



Alfa romeo alfasud 1,5 ti

«Vaškič, ko vidim alfa romeo, snamem klobuk!»

To je – že dolgo tega – raket Henry Ford, avtomobilski velikan.

Ne brez vzroka: milanska tovarna Alfa Romeo že vrsto desetletij ve, kaj hoče; tako kot kupci njenih vozil vedo, kaj dobijo!

Vražja stvar

Tradiciji in slavi na ljubo: športni kupe iz športne hiše – Privlačne odlike: motor in podvozje, oprema in videz!

Alfasud 1,5 ti, ki smo jo vozili, je bila vznemirljiva in črna kot vrag. Tako zelo črni so lahko le mercedesi, porscheji in napolitanske lepote. Barva spretno skriva, da gre za nižjerazredni kupe, ki na zahodu niti ni drag in ki se še zdaleč nima namena primerjati s sanjskimi ferrariji, lamborghini ali s čem podobnim. Vseeno ne skriva južnjaškega temperamenta; zakaj pa bi ga, ko pa je prišel z juga, iz Alfina neapeljske področja. Tudi notranost je črna kot saje, opreme je dovolj za izbirčne okuse in poskočnost gre pod kožo večnim mladeničem. Takšne alfe bi bil vesel vsak, ki kupuje v tem vrednostnem razredu!

BOKSER Z VODO

Ko je Giorgetto Giugiaro pred desetimi leti narisal alfasud, je

imel srečno roko: avtomobil je še danes privlačnih oblik. Seveda so ga od časa do časa malce izpopolnili, toda zasnova in glavne poteze so ostale.

Predzadnji odločnejši poseg je prinesel plastične obloge nosu in zadka, novo armaturno ploščo in še nekaj drugih malenkosti, čisto nazadnje, prav pred kratkim, pa so predstavili tudi različico z vrati na zadku. Na to so mnogi kupci dolgo časa čakali in prav te dni je stekla prodaja tudi pri nas. Zadnja vrata se odpirajo s šipo vred, zložljiva zadnja klop pa omogoča prilagodljivo velik prtljažni prostor. Toliko, da boste vedeli, kajti tule je govora o alfasud ti, ki vrat na zadku še ni imela.

Seveda bi bilo narobe, če bi razumeli, da je alfasud ti, športna

kupe, nekakšen cenen nadomestek tistim, ki si dražjih ekskluzivnežev ne morejo privoščiti. Kajti ta avtomobil je čisto zaresen in zrel kupe z dvojimi vrati in s petimi sedeži, čeprav je prostorska oznaka 2+2 verjetno prikladnejša. Za splošno karoserijo z odsekanim zadkom sem že rekel, da nam je še vedno všeč, tradicionalen pri južnjaških alfah pa je tudi vodno hlajeni bokser s štirimi valji, z lahki glavama in s po eno odmično gredjo v vsaki od njiju. Bokser je nizek, zato je nizek tudi nos avtomobila. In odkar je na avtu več plastike, se je tudi optična krhkost razblinila, v spojler zavijtnjen prednji odbijač in rep na zadku pa zboljšujeta aerodinamiko in varčujeta z gorivom.

Motor za -ti- je 1490 kubičen in zmore 70 kW (95 KM) pri 5800

vrtljajih v minuti in pri kompresiji 9,5:1. To je za lahek avtomobil dovolj prepričljiva moč, da so pospeški lahkotni in da je hitrost velika. In ker je tudi navor ugodno odmerjen, je moč z alfasud tudi zmerno voziti, brez pogostega pretikanja, čeprav je menjalnik na pet prestav.

Natančnih meritev nismo imeli priložnosti opraviti, zato je 11,6 sekunde za pospešek z mesta do 100 kilometrov na uro, le približen rezultat. Tovarna obeta največjo hitrost 175 kilometrov na uro in doslej še nismo imeli razloga, da ji ne bi verjeli, tudi zato ne, ker so tuje revije zapisale celo večje





(izmerjene) hitrosti. Po njih smo povzeli tudi porabo goriva, ki je v povprečju le redkokdaj preseгла 10 litrov na 100 kilometrov, to je pa v teh varčevalnih časih tudi ugoden podatek.

Zmerni porabi streže petstopenjski menjalnik, z »dolgo« peto prestavo, ki pomaga varčevati motor in gorivo. Zato so potovalne hitrosti ugodno visoke, strah pred preobremenitvijo motorja pa odveč. In ker je – resda malce go-drnjav in z višjimi vrtljaji vse gla-snejši – motor le eden od dobrih delov tega vozila, je alfasud prijet-no prevozno sredstvo za prijeten trenutke. Tudi na tovarniškem prostoku je prav lepo videti, da se postavna blondinka kot sopot-nica k motni črtni prav lepo po-da. Toliko v pomoč tistim, ki lahko izbirajo...

LEGA ZA VZOR!

