

Petinsedemdeset let je dolga doba in prav toliko jih je minilo od takrat, ko je v Milanu nastala »Anonima lombarda fabbrica automobili«, na kratko Alfa. Torej je oznaka 75 jubilejna številka in obenem logična vrinjenka med (alfi) 33 in 90, kamor najnovjša alfa 75 tudi sodi.

S tem je alfa romeo giulietta, naslednica slovite giulie, zapečljala v vsega spoštovanja vreden tovarniški muzej, možje iz Aresa na milanskem robu pa so oznanili: nova alfa 75 je (spet) tisto, kar alfa mora biti – športna, po imenu in lastnostih prestižna limuzina. Med premierno vožnjo se je izkazalo, da je res takšna.

**KLIN S KLINOM**

Nekaj osnovnih potez za novo obliko so prenesli z manjše alfe 33, le, da je alfa 75 še izraziteje klinasta, z močnejše potlačnim nosom in z očitneje privzdignjenim zadkom. »Lineo nuovo« so poudarili s plastičnimi obrobama, ki segata – rahlo upognjeni in tik za zadnjimi vrati odločneje zavijeni – po vsej dolžini bokov, stakneta se pa na zadnjem robu prtljažnega pokrova. V primerjavi z giulietto je alfa 75 za dvanajst centimetrov daljša – ob enaki medosni razdalji, enaki širini, enaki višini in enakih kolotekih. Aerodinamiki na ljubo so pod prednji in zadnji del karoserije namestili ozka spojlerja, zgladili odvečne štrline na vratih, zaoblili strešna robova, prilepili prednjo in zadnjo šipo, zanj rob motornega pokrova pa privihnil narahlo čez brisalnika. Kljub temu se količnik zračnega upora  $C_w=0,37$  ne izkaže za moderno ugodnega, toda ob upoštevanju največjega preseka vozila (ta je majhen tudi na račun rezmeroma skromne širine karoserije) dobimo zmnožek 0,65 kvadratnega metra, ki je aerodinamično merodajnejši in dovolj nizek za današnje čase.

Večino drugih lastnosti je Alfa 75 podedovala po giulietti: štiri vrata, velik – pravzaprav zdaj še večji, 500-litrski – prtljažnik, ki ga odpira ročica ob voznikovem sedežu, pa dovolj notranje prostornosti, da je vožnja udobna za štiri ali pet potnikov.

Pri tem je tudi notranost lično športna, z dobro zasenčeno



Alfa 75

# Buona macchina

**Končno: spet dobra, »stara« alfa!**

in pregledno armaturno ploščo, ki obsega vse, kar voznik potrebuje – od merilnika vrtljajev in ostalih, za alfe že značilnih instrumentov, do testne plošče »alfa romeo control«, ki ima kakšnih ducat dolžnosti, ali celo do potovalnega računalnika, za katerega je potrebno doplačati; tako kot tudi za lahka platišča, za žarometne brisalnice, za električno vodenje šip v vratih, za klimatsko napravo in tako naprej, odvisno tudi od tega, za katero različico gre.

So pa vse alfe 75 opremljene z zglavniki in varnostnimi pasovi, z zunanjim ogledalom na notranji pomik ter z nekaterimi podrobnostmi, presajenimi iz alfe 90, ki so prijetne ali neprijetne sorte. Na primer: povsem pripravna je na letalsko kabino spominjajoča izraba stropa – za notranje luči ter njihova stikala in za okenska stikala, če služi šipam, elektrika; nerazumljivo okorna ter roki neprilagojena je pa dvojna in oglato upognjena ročica za ročno zavoro, za katero si že pri alfi 90, pa tudi tokrat, nisem bil na jasnem, kako naj bi se je lotil.

Vrhunec ponudbe te nove alfine vrste predstavlja različica quadrifoglio verde (z zeleno deteljico ob oznaki), ki jo navzven oznanjajo širše in nižje gume na lahkih platiščih, znotraj pa izraziteje oblikovani sedeži (kljub temu in tako kot pri vseh alfah 75 so prednjima namenili prekratka pomika), v usnje odet volanski obroč in predvsem največji ter najmočnejši motor izmed petih, ki so na voljo.

**BENCIN IN NAFTA**

Da, motorjev, ki so na izbiro, je pet, med njimi en dizel. Alfa 75 ponujajo s pogonskimi agregati, ki jih imajo pri hiši že od prej, ne da bi jih za to priložnost kaj posebej prilagajali. Je pa res, da so vsi ti motorji (kljub že močno priletni zasnovi bencinskih štirivaljnikov) še vedno konkurenčni in dovolj zmogljivi, da se jih Alfi ni potrebno sramovati. Bencinski štirivaljniki so trije, z gibnimi prostorninami 1,6, 1,8 in 2,0 litra, s po dvema in z verigo gnanima odmičnima

gredema v glavah in s po dvema dvojnima uplinjačema. To so že zdavnaj preskušeni motorji s polkroglastimi izgorevalnimi prostori, z dogimi gibi batov, z ugodnimi navori in z velikimi močmi (110, 120 in 128 KM). Zraven sodijo še zgledne končne zmogljivosti (največje hitrosti 180, 190 in 195 km na uro) in malce robusten, a za ljubitelje alf blagodejen ropot. To so motorji, s kakršnimi smo alfe nekoč spoznali, jih vzljubili in zaradi kakršnih jih še vedno cenimo.

