

LAHKOATLET Z JUGA

Športni (skoraj) štirisedežnik za družinsko trimčkanje – Očarljivo obličje in značaj – Alfa je draga, tudi če se imenuje sud

Že ko je južna podružnica italijanske državne tovarne Alfa Romeo spravila na svet svojo limuzino, ni nihče dvomil, da ji bo sledil kak poskočnej; športni sorodniki se k alfinim limuzinam pač od nekdaj prilegajo tako kot parmezani na špagete. Samo, tokrat so ga »ribali« nepopisno dolgo – kar štiri leta. Prototipi »sprinta« so namreč vozili že leta 1972, »servirali« pa so ga šele lanske jeseni. Med drugim je prišla vmes tudi naftna kriza, ko športni avtomobili niso šli ravno v denar in »sprint« je lep kos svoje rosne mladosti preždel na ledu, čakajoč bolj naklonjenih časov.

Elegantnežu se dolgo počivanje ne pozna. Italijanska oblikovalna zvezda Giorgetto Giugiaro mu je namreč skrojil skladno, pa prav nič ekstravagantno obleko, take pa je moč nositi dolga leta ne glede na spreminjanje mode. Od limuzine za skroglih deset centimetrov daljša in sedem centimetrov nižja karoserija ima v sebi dovolj športne elegancije, s spoilerjem pod nosom in v zadnji spoiler rahlo privihanim repom pa kaže tudi nekaj športne hudobije.

Ker je sprint narejen na istem podvožju kot limuzina alfasud, je na nespremenjeni medosni razdalji na voljo tudi približno enaka vseljiva površina. In res je »sprint« sicer kupé, toda tako premerjen, da imamo tudi zadnja sedeža lahko za prava, saj tudi pri povsem nazaj pomaknjenih prednjih sedežih za kolena še ostane kakih 12 cm prostora, le nad

glavo zaradi počevnega zadka zmanjkuje prostora za pričesko.

Kot kupe daje seveda alfasud sprint privilegije prednjima sedežema in tudi večjemu vozniku je sedenje za volanom v veliko veselje. Poleg prav neitalijansko velikega pomika sedeža nazaj je tu še pomičen

volan, kateremu je moč ravnati višino.

V prtlačniku, (nad katerim so sicer dvizna vrata, vendar pa zadnje klopi ni moč podreti) je prostora za slabih 300 litrov; malo za limuzino a veliko za kupe, toliko bolj, ker je pravilnih oglatih oblik, pa ga je moč zapolniti do zadnjega kotička.



ŠPORTNA OPRAVA

V športni karo oblečeni sedeži in obloge vrat skrbijo za živahnost notranjosti, ki ji tudi športnih rekvizitov ne manjka. Sedeži sami so sicer bolj športno oblikovani kot pa potem pri slalomu skozi ovinke držijo te-

ALFASUD SPRI

lo, toda obenem so prav udobni. Ker je moda črnih notranjosti mimo, je Alfa poskrbela tudi za toplejše, rjave barve.

Glavno besedo pri zapoljavi notranjosti imajo seveda instrumenti, kjer se velika merilnika hitrosti in vrtljajev družita z malimi merilniki goriva, ciljnega pritiska in temperature vode v motorju. Vse je na očesu voznika, razen od volana zakrite male kvarčne ure.

Druga oprema, serijsko vgrajena v tovarni, je popolna, vključno z greto zadnjo šipo in varnostnimi pasovi; pač pa je treba športna aluminijasta platišča dokupiti posebej.

Stikala in stikalne ročice so posnetek tistih v limuzinah alfasud in alfasud ti – obenem z zmedeno (desno) ročico ob volanu: z vrtenjem ročice se namreč vklaplja dvostopenjski brisalnik, s pomikanjem navzdol pa dvostopenjski ventilator. Čudno, da nikomur v tovarni še ni prišlo na misel, da bi obe funkciji zamenjali, saj enostaven, hiter vklop navzdol pač bolj rabimo za brisalnik.

