



RDEČE OBMOČJE

Bilo je v Torinu, pred okroglo dvajsetimi leti, ko smo videli prvi model alfasud: na videz krhko limuzinico z odsekanim zadkom in – s prednjim pogonom. Alfa romeo, pa prednji pogon? Da – in tako je ostalo!

Leta 1983 je iz modela alfasud nastala kombi-limuzinska alfa 33 z izpopolnjeno obliko, z vrati na zadku ter z izzivalnima bočno-vzdolžnima linijama (takšne alfe so bile v naslednjih sedmih letih vsč 600.000 kupcem), januarja lani pa je alfa 33 postala takšna, kot je zdaj: z vnovič modificirano karoserijo, z izboljšano opremo ter z zmogljivejšo mehaniko.

Ne da bi ji bistveno spreminjali zunanje mere, so ji nadedli značilnejši hišni videz, ki spominja

predvsem na največjo alfo 164. Nos ni več obel, ampak ostreje prisekan, tradicionalni trikotnik na njegovi sredini je prestižnejši, z razmikajočima se gubama pa optično podaljšan tudi na prvi pokrov. Hladilna mreža je vrto obrobljena in trapezasto razvlečena v spojler tik pred odbijačem, tam je prostor tudi za meglenci in – manj ugledno – izrez za vlečno kljuko. Zdaj ni več vseeno, o kateri različici govorimo: testni avtomobil je bil boxer 16V in to se je poznalo tudi pri zunanjih nadrobnostih: trikotnik na nosu je bil rdeče obrobjen, izrazito obrobljena pa sta bila tudi oba bočna pragova, z dobro vidnima zavihkoma tik pred zadnjima kolesoma. Bahaški je tudi zadek te alfe: že sam po sebi visok in oglat je dodatno obrobjen s privzdignjenim spojlerjem nad sicer elegantno ozkimi, a za dobro vidljivost ne pretirano pri-

mernimi lučmi. Spremenjena oblika je zahtevala širša zadnja strešna opornika, zadnja vrata pa so ostala in tudi velik prtlačni prostor, ki se poveča z delno (po tretjini) ali v celem zložljivo klopjo, je praktično enako velik, kot je bil prej.

Ni dvoma: nove karoserijske poteze so ličnejše in sodobnejše od prejšnjih, avtomobil se zdi večji kot prej, dodatki v zvezi s športno oznako 16V pa so tudi sami po sebi športni. Vštevi še živo rdečo barvo testnega avtomobila ter enako pobarvane spojlerje, obrobe in zunanji oledali, je alfa 33-16V spet dokaj privlačna za kupce.

Manj dodelana pa je njena notranjost. Tam je – če ne upoštevam radodarnega prtlačnika – razmeroma malo prostora. Prostor za kolena potnikov na zadnji klopi so reševali s skromnim pomikom prednjih sedežev,



Motor: v vrtljajih je moč: plus 16 ventilov

ta pa sta – zaradi športnejšega vtisa zdaj še silno tanka in silno pri tleh. Prevlečena – tako kot obloge na vratih in zadnja klop – s pretirano pikčastim blagom in obrobljena z umetnim usnjem ostajata, navkljub rahlo školjkasti obliki, neprimerna. Že malce večji voznik in tem avtomobilu preprosto ne zna sedeti: ni možnosti, da bi svoje telo uskladal s tovarniško odmerjenimi centimetri med sedežem, volanskim obročem in pedali, tako da se vsa športnost te alfe sprevrže v trpljenje za volanom, vsem preostalim užitek navkljub.

Saj je drugače notranjost dovolj spretno preurejena! Starinskosti notranje podobe jim sicer ni uspelo v celoti prikriti, ampak obrobe na prednjih vratih so zdaj oblo (čepraz z velikima režama) spojene z robom pod prednjo šipo, armaturna plošča je preglednejša in volanski obroč je sposoben pri večjih in dražjih alfah. Nekaj več reda je tudi pri stikalih, le vžigalna ključavnica je še vedno in povsem nerazumljivo na voznikovi levici, loputaste zračne reže, ki spominjajo na ribje škrge, pa sodijo v avtomobilski preteklik. Pedali so premajhni, predalov je premalo, ključavnici in šipam v vratih ukazuje elektrika, zunanji ogledali pa sta (od znotraj) ročno pomični.

