



Alfa 33-1.5-4x4

»Alfa« je alfa romeo. »Triintrideset« pomeni mlajšo hišno generacijo. »Enacelapet« oznanja toliko litrski motor. In »štirikratštiri« piše zaradi štirikolesnega pogona.

Alfa. Rdeča. Hrumeča. Dirkaška. S signorino in razgaljenimi koljeni ob vozniku. Tako je bilo včasih!

Zdaj pa: z alfo čez drn in strn. Da, tudi to se zgodi!

Poznamo štirikolesne pogone in dvokolesne pogone. Na primer takšne kot pri audiijih, pri fordih ali beemvejih ter takšne kot pri subarujih, toyotah ali fiatovih pandah. Prvi so tehnično blesteči, prestižni in dragi; vsa kolesa so ves čas založena s pogonsko energijo. Drugi so preprostejši, manj ugledni in cenejši: voznik sam odloča o porabi motorne moči – na le dve, ali na vsa štiri kolesa.

Pri Alfa Romeu so izbrali drugo, preprostejšo možnost. In ponudili alfo 33-1.5-4x4. Natanko dve leti je tega. Tako

Alfa in omega

Prilagodna možnost za premagovanje zahtevnih poti

so zapeljali vstric s časom in s tekmeči. Štirikolesni pogon ni samo modna muha, je tudi čisto zaresen prispevek k varnejši vožnji in ko se takšnele novotarije sprožijo med kupce, pravila konkurenčne igre ne dopuščajo oklevanja.

ROČICA ZOPER TEŽAVE

V Milanu so skrb za zasnovno, potrebne dopolnitve glede na običajno alfo 33 ter montažo prepustili oblikovalski firmi Pininfarina. Njej prepuščajo potrebne mehanske dele in iz nje pripeljejo nove, na pol tenrenske alfe. Zato tudi komaj opazna črka »f«, ki je Pininfarinin znak, na zadku.

Gledano z voznikovega seveda je vsa reč na vso moč preprosta. Alfa 33, sama po

sebi, ima vse v nosu: motor s pogonom na prednji kolesi. Alfa 33-4x4 pa ima tik pred prestavno ročico še en vzvod, krajši in z zajetnejšim ročem. Le povleči ga je treba – vseeno kdaj, lahko tudi med vožnjo – pa se sproži pogonska vez k zadnjima kolesoma in tisti napis »4x4« se v hipu uresniči v štirikolesni pogon.

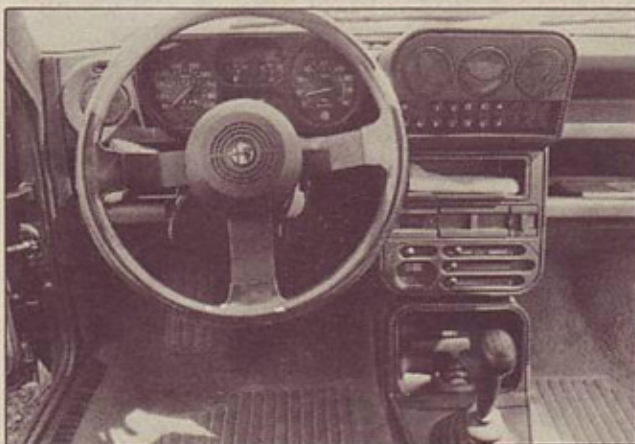
Tudi natančneje gledano, zasnova ni zamotana. Bokser-ski motor je nameščen vzdolžno, vzdolžna je tudi njegova ročična gred. to je v primerjavi z mnogimi drugimi avtomobili s poprek nameščenimi motorji ugodna konstrukcijska prednost: podaljšanje prenosa moči k zadnjima kolesoma ne zahteva nobenih »obvoznic« in zapletenih zglobov. Menjalnik so podaljšali z dvodelno kardansko gredjo, to pa opremili z me-

hansko sklopko, ki je v zvezi z vozniku namenjeno dodatno ročico. Jasno: kardanska gred se zadaj konča z diferencialom in možnost štirikolesnega pogona je s tem opravljena.