Se tudi ni bati, da bi bilo punco, najsi bo še tako rahlih živcev in nežne narave, med drvenjem strah, kajti tudi alfasud ti slovi po dobri legi na cesti: pač na račun odlično ugašenelega podvozja, prednjega pogona in učinkovitih zavor. Prednji kolesi sta opri na vzmetni nogi in stabilizator, zadnji, z Wattovim paralelogramom pomaga krotiti Penhardov drog, in zavore so štrikart kolutne, z ojačevalnikom in z omejevalni-kom moči za zadnji kolesa. Čvrste nizkopresne gume so torej le še pika na »i«. Vse to velja vedeti, če ste takšne sorte človek, da so vam te lastnosti všeč.



dobra prednja sedeža, ki omogo-čata tudi dolginom sproščeno le-go teles, bogato armaturno plo-ščo z vsemi potrebnimi merilniki, da o zglavnih, varnostnih pasov-ih, vzvratnih lučeh in vzvratnem ogledalu, ter o ogrevani zadnji ši-pi, blagu na sedežih in preprogah sploh ne govorim. Marsikaj od tega je sicer moč dobiti v običajnih alfasud, toda »ti« pomeni »turi-smo internacionale«, ali po naše, da gre za športni avtomobil. Nav-sezadnje je ta različica poleg alfa-

sud sprint, ki je tudi po obliki dru-gačna, vrhunska ponudba Alfina-ga neapeljskega tozda.

Tako je tudi splošno počutje ugodno. Črna je morebiti res zo-prna za vroče dni, ampak avtomobil je zaradi nje zanimivejši in se tudi po tej plati laže kosa s črnimi golfi GTI, escorti XR, kadetti SR in tako dalje. Voznik odlično vidi na-prej in na obe strani, odsekanega zadka se mora pa privaditi. Kdor zna voziti zlekjnen, torej bolj po

dirkaško, v tem avtu uživa. Kdor zna hitro pretikati in obremenjati pri-sikati na zavoro in plin hkrati, mu bo šlo v alfasud ti kot po maslu.

Volan je s 3,6 zavrtiljaja od ere do druge skrajne točke športno neposreden, razdalje med pedali, volanskim obročem in prestavno ročico pa so premiljeno odmir-jene.

Kričivo bi bilo reči, da je alfa-sud malomarno izdelana. Toda

Torej je moč alfasud ti zelo hitro voziti! Cel avtomobil zelo dolgo, tudi med očitnimi pretiravanji, sle-di ukazom z volana in nič ne bo zlaganega, če rečem, da je ta av-tomobil na suhi asfaltni cesti zelo težko spravili v drsenje. Z ročno zavoro si že ne morete pomagati, ker prijemlje na prednji kolesi (in je v korist med zimskimi speljavnji, ko kolesoma drsi), torej vam preostane le še preostro dodaja-nje volana in sunkovito odzema-nje plina. A le zakaj bi spodnalsi avtomobil, če niste »hell driver« in če je avto sam po sebi zanesljiv. Toda: bojte se vode na cesti. Glo-bokim lužam alfasud že od nekaj ni kos! Pa tudi to ni pretirana na-paka saj pravijo, da je celo naj-boljši avtomobil samo tako dober, kolikor je pameten njegov voznik. Drvenja, ne da bi avtomobil poz-nail, se pa raje ne lotite!

Več kot ponuja alfasud ti si v tem avtomobilskem razredu in za ta denar ne smete želeti. Z njo vred dobite halogenske žaromete, spojlerja pod nosom in na zadku, stranske plastične obrobe, po viš-ri nastavljiv obroč volana, zelo





TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni – štiritaktni – bokser – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtnina in gib $84,0 \times 67,2$ mm – gibna prostornina 1490 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 70 kW (95 KM) pri 5800/min – največji navor 130 Nm 13,3 kpn pri 4000/min – ročnična gred v 3 ležajih – 2 odmični gredi v glavah (zobata jermena) – glavi iz lahke litine – 2 dvojna padotočna upilnjača – z ročnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 36 Ah – alternator 600 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tih – jeklena prešana platišča 5 J x 13 – gume 165/70 SR 13.

Voz in obesa: kupe 2 + 2 – dvoje vrat – samonosna karose-

rija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj toga prema, Wattov paralelogram, Pannardov drog, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožni zavorni sistem, štirje koluti, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na prednji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,6 zavrtijaja od ene do druge skrajne točke, prestava 18,2:1

Mere in teže: dolžina 3,978 m – širina 1,590 m, višina 1,370 m – medosna razdalja 2,455 m – kolotok spredaj 1,392 m, zadaj 1,359 m – rajčni krog 11,1 m – teža praznega vozila 195 kg – dovoljena skupna teža 1315 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 800 kg, brez zavore 460 kg – prtljažnik 400 m³ – posoda za gorivo 50 litrov

Zmogljivosti (tovarniški podatki): največja hitrost 175 km na uro – 1000 m brez zaleta: 31,8 s – poraba: 31,8 s – poraba goriva po ECE: 6,6, 8,8/11,8 litra na 100 km

obenem je res, da je na marsikakšnem koncu netemeljita. V prtljažniku na primer se razpletajo električne žice, z rezervnim kolesom vred neugledno in nepraktično pokrite z zverženo plastiko; vrata in ključke na njih so šklopeta-ve sorte in se ne zaprejo vselje-ano temeljito; sedežni mehanizem za nastavljanje naslonjala popušča; in še kakšno nenatančnost bi lahko našli, če bi hoteli biti povsem dosledni. Alfašud je pač italijanski avtomobil!

★

Alfašud 1,5 ti je torej spretna športna izpeljanka, ki se le po moči motorja, številu vrat in nekaterih dodatkih loči od limuzin iz iste hiše. Z barvo in opremo hoče koketirati s prastrizem in komur so takšne lastnosti všeč, jo pač kupi. Razočaran že ne more biti: saj se bo vozil poskočno, hitro in zanesljivo. Pa še ako bo imel!

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

