

Vozili smo

ALFA ROMEO ALFA GTV, ALFA SPIDER

Najprej spomini; na alfo 6C 1750 grand sport, letnik 1930; na alfo 2500 super sport, letnik 1947; na alfo 1900 super sprint coupé, na alfo super sprint cabriolet in na giulietto sprint coupé iz leta 1954; na giulietto spider, letnik 1955; na GT junior, letnik 1966; in na spider 1600 duetto, letnik 1966!

Nato (Alfino) upanje: da bodo leta 2000 Evropejci pokupili tristo tisoč športnih avtomobilov!

In nazadnje resničnost: časnikarji smo pravkar krstili novi alfi GTV in spider. Madonna, kakšna čudovita avtomobila!



Gtv



Spider

Alfa Romeo je ta hip bolj Fiatov kot sploh kdaj doslej. In pod Fiatovo taktirko nastajajo prav zdaj avtomobili, boljši kot sploh kdaj prej. Na primer punto; pa fiat coupé; pa barchetta; in zdaj še alfi GTV in spider (o lanciah bomo pisali kdaj

vetrnjaštvo in »gran turismo« vračata na ceste - vsem zelenim in hitrostnim omejitvam navkljub - je pravzaprav vseeno. Verjetno pa je povsem res, kar pravijo: da sta getevejevstvo in spiderstvo življenjski slog in da bo ta slog označeval tudi

BELLA ITALIA

drugič).

To, ali so fiatovce k športnosti izdelkov pritegnili dirkaški uspehi alfe 155 ali prepričanje, da se

prihajajoče čase. Sicer pa: zgodovina se rada ponavlja, nostalgija, ki je pri Fiatu niti malo ne skrivajo, pa ji pri tem zvesto stoji ob strani.

Novi alfi GTV in spider sta iz istega testa: združujejo ju drzne poteze nosu in bokov, robata zadka, položnost prednjih šip, trapezna tlorisa potniških prostorov in dokaj očitna podobnost s fiatom coupéjem.

Alfa brez trikotnika na nosu ne bi bila alfa, plastična prednja pokrova, ki sta hkrati tudi blatnika, sta obakrat enaka in le od kupca je odvisno, kaj izbere:

kupejevski GTV ali kabrioletski spider.

Alfa GTV ponuja 2+2 sedeža ali pa zgolj en sam sedežni par in povečan prostor za prtljago, spider je v bistvu roadster, torej izrazit dvosedežnik, s koritom za strešno zloženko. Prtljažnika v zadku je obakrat le za vzorec in tudi nasploh prostora v teh dveh alfah ni toliko, da bi mogli razmetavati z njim.

Sarm zunanje oblike se nadaljuje v kokpitu. Volanski obroč s štirimi zajetnimi prečkami je sicer preveč limuzinski, a vseeno dobro »leži« v rokah,



merilnika hitrosti in motornih vrtljajev sta velika in vozniku dobro na očeh, uro ter merilnika goriva in motorne temperature pa so »odrinili« na sredinsko konzolo, kjer so tudi zajetni uravnalniki klime in radijski kasetofon. Voznik dobi še večje odmerjene razdalje med vzdolžno in po višini nastavljivim volanskim obročem, prestavno ročico ter sedežem, sedeža, z velurjem ali z usnjem, pa sta čvrsto oprijemljiva, še dovolj vzdolžno pomična, za spoznanje previsoko od tal in klasično nastavljiva. Zračna vreča pred voznikom je serijsko vgrajena, za sovoznikovo je treba doplačati. Med doplačila sodijo tudi protivetna mreža zoper prehlajene tilnike v spiderju, elektronska zapora proti kraji vozila, kovinski odtenek karoserijske barve in (odvisno tudi o različice) nekateri drugi

dodatki.

