

Ko so na začetku lanske jeseni pri Alfa Romeo v Milanu predstavili novo limuzino višjega srednjega razreda, je bil to že odziv na tovarniški alarm. Številke na poslovnih grafikonih so se namreč preveč pordečile, da bi jih lahko opazovali križem rok. In oznaka »90« (novanta) — po alfi 33 že druga te vrste pri hiši — je pomenila nevsiljivo, a vendar opazno napoved: za avtomobil devetdesetih let tega, tudi avtomobilskega, stoletja.



Alfa 90 – 2.0 iniezione

No, ravno na glavo se zaradi tega niso postavili. Alfa 90 je naslednica nekdanje alfette v pravem pomenu besede: s poglobitvami merami in z večjim delom mehanike vred. Saj je res, da niti meram niti mehaniki ni mogoče veliko očitati, ampak reči hočem, da z napredkom niso ravno pretiravali.

Oblika je nova, ukrojil pa jo je mojster Nuccio Bertone. Seveda hoče biti tudi alfa 90 športna limuzina, vztrajali so pa pri klasični obliki. Aerodinamiki na ljubo je spredaj precej sploščena, v celem, tudi zaradi privzdignjenega zadka, pa klinasta. Alfa 90 je prva med serijskimi avtomobili, ki se ponaša s samodejno prilagodljivim prednjim spojlerjem. Ta se pod zračnim pritiskom pri hitrostih nad 80 kilometrov na uro zlagoma pomika navzdol (pod odbijač je vtisnjen s pomočjo dveh vzmeti in dveh blažilnikov) in tako prispeva k sprotnejši pravšnji obremenitvi prednje preme in k ugodnejšemu dotoku svežega zraka k motorju. Jasno: maska na nosu je tudi tokrat značilno Alfina, s trikotom in milanskim grbom na širokih prečkah, za zadek pa ni povsem nujno, da vam je takoj všeč; videti je surovo visok, pri čemer niti optični trik z motno črnim izrezom z registrsko številko kaj prida ne zaleže.

Za doseženi količnik zračnega upora $C_w=0,36$ so močno nagnili prednjo šipo, prilagodili zunanje ogledalo in odstranili zavihke na strešnih robovih. Zadnjo potezo občutite vsakič, ko v dežju za prst od-

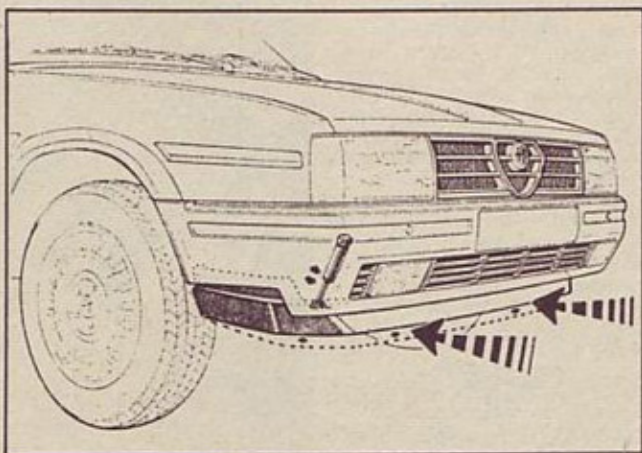
Drugačni časi

Namesto nekdanje alfette: alfa za »devetdeseta« leta

prete šipo in se vam voda s strehe vlije na komolec. Pri čemer velja pomeniti še o tem, da so šipe ob spodnjih robovih preveč globoko vtisnjene, da bi se zrak ob robovih ne vrtinčil več.

Za pot do vozniškega sedeza potrebujete obe roki: ker je

ključka na vratih namenjena levi, morate ključ zasukati pač z desnico. Nekaj podobno nepripravnih domislic najdete tudi potem, ko že sedite. Na primer: stikali za okenske šipe so ravno tam kot za luči, torej po letalsko tik pod stropom in ju je — vsaj med vož-



Nekaj posebnega: premični spojler

njo — skoraj nemogoče najti, ne da bi se ozrli k njima; pri tem sta bili v testnem avtu še obrnjeno zvezani, pa je bilo potrebno vsakič sproti ugibati o tem, kako naj ju pretakneš; ali pa: ročica ročne zavore je dvojna, s prečko na koncu, kar je pripravno za poteg, dosti manj pripravno pa je taktokrat, ko jo hočeš popustiti; in tudi pepelnik, tik pred prestavno ročico, je namenjen predvsem nekadilcem, saj ga je silno težko doseči.