Merilniki so v tem primeru štirje: za hitrost (z dvema kilometrskima števčema), za motorne vtrljaje, za gorivo in za temperaturo hladilne tekočine. Sedežna zglavnika sta nevarno prenizka, toda zgornji oprijemališči prednjih varnostnih pasov sta nastavljeni, spodnji pa spojeni





s sedežema. Med stare navade v najmanjših alfa sodijo ročica ob vozniskem sedežu, ki sproži zadnja (peta) vrata, pa tudi številne nenatčnosti pri končni obdelavi.

Odločitev, da alfe ni vredno kupovati zaradi fines, ki bi jih ponujala, ampak zaradi mehanike, ki jo skriva pločevina, se tudi v tem primeru izkaže kot pravilna. Veselje s tem avtom začutite vsakič, ko poženete njegov motor. Motor je vzdolžno nameščen bokser, kar pomeni, da znaša kot med obema motornima glavama natanko 180 stopinj. Glavi sta seveda iz lahke kovine, njuna je tudi oznaka 16V na zadku te različice. Torej so v njima po štirje ventili za vsak valj, služijo pa jim po dve odmični gredi v vsaki glavi. Droben posladek pri tem je fazi zamik krmiljenja sesalnih ventilov, kar prispeva k večjemu vrtničenju pogonske zmesi v zgorevalnem prostoru in zato k boljšemu zgorevanju. Zgorevalni prostori imajo »streš-

no» obliko, vžigalne sveče nad njimi pa so sredinsko nameščene.

Polnjenje z gorivom uravnava Boschov motronic, ki hkrati nadzira tudi vžig in tristezni katalizator v izpušnem sistemu.

Izrazito kratki gibi jamčijo za trpežno ugodne srednje hitrosti batov (15,6 m na sekundo), hkrati pa ponuja ta 1,7-litrski štirivaljni tudi ugodno največjo moč 97 kW (135 KM) pri 6500 vrtljajih v minuti in največji navor 151 Nm pri manj ugodnih 4600 vrtljajih v minuti. Torej je že vnaprej jasno: prožnost ni ravno odlika tega šestnajstventilskega agregata, ampak z velikim veseljem do vrtljajev to pomankljivost zlahka prikriva. Motor rad vžiga, malce hropeče steče in se zares dobro počuti šele nad 4000 vrtljajev v minuti. Takrat postane športno glasen, tudi surov, predvsem pa dovolj odločen, da je lahko določna tudi vožnja z njim. Kazalec na merilniku se zlahka približuje številki 7000 in tudi

med našimi meritvami smo preticali tik pod to mero, kar omejevalnik vrtljajev še dopušča. Motornim lastnostim po volji je tudi petstopenjski menjalnik, ki je s celotnim prenosom moči prek prednjih koles dovolj na kratko izračunan, da so pospeški lahko ostri in odločni. Preveč očitni sta le dve napaki: zatikanje prestavne ročice v prvi in drugi prestavi ter izredno nemiren tek motorja pri najnižjih še možnih vrtljajih (tudi zaradi nenatančnega samodejnega zapiranja dotoka goriva ob odvzetem plinu).

Zal je bila testna alfa obuta v zimske gume, zato rezultati njenih zmogljivosti z naših meritev niso povsem realni. Z mesta do hitrosti 60 km na uro smo pospeševali v 5,2 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,3 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 13,1 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 18,0 sekunde, do hitrosti 160 km na uro 27,4 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 31,0 sekunde. Največja hitrost je znašala 204 km na uro, pri čemer je kazalec na merilniku vrtljajev (ob peti prestavi) običajl tik pod začetkom rdečega polja, povprečna poraba goriva med testom pa je znašala 11,3 litra neosvinčenega bencina na 100 kilometrov. To ni ravno nizka številka, je pa posledica (tudi) večidel zelo visokih hitrostnih povprečij. Z malce zlobe: sedenje za volanom te alfe je tako zelo nesproščeno in neudobno, da vozniku ne preostane drugega, kot da prispe čimprej na cilj!

