



Milanska tovarna Alfa Romeo je s prvim letošnjim dnem postala Fiatov toz v okviru nove firme Alfa Lancia Industriale. Ampak to je ta hip in na temelju mestu brez pomena. Obe različici alfe 75, ki so ju predstavili pred dnevi, sta plod dela (samo) Alfinih strokovnjakov in Alfine tradicije.

Henry Ford je že pred davnimi leti rekel:

»Vsakič, ko vidim alfa romeo, snamem klobuk!«

Tudi tokrat bi ga sneł, verjemite mi!

Alfa 75 twin spark 2.0 in alfa 75 6V 3.0 america

Gran turismo

Dva nova motorja, dva nova »družinska dirkalnika«

Kajti alfa 75 je tiste vrste avtomobil, ob katerem se (tudi testniško) razpoloženje precej naglo menjata. Takoj po njenem krstu, sredi leta 1985, ko so v Milianu z njo spodrinali hišno giulietto, smo zapisali: spet dobra, »stara« alfa! Potem je

navdušenje – med temeljitejšo preskušnjo alfe 75-1.6 – malce zbledo; večidel na račun pomajkljive končne obdelave, nepripravnih detajlov in zopnih okvar.

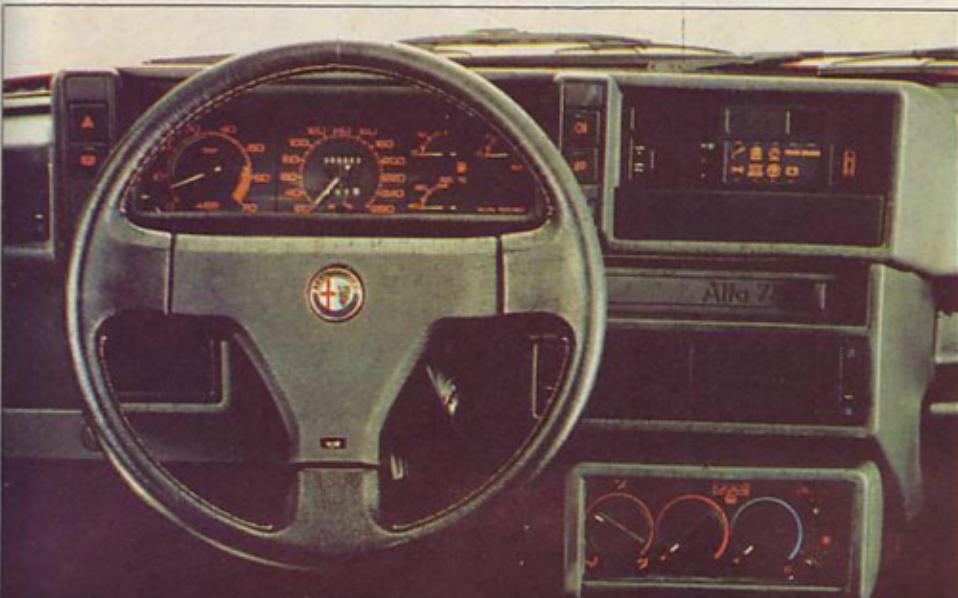
Tokrat, med vožnjami na novo motoriziranih in skrbno

opremljenih različic, so zame-re vnovič pozabljene. Oba primerka sta bila natanko takšna, kakršni morata alfi biti.

Nov dokaz Alfine motorne temeljitoosti je spravljen pod prednjim pokrovom alfe 75 twin spark 2.0. »Twin spark« pomeni dvojni vžig, oziroma po dve vžigalni svečici za vsakega od štirih valjev. S takšnim vžigom je tovarna Alfa Romeo postregla že leta 1913, pri dirkalnem motorju, katerega razvoj je pozneje prekinila 1. svetovna vojna. Zamisel so spet obudili deset let pozneje, s pomočjo dirkške podružnice Autodelta pa tudi v novejših časih pri alfah GTA in GTAm.

Prednosti dvojnega vžiga so tele: boljše zgorevanje v vseh območjih motornega delovanja, čistejši izpuh in v celič večje motorne zmogljivosti.

