiše je tovarna predstavila leta 1983, in sicer kot naslednico alfe sud. Mehanika je ostala enaka, le karoserija in notranjost sta dobili novo podobo, in sicer tako, da je alfa 33 vedno le kombi-limuzina s petimi vrati, medtem ko je imela alfa sud možnost izbire med dvemi, tremi, štirimi ali petimi vrati. Ostali so tudi značilni boksterski motorji z razponom od 1,2 do 1,7 litra, razmeroma veliko močjo ter veliko voljo do vrtenja v višjih motornih vrtljajih.

Žal je alfa 33 podedovala od prejšnjega modela tudi nekaj slabosti. Kljub nekoliko boljši karoserijski zaščiti ta močno rjavi, če njeno vzdrževanje ni pravilno in dosledno. Tako bo rja hitro načela prednje koloteke prav na nosilnem delu karoserije, najbolj opazno pa je rjavenje obrob blatnikov, spodnjega dela okvirja prednje šipe ter zadnjih vrat. Prav zato je težko najti deset let staro karoserijsko dobro ohranjeno alfo 33. K podedovanim slabostim štejemo tudi površnost pri izdelavi, ki je najbolj opazna prav v potniškem prostoru. Že pri novem avtomobilu "črički" v armaturi niso nič posebnega, z leti pa se ti še razmnože. Tudi tapete v vratih pri nepazljivem ravnanju (ali pa, če je avtomobil veliko na



puščanje olja

močno rjavenje karoserije

površna izdelava

puščanje vode

soncu) kmalu zlezejo iz svojih okvirjev, kar velja predvsem za prve modele. Boksterski motor, zasnovan v začetku sedemdesetih let ter ves čas izpopolnjevan, je svetla točka tega avta.

Kljub veliki moči ga odlikuje miren tek v vsem območju delovanja, ki je zelo široko, saj se motor rad vrti od 2000 pa vse do 6500 motornih vrtljajev, kjer elektronika prekine vžig. Je eden redkih serijskih motorjev, ki ima tudi pri najvišjih vrtljajih zdrav zvok, tako da ga lahko mirne vesti držimo v zgornjem območju tudi dlje. Seveda se pri takem načinu vožnje poraba motornega olja še poveča nad tovar-

niško obljubljen liter na 1000 km. In če je motor redno preskrbljen z dovoljšnjo količino olja, lahko ta kljub dirkaškemu načinu vožnje zdrži do 150.000 in več prevoženih kilometrov. Življenjsko dobo pa mu lahko močno zmanjšate s priganjanjem v visoke vrtljaje, ko motor še ni segret na delovno temperaturo. Na to je namreč izjemno občutljiv.

Slabši del avta je tudi menjalnik. Pravzaprav je dobro zasnovan, saj so gibi prestavne ročice natančni in dovolj kratki, pa tudi prestavna razmerja so športno zasnovana. Le sinhroni so tisti, ki lahko že pri nekaj tisoč kilometrih odpo-

vedo sodelovanje z zobniki v menjalniku. Je pa menjalnik, tako kot motor, nagnjen k tem, da od časa do časa spusti kakšno kapljo olja. Podvozje in zavore so kos moči motorja tudi pri zahtevnejšem vozniku, le da se v tem primeru hitro obrabijo prednje zavorne ploščice, lahko tudi že po 15.000 km. Zadnje zdržijo precej dlje. Včasih lahko nastane tudi napaka na električnem vezju ali porabnikih, pa tudi puščanje vode pri močnem dežju v prtljajnik ni posebnost.

VINKO KERNC

### Motorji

bencinski:

- 1,2 (51 kW/68 KM)
- 1,35 (59 kW/79 KM)
- 1,35 (64 kW/86 KM)
- 1,5 (71 kW/95 KM)
- 1,5 (78 kW/105 KM)
- 1,7 (82 kW/110 KM)
- 1,7 (102 kW/137 KM)

dizelski:

- 1,8 (63 kW/84 KM)

turbo intercooler

### +

- odličen motor
- prostornost
- oprema
- temperament, image

### -

- površna izdelava
- razmeroma velika poraba bencina
- nagnjenost k rjavenju
- (pre)trdo vzmetenje
- slabo ogrevanje notranjosti