



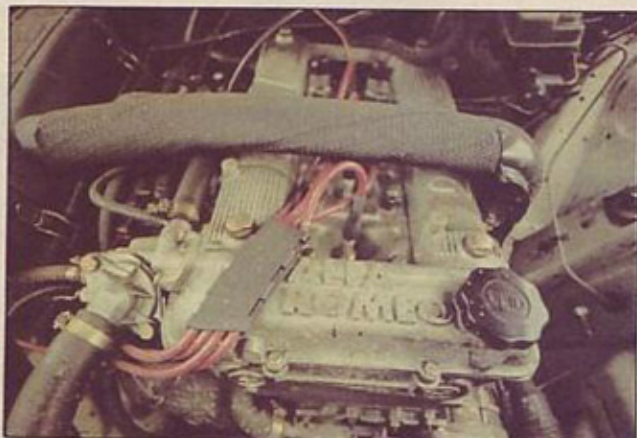
alfa romeo alfa 75-1,6

Pod črto

Najšibkejša različica jubilejne, srednjevelike limuzine

Lani je milanska tovarna Alfa Romeo nevsiljivo in brez pretiranega trušča proslavila slavnih petinsedemdeset let, odkar je bila ustanovljena Anonima Lombarda Fabbrica Automobili. Za to priložnost so pripravili avtomobilsko izdajo: alfo 75. Z motorji od 1,6 do 2,5 litra, tudi s turbo-dizlom, in z novo obliko – »lineo nuovo« – so skušali potegniti črto. Alfe naj bi bile spet alfe: po vzoru njihove bleščeče zgodovine.

Alfina »linea nuova« se je sprožila že pri alfi 33, malce tudi pri manj posrečeni alfi 90, tokrat, pri alfi 75, pa so jo tudi povsem očitno začrtali: s plastičnimi obrobama pod okni, ki segata od začetka do konca obeh bokov. Tako je osnovna oblika giuliettine naslednice nespregledljiva in se ponaša z malce napihnjenim in priskekanim prednjim delom, s položno prednjo šipo in z visoko



privzdignjenim zadkom, v katerem je zategadelj res normno okroglih 500 litrov prtljažne praznine, ga je pa z očmi izza volana nemogoče preskočiti; zato je vsakično parkiranje na tesnem prostoru povsem v rokah voznikovega občutka za natančnost in milimetrsko srečo. Zavaljo tako izrazite klinaсте oblike in zaobljenih robov se zdi alfa 75 od strani elegantna, od zadaj pa nerodno ozka in zato višja kot v resnici je.

Navkljub novemu videzu pa je delana po receptu »stara za novo«. V primerjavi s svojo predhodnico giulietta je alfa 75 v celem za dvanajst centimetrov daljša, toda ob nespremenjeni medosni razdalji, ob enaki zasnovi in ob skoraj enako odmerjenem potniškem prostoru.

To navsezadnje ni nič slabega, kajti tudi alfa 75 hoče biti hišno tradicionalna športna limuzina s štirimi vrati za udobno vstopanje ter s štirimi do petimi sedeži, pri čemer je na zadnji klopi več prostora kot v

marsikateri izrazitejši limuzini, prednjima sedežema pa zamerimo prekratki sedalni površini, slabo oprijemljivi naslonjali in pre nizko nastavljiva ter premalo čvrsta zglavnika. Seveda je zdajle govora le o alfi 75-1,6, ki je najšibkejša v svoji vrsti, pa tudi pri opremi v marsičem revnejša od svojih močnejše motoriziranih sester.

Za vse različice hkrati pa velja: da je volanski obod skoraj edina zaobljena reč v potniškem prostoru in da so oblikovalci pretiravali z oglatostjo. Oglata je (sicer pregledna in dobro zasenčena) armaturna plošča; oglat in štrleč je majhen predal pod njo; skoraj nevarno ostra je zaščitna obroba vžigalne ključavnice; oglati, vsak zase, so sestavni deli sredinske konzole; oglati je konzola na stropu, kamor mora voznik segati zaradi stikal za električno pomično šipe in luči; oglati in nadvse nepriljavna je ročica za ročno zavoro; oglati so ročaji kljuka za kromolčne opore na vratih in oglati je celo srednja opora na zadnji klopi.