Vsak par svečic je vstavljen navpično v glavo motorja, ki ga poznamo po temeljni zasnovi že več kot trideset let. Ta štirivaljnik ima blok, glavo, karter in zgornji pokrov iz lahke kovine, ki so jo tokrat posebej prilagodili večji termični odpornosti in čvrstoti nasiploha. Povsem nova pa je namestitev ventilov, saj so kote med njimi odločno zožili (z 80 na 46 stopinj) nov je tudi zobati jermen namesto verige za pogon obeh odmičnih gred in nove so skoraj sploščene gla-

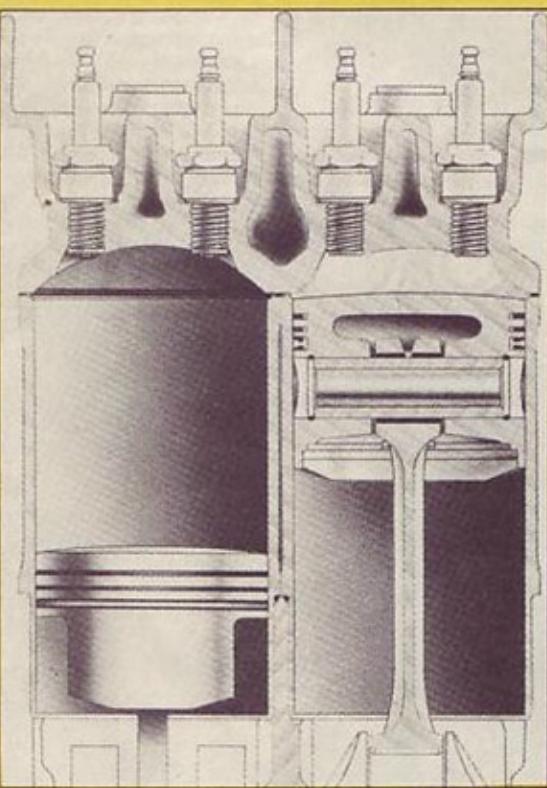




ve batov, da so izgorevalni prostori kar se le da kompakti. Hkrati so izravnali sesalne kanale ter poskrbeli za tehniško poslastico: odmični gredi, ki krmili sesalne ventile, so pritaknili hidravlično napravo, ki v najzahtevnejših motornih območjih predstavlja odpiranje čase (do sedem stopinj na ročični gredi) in tako prispeva k večji prožnosti.

stti v spodnjih vrtlajnih območjih in k čistejšemu zgorenju nasploh.

Vžig in polnjenje motorja z gorivom so zaupali digitalni elektroniki – Boschevemu motronicu, ki je zmožen temeljite optimalnosti okoliščin delovanja, vključno s termodynamičnim krogom motorja. To omogoča – po tovarniških podatkih – okroglo petinsko prihran-



»Twin spark«: po dveh svečicah nad vsakim, močno spoščenim batom



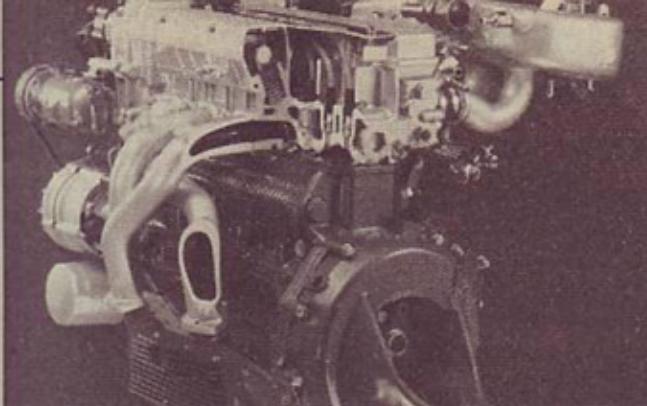
Potniški prostor (alfa 75 america): športno udobje

nek pri gorivu, pa tudi ugodno visoke motorne zmogljivosti.