Alfa GTV je na voljo z dvema različnima motorjema in z dvema zalogama opreme, kar da skupaj tri različice, pri alfi spider pa se podoben račun iz-



T.spark, 16V: po dve svečici in po štiri ventili za vsak valj



Zadnja prema: paralelogramska zasnova, dinamična geometrija

ide v štiri različice. Obema modeloma je skupen novi motor 2.0 T. spark 16V. Gre za kombinacijo po dveh svečic in po štirih ventilov nad vsakim od štirih valjev, elektrohidravlično nadzorovane variabilnosti tiste odmične gredi, ki krmili sesalne ventile, in najnovejšega Boschevega motronica (M2.10.3). Motor ima tudi dodatni gredi zoper tresljaje, elektromehanski nadzor prostega teka, mazalni sistem z vodno-oljnim izmenjevalnikom toplote in izpušni kolektor iz nerjavečega jekla. Njegove zmogljivosti so prijeten kompromis moči in navora, za voznika pa tudi spontanosti, ki



se prilegajo trenutnim željam, in prijetnega zvoka, vštevsji zamolklost izpušne cevi. Alfa GTV je s tem motorjem na voljo v osnovni izvedbi in z opremo L, tretja možnost pa je različica V6 TB, ki jo poganja že iz alfe 164 znani dvolitrski šestvaljnik (V-oblika, 2,0 litra, turbinski polnilnik na izpušne pline, overboost), ki so ga zdaj le na

novo in v nadrobnostih obdelali.

Alfa spider je z motorjem 2.0 T. spark 16 V na voljo prav tako dvakrat: v osnovni različici in s paketom L, manj in več opreme pa so namenili tudi spiderjema, ki ju poganja (prav tako že znani in le dodatno obdelani hišni) šestvaljnik V-oblike s tremi litri gibne pros-

tornine.

Tako je, gledano v celem in za oba modela hkrati, moč izbirati med izrazito športnostjo twin-sparka, »eksplozivnostjo« turbomotorja V6 in uglajenostjo trilitrskega motorja V6 brez polnilnih dodatkov. Vsem po vrsti pa služi Boscheva motorna elektronika.

Menjalnik je vselej pet-

stopenjski, zavore so vselej štirikrat kolutne, spredaj notranje hlajene ter opremljene z ABS in volan s servoojačevalnikom ni nikoli tako surov, da bi vam ga pulilo iz rok.

Vsa štiri kolesa so obakrat enako in posamično obešena: spredaj z vzmetnimi nogami, nizko ležečimi dvojnimi vodili in vzvojnim stabilizatorjem,

Vozili smo

(NOVA) ALFA 155

ELEGANZA SPORTIVA

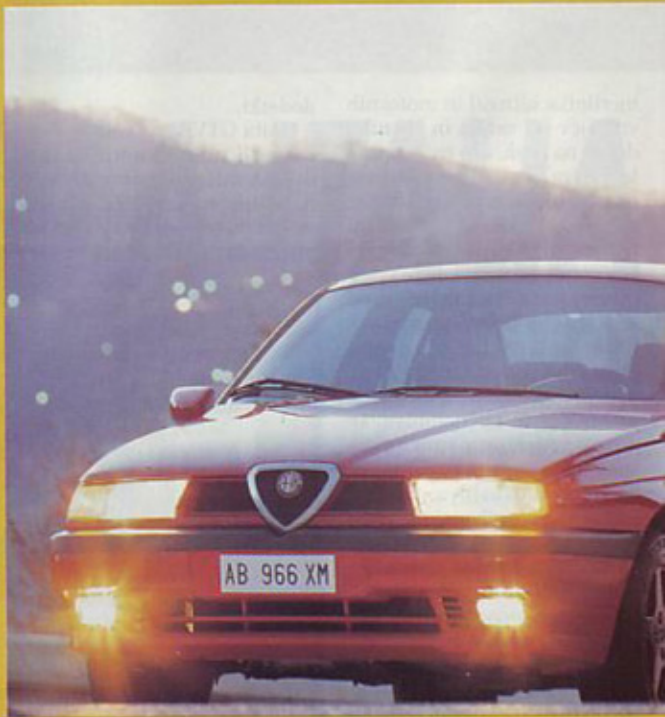
Rečeš alfa 155, pomisliš na Larinija in Naninija in veš, o čem teče beseda.