Dober preblisk so pa imeli v Alfí ob zadnjih stranskih oknih. Namesto, da bi se, tako kot je pri kupejih v navadi, odpirala z malim odkimanjem navzven, se pri »sprintu« ob vrtenju ustreznega gumba za širino dlani vgreznejo v karoserijo.

Končna izdelava pri kupeju alfasud še zbuja nekaj želja kar zadeva natančnost stikov pri notranjih oblogah in tesnenju ob oknih in vratih. Tu vsaj gre iskati vzrok, da tišino zvočno sicer odlično zadušenega avtomobila pri večjih hitrostih načelja sikanje vetra ob nevidnih špranjah.

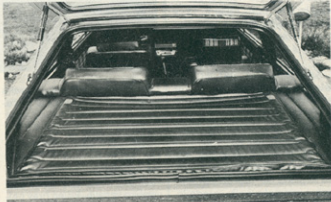
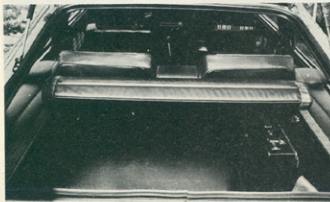


Na športno krojenih sedežih je zadaj ravno še dovolj prostora za odrasle potnike

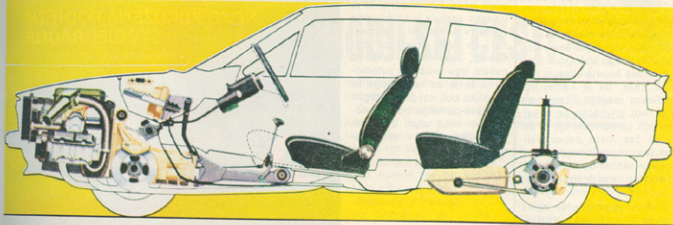
ALGRETTO

Kupeju z dobrim koeficientom zračnega upora ($C_x = 0,39$) in zmerno težo slabih 900 kg je za športno živahnost dovolj 76 KM. Žrebec težeje v 1300 kubičnem motorju, kiso ga dobili z večanjem giba batov na 1200 kubičnem motorju limuzine, za boljše prehrano pa skrbi dvojni uplinjač.

V tehnične podatke zapisano številke z nekaj meritev podkrepijo občutek živahnosti, ki ga dobi voznik ob prvem pritisku na pedal za plin. Pet-



Prtljago pred zvezdavi očmi skriva svojski notranji pokrov, ki je odprt zviti v svitek, zaprt pa se robov drži s plastičnimi kevaljčki



Podvozje in razmestitev mehanike sta pri »sprintu« povsem enaka kot v limuzini alfasud

stopenjski menjalnik se pri pospeševanju odlično ujema z motorjem, nekaj manj pa je sožitja pri največji hitrosti. Namreč: alfasud sprint je na štoperici pokazal največjo hitrost blizu 170 km na uro, ki pa je ne gre uživati predolgo, ker je motor takrat že pri »rdečih« 6500 vrtljajih, medtem ko se za kratek čas dovoljeni »rumeni« vrtljaji začnejo pri 6000 v minuti oziroma dobrih 160 km v peti prestavi.

Kljub svojim športnim zmogljivostim alfasud sprint na črpalki osrečuje za majhno porabo goriva – da sta temu botri dobra aerodinamika in peta prestava je kajpak tudi jasno –



Priločen športni volan se druži s preglednimi instrumenti. Pri športnikih so ta čas v modi karistari vzorci na sedežih in notranjih oblogah

in poprečna poraba dobrih 10 litrov na sto km, po hitrih vožnjah preležno na avtomobilski cesti ali pa v mestni gneči, je kar veliko presenečenje.

Z živahnim motorjem se odlično ujema tudi »sprintovo« podvozje, do manjših nastavitvev povsem enako podvozje limuzine alfasud, z dobro vodeno togo zadnjo premo na vzdolžnem Wattovem drogovju in Mc Phersonovo prednjo premo, z volanom, ki mu je med spredaj gnanimi avtomobili težko najti enako lahkega in natančnega in z učinkovitimi kolutnimi zavorami, ki so prilagojene večjim hitrostim kupeja.