Na primer prožnost: krivulja navora se že pri 2000 motornih vrtlajih povzne do 158 Nm, pri 3000 do 178 Nm in pri 4000 do najvišje točke 186 Nm. V praksi je to ugodje mogoče zaznati kot spontano odzivanje motorja na voznikove ukaze že od skoraj 1500 vrtlajev dalje in kot polnokrvnost z značilnim alfinim zvokom vred čez številko 5800, pri kateri doseže motor svojo največjo moč 107 kW oziroma 148 KM. Na novo obdelano vleženje ročične gredi je prispevalo h lahkotnosti motornega teka, rezultati, ki jih voznik dosega z odločnostjo na pedalu za plin in seveda s pomočjo skrbno prilagojenega petstopenjskega menjalnika pa pričajo o zelo športnih namenih, ki jih ima (tudi) ta alfa.

Še izrazitejše so te zmogljivi-

vosti pri alfi 75 6V 3.0 (6V pomeni šestvaljnik V-oblike, 3.0 pa trilitrsko gibno prostorno, ki so jo dosegli s povečanjem do zdaj znane 2.5 litrskega šestvaljnika), naj si gre za prožnost ali živahnost dirkaškega pospeševanja. Povečanje gibne prostornine so dosegli z daljšimi batnimi gibi in z večjimi vrtinami valjev, motor izdelan v celiem iz lahke kovine pa se je oddolžil z zelo ugodni največjim navorom 245 Nm pri 3000 vrtlajih v minutu ter z največjo močjo 136 kW (188 KM) pri 5800 vrtlajih v minutu. Malce čez to številko na merilniku vrtlajev se sproži omejevalnik, ki vozniku prepreči, da bi po nepotrebni krajal življenjsko dobo tega do perfektnosti obdelanega agregata. Tudi zanj so pritaknili elektronsko vbrizgavanje goriva, v tem primeru Bosch L-jetronic, ki zmore prispevati še k relativni varčnosti motor-



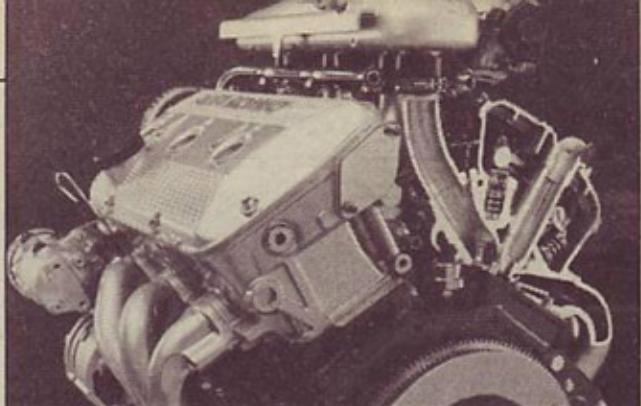
Motor twin spark 2.0: s prilagodljivim časovnim krmiljenjem sesalnih ventilov

ja, ne le k njegovim končnim zmogljivostim.

Seveda so v obeh primerih poskrbeli tudi za pravšnje okolje novih motorjev. Podvozje ter večidel karoserijskih dodatkov so ukorili po vzoru alfe 75 turbo, pri čemer je za podvozje potrebno reči, da se je posrečilo v izredno dober kompromis med udobjem in dirkaško športnostjo. Navsezadnjene: obe novi različici alfe 75 hčeta biti »družinska dirkalnika«, ali – citirano po tovarniškem tekstu – »družinska

avtomobila, s katerima je mogoče zmagovali tudi na dirkah«. Zato so sedeži udobni in temeljito oprijemljivi, a hkrati športno čvrsti, pa tudi vse drugo, predvsem naprave za voznika so izdelane po že ustaljeni Alfini navadi: pregledno, priročno in z okusom po športu. Izrazite izjeme so še vedno nerodna stikala pod stropom in okorna ročica za ročno zavoro. Dolgonogežem pa bi bil po volji tudi daljši pomik za oba prednja sedeža.