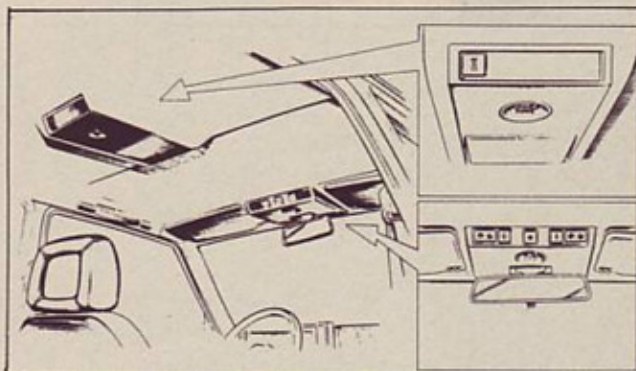
Oglati pa pogleda tudi dolgonogi voznik, ker sedeža ne more odriniti športno daleč od volana in oglate volje postane, ko spozna, da se – po giulietti – tudi pri alfi 75 prestavna ročica neugledno zatika.

Neugledna pri tem avtu pa sta tudi obdelava prtljažnega prostora (s številnimi nezaščitnimi električnimi žicami pod preprosto talno oblogo) in zatič prtljažnega pokrova, ki ga sproži ročica ob voznikovem sedežu (včasih tudi nehote, če so hoče nepoznavalec te alfe premakniti le sedež), zahteva

pa večkratno in robato loputanje, da ostane pokrov znova zaprt.

Pohvale vredni so pa številni merilniki pred voznikovimi očmi (za motorne vrtljaje, za hitrost vozila ter za gorivo, temperaturo hladilne tekočine in oljni pritisk), ki so jim dodali še svetlobno puščico kot ukazovalni pripomoček za varčnejše pretikanje v višje prestave in ekonometer v obliki štirih zaporedno se prižigajočih lučk. Na rahlo k vozniku zasukani sredinski konzoli je še testna plošča za nadzor vseh štirih vrat ter nekaterih luči in tekočin, volanski obroček, zajetno obložen in s tremi prečkami, pa je mogoče nastavljati po dolgem in po višini. Tako si je moč – navkljub skromnemu sedežnemu pomiku – naravnati dovolj ugoden in sproščen telesni položaj, z dobro vidljivostjo naprej in vstran, pa – kot sem že rekel – z ugibajočimi pogledi na vozilo. Tri vrtljiva stikala za zračenje in gretje so sicer močno nenatančna, ampak gretje je vseeno zelo temeljito. Dosti manj učinkovito je zračenje, pa je včasih izredno težko na hitro posušiti orošena stekla, kar seveda močno kvari varno vidljivost iz vozila. In, ko smo že pri vidljivosti: zelo temeljita sta brisalnika, dovolj učinkovita tudi za zelo hitro nočno vožnjo, pa sta oba žarometi.

Za motor sem že zapisal: 1,6-litrski štirivaljnik je najšibkejša pogonska možnost pri alfi 75. Pogled pod motorni pokrov pa tudi ne pušča dvoma: to je motor, kakršnega poznamo v avtih te znamke že dolga desetletja; v celem iz lahke kovine, z dvema odmič-



Svoje glavo in nepriljavno: stikala pod stropom

nima gredema v glavi, z verigo za njun pogon, z razmeroma dolgimi batnimi gibi in z dvema dvojnima prečnotočnima uplinjačema za krmljenje z gorivom. Torej je mogoče vnaprej uganiti tudi nekatere glavne ugodnosti tega motorja: ugodno prožnost, ki pomeni prepričljivost že od 2000 vrtljajev dalje; polnokrven in ob višjih vrtljajih že nasilen zvok; oklevajoče vžiganje, kadar je motor vroč; in potrebo po dolitem olju, če je bila vožnja pred tem dolgotrajnejša in ostra.

Z oljem smo imeli pri testnem avtu nasploh nekaj težav. Od časa do časa je tesnilni obroček med motorjem in kardansko gredjo odpovedal pokorščino in čeprav so bili pri nas in na tujem pooblaščen mehaniki prijazno pripravljivi pomagati, je bil trebuh avtomobila večidel preskušnje smrdljivo masten. Razumljivo je, da smo zato v motor dobivali več olja kot je pri alfah v navadi. Toda, na meritve in oceno zmogljivosti vozila oziroma njegovega motorja ta napaka ni vplivala.

Alfin petstopenjski menjalnik in diferencial sta družno izračunana dovolj na kratko, da omogočata motorju naglo vzpenjanje pri krivulji moči. To omogoča prepričljive pospeške, izmenjene tudi med našimi meritvami, ob polni posodi goriva in z dvema osebama v avtu. Pretikali smo vselej pri 6300 vrtljajih v minuti, kjer se na merilniku začenja prepovedano rdeče polje, alfa 75-1,6 pa je ob tem pospešila z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro v 7,3 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 10,6 sekunde, do hitrosti 120 kilometrov na uro v 14,8 sekunde in do hitrosti 140 kilometrov na uro v 21,4 sekunde. Pri nas dosežena največja hitrost je znašala 182 kilometrov na uro, seveda v peti prestavi in za dolgotrajnejšo vožnjo ob, žal, previsokih 6100 vrtljajih v minuti; po merilniku torej že čez polovico opozorilnega rumelega polja, ki se začne pri številki 5800. To pa pomeni, da s to alfo ni pametno dije časa



Za zvljanje prstov: oglati ročica ročne zavore



drveti hitreje kot poštenih 170 kilometrov na uro, pa naj se vam še tako zelo mudi.