Četrty štirivaljnik je turbo-dizel, opremljen z Boschevo visokotlačno črpalko in s turbinskim polnilnikom na izpušne pline, ki zajame polno sapo pri 2300 motornih vrtljajih in omogoča največjo moč 95 KM pri 4300 vrtljajih v minuti. To je motor z lahko glavo, s stransko odmično gredjo in z »intercoolerjem« za turbinsko tlačenje zraka. Odlikujejo ga velika litrska moč, zmerna poraba goriva in podobne športno dizelske lastnosti kot jih omenjamo ob lancii delti turbo ds na sosednjih straneh.

Najzmogljivejši in najprestižnejši v alfi 75 pa je bencinski šestvaljnik V-oblike, natanko takšen kot pri alfah 6, GTV 6 in 90, z lahkima glavama, s po eno odmično gredjo v vsaki od njiju, s štirimi ležaji na ročni gredi in z elektronskim vbrizgavanjem goriva (bosch L-jetronic). Jasno: največja moč 156 KM pri 5600 vrtljajih je za alfo 75, ki po

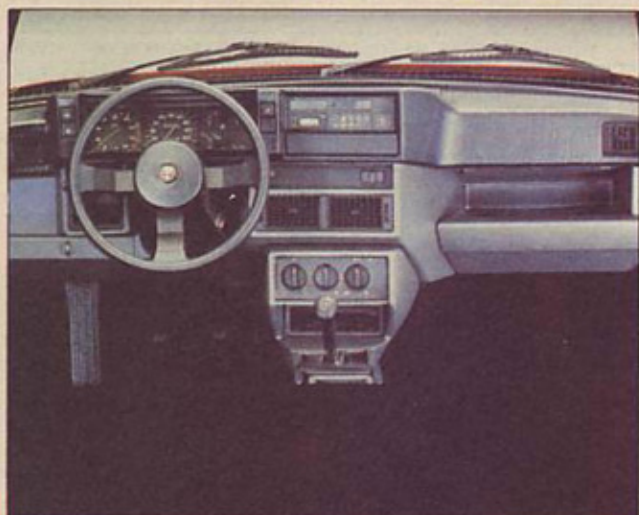


merah in teži ne presega srednjega avtomobilskega razreda, dovolj prepričljiv podatek. Pa se kot takšen izkaže tudi na cesti.

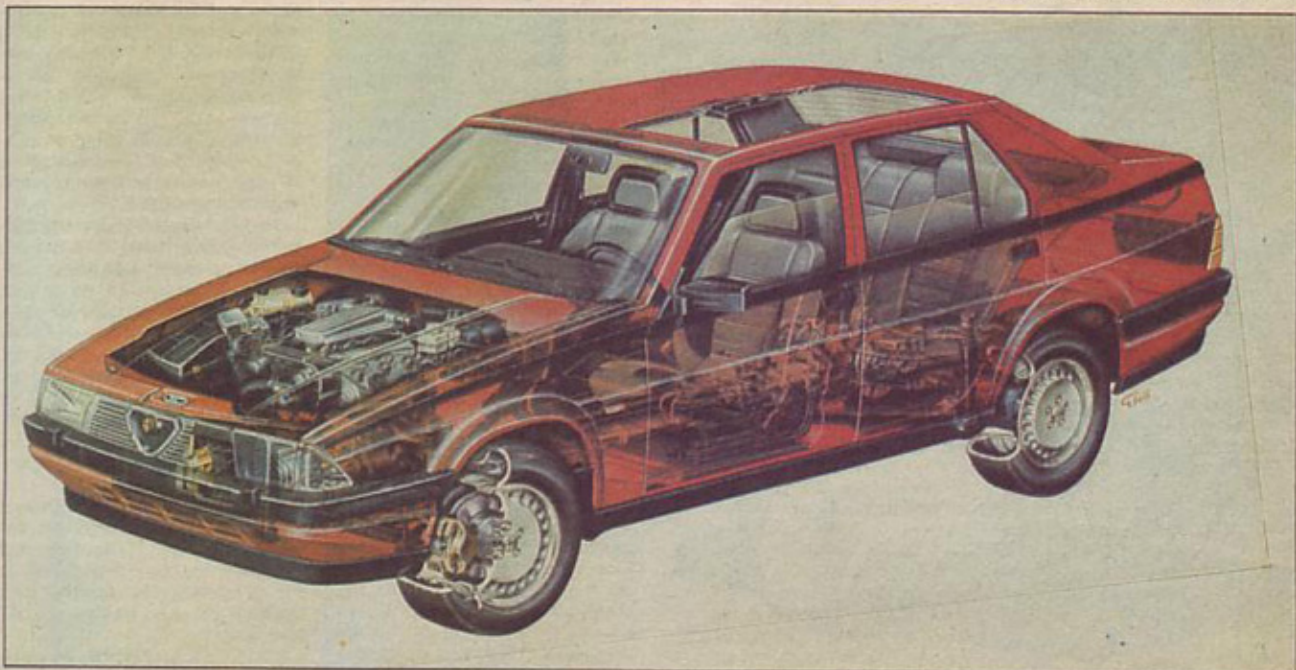
#### KRSTNA VOŽNJA

Na premierni dan in za vožnjo sta bili na voljo le najmočnejši različici: alfa 75-2.0 in alfa 75-2.5V6. Proga, namenjena preskusni vožnji je bila dovolj dolga in pestra, da je bilo mogoče spoznati oba avtomobila, čež, ki je bil kot za stavo, pa je uradno predstavitev spremenil v zares zahtevno delo.

