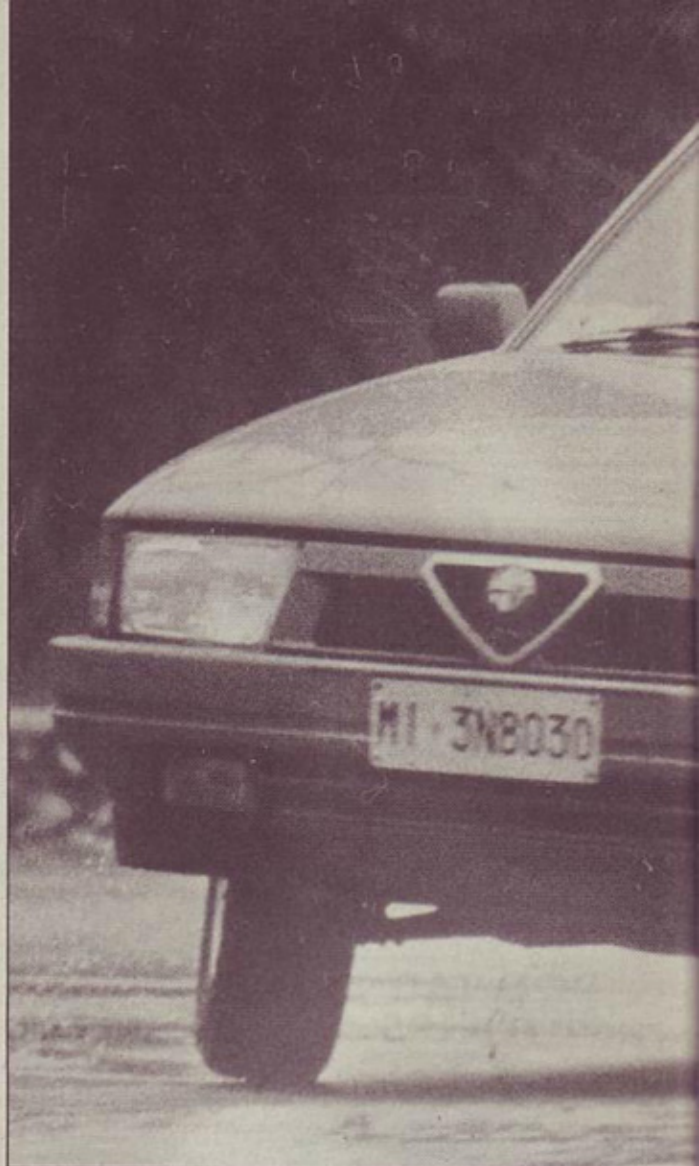




Vozili smo: »ALFA ROMEO ALFA 75-1.6 IE«

Do takrat, ko bo alfa 75 dobila naslednico, zasnovano po kopitih Lanciine dedre in Fiatove tempre, so v Milanu že lani ob tem času – predstavili še eno različico: 1,6 IE. Zdaj je ta avtomobil na voljo tudi našim kupcem.



PRILAGAJANJE

Gibna prostornina motorja je jugoslovansko-davčno ugodna. Ustroj motorja je alfaromevsko klasičen in temeljit. Okolje, v katerem čepi, je športna limuzina, pred petimi leti »linea nuova«, zdaj pa že rahlo postaran avtomobil, ki je ljudem še vedno všeč predvsem zato, ker je pravi alfa romeo. Njegova zamenjava je že oznanjena in prototipe prihodnje alfe te velikosti je že moč srečevati (vsaj) med Milanom in Torinom.

Kaj je bilo torej treba na novo predstaviti? Črki IE na zadku! To je kratica za »iniezione elettronica«, po naše elektronsko vbrizgavanje, pripada pa seveda motorju. Motor je v celem takšen kot pri vseh »dobrih starih« alfab: z lahkim blokoma in glavo, z dvema odmičnima gredema v njej, z verigo zanj, z razmeroma dolgimi batni-

mi gibi, a vseeno z velikim veseljem do vrtljajev in s polnim zvokom, ki alfam že od nekdaj dobro pristoji. Ta čas, ko doteka bencin pri osnovni različici 1,6 skozi dva dvojna prečnatočna uplinjača, skrbi za polnjenje motorja in vžig pri 1,6 IE digitalna elektronika – Boschov motronic. Hkrati so v ta motor vdelali še elektrohidravlično napravo, pravič uporabljeno pri hitrem štirivaljniku twin-spark 2.0 in namenjeno samodejnemu prilaganju odpiralnih časov pri sesalnih ventilih z zamiki njihove odmične gredi.