Ne zgolj o dirkalniku! Sveže prenovljena alfa 155 prinaša zdaj tudi na cesto odločno več športnosti; seveda, v njeni elegantni obliki. Alfa 155 ima po novem - glede na različice - za največ 26 milimetrov širša koloteka, kar pomeni novo geometrijo med kolesi, pa tudi več dinamične varnosti. Pomeni pa tudi izbuljenjše blatnike in, zaradi tega, nekatere karoserijske popravke (na primer v spodnjem delu zadnjih vrat).

Mreža pred hladilnikom je zdaj kot čebelje satovje, kroma na nosu je več, platišča pa so pri najšportnejši različici dirkaško črna.

To različico poganja - že pri alfah GTV in spider omenjani - motor 2.0 T. spark 16V, alfo 155 pa si je moč zaželeži - glede na motorje od 1,7 do 2,5 litra (s turbodizelskim vred), glede na prednji ali štirikolesni pogon in glede na opremo S ali L - v osmih različicah. Vse so natanko tisto, kar hočejo biti: športne limuzine za vsakdanjo rabo. In z veliko mero dobrega okusa.

Eleganza sportiva torej!



	ALFA GTV 2.0 TS 16V	ALFA GTV V6 TB	ALFA SPIDER 2.0 TS 16V	ALFA SPIDER 3.0 V6
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	V6 (60°)	4-valjni, vrstni	V6 (60°)
vrtna in gib (mm)	83,0 x 91,0	80,0 x 66,2	83,0 x 91,0	93,0 x 72,6
gibna prostornina (ccm)	1970	1996	1970	2959
kompresija	10,0 : 1	8,0 : 1	10,0 : 1	10,0 : 1
največja moč (kW/km pri 1/min)	110/150 pri 6200	147/200 pri 6000	110/150 pri 6200	141/192 pri 5600
največji navor (Nm pri 1/min)	186 pri 4000	271-280 pri 2400	186 pri 4000	260 pri 4400
odmična gred (pogon)	2, v glavi (zob. jermen)	2 x 1, v glavah (zob. jermen)	2, v glavi (zob. jermen)	2 x 1, v glavah (zob. jermen)
število ventilov za valj	4	2	4	2
polnjenje z gorivom, vžig	el. (motronic), 2 svečki za valj/el. (motronic), turbo, overboost/el. (motronic), 2 svečki za valj			elektronska (motronic)
hlajenje	vodno			
menjalnik (število prestav)	5			
prednja prema	posamični obesi, vzmetni nogi, prečne nihajke, stabilizator			
zadnja prema	posamični obesi, večvodilna prema (paralelogram, zgoraj trikotna, spodaj dvojna prečna vodila) vijačne vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator			
zavore spredaj	kolatne (notranje hlajenje), servo, ABS			
zavore zadaj	kolatne, servo, omejevalnik moči, ABS			
volan	z zobato letvijo, servo			
platišča	6J x 15	6,5J x 16	6J x 15	6,5J x 16
gume	195/60 ZR 15	205/50 ZR 16	195/60 ZR 15	205/50 ZR 16
teža praznega vozila (kg)	1370	1430	1370	1420
medosna razdalja (mm)	2540	2540	2540	2540
dolžina x širina x višina (mm)	4285 x 1780 x 1318	4285 x 1780 x 1318	4285 x 1780 x 1315	4285 x 1780 x 1315
petlajnik (litri)	110	110	110	110
posoda za gorivo (litri)	70	70	70	70
največja hitrost (km/h)	215	235	210	225
pospešek 0 - 100 km/h (s)	8,4	7,4	8,4	7,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,2/7,8/10,4	7,2/9,3/12,0	6,2/7,8/10,4	6,8/8,7/13,0
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super			

zadaj pa z večvodilsko paralelogramsko premo, ki zmore dovolj geometrijsko dinamične samodejnosti, da se sprti prilagaja silam na hitro voženih ovinkih. Temu primerne so tudi lahkotnost, zanesljivost in nev-