Eno z drugim: hitro potovanje po avtomobilski cesti ali pa športno poigravanje z ovinki je s »sprintom« enako lahko in povsem nezahtevno z določeno rezervno na mokri cesti.

Za prednji pogon značilno siljenje nosu iz ovinka od voznika sprinta na mokrem zahteva kar precej pozornosti, pri hitrejši vožnji na ravnem pa »sprint« (podobno kot že limuzina alfasud) kaže za prednji pogon razmeroma precejšnjo občutljivost na luže, ki mu skušajo spremeniti smer vožnje.

Vprašanje je, koliko občutljivosti na vodi bi se izgubilo ob nekoliko tršem podvozju. Ob dobrih voznih lastnostih (z omenjenimi »mokrimi« pomisleki), so namreč v tovarni vzmetenju pustili »družinsko« mero udobja; le na kratkih ostrih neravninah namreč vzmeti spomnijo, da sedite v športnem avtomobilu.



ALFASUD SPRINT

Glede na to, da si trše podvozje vsakdo lahko omisli že z zamenjavo blažilnikov, so se v Alfi raje prilagodili širšemu delu morebitnega občinstva: Cela zasnova kupeja alfasud namreč kaže, da je namenjen predvsem mlajšim voznikom, ki si radi privoščijo še nekaj športnih užitkov, ne da bi se morali čez mero odpovedati vsakdanji uporabnosti avtomobila – vključno z naraščajočo družino na zadnjih sedežih.

V Alfini zasnovi prav zares nadvse privlačnega »družinskega« kupeja je pa tudi precejšnja napaka – v kalkulaciji namreč! S predvideno izvozno

ceno okoli 4,5 milijona lir je tovarna zaplula v nerazumne višine (v primerjavi s tekmeci kot so VW scirocco, fiat 128-3p, opel manta itd.); na našem trgu uvoženih avtomobilov, ki je od nedavnega še nekoliko bolj kot prej skregan z zdravo pametjo, bomo z dokončno ceno okoli 25 starih milijončkov že pri – raziskovanju veselja ...

Tekst in foto:
BOŽO TKALEC

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni – štiritaktni – bokser – nameščen pred prednjo premo – glavi iz lahke litine – vrtina in gib 80 × 64 mm – gibna prostornina 1286 mm – kompresija 9 : 1 – največja moč pod DIN: 76 KM (56 kW) pri 6000/min. – največji navor po DIN: 10,5 kpm (104 Nm) pri 3500/min. – ročična gred v 3 ležajih – 2 × 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) – dvojni padotočni uplinjač weber 32 DIR 61 z ročnim čokom – vodno hlajenje, električni ventilator s termostatskim vklopom – alternator 600 W – akumulator 12 V, 43 Ah.

Prenos moči: pogon na prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 J – 13 – gume 165/70 SR 13.

Voz in obese: kupe za 4 osebe, dvoja vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na enojnih prečnih vodilih, Mc Phersonove vzmetne noge, stabilizator – zadaj toga prema na vzdolžnem Wattovem drogovju, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, Panhardov drog – kolotne zavore na vseh štirih kolesih, dvokrožni sistem, servoojačevalnik, regulator zaviranja na zadnji premi – mehanična ročna zavora na prednji kolesi, ročica med sedeži – volan na zobato letev (3,5 obrata, rajdni krog 11,5 metra), za 5 cm po višini pomičen volanski obroč.

Mere in teže: dolžina 4,02 m – širina 1,61 m – višina 1,30 m – medosna razdalja 2,45 m – kolotek spredaj/zadaj 1,38/1,35 m – teža praznega vozila 890 kg – dovoljena obtežba 400 kg – prtljažnik 290 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 50 litrov.

Zmogljivosti: največja hitrost 169 km/h (naša meritev) – pospeški (naše meritve): z mesta na 100 km/h v 12,5 sek., na 140 km/h v 27,5 sek. – poraba goriva (naše meritve): avtocesta poprečno 130 km/h, 11,0 litra; poprečno 100 km/h 8,5 litra; po mestu 9–12 litrov; poprečje testa (1600 km) 10,3 litra na 100 km.