

Hudič ne počlva: če je avto dober, je tudi drag; v samo ljubezen pa še punce ne verjamejo, kaj šele avtomobilski trgovci. Celo tovarniško usmiljenje pri nas bolj malo zaleže: alfasud Junior, ki je »najnizja« na ceniku, z vsemi dinarskimi dajatvami vred še vedno stane petdeset starih milijončkov. Torej tudi namig, da je namenjena revezem med tistimi, ki prsegaajo na vse alfe tega sveta, ne more obveljati. Čeprav je ta junior – po svoje – prav zanimiva ponudba!

Človek bi rekel, da tovarna, ki je že pred pol stoletja zmagovala na dirkah, slabega avtomobila sploh ne zna narediti. Domneva bi bila lahko povsem točna, če milanski Alfa Romeo ne bi – že dobro desetletje že tega – sprožili svojega južnega tozda. Takrat se je izkazalo, da se Neapeljčani dosti bolj razumejo na matijske opravke kot pa na sestavljanje avtomobilov in edino le odicni alfini zasnovi gre zahvala, da je alfasud vzdržala boj s tekmeči. Kajti prvi primerki teh alf so rjaveli kot stari žebli in v naslednjih letih je bilo potrebno dosti zagrinjenega dela, da dobro in slavno ime ni obledele. Zdaj je proizvodna tehnologija za vse alfe – najsi bodo iz Milana ali Neaplja – že nekaj let enaki in to je dobro. Vse širša paleta južnjaških alf je pa dokaz, da bi kupcem zares radi ustregli.

HIŠNA TRADICIJA

Oznaka »junior« je pri Alfiji že starata navoda, vendar nima vselej istega pomena. Morda se spomnite: takšen napis so v minulih letih pritlikali kupeju GT, ki je nastal iz limuzine Giulia. Tokrat, pri alfasud pa je pa je junior nekaj, kar je cenejše, slabše opremljeno in nič bolj športno. Sportnost pri južnjaških alfah se imenuje »ti« ali »sprint« in za zdaj še nič drugače.

Kdor se odloči za alfasud junior, lahko izbira med barvama kremne rezine in jedilne čokolade, obakrat z vpadljivi-

Alfa romeo alfasud 1.2 junior

Računska poteza

Barvni trik za oči, manj opreme za denarnico – To je ta hip najcenejša alfasud pri nas!





ma črtama na bokih. Klasična pri tej različici so samo štiri vrate, kar je v bistvu primanjkljaj, saj so alfasud na splošno že nekaj časa opremljene tudi z vratil na zadkih. Junior pa pomeni tudi luknjo namesto digitalne ure in naslonjal brez zglašnikov, kar pa je moč z nekaj dodatnega denarja in časa naglo nadoknadi. Torej se ne sme reči, da je oprema pri tem avtu odločno skopejša kot pri alfasud nasploh.

Kajti: na teh so preproge in na sedežih je blago, prisekana armatura plošča ponuja pre-



Alfasud junior: pokrov namesto zadnjih vrat

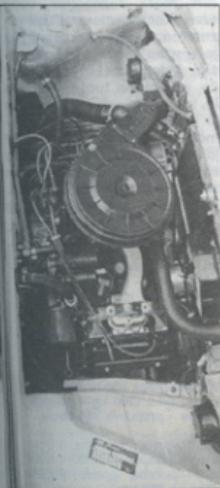
gledne merilnike hitrosti (z dvema kilometrskima števema), vrtljajev za goriva, pa tudi stikala za ogrevano zadnjo šipo, varnostne utripalke in zadnjo meglenko. Pač pa pri Alfì že enajst let menjijo, da je potrebno notranji ventilator vklapljati z ročico ob volanom in to s precej preprostejšim gibom od tistega, ki sproži brišalsnike. Trikraki volanski obroč je tudi tule moč nastavljati po višini in na lesenem ročaju prestavne ročice piše, da je v menjalniku pet prestav! Alfa pač!

Alfasud – in pri tem junior ni nikakršna izjema – je prijeten avtomobil zaradi ugodnega počutja v njem. S tem mislim na dobro vidljivost, na primereno notranjo dolžino, na sproščeno voznikovo držo in na udobno zadnjo klop. Z nekaj daljšimi sedalnimi površinami (kajti naslonjalom ni moč ni-

česar očitati, so hrbtom dovolj v oporò!) bi ta avtomobil tudi z udobjem segal nad nižji srednji razred, kateremu v resnicu pripada. In če bi tudi alfam z juga malce redoljubnejše opremili prtljažnik in temeljeite vtišnilni razne notranje obloge, bi bile lahko prav slavne alfe. Takšne, iz dobrih starih Fangiovih dñ!