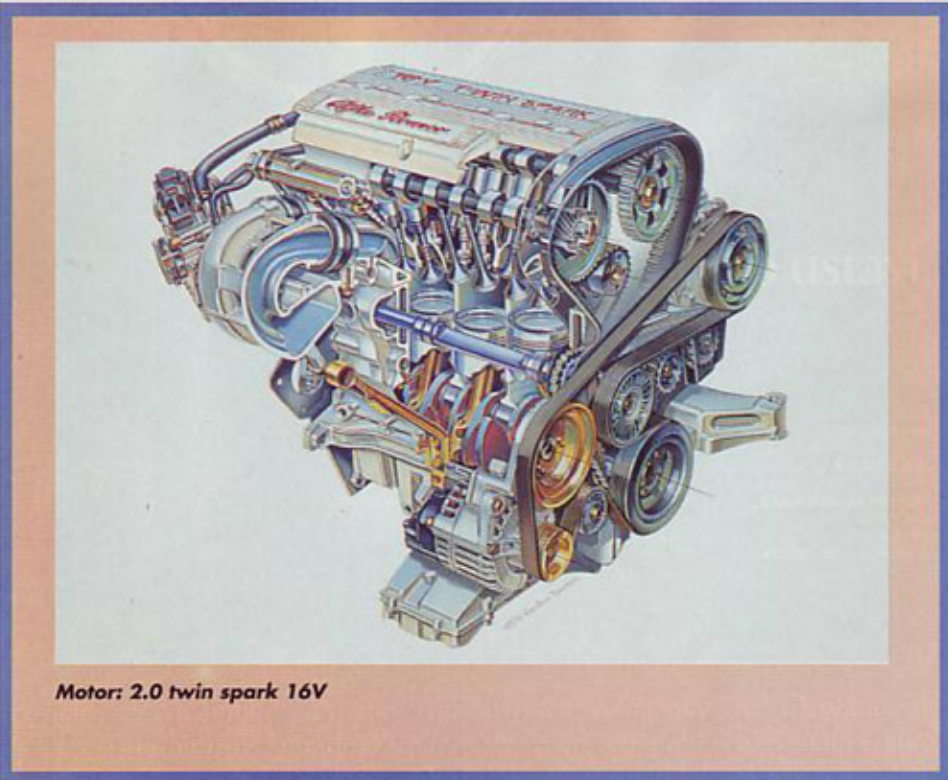
tralnost vozila na njegovih hitrostno najvišjih mejah. Najsi bo GTV ali spider, je razmerje sil, ki jih mora vozilo obvladovati, v odličnem sožitju s prednjim pogonom, pa tudi z vznokovim dobrim občutkom, da

mu avto »ne uhaja iz rok«. Ker so zanesljive tudi zavore, je vožnja lahko zelo zdrna, še posebej, če ste sposobni verjeti tovarniškemu poglavju o aktivni in pasivni varnosti, veljavnem za obe alfi hkrati. To ob-

sega ne le pravkar omenjene motorne in vozne zmogljivosti, ampak tudi programirano zmečkljivost karoserije, »nedotakljivost« potniškega prostora, veliko vzvojno čvrstost vozila, samodejno zategljivost varnostnih pasov, že omenjeni zračni vreči, »protipodmorniško« obliko sedežev, čvrstost zglavnikov, samodejnost sistema proti požaru in seveda tudi vse tiste malenkosti, brez katerih si varnosti zdaj sploh ne znamo več predstavljati.

Seštevek vsega dokazuje: alfa je spet alfa. Alfin oblikovalski oddelek in Pininfarina sta ji dala privlačno obliko, inženirji so pritalnili odlično mehaniko, pokrovitelj Fiat pa upa, da se bo imidž izpod milanskega grba vnovič prijel. Ne le v Evropi, ampak tudi kje drugje na svetu. Na primer kot (Alfin) življenjski slog. In nekako tako kot vzdevek »bella Italia«.

MARTIN ČESENJ



Motor: 2.0 twin spark 16V