Seveda je vse to zahtevalo nekaj predhodnih posegov, ki so jih opravili Pininfarinovi inženirji: novo zasnovano zadnje preme, na novo nameščeno posodo za gorivo, podaljšanje trebušne stene vozila, namestitev kardanskega ležaja, drugačne zavorne bobne ob zadnjih kolesih, dodatni teži (za približno 50 kg) ter večji razdalji od tal (za približno 2 cm) prilagojene vzmeti in blažilnike ter namestitev zajetnejših platišč, ob doplačilu tudi iz lahke kovine.

Ampak dobiček je precejšen. Dokler je cestišče suho, kopno, gladko in nasploh nezahtevno, je alfa 33-4x4 pač alfa 33: s pogonom na prednji kolesi in s praktično enakimi voznimi lastnostmi. Le na račun večjih vrtečih se mas dodatnega, čeprav ne v celoti vključenega prenosa in večje teže so končne zmogljivosti – ko gre za pospeške in največjo hitrost za spoznanje manjše od navadne in enako mo-

torizirane alfe 33. Ko pa se vozne okoliščine poslabšajo, pa naj si gre za sneg in led, za spolzek klanec, za sipek makadam, za asfalt med nalivom ali kar za brezpotje, je potrebno premakniti tisto ročico na sredinskem grebenu in sprožiti moč motorja tudi k zadnjima kolesoma. Res je: vožnja postane s tem slišno glasnejša, nekako robatejša, ampak lepo prosim, ko gre za lego na cesti, je štirikolesna moč zlatega denarja vredna. Četudi poraba goriva s tem malce naraste, končnega dobička, z dodatno varnostjo vred, ni mogoče prezreti. Alfa 33-4x4 postane skoraj nevtravno vozilo, ki mu je včasih, med zelo ostro vožnjo in za razliko od drvenja s samo spredaj gnanimi kolesoma, potrebno volan celo rahlo odzvati, da ujame pravišni smer. Se pa prelevi v zelo hitro vozilo, ne glede na to, kakšna je podlaga, po kateri ga ženete. Poletno preskuševalno okolje smo izkoristili predvsem za preskušnjo na makadamskih poteh in brezpotjih, brez oklevanja pa verjamem tistim, ki so to alfo vozili po snegu in ledu: da je tudi zimskim razmeram v celoti kos, celo če ni obuta v izrazito zimske gume. Seveda lahko moč na vseh štirih kolesih uporabite tudi za ostre vožnje na povsem varno su-



Kokpit: vzvod za 4x4 je pred prestavno ročico

hih in čvrstih tleh – če ste toliko dirkaškega srca. Je pa dobro vedeti, da pomeni pomanjkanje sredinskega diferenciala togo sklenjeno vez med prednjima in zadnjima kolesoma, pa je potem v takšnih razmerah obremenitev prenosa in kolesnih gum pretirana in v končni fazi draga.

Tudi med našo preskušnjo smo izbiro med le dvema in vsemi štirimi gnanimi kolesi vestno prilagajali cestnim oziroma necestnim razmeram. In ugotovili: da je takšna zasnova močno naklonjena vsakdanji, na primer družinski uporabi vozila, predvsem za tiste, čisto vsakdanje trenutke, ko postanejo ceste otežkočeno prevozne in ko so celo snežne verige dostikrat brez pravega učinka. A boste zmeraj odnesli celi pločevino in kožo le tako, če se boste sproti zavedali: najsi bodo vsa štiri kolesa vozišču še tako določno kos, vse prednosti štirikolesnega pogona se razblinejo tisti hip, ko morate avtomobil zelo hitro ustaviti. Z ABS opremljene zavore pa so za zdaj na voljo le v dosti dražjih vozilih, v zvezi s štirikolesnimi pogoni pa celo ob razumeroma omejenih pogojih.



OPREMA ZA UDOBJE

Zmogljivostne meritve smo seveda opravili v običajnih okoliščinah. In izmerili: da popeši alfa 33-1.5-4x4 z mesta do hitrosti 80 kilometrov na