Kljub temu: obema alfama na cesti, najsi gre za zmerno in tekočo ali za ostro, skorajda dir-



kaško vožnjo ni mogoče veliko zameriti. Kolesa alf 75 so obešena enako kot pri giulietti, spredaj posamično s prečnimi vodili in vzvojnimi vzmetmi, zadaj pa z DeDionovo premo in Wattovim paralelogramom, kar je praktično enako dobro kot posamične obese. In, ker so, razen pri turbo-dizlu, motorjem pritaknili izrazito športno izračunan petstopenjski menjalnik (z izredno natančno in lahkotno prestavno ročico), pri tem pa zadržali že znani princip »transaxle« (menjalnik je združen z diferencialom pred zadnjo premo), na kratko povem: izza volana je alfa 75 spet dobra stara alfa, takšna kakršen avtomobil iz te tovarne mora biti. Ostra, ko gre za pospeševanje, mirna, ko gre za največjo hitrost in skorajda nevtralna, ko gre za



## Tehnični podatki

Različica	alfa 75 - 1.6	alfa 75 - 1.8	alfa 75 - 2.0	alfa 75 - 2.0TD	alfa 75 - 2.5-V6
motor	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	V 6 - 60°
gibna prostornina (kubiki)	1570	1779	1962	1995	2492
vrtilna in gib (mm)	78,0×82,0	80,0×88,5	84,0×88,5	88,0×82,0	88,0×68,3
največja moč KW (PS) pri 1/min	81 (110) pri 5800	88 (120) pri 5300	94 (128) pri 5400	70 (95) pri 4300	115 (156) pri 5600-
kompresija	9 : 1	9 : 1	9 : 1	22 : 1	9 : 1
največji navor (Nm pri 1/min)	146 pri 4000	167 pri 4000	180 pri 4000	192 pri 2300	210 pri 4000
odmična gred (pogon)	2, v glavi (veriga)	2, v glavi (veriga)	2 v glavi (veriga)	1. stranska (zobniki)	2×1 v glavi (zobati jermen)
polnjenje z gorivom	2 dvojna uplinjača	2 dvojna uplinjača	2 dvojna uplinjača	visokotlačna črpalka, turbinski polnilnik	elektronsko vbrzganje
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5	4
prednja prema	posamične obese, prečna vodila, vzdolžne vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator				
zadnja prema	De Dionova prema, vzdolžna vodila, Wattov paralelogram, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator				
zavore spredaj	dvokrožne, kolutne, servo (2.5 - V6: posebej zračena)				
zavore zadaj	dvokrožne, kolutne, servo, omejevalnik moči				
platišča	5 1/2 J×13	5 1/2 J×13	5 1/2 J×14	5 1/2 J×13	5 1/2 J×14
gume	185/70 TR 13	185/70 HR 13	185/65 HR 14	185/70 TR 13	195/60 VR 14
teža praznega vozila (kg)	1060	1060	1070	1190	1160
dovoljena skupna teža (kg)	1485	1485	1495	1615	1585
medosna razdalja (m)	2,510	2,510	2,510	2,510	2,510
dolžina×višina×širina (m)	4,330×1,630×1,400				
0-100 km na uro (s)	10,7	9,5	8,9	12,4	8,2
največja hitrost (km na uro)	180	190	195	175	210
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,9/9,4/11,8	7,0/9,2/12,2	6,9/9,5/12,5	5,5/7,9/9,0	6,8/9,0/13,0



ostre ovinke. Čisto na zgornji meji zdrsnе zadek narahlo navzven (pri 2.5 V6 malce prej in pogosteje, predvsem na račun velike motorne moči, torej "power-slida"), a ga je s prijetno nesposrednim volanom mogoče igrati ujeti. In, kdor se na te reči spozna, tudi na nevarno mokrih tleh uživa.

No, za zaresen dež so brisalnik premalo temeljiti, neomahljive, celo med najostrejšo vožnjo so pa zavore. In, če se alfa 75-2.0 pohvali s spontanostjo motorja, pri tem pa tudi z velikim truščem, je alfa 75-2.5 V6 odlično uglajena športna limuzina z veliko zalogo moči in končnih zmogljivosti.

●  
Za obe hkrati velja: buona macchina, dober avtomobil. Tako zelo dober, da bo večji alfi 90 odžrl marsikaterega kupca. In da bo Italijanski legendi Alfa Romeo odločno povzdignil dobro ime.

MARTIN ČESENJ