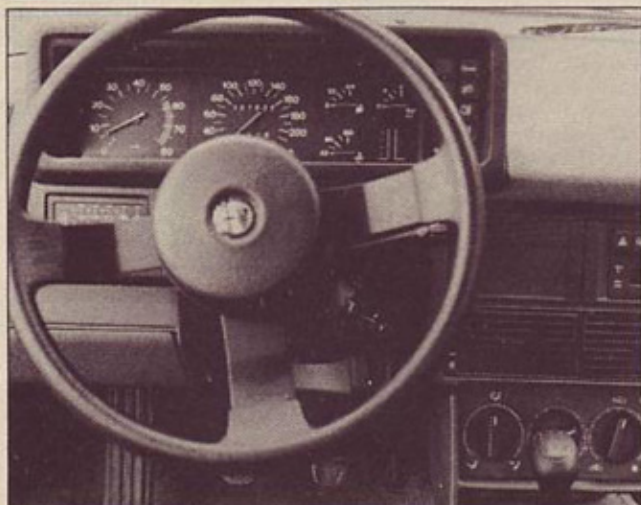
Vse drugo v tem avtu je elegantno in pregledno nameščeno. Za armaturne plošče v alfah tako ali tako že dolgo časa vemo, da so dovolj popolne in športne (v alfi 90 z merilnikom vrtljajev, hitrosti, goriva, temperature hladilne tekočine, pritiska olja in z ekonometrom, pa še s testno ploščo — »alfa romeo control« — ki opozarja na odprta vrata ter na pomanjkljivosti pri lučeh, zavorah, motornem olju, akumulatorju in tako dalje. Volanski obroč je nastavljen po dolgem in po višini in prestavna ročica je zgledno boljša od tiste pri alfetti: preti-ka se še vedno z dolgimi, ampak pri alfi 90 z znatno natančnejšimi gibi. Ni pa čisto jasno, zakaj so se odrekli polici pred sovoznškim sedežem in prostor pod šipo prerezali tako, da nanj ni mogoče prav ničesar odložiti, in zakaj so s pomikom prednjih sedežev pretirano skoparili. Saj je pred zadnjo klopjo dovolj prostora za kolena!

Pohvala gre še na račun tapet in sedežnih prevlek pa tu-

di oblike prednjih sedežev, ki je dovolj temeljita tudi za oprijem na ostro voženih ovinkih, graja pa na račun premalo natančne obdelave potankosti in okroglih ravnalnikov gretja ter zračenja, ki jim ves čas preskušnje nismo znali biti kos do toliške mere, da bi bila temperatura v notranjosti pravšnja. Gledano v celem je alfa 90 udobna limuzina za štiri ali pet potnikov, tudi ko gre za prtljago. V visokem in oglatem zadku je za 500 litrov ravno obrobljena praznina in sedeži, s štirimi zglavniki vred, so prav tako namenjeni dolgotrajnejšim vožnjam. Navsezadnje pa je tudi vzmetenje, čeprav trše sorte dovolj spretno uglaseno na potovalne lastnosti.

Kolesne obese so takšne kot so bile pri alfetti: s prečnimi vodili in vzvojnimi vzmetmi za prednji kolesi ter z DeDionovo premo, Wattovim paralelogramom in vijačnimi vzmetmi (slednje je uspela kombinacija toge preme in posamičnih obes) zadaj. Zavore so dvokrožne, štirikrat kolutne in opremljene s servo ojačevalnikom, volan z zobato letvijo, prav tako servo in s tremi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke, pa je športno neposreden. Pri tem se servo naprava prilagaja hitrosti vozila, da je voznikov »stik« z voziščem ves čas približno enakomeren.

Testna alfa 90 je nosila dodatno oznako 2.0 iniezione,



Kokpit: z Alfinim pečatom

kar označja dvolitrski štirivaljni motor z elektronskim

vbrzganjem goriva in z elektronskim dodatkom -

motronicom. Motor sam po sebi je že znan Alfin izdelek z dvema, verižno gnanimi odmičnima gredema v lahki glavi, z razmeroma dolgimi gibi batov in z izpuhom, ki streže tudi z značilno polnim in prijetnim zvokom. Motronic je dosežek moderne dobe, ki bdi nad vbrzganjem goriva in nad vžigom, vse s pomočjo računalnika, ki se odziva na znake s posamičnih tipal in optimira delovanje motorja, dobrim zmogljivostim, čistejšemu izpuhu in zmernejši porabi goriva na ljubo. Motor streže z največjo močjo 94 kW (128 KM) pri 5400 vrtiljajih v minuti, kar je natanko ista moč kot pri enako velikem motorju z uplinjačem in brez motronica (alfa 90 2.0). Pa





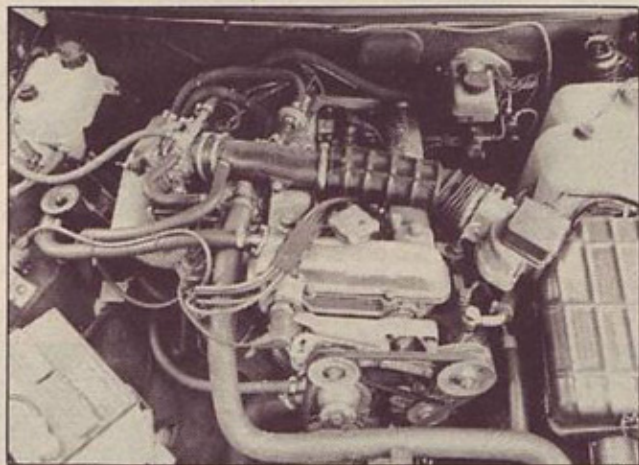
vendar tovarna obeta – na račun elektronike – skoraj za četrtino manjšo žejo po gorivu. Seveda sodi k motronicu tudi samodejno zapiranje dotoka goriva ob odvzetem plinu, pa temeljitejša časovna kontrola odpiranja in zapiranja ventilov, natančni vžigalni časi in tako naprej.