Zdaj bo marsikdo verjetno razočaran. Tako elektroniziran motor je namreč po tovarniško zapisanih zmogljivostih slabotnejši od enakega motorja z uplinjačema, saj zmore 1,6 IE največjo moč 77 kW/107 KM pri 6000 vrtljajih v minuti

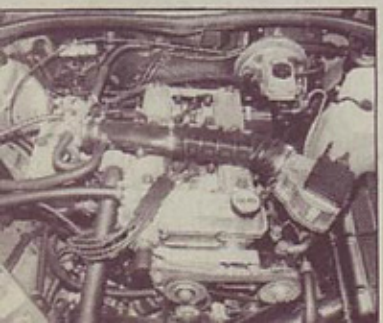
ter največji navor 137 pri 4000 vrtljajih v minuti, 1,6 brez motronice pa 81 kW/110 KM pri 5800 vrtljajih v minuti ter največji navor 146 Nm pri 4000 vrtljajih v minuti.

Kompesiji (9,0:1) sta obakrat enaki in oblaganje motorja z elek-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirikotni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 78,0 - 82,0 mm – gibna prostornina 1570 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 77 kW 77 kW (107 KM) pri 6000/min – največji navor 137 Nm pri 4000/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – blok in glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic ML 4.1) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 770 W

Prenos moči: motor spredaj pogonja





troniko bi utegnilo biti celo težko razumljivo (kajti ob enakih največjih hitrostih je pri pospeševanju z mesta do hitrosti 100 km na uro 1,6 IE za 0,6 sekunde počasnejša od različice 1,6), če bi tako modernizirana alfa ne ponujala nekaterih drugih oblik. Krivulja navora pri 1,6 IE je namreč opazno ugodnejša, kar se kaže z večjo motorno prožnostjo, sožitje motronica in prilagodljivih sesalnih časov pa pripomore k manjši porabi goriva, k temeljitejšemu izgorovanju, k večji kultiviranosti celotnega

agregata, k možnosti uporabe neosvinčenega bencina (pri čemer je na voljo tudi katalizatorska možnost) in k čistejšemu izpuhu, ki ustreza zdaj znanim in napovedanim normam.

Med vožnjo se izkaže, da sta opozorilo (pri številki 5800) in prepovedano polje na merilniku vrtljajev (od številke 6200 dalje) namenjena le še najzahtevnejšim voznikom. Čeprav se alfin motor povsem zlahka zavrti čez ti meri, je alfo 1,6 IE mogoče voziti tudi z manj ostrimi pretikanji, v znatno

nižjem motornem območju, ne da bi suverenost vožnje kakorkoli trpela. Krivulja navora preseže 120 Nm že pri 2000 vrtljajih v minuti, nad 130 Nm pa se boči v območju med 3300 in 5100 vrtljaji v minuti. Torej: vožnja je lahko športna, ne da bi kakorkoli načenjali dobro počutje motorja.

In dobro se počuti – ne glede na leta – ves avtomobil. Petstopenjski menjalnik z ugodno dolgo najvišjo prestavo je – hkrati z diferencialom – ob zadnji premi odlična protiutež motornim kilogramom v nosu, to pa odločilno prispeva k nevtralnosti vozila in k dobri vodljivosti nasploh. Športno čvrsto vzmetenje in zelo sprotno vodena zadnja De Dionova prema so za te alfe tako značilne kot Alfin znak na njihovih nosovih.

In tako ostane največ zamere notranjosti (tudi) te alfe 75: sicer dobra prednja sedeža sta prekratko vzdolžno pomična, stikala (na primer pod stropom) so nepravilno razmeščena, oglati ročica za ročno zavoro je dobesedno skregana s pripravnostjo in marsikatera podrobnost je premalo natančno

obdelana. Ampak armaturna plošča je bogato založena (elektronike, ki ni pretirano solidna, je na njej celo preveč), volan s servoojačevalnikom ter z le malce več kot tremi zavrtljaji je naklonjen ostrim vožnjam in vse, od menjalnika do odličnih zavor, je iz stalne zbirke te znamke.

*Alfa 75-1. 6 IE je
– z eno besedo
– prilagajanje.
Prilagodili so jo že od
prej elektrinizirani paleti
različic, davčno
izbirčnejšim tržiščem,
dirkaško manj
razpoloženim voznikom,
pa tudi okolju oziroma
zahtevam v zvezi z njim.
Čakanje na nov model je
tako dosti lažje.*

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*

zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – platišča 5 1/2 x 13 – gume 185/70 TR 13)

Voz in obeso: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, prečna vodila, vzdolžne vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj De Dionova prema, vzdolžne opore, Wattov paralelogram, vijakne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvo-krožne zavore, štirikrat kolutne, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo,

servo, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,330 m – širina 1,630 m – višina 1,400 m – medosna razdalja 2,510 m – kolotek spredaj 1,368 m, zadaj 1,358 m – rajdni krog 10,1 m – teža praznega vozila 1090 kg – dovoljena skupna teža 1515 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg – prtljajnik (normno) 500 litrov – posoda za gorivo 49 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 180 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 11,3 s – poraba goriva (ECE): 6,7/8,9/10,0 litra (ne)osvinčenega bencina na 100 km