TUDI MOTOR JE JUNIOR !

No, nad motorjem se je nekdanji as Fangio zagotovo narednil, saj je možak se candasnes vajen polnokravnih strojev. Tale alfasud je dobila skoraj takšnega kot tiste, pred enajstimi leti, le pri največji moči je nekaj malega razlike. Seveda to v časih, ko je bencin zlatoto, ni nič slabega, ni pa ravno ti-



Motor: majhen, a ne prešibak

sto, kar človek od alfe pričakuje. Le 1,2-litrski vodno hlegeni boxer (zavojilo takšne zasnove so alfasud lahko tako ugodno ploščate) postreže sicer z že dobro znanimi lastnostmi, torej s preskušenostjo in trpežnostjo, z malce robati in hrupnim tekom, a tudi z dovoljeno varčnostjo in ubogljivostjo pri vzhigu. Prožen je tudi ta motor dovolj razmeroma ekstronih 50 kW, oziroma 68 KM pa med pospeški zakrije s petpostopenjskim menjalnikom, ki ubije tri muhe na mah: prispeva k živahnosti, prizanaša motorju ob največjih hitrostih in varčuje z gorivom, kadar se vam zlorodi mudi. Ker smo alfasud junior preskušali le krajsi čas, ni bilo priložnosti za meritve zmogljivosti, torej smo prisiljeni verjeti tovarni.

Ta pravi, da pospeši junior z mesta do hitrosti 100 km na uro v pičih 14 sekundah in da zmore drveti z največjo hitrostjo 155 kilometrov na uro. Pri tem so tudi normni podatki o porabi goriva pomirljivo obetavni. Alfasud junior sicer ni namenjena divjakom – zanje izdelujejo na primer alfosud t.i. 1.5 in še celo vrsto zmogljivejših in dražjih alf – je pa tudi z njo moč ostro voziti in pretikati daleč čez rdečo mejo pri 6250 vrtljajih na minutino. To omogoča navsezadnje tudi zelo dobra lega na cesti, ki si tudi pri tej alfisid zaslubi posebno poglavje.





Voznikov delovni prostor: pregleden in športno krojen

ALFA ROMEO *Alfasud* 1.2

Leto dini stara novost: zadnje luči v pritlažnem pokrovu

VIŠJA SILA

Kajti: alfasud, čisto vseeno katera, je kljub konstrukcijski priletnosti še vedno na čelu svojega razreda, ko gre za lege na cesti. Nizko težisce, skrbno uglaseno podvozje, prednji pogon in štiri učinkovite kolutne zavore vlivajo zaupanje že na papirju, prepričajo pa tudi tistega, ki avtomobil požene z vso močjo. Ob tokratnem preskusu so bile ceste sicer poletno suhe, ampak ob prejšnjih srečanjih s temi alfami vem, da dobra lega malice popusti na mokrih tleh, če je vode toliko, da jo morajo kolesa odrivati. Sicer pa nizkopresene gume zmorcejo vse ostale napore in pomagajo držati vozilo v smeri, ki jo zahteva voznik. In ravno to je pri alfasidu vse hvale vredno: vozilo je skorajda nevtralno in tudi pri zelo hitri vožnji skozi ostre ovinke ubogljivo sledi prednjima kolesom. Nekakšna višja sila, ki pritiče dosti dražemu avtomobilskemu razredu! Je pa jasno, da zavojijo prednjega pogona tudi ta avtomobil ne more iz kože, in da ga na zgornji še možni meji ženi proti zunanjemu cestnemu robu. Teda zadeže odvzemanje plina (ročna zavora na prednji kolesi pomaga pri speljavjanju na spolzkih tleh, na ovinkih pa



Tehnični podatki

čok – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 43 Ah, alternator 600 W elektronski vzig.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolurna suha sklopka – petstopenjski enzihronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – jeklena prešana platička 5 Jx13 gume 165/70 SR 13 (firestone).

Voz in obes: limuzina – 4 vrata – 5 oseb – samonošna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj toga prema, Wattov paralelogram, Panhardov drog, višje vzmeti, teleskopski blažilniki – dvojni padotični uplinjač weber – ročni

kočni zavorni sistem, štirje kolutni, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na prednjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo.

Mere in teža: dolžina 3,995 m – Sirina 1,590 m – višina 1,370 m – medosna razdalja 2,455 m – kolotek spredaj 1,385 m, zadaj 1,350 m – teža praznega vozila 860 kg – dovoljena skupna teža 1260 kg – posoda za gorivo 50 litrov – prtljažnik 350 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 155 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 13,6 s – poraba goriva (ECE): 6,5/8,6/11,5 litra na 100 km.

MARTIN ČESENJ
Foto: MARJAN ZAPLATIL