Na priganjanje v zvišane motorne vrtljaje se lakomno odzoveta tudi oba uplinjača – in, ker smo preskušnja povečini opravili z zahtevno ного na pedal za plin, tudi poraba goriva ni bila ravno vzorno nežna. Testno povprečje za prevoženih 4500 kilometrov je znašalo 11,1 litra na 100 kilometrov. Alfina žejna po gorivu je vidneje upadla le ob nameri- no zmerni vožnji po tekoče speljanih podeželskih cestah.

Ampak alfa 75 hoče biti športni avtomobil, pa se na takšnih cestah tudi voznik športno zgane. Hočem reči, da se zdi človeku škoda prezreti možnosti za dobro vožnjo, ki jih ponuja alfino podvozje. DAVEK, ki ga voznik odšteva za namestitve menjalnika pred diferencial (na zadnji premi) z nenatančnostjo prestavne ročice in njenimi predolgimi gibi, se mu povrne pri alfini legi na cesti, h kateri precej prispeva tudi ta, tako imenovana zasnova »transaxle«, oziroma na njen račun ugodneje raz-

porejena teža vozila. Zadnji kolesi resda nista posamično obešeni – tako pač, kot je pri sodobnih in športno nastrojeh- nih limuzinah izdelanih po kla-

sičnem kroju – motor spredaj, pogon zadaj – zdaj v navadi. Sta pa ti dve kolesi vseeno temeljito oprti na De Dianovo premo in Wattov paralelo-

Tehnični podatki

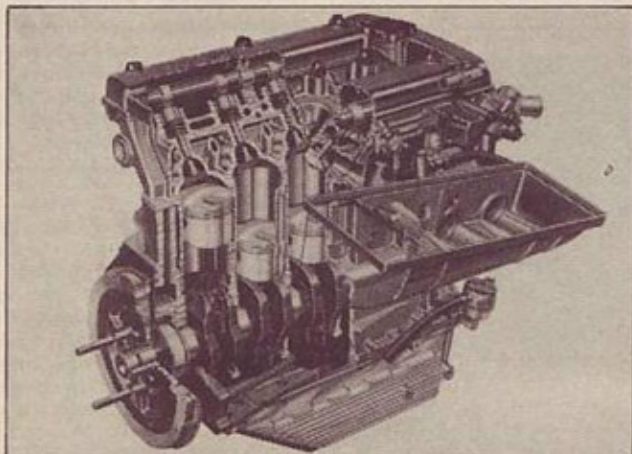
Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib 78,0 × 82,0 mm – gibna prostornina 1570 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 81 kW (110 KM) pri 5800/min – največji navor 146 Nm pri 4000/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – blok in glava iz lahke litine – 2 dvojna prečno-točna uplinjača – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 540 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokulturna suha sklopka – pet-stopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 2,875; II. 1,720; III. 1,226; IV. 0,946; V. 0,780; vzvratna 3,000; diferencial 4,555 – platišča 5 1/2J x 13 – gume 185/70 R 13 (michelin MXL)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, prečna vodila, vzdolžne vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj De Dionova prema, vzdolžne opore, Wattov paralelogram, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne, štirikrat kolutne zavore, servo, omejevalnik moči zadaj – volan z zobato letvijo, prestava 21,2:1, 3,5 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 10,9 m – teža praznega vozila 1060 kg – dovoljena skupna teža 1485 kg – prtljažnik (normno) 500 dm³ – posoda za gorivo 49 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 180 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 10,7 s – poraba goriva (ECE): 6,9/9,4/11,8 litra bencina super na 100 km



Motor: star, preskušen in zmogljiv



Lancia thema station wagon

Pravšnja kombinacija

Lancia, s Pininfarino: potovalni kombi višjega razreda

gram, kar v celem zadošča tudi za zelo zahtevno in ostro vožnjo. K plemenitim lastnostim te alfe (in tudi drugih enako zasnovanih alf, ki se jih zdajle na hitro spomnim) sodijo še štiri kolutne zavore in volan s triinpol zavrtljaji od ene do druge skrajne točke, ki je za tekočo vožnjo ravno prav neposreden, za mestne maneve pa, ker je brez serva, malce pretežaški.

Tudi vzmetenje, spredaj z vzvojnimi, zadaj pa z vijaknimi vzmetmi in obakrat s primerno čvrstimi blažilniki, je pri tej alfi naravnano na uspešen kompromis med limuzinskim udobjem in odpornostjo na hitro in odločno vožnjo. Krajše cestne grbe je za to moč občutiti malce pregrebo, ampak nevarne in zoprne dolge »valove« premaga alfa brez težav.

V ostrem in hitro voženem ovinku sili v prvem drobcu časa z nosom navzven; ampak, ko ga voznik z volanom potisne v pravšnjo krivuljo, se čisto narahlo odzove zadek in hoče zdrseti proti zunanjemu robu. Kdor je na to pripravljen in te prelomnice ne zamudi, bo alfo z lahkoto in brez pretiranega

dela z rokama spravil na ravni. Zamujeni pravšnji trenutek pa pomeni odločnejše odvzemanje volana, a vnovič brez nevarnosti za srečen konec. Na testnem avtu so nam bile pri tem v pomoč tudi dobre Michelinove gume, pa zavest, stara kot alfa, da so avtomobili te znamke praviloma vedno kos robatejšim vozniškim željam.

To pomeni, da je po tej plati alfa 75-1,6 zares spet tisto, kar alfa mora biti.

● ● ●
Črta! »Linea nuova« je torej dovolj uspel poskus — pognati se med tekmece športno-limuzinskega avtomobilskega razreda. Morebiti mu manjka malce tiste natančnosti, ki danes k modernim avtomobilom sodi; morebiti tudi malce več domiselnosti, ko gre za drobne potankosti in dele opreme. Toda, pod črto vemo; tudi alfa 75, ne ta, ki smo jo preskusili, ne njene močnejše različice, tovarne Alfa Romeo ni otrsela finančnih težav. Tu ta pečat ostaja tudi avtomobilu samemu.

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Družčina uglednih kombijev, ki so pravzaprav limuzine z odlično povečanimi prtljažnimi prostori ter z bolj ali manj pokončnimi vrati na zadkih, se je sredi letošnjega junija povečala za še en prestižni potovalnik. Tako oblikovanim mercedesom, volvom, audijem, citroenom, peugeotom in podobnim avtom ob boke je zapeljala lancia thema station wagon.

To novo torinsko vozilo smo — še kot prototip — videli že lani, na frankfurtskem avtomobilskem salonu: pri Pininfarini, ne pri Lancii. Kajti: oblikovalec elegantnega kombijevskega zadka je Sergio Pininfarina, ki je podobne zamisli ponujal že pred leti — kot dopolnilni možnosti za fiat 130 in lancia gammo. Tokrat, s thema station wagon (kako nerodno ime za tako lep avtomobil, je glasno vzdihnil eden od premierno prisotnih novinarjev), je projekt v celoti uresničil. Themino limuzinsko karoserijo, sicer delo tovarniških stilistov in Giorgia Giugiarina, je zadaj privzdignil v prestižno in natančno izdelan kombi — ter ga začel tudi serijsko izdelovati.

Delo gre torej takole od rok: lancia prispeva limuzinsko themo brez strehe, to pa pritačne mojster Pininfarina, seveda z ojačitvami, zadnjimi vrati in na novo oblikovanima zadnjima bočnima deloma vred. Thema station wagon je na vo-

ljo le z dvema motornima različicama: z bencinskim i.e. turbo-motorjem (1995 kubikov, 165 KM) in s turbo-dizlom (2445 kubikov, 100 KM). Po stari navadi je Pininfarinino delo začinjeno tudi s temeljito končno obdelavo, všteti imenitne notranje obloge, toplotno odporna in zatemnjena stekla, obilico notranjih luči in druge prijetne nadrobnosti. Ni moč prezreti po višini nastavljenih prednjih sedežev in po tretjini deljivo-zložljive zadnje klopi. Tako je praznina v zadku ugodno prilagodljiva številu potnikov in količini prtljage, njen razpon pa sega od 440 (ob nedotaknjeni) do 1600 litrov (ob povsem zloženih zadnji klopi). To pomeni dolžino prtljažnega prostora od najmanj 105 do največ 175 centimetrov, višino 81 centimetrov in širino 122 centimetrov (med zadnjima kolesoma 100 centimetrov). Največja dovoljena obtežba znaša 600 kilogramov, ugodnejšemu prevažanju tovora na ljubo pa so dodali še zložljivo roletno zoper radovedneže, stranske predale in prostor v dnu za manjše predmete, obroče v tleh (za učvrstitev prtljage z jermeni) in — po želji — zložljivo mrežo za prevažanje psov in drobnih tvorov, ki bi utegnili ovirati potnike in voznika.

Razkošna je ta lancia tudi z zunanje strani. Skladno odmerjen in nameščen spojler nad zadnjo šipo služi ugodni aerodinamiki ter čistim zad-