Pri tem je podvozje zelo zvest partner motorja. Prednjo premo so – ob vzmetnih nogah, trikotnih prečnih vodilih in stabilizatorju – okrepili še z nateznima oporoma, zadnja prema pa je z Wattovim paralelogramom in Panhardovim drogom po zasnovi sicer toga, a enako temeljita, kot če bi bili kolesi posamično obeseni. Športnosti te različice so prilagodili še čvrstost vzmetenja blaženja in celotna kombinacija je tu: alfa 33-16V še vedno ni brezhibna v ravni smeri, zna pa biti hitra na ovinkih. Pogoj za to je en sam: da je hiter tudi voznik v njej. Hiteti mora predvsem z dodajanjem volana, če je zavijanje prehitro, in z odvzemanjem, če hoče zadek – zaradi odvzeta plina ali kratkih zaviranj – iznenada navzven. Vse te reakcije so resda bliskovite in precej težko predvidljive, toda vožnja se tudi zaradi njih spremeni v zaporedje užitkov – če ste zanje razpoloženi. Razpoloženi pa morajo biti tudi potniki, ki bodo na nizko in slabo vzmetenih sedežih preštevali sunke pod seboj in klicali na pomoč, če bo voznik preveč neprizanesljiv.

Pri vsem tem ima ta alfa še eno dobro in eno slabo lastnost: prva je volanski servojačevalnik, ki nesporno blaži siceršnjo okornost vodenja pri tem modelu, druga pa zavore, ki lastnostim vozila niso v celoti kos: slabo prijemajo, pa tudi glasne postanejo, če je zaviranje zahtevno.

Tako se človek v alfi 33 boxer 16V večkrat znajde v »rdečem območju«: z nogo na plinu, ker se motor resnično rad vrti; z bočnim drsenjem, če se je uštel pri hitrosti vijuganja; in med zaviranjem, če mora biti pot ustavljanja kratka. V rdečem območju pa je ta alfa tudi že sama po sebi: ne zato ker je (po naključju) rdeča, temveč zato, ker je tik pod robom tistega, kar je pri tem modelu še mogoče doseči. Naslednja pomladitev bo morala biti zares temeljita: od vrha do tal. Rdeča barva pa lahko ostane.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdjan Živulović*



*Notranjost: ostarela, neudobna in slabo obdelana
Prilježnik: najprostornejši del alfe 33*



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirikotni – bokser – nameščen spredaj vzdolžno – vrtnina in gib 87,0x72,0 mm – gibna prostornina 1712 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 97 kW (132 KM) pri 6500/min – največji navor 151 Nm pri 4600/min – ročična gred v 3 ležajih – po 2 odmični gredi v vsaki glavi (zobati jermen) – glavi iz lahke kovine – po 4 ventili za vsak valj – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic ML 4.1) vodno hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 910 W – uravnava izpušni katalizator.

Prenos moči: – motor spredaj poganja prednji kolesi – enokulturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na fleh – prestavna razmerja: I, 3,143; II, 1,864; III, 1,323; IV, 1,027; V, 0,854; vzvratna 3,091; diferencial 3,889 – platišča 5 1/2J x 14 – gume 185/60 TR 14 M+S (pirelli)

Voz in obesa: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, natezne opore, stabilizator – zadaj toga prema, Wattov paralelogram, Panhardov drog, vijčne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,075 m – širina 1,614 m – višina 1,350 m – medosna razdalja 2,475 m – kolotek spredaj in zadaj 1,365 m – rajdni krog 11,0 m – teža praznega vozila 1000 kg – dovoljena skupna teža 1425 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 1000 kg – prilježnik (normno) 400/1200 litrov – posada za gorivo 50 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 203 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 8,4 s – poraba goriva (ECE): 5,9/7,9/10,5 litra neosvinčenega bencina na 100 km