



Alfa romeo – alfa 33

## Nove poteze

**Športna kombi-limuzina s slavnim imenom: nova karoserija nad že znano mehaniko**

karoserijo. Za zdaj: z dvema motorjema, a tudi s prestižno opremo, ki jo označja »quadrifoglio«, štiriperesna detelji-ca ob imenu.

### VISOKI ZADEK

Tole že moram reči: da oblika alfa 33 ne sodi med tiste, ki

te že prvi hip očarajo. Stilisti so namreč uporabili možnost, ki jo ponuja nizek bokserki motor v nosu, pa so prednji del vozila izrazito sploščili, boka pa razpotegnili v klin, ki je zadaj ravno odsekan in privzdignjen skorajda previsoko od tal. Nekako tako kot pri giulietti (zlobneži okoli mene so namigovali tudi na najmanjši volvo), pa čeprav je nova alfa videti od zadaj kot al-fetta, le manjša, pri čemer sta očem v napoto nenavadni, poševni gubi za zadnjimi vrati. V primerjavi z alfosud: medosne razdelje in kolotekov niso spreminjali, je pa alfa 33 kljub temu daljša, širša in nižja od nje. To je še najmanj opaziti pri prtljažniku, ki je po novem sicer uporabnejši, zavoljo pre-rezanega zadnjega naslonjala (kar pomeni, da so v avtu lahko trije, ali celo štirje ljudje, pa je še dovolj prostora za smuči, ali podobno dolgo in ozko prtljago), a po normnih merah enako velik kot prej. Se pa za-to v tem avtu – glede na alfosud – znatno bolje sedi: notranjost je širša, prostora za noge je več, pa tudi velike steklene površine pomagajo k prepričanju, da je nova alfa že odrasla limuzina.

Ob premierni vožnji smo temeljiteje spoznali le alfo 33 quadrifoglio, torej različico z

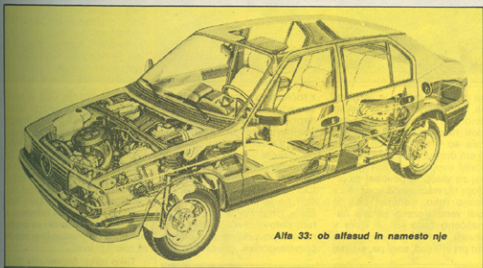
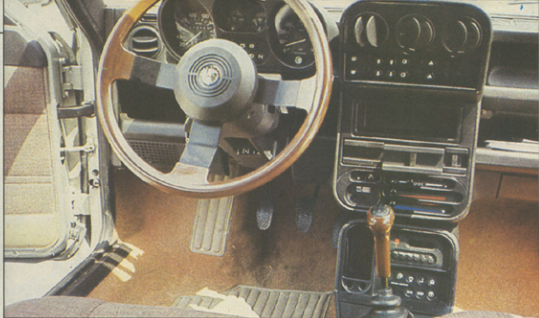
Številka 33 je Alfino srečno znamenje: dirkalnik s takšno oznako se je – v letih 1975 in 1977 – dvakrat zapisal med svetovne prvake. Bolid je zdaj v muzeju, alfa 33 pa je hišni novinec za vsakdanjo uporabo in s tremi povsem jasnimi nalogami: da zapolni vrzel med alfosud in giulietto; da sčasoma spodrine alfosud; ter da pokrije primanjkljaj pri ugledu, ki ga je neapeljski tozd pridelal matični milanski hiš. Čeprav je tudi alfa 33 doma prav tam, na jugu!

Nazdravili smo ji zadnje dni maja, v Benetkah.



V Pomiglianu d'Arco (provinca Neapelj) so tehnologijo oplenitili z računalniško vodenimi roboti, objubilili temeljito cink-kromasto zaščito pločevine in nasploh prisegli na kakovost. Novi izdelek je zelo obetaven: športna kombi-limuzina nižjega srednjega razreda, z vsemi dobrimi lastnostmi alfosud, pa z večjo, uporabnejšo in modernejšo

največ opreme in z močnejšim od obeh motorjev. K tej opremi pa sodijo – če naštejemo le tisto, kar je videti od zunaj – brisalnik žarometov, obarvana boka – kot optično nadaljevanje plastičnih odbijačev – in dve zunanji ogledali, pri čemer desnega nisem mogel naravnati tako, da bi mi bil zares v pomoč. Splošne značilnosti nove oblike pa so še: rahlo izbuljena maska na nosu, s potlačnim Alfinim trikotnikom v sredini, oglata žarometna, ki sta z utripalkami zavijahna okrog vogalov, sploščeni kolesni pokrovi iz plastike, vzdolžni ojačitveni vdrtini na strehi in rebrosta plastika pod prednjo šipo, ki prispeva k



Alfa 33: ob alfasud in namesto nje

uspešnejšemu srku zraka za notranjost vozila.