Optično ugajata ti alfi zaradi



Motor V6 3.0: iz lahke kovine izdelan paket moći

razširjenih blatnikov, širokih gum, obrobljenih pragov in tristranskega spojlerja na zadku (v celiem je oblikovalcem uspelo popraviti aerodinamiko vozila za 4,5 odstotka). Ker sodi na nos in na zadek različice s trilitrskim šestvaljnikiom v nosu tudi napis »america«, je že vnaprej jasno: Alfa bi rada odločneje prodrla tudi čez veliko lužo. In, ker sem bil v časnarski družini Avstralcev, jim tudi ta celina očitno ni predaleč.

Izrazito ameriška sta zato

odbijača, ki sta na račun neopazno zmečkljivih vložkov zmožna prenašati udarce do hitrosti 8 kilometrov na uro. Ameriška pa zna biti tudi katalizatorska tehnika motorjev.

Izra volana sta oba avtomobila zelo prepričljiva Alfini izdelka, zmožna ugoditi velikim voznikovim zahtevam – ne le glede motorjev samih, ampak tudi glede lege na cesti. Servo ojačevalna naprava volana skrb za lahketno delo voznikovih rok, ne da bi pri tem poslabšala njegov »stik« z voliščem pod kolesi. Serijsko grajena 25-odstotna diferencialna zapora (velja za obe različici) pa omogoča odličen pogonski oprijem zadnjih, torej gnanih koles. Obe alfi sta odlično kos hitrostim, ki jih zmoreta (obakrat čez dvesto kilometrov na uro) tudi na zahrbno hitrih in dolgih ovinkih. V mejnih razmerah je seveda zadek tisti, ki se hoče zmakniti voznikovemu nadzoru, zato je potrebno odvzemanje volana temu primereno obvladoati. In, ker so enako temeljite kot podvozje v celiem tudi zavore, je končna ocena za obe novi alfi 75 enotna in jasna: To sta pravi alfi, z vsem dobrim, kar to pomeni.

• • •

Čeprav limuzini s štirimi vrtati, sta alfa 75 twin spark 2.0 in alfa 75 V6 3.0 america na novo oživljeni Alfini »gran turismo«.

Kamur so takšni avtomobili všeč, bo z enim od njiju kupil čistokrvni primerek limuzinsko-športnega razreda. Kako se bosta oba opisana motorja znašla v luksusnejšem in večjem okolju nove alfe 164, za katero so ju pravzaprav snovali, bomo videli pa letosno jesen.

Tehnični podatki

Različica	alfa 75 twin spark 2.0	alfa 75 GV 3.0
motor	štirivaljni, vrstni	štirivaljni – V 60°
gibna prostornina (kubiki)	1962	2959
vrtina in gib (mm)	80,0×88,5	93,0×72,6
največja moč kW (KM) pri 1/min	107 (148) pri 5800	136 (188) pri 5800
kompresija	10 : 1	9,5 : 1
največji navor (Nm pri 1/min)	186 pri 4000	245 pri 4000
odmična gred (pogon)	2 (zobati jermen)	2 (zobati jermen)
polnjenje z gorivom	elektr. vbrizgavanje (Bosch motronic ME 7)	elektr. vbrizgavanje (Bosch L-jetronic)
menjalnik (število prestav)	5	5
prednja prema	posamične obese, dvojna prečna vodila, vzvojne vzmeti, teleskop. blažilniki, stabilizator	
zadnja prema	De Dionova prema, potisne oz. natezne opore, Wattov paralelogram, vijačne vzmeti, teleskop. blaž., stabilizator	
zavore spredaj	kolutne, hlažene, servo	
zavore zadaj	kolutne, servo, omejevalnik moći	
platišča	6 1/2 J × 14	6 1/2 J × 14
gume	195/60 HR 14	195/60 VR 14
teža praznega vozila (kg)	1120	1125
dovoljena skupna teža (kg)	1545	1545
medosna razdalja (m)	2,510	2,510
dolžina × širina × višina (m)	4,330 × 1,660 × 1,400	4,420 × 1,660 × 1,400
0–100 km na uro (s)	8,2	7,3
največja hitrost (km na uro)	205	220
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,0/8,4/9,9	7,4/9,2/12,9