



ALFASUD

Alfa, ki Romea nič ne pogreša



Modno zelena alfasud, ki sem jo iz Milana pognal proti Ljubljani, je s takšno ihito požirala kilometre betonskega traku, da so se ji čudila celo precej bolj ugledne sestre s severa. Oči radovednežev — že v Italiji, še bolj pa pri nas — so naznanjale, da se mladi tovarni iz Pomigliana d'Arca pri Neaplju urosničujejo zastavljene želje: poriniti avto, z milanskim grbom na nosu, z oltarja dragocene slave med manj premožne, pa zato številnejše kupce. Pa vseeno sem imel na cesti le redkokdaj občutek, da se vozim v najcenejšem alfa romeu, kar jih je kdaj-koli bilo.

Poslal nas je „Avto“ in bili smo v družini otrok, ko se je alfasud zavrtela na krstnem podru bleščočega salona — pred dvoma letoma v Torinu. Med bežnim preskusom — pred poldrugim letom — smo jo vozili po prašnih cestah na pobožjih takrat še spečega Vezuva, zaposled smo jo testirali še prav v dneih, ko so orve alfasud prodali jugoslovanskim kupcem.

Športna limuzina

Pri Alfa Romeo so odločili, da slovesu in kakovosti pridajo še količnost. Alfased izdelava vsak dan tisoč avtomobilov! V primerjavi z dosedanjimi modeli so prekucnili na glavo tudi zasnovo svojega najnovejšega aduta. Alfased je prva alfa s prednjim pogonom, ima nizek in kratek bokser motor. Bil je v veselje mostru Giugiaru, ko je risal zunanje obline.

Samovoljna oblika, z zaobljenim prednjim delom, z zaobljenim hitrim zadkom in s prisekanimi vogali se hvali z aerodinamičnostjo in hkrati s koristno lastnostjo, da je hitro všeč očem. Ne more pa skriti podobnosti s citreonom GS, ki je nadrdral veliko zlobnih besed o tem, kdo je komu gledal pod svinčnik. Ko že primerjam: alfasud je za picilih 30 cm krajša od avta, toda njuni medosni razdalji sta skuraj enaki. S svojimi, manj kot štirimi metri dolžine, ponuja alfasud osupljivo

prostornost; to so dala spretno zamišljena razmerja zunanjih in notranjih mer. Najmanjša alfa je znotraj širša in daljša (razdalja od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) od večje giulle in če upoštevamo še 400-litrski prtljajnik, alfasud po prostornosti ne gre odrekati mesta med poprečnimi avti srednjega razreda.

Bokser z vodo

Z bokser motorjem in prednjim pogonom je alfasud obrnila hrbet hišni tradiciji. Motor leži pred prednjo premo in je v veliko pomoč nizkemu težišču avta, menjalnik pa nevsljivo štrli v prostor za potnike.

S tehniške plati motorju ni kaj očitati: premišljena zgradba, vodno hlajenje s termostatskim ventilatorjem, odmični gredi v zobata jermena. Vse to ga uvršča med izpopolnjene motorje te vrste in tega razreda, pa hkrati tudi med zelo pripravne mehanikarskim rokam (dostopen od zgoraj in od spodaj, nastavljanje ventilov z enim samim vijakom).

S 63 KM pri 6000 vrtljajih v minuti je motor preslaboten, da bi se hvalil z živahnostjo, kakršno smo vajeni pri močnejših alfah. Ne zvoztaja pa za tekmeči svojega razreda (glej primerjalno tabelo!). Za poskočnost voznik ne

smo oklevati z pretikanjem, saj motor dobro potegne le pri visokih vrtljajih. Čeprav tovarna ne priporoča pretiravanja čez 6000 vrtljajev v minuti, se ubogljivo vrti tudi pri 7000 vrtljajih v minuti, pač pa je v nižjih območjih zelo neprožen. Z mesta do 100 km je testna alfasud pospeševala v 15 sekundah, če smo jo dovolj priganjali. Veliko bolj navdušujoča je končna hitrost: 158 km na uro. Omega pa na klancih; med prehitovanjem se usteje voznik, ki precenjuje bokserjevo zalogo moči.

Motor poslušno viga; v mrzlih jesenskih jutrih mu je treba pomagati s čokom. Poprečna testna poraba naj ne bo strahilo: avtu namreč nismo prizanašali. Zmeren voznik pa bo s polno, 50-litrsko posodo zanesljivo pripeljal precej dlje kot 400 km.

V primerjavi z drugimi modeli alfa romeo: motor je, po zmogljivostih, manj divjaški, ta tudi dostojnejši po hrupu. Značilen, malce hropeč ton bokserja (mnogo tišji od tistih z zračnim hlajenjem) se ne dvigne niti pri najvišjih vrtljajih. Voznika, ki nima posluha za motor, rado zapelje, da prepozno pretika: rabil bi merinik vrtljajev.

Ušesom potnikov so v tovarni prizanegli še s pločevinasto predelno steno pod prednjim pokrovom in s temeljito zvočno oblogo v dnu karoserije in v strahi.

Kar se motor ubogljivo in tiho vrti, dobi voznik občutek lahkotnosti tudi tedaj, ko iz njega iztika skrajno moč.

Štiristopenjski, odlično sinhronizirani menjalnik ima predlogo četrto prestavo (0,966: 1). Ta sicer koristi veliki končni hitrosti, je pa kriva za preдах pri pospeševanju, ko voznik pretakne iz tretje navzgor. Prestavna ročica ni več „alfesko“ natančna, toda dovolj priročna tudi za športno vožnjo.

Pet zvezdic za prednji pogon

Prva alfa s prednjim pogonom je presegla pričakovanja. Inženirjem je uspelo preprečiti nje slabe lastnosti, ki običajno motijo voznike pri takih konstrukcijah. Volan je ostal gibek, celo pri naglem speljavanju z mesta je komaj občutiti, da vlečejo avto prednja kolesa. Tekoča lahkotnost in dovolj neposreden volan sta prijetni vrline alfasud.

Z moderno formulo „vse spredaj“ konstruktorji niso privarčevali le prostornost, temveč so dosegli tudi odlično lego na cesti. V tem poglavju alfasud prekaša svoje večje sestre in lahko trdimo: njeno podvožje bi brez skrbi prevzelo močnejši motor (tudi prostora v nosu je za večji motor dovolj).

na izjema v tem razredu — hladni zrak, ki priteka skozi posebna pločevinasta vozila. Zaviranje je mehko in zanesljivo, avto obdrži smer tudi med ostrim pritiskom na pedal pri velikih hitrostih.

Ročna zavora prijema na prednja kolesa: na žalost tistih, ki jo radi povečajo v ovinkih.

Podvožje alfasud ugaja mnogim voznikom: vzmeti niso pretrde — v korist udobne vožnje pa vendar ne premahke za hitro priganjanje. Mnogo manj kot ovinkom in dolgem neravninam je alfasud kos kratkim valovom — zaradi slabo uglašeni vzmeti in blažilnikov. Toda kolesa se zlepa ne odlepajo od tal.

Notranjost alfasud je smiselna, toda hladno zadržana. Gumaste preproge in obloge iz umetnega usnja (tudi na volanu) avtu odrekajo toplino. Zