



Alfa romeo alfa 75-1.8. IE

Alfa 75 je bila — maja 1985 — jubilejni model: ob petinsedemdesetletnici firme Alfa Romeo. Nasledila je giulietto in hotela biti »linea nuova« te milanske hiše; tudi z nalogo, naj bi ublažila finančne težave. No, te so pozneje prepisali na Fiatov račun, alfa 75 pa ostaja tisto, za kar je bila v osnovi narejena: športna limuzina s številno paleto zmogljivih motorjev.

Ponujanih motorjev je sedem: od 1,6-litrskega bencinskega štirivaljnika, do 2,4-litrskega turbodizla. S slednjim so alfo 75 opremili oktobra lani, v isti sapi pa so že od prej znani 1,8-litrski štirivaljni bencinski motor oplemeniti z elektronskima vbrizgavanjem goriva in vžigom. To novost, torej alfo 75-1.8 IE smo zdaj preskusili.

Pravzaprav so od minulega

ELEKTRONIZACIJA

Že od prej znani motor — z motronicom!



Napis: v slogu alfe 164

oktobra dalje vse alfe 75 malce drugačne kot so bile prej. Dobile so agresivnejše maske na novih, nove kolesne pokrove, lepote podrobnosti, sposojene pri večji alfi 164, novo grafiko armaturne plošče, kakovostnejša prednja sedeža, sodobnejše notranje obloge, temeljitejšo zvočno izolacijo potniškega prostora in večjo brisano površino prednje šipe. Nekaterim različicam pripadajo tudi protivetrne obrobe oken na prednjih vratih, nekaterim večje hladilne reže v prednjem spojlerju in nekaterim, na primer tudi alfi 75-1.8 IE, v ozek zadnji spojler podaljšani bočni plastični obrobi.

Ampak obrobi sta ostali in

z njima vred tudi «linea», črta, ki simbolizira alfa zadnjih let. Pri modelu 75 pomeni to tudi malce napihnjen in potlačen prednji del, položno prednjo šipo in neskladno visok zadek, čez katerega se izza volana komajda vidi in zaradi katerega je ta alfa od zadaj za oči preozka in previsoka. Prav s to obliko, hkrati pa tudi z ne preveč vpadljivo aerodinamiko (Cw-0,37) se alfa 75 uvršča me tiste avtomobile, ki so sami zase še pri zelo dobrih močeh, jim pa dobro denejo sprotne popravki, da bi tekmeči ne opazili prvih starostnih znakov.

Kajti alfa 75 je tudi znotraj povsem povprečen avtomobil: z nepretiranim prostorom za pet odraslih ljudi, z zelo dobrima prednjima sedežema, s privlačno opremo, hkrati pa tudi z nekaterimi značilnostmi, ki se jih mora človek (celo vsakič sproti) privaditi. V tej alfi — in alfa 75-1.8 IE — ni nikakršna izjema — prevladujejo pravokotniške oblike. Vse je oglato: ob obrobo armature plošče in posamičnih delov sredinske konzole na stropu, h kateri je potrebno segati zaradi električnih šip v vratih in nekaterih luči, ter do ročice za ročno zavoro, ob kateri si utegnete zlomiti tudi kak prst, če ste z njo še sami nerodni.

Izza volanskega obroča (nastavljivega in za prijem prijetno odebljenega) naštejemo naslednje alfine slabosti: odločno prekratek pomik voznikovega sedeža; zaprt predal na sredinski konzoli, ki je v napoto komolcem; previsok pedal za plin; tr-



Oglati okolje: s preglednimi merilniki



Prtljažnik: velik, v visokem zadku

da in nenatančna prestavna ročica; nenatančno nastavljanje zračenja in gretja; zgornji oprjemališči varnostnih pasov nista nastavljivi; notranjost je na nekaterih mestih slabo končno obdelana.

In še pohvale: armaturna plošča s petimi merilniki (motorni vrtljaji, hitrost vozila, goriva, temperatura hladilne tekočine, oljni tlak) je pregledna in zelo dobro zasenčena: stikala ob njej so dobro vidna in zlahka dosegljiva; testna plošča za nadzor poglavitnih naprav in tekočin v avtu sodi k serijski ponudbi; vidljivost, ki gre na račun brisalnikov in žarometov je odlična; počutje nasploh je bolj športno kot pa limuzinsko.

Vse to pa še nič ne pomeni, dokler se ne oglasi motor: ta je takšen, kakršnega gre v alfi tudi pričakovati. Blok in glava iz lahke kovine, dve odmični gredi in veriga zanju, izrazito dolgi gibi batov ter značilen in prijetno bučen trušč izpušne cevi.

Vse to ni od včeraj, je že dolgo pri Alfa Romeu. Še posebej 1,8-litrski motor je že nekaj časa sodil med iskanejšje možnosti — zaradi razmeroma skromne gibne prostornine in ugodnih končnih zmogljivosti.

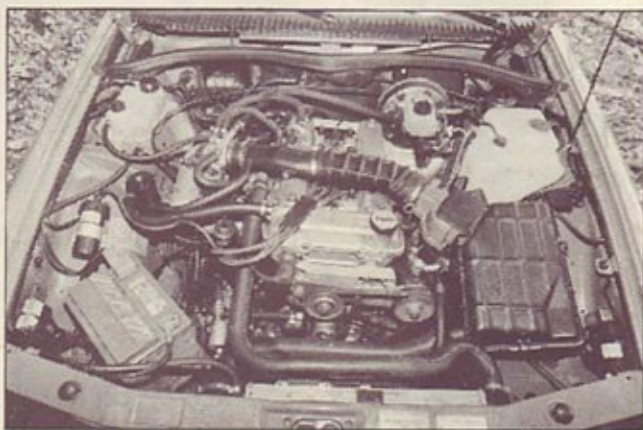
«Od včeraj» pa je elektronika zanj. Pritaknili so mu Boschov motronic ML 3.3, ki skrbi za vbrizgavanje goriva, za pravnji vžig, hkrati pa nadzira še elektrohidravlično napravo, ki so jo sem presadili iz motorja twin spark 2.0 (alfa 75, alfa 164). Ta naprava, spojena z odmično gredjo za sesalne ventile, v najzahtevnejših motornih območjih prestavlja odpiralne čase ter





tako prispeva k večji prožnosti, k zmernejši porabi goriva in k čistejšemu zgorevanju.

Tako dopolnjen motor zmore največjo moč 88 kW oziroma 122 KM pri 550 vrtljajih v minuti in največji navor 157 Nm pri 4000 vrtljajih v minuti. V praksi to pomeni, da se alfin motor spontano odziva že od 2000 vrtljajev v minuti dalje in, da se z veseljem zasuče do prepovedanega rdečega polja na merilniku (ki se začne pri številki 6200), oziroma do meje, ko elektronika prepreči odvečno trpinčenje gredi in valjev. Značilni petstopenjski menjalnik (nameščen tik pred zadnji diferen-



Motor: stara zasnova, moderni dodatki

cial; to je zasnova transaxle, ki bistveno prispeva k zanesljivi legi vozila na cesti) streže s skoraj direktno četrto in z zmerno podaljšano peto prestavo, prenos moči v celem pa pomeni, da je peta prestava tudi pravšnja za doseganje največje hitrosti, čeprav mora biti voznik pri tem pazljiv. Med našo preskušnjo izmerjena največja hitrost je znašala 192 kilometrov na uro, toda kazalec na merilniku vrtljajev je bil pri tem že sredi opozorilnega rumenega polja. Torej ta hitrost ne more biti dolgotrajna.

Z mesta do posamičnih hitrosti je alfa 75-1.8 IE pospeševala takole: do hitrosti 60 km na uro v 4,8 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,3 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 14,2 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 20,9 sekunde. Pri tem smo v višje prestave pretikali na spodnji meji rdečega polja na merilniku vrtljajev. Za vsakdanjo in tekočo vožnjo je ta motor zadovoljen tudi z dosti nižjimi vrtljaji in z manj dirkaškimi premiki prestavne ročice. Tako je lažje tudi voznikovo delo, saj prestavna ročica ni dovolj hitra za zelo ostro vožnjo. Kdor z naglico pri gibih pretirava, utegne prehiteti sinhronizacijo v menjalniku in tvega zopno škrtanje v prenosu moči. Zmernejša vožnja pomeni tudi zmernejšo porabo goriva. Med našo preskušnjo smo sicer izmerili celotno povprečje 11,3

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 80,0 x 88,5 mm – gibna prostornina 1779 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 88 kW (122 KM) pri 5500/min – največji navor 157 Nm pri 4000/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – blok in glava iz lahke kovine – elektronsko vbrzganje goriva in vžig (bosch motronic ML 3.3) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 910 W

Prenos moči motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizira-

ni 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 4,300 – platišča 5 1/2 J x 13 – gume 185/70 HR 13 (michelin)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, prečna vodila, vzdolžne vzvojnje vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj De Dionova prema, vzdolžne opore, Wattov paralelogram, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, servo, omejeval-

nik 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 1100 kg – dovoljena skupna teža 1525 kg – dovoljena teža prikolice z zavrno 1200 kg – prtljažnik (normno) 500 litrov – posoda za gorivo 49 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 190 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 10,4 s – poraba goriva (ECE): 6,9/8,9/10,5 litra bencina super na 100 km.



litra bencina super na 100 kilometrov, ampak na račun manjših zahtev do motorja in njegovih končnih zmogljivosti je mogoče povsem z mirno vestjo odšteti poldrugi liter bencinske žeje.

Hitrostim, ki jih alfa zmore, so dobro prilagojene tudi njene štirikrat kolutne zavore, ki prijemljejo na občutek prenežno, so pa povsem učinkovite in se upirajo tudi pregrevanjem.

Podvozje je klasično za vozila te znamke. Menjalnik v zadku prispeva k dobrodošlemu ravnotežju med nosom in zadkom, prednji kolesi sta temeljito prečno vodeni in vzdolžno ter vzvojno vzmeteni, zadnja prema pa sicer ni posamično obešena, je pa De Dionova ter z vzdolžnimi oporami, Wattovim paralelogramom in stabilizatorjem tako zelo dobro ukročena. Vzmetenje in blaženje sta uravnana na zahteve športne limuzine: to pomeni malce trde odzive na kratke cestne gube in brezhibno slednje dolgim »valovom«. Enako kos pa je ta alfa tudi hitrim in ostrim vijuganjem. Pri tem se avtomobil obnaša praktično nevtrarno. Na začetku ovinka sili

z nosom rahlo navzven, kar zahteva nežno dodajanje volana. Če pri tem dodate tudi plin, se bo vožnja prevesila v kontrolirano zdrsavanje zadka. Ampak že malce nižja hitrost od mejne omogoča lego, ki spominja na tirnice.

In tako zna biti ta alfa tudi na zahtevnih voziščih zanesljiv in hiter limuzinski športnik.



Alfa 75-1.8 IE je tipičen alfa romeo: s preskušeno in temeljito mehaniko, s pogoji za športno počutje, z dobrimi zmogljivostmi, z malce svojstveno zunanjo podobo, nekaterimi drobnimi malomarnostmi, ko gre za končno montažo vozila, ter z naknadno všito elektroniko. Ta je spodrinila zajetne uplinjače in zbrisala prve starostne gube. Elektronizacija je znamenje modernega časa, mar ne?

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