Alfa 33 streže s količnikom zračnega upora 0,36 kar sicer ne sodi med aerodinamične rekorde, slabo pa tudi ni. Današnjim časom primerno ugoden pa je tudi zmnožek med tem količnikom in presečno površino vozila: 0,66 m<sup>2</sup>.

Izza volana je alfa 33 dobro pregledno vozilo, visokemu zadku navkljub. Vidljivost naprej je zaradi nizkega nosu skorajda idealna, za tesno parkiranje z vzvratno vožnjo pa se mora voznik privaditi razdalje od zadnje šipe do skrajnega roba vozila. Tako





kot v vseh alfa se tudi v novem vozilu športno sedi: nizko, sproščeno in s primerno odmerjenimi razdaljami med volanskim obročem, pedalni in prestavno ročico. Volanskemu obroču je povrhu tega (kot pri alfasud) moč nastavljati višino, hkrati z njim pa je gibljiva tudi armaturna plošča z najvažnejšimi merilniki: za hitrost, vrtljaje motorja, količino goriva v posodi in temperaturo hladilne tekočine. Armatu-

na plošča v celem je razgibana, s poudarjenem sredinskim delom, a pregledna in po pameti razporejena. Glavna stikala so v ročicah ob volanskem drogu, preostala pa so v obliki dvojnih gumbov (posebej za vklop in posebej za izklop) razvrščena na konzoli za desno roko. Končno: zdaj je tudi ventilatorsko stikalo nameščeno tako kot je sicer v navadi in nič več ob volanu kot pri alfasud, sodi pa, skupaj

z ročicami za gretje in hlajenje še vedno med manj prikladne naprave v vozilu. Pripravne in učinkovite so pa škrgate in vrtljive zračne reže – po ena ob vsakem vogalu in tri v vrsti na vrhu sredinske konzole. Oznaka quadrifoglio pomeni tudi bogatejšo notranjo opremo: ne le električno vodenje šip v prednjih vratih, ampak tudi potovalni računalnik (trenutna, povprečna in celotna poraba goriva, povprečna hi-

trost, čas vožnje, ura) in kontrolno ploščo za nadzor tekočine za pranje šip, motornega olja, hladilne tekočine, pozicijskih luči in zavornih luči. Vozniku v olajšanje sta tu še zelena in rdeča luč, ki gorita, kadar je načelno vse v redu, oziroma, kadar je načelno nekaj narobe. Presenetljivo bogato pa je nova alfa založena s prostori in prostorčki za drobnarije, ki jih med vožnjo reda ni nikoli preveč.

Tako torej: čeprav alfa 33 z nekaterimi podrobnostmi še vedno spominja na alfasud, je v celem prepričljivejša, pri kupnjejša in predvsem udobnejša od nje. Z lesarim volanom na tri prečke, s kratko in v les obdano prestavno ročico ter z dobrima prednjima sedežema pa je predvsem alfa. Mislim na športnost in dobrem pomenu besede.



#### POSPEŠKI IN HITROST

Motorjema, 1,3-in 1,5-litrskima bokserjema so namenili le drobna popravka: novi sta izpušni cevi, nova je nastavitveni ventilov. Sicer pa sta ta dva pogonska agregata tudi v novi alfi enako uporabna kot prej. Dve lahki glavi, vsaka s svojo odmično gredjo, zobata jermena, trikrat vlezajena ročična gred, vodno hlajenje, električni vžig in značilno hropčični zvok poznamo že iz alfasud.

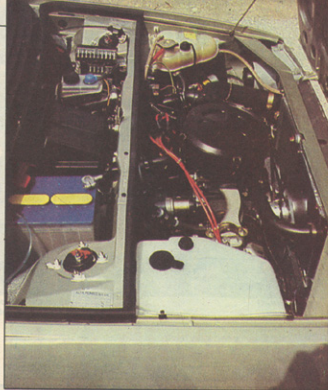
Manjši, 1,3-litrski motor zmore 79 KM pri 6000 vrtljajih, večji, 1,5-litrski (ta sodi obvezno tudi k opremi quadrifoglio) pa 85 KM pri 5800 vrtljajih v minuti. Razlika v moči ni velika, se pa večji motor zato manj napreza, prepričljivejši je, ko gre za prožnost, vozniku pa se odziva z večjo lahkotnostjo kot manjši brat. Tudi porabe goriva so pri večji različici v celem zmernejše in zato – glede nakupa in odločitve nasloha – vabljivejše. Nikakršnega dvoma ni: komur se zdita ta dva motorja prešibka, mu ne bo potrebno dolgo čakati. Tudi alfa 33 bo kmalu dobila močnejši motor s 105 KM, kar bo za 890 kg težko vozilo dovolj odločno poživilo.

Obema motorjema pripadajo enaka, petstopenjska menjalnika, s skoraj direktno četrto prestavo in z varčevalno peto prestavo, ki poskrbi, da se motor ob največjih hitrostih (185 oziroma 170 kilometrov na uro) ne zasuče čez številko 5000 na merilniku vrtljajev.