Med našimi meritvami, z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva, smo pospeševali z mesta do hitrosti 80 km na uro v 6,8 sekunde, do 100 km na uro v 9,7 sekunde in do 120 km na uro v 14,5 sekunde. Pri nas izmerjena največja hitrost pa je znašala 192 kilometrov na uro. Med meritvami pospeškov smo priganjali motor do 6500 vrtljajev na minuto (rdeče poljše na merilniku se začne pri številki 5600), a je takšno pretiravanje za zmerno in tekočo vožnjo povsem odveč, saj se motor izkaže z dobršno mero prožnosti in je kos tudi vozniku, ki se ogiba nenehnemu pretikanju. Navsezadnje je zmernejši vožnji prilagojen tudi menjalnik z direktno četrto prestavo

in z varčevalno dolgo peto prestavo. Pa je zato mogoče voziti s polno hitrostjo (v peti prestavi) ne da bi obremenjevali motor in povečali njegovo žejo. Povprečna poraba naše, zelo ostre preskušnje je tako dosegla dovolj zmernih 11,3 litra na 100 prevoženih kilometrov.

Gledano izza volana je alfa

90 pregleden avtomobil: zaradi nizkega nosu in zaradi dobro vidnega zadka. Dobri vidljivosti so kos tudi brisalniki in odlična halogenska žarometa. K morebitnim športnim voznikomim nagibom pa prispeva že znana Alfina ponudba z zadnjim pogonom in zasnovano »trans-axle«. To pomeni, da je menjalnik nameščen



Motor: optimiran s pomočjo elektronike

tik pred zadnjo premo in tako prispeva k ugodnejši porazdelitvi teže. Vseeno pa ne k tako zelo ugodni, da bi zadek ne bil občutljiv na odločnejša dodajanja plina v nižjih prestavah, ali pa na spodnašanje, če je hitrost za ovinek pretirana.

K poglavju o legi na cesti smo si zapomnili tile dve zameri: da alfa 90 na dolgih in zelo hitrih ovinkih (na primer na avtomobilski cesti) zoprno prečno zaniha in, da je slabše kos tudi zelo kratkim cestnim gubam. Glede športne vožnje z njo pa je dobro vedeti: da zna biti zelo dolgo časa nevtralna, a da se ji, ob pretiravanju, tla tudi zelo hitro spodmaknejo izpod zadnjih koles. In takrat morate na hitro odvzeti volan, pa bo vse dobro. Je pa alfa 90, ne glede na pravkar opisane lastnosti mogoče zelo hitro in povsem varno voziti. Če veste, pri čem ste!



Da je alfa 90 pravi alfa romeo devetdesetih let, nisem povsem trdno prepričan. Je pa zagotovo uspešen začetek tovarniških naporov za nove, pravzaprav drugačne avtomobilске čase. Da so z njo prebili led, so dokazali tudi z zelo prepričljivo in novo alfo 75, o kateri smo pisali v eni od prejšnjih števil. Na kupcih je pa vrsta, da vzamejo, kar jim je bolj všeč.

MARTIN ČESENJ

foto: MARJAN ZAPLATIL



Kot v letalu: stikala pod stropom

Tehnični podatki

Motor: štiritaktni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib 84,0x88,5 mm – gibna prostornina 1962 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 94 kW (128 KM) pri 5400/min – največji navor 176 Nm pri 4000/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – glava in blok iz lahke litine – elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch L-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – al-

ternator 540 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj – poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 Jx14 – gume 185/70 HR 14 (firestone)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, trikotna in enojna prečna vodila, vzdolžne vzvojne vzmeti, natezne opore, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj De Dionova prema, poševna vodila, Wattov paralelogram, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat

kolutne, servo, omejevalnik moči zadaj – volan z zobato letvijo, 21,2:1 – servo – 3 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,391 m – širina 1,638 m – višina 1,420 m – medosna razdalja 2,510 m – kolotek spredaj 1,366 m, zadaj 1,358 m – krog 10,1 m – teža praznega vozila 1090 kg – dovoljena skupna teža 1515 kg – prtljažnik (normno) 500 litrov – posoda za gorivo 49 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 190 km na uro – kilometer brez zaleta: 30,5 s – poraba goriva (ECE): 5,6/7,6/9,8 litra goriva super na 100 km.