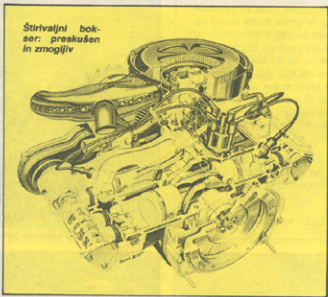
Za preverjanje zmogljivosti tokrat sicer ni bilo pravih priložnosti, ampak že od prej vem, da gre tovarniškimi obljubam verjeti. In kdor hoče po prikaško speljavati in pospeševati, mu tudi alfa 33 z lahkoto ustreže.

## STARA SLAVA

Podvozju namreč niso namenili nobenih pretresljivejših sprememb in to je dobro. Saj sem že nekajkrat zapisal, da je alfasud s svojo lego na cesti še vedno lahko vzor avtomobilom iz iste kategorije. In stara slava vejša tudi za alfo 33. Prednji kolesi na prečnih vodilih, vzmetnih nogah in z vzvo-



Štirivaljni bokser: preskušan in zmogljiv



## Tehnični podatki

**Motor:** Štirivaljni – bokser – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – kompresija 9,8:1 – ročna gred v 3 težajih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (zobata jermenja) – glavi iz lahke litine – dvojni padolotni uplinjač – ročni čok – mehanska črpalka za gorivo – vodno hlajenje – atomulator 12 V, 45 Ah – alternator 540 W – elektronski vžlg

**alfa 33 – 1,3:** vrtna in gib 80,0x87,2 mm – gibna prostornina 1350 kubikov – največja moč 58 kW (79 KM) pri

6000/min – največji navor 111 Nm (11,3 kpm) pri 3500/min

**alfa 33 – 1,5:** vrtna in gib 84,0x67,2 mm – gibna prostornina 1490 kubikov – največja moč 83 kW (85 KM) pri 5800/min – največji navor 121 Nm (12,3 kpm) pri 3500/min

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tih – jeklena prošna platišča 5 Jx13 – gume 165/70 SR 13

**Voz iz obese:** kombi-limuzina – 4 vrata – 5 oseb – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj toga prema, Wattov paralelogram, Panhardov drog, vijadni vzmeti, teleskopska biazilnika – dvokrožni zavorni sistem, spredja kolutna, zadaj bobnaste zavore, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zoboto letvijo, prestava 18,2:1

**Mere in teže:** dolžina 4,015 m – širina 1,612 m – višina 1,305 m – medosna razdalja 2,455 m

nima stabilizatorjema odlično sledita ukazom z volana, ki je s 3,4 zavrtljaja volana od ene do druge skrajne točke prijetno športno neposreden za hitro in ostro vijuganje. Zadrja prema je toga, ampak z Wattovim paralelogramom in Panhardovim drogom dovolj natančno vodena, da z njo ni nikakršnih težav. Hočem reči, da je zadek poslušen, da je vozilu potrebno rahlo dodajati volan, da pa je obenem povsem kos cestnim grbam in hitrim odzemanjem plina, če je ovinek prester.

Temeljiteje predelane so pa zavore: alfa 33 ima kolute le ob prednjih kolesih, zadaj jo zavirata bobna. Tudi ročna zavora ne prijemlje več na prednji kolesi – tako kot pri alfasud – ampak na zadnji kolesi, z ročico med sedežema. Učinkovitosti pa to ni prizadelo, saj je verjetno res, kar zatrjujejo milanski inženirji, da sta bila zadnja koluta v bistvu razmetavanje zavorne moči, s čimer so hoteli reči, da je bobnasto zaviranje zadnjih koles v tem avtomobilskem razredu še v celoti kos nalogi. In po preskusni vožnji jim lahko le pritrdim.



Torej: ob vrsti že preskušeni in zdavnaj pohvaljenih lastnostih južnaške alfe je alfa 33 zanimiv novinec z mnogimi novimi potezami. Obenem pa je ta avtomobil tudi prva tovarniška poteza v vrsti napovedanih novosti izpod milanskega grba. V veselje vseh tistih, za katere je Alfa znak na avtomobilskem nosu srečno znamenje!

**Tekst in slike:**  
**MARTIN ČESENJ**

– kolotek spredaj 1,392 m, zadaj 1,859 m – teža raznega vozila 980 kg – dovoljena skupna teža 1315 kg – posoda za gorivo 50 litrov – prijažnik 406–1200 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):**

**alfa 33 – 1,3:** največja hitrost 165 km na uro – pospešek 0–1000 m: 33,9 s – poraba goriva (ECE): 5,8/7, 9/9,6 litra goriva super na 100 km

**alfa 33 – 1,5:** največja hitrost 170 km na uro – pospešek 0–1000 m: 33,0 s – poraba goriva (ECE): 5,7/7, 5/9,8 litra goriva super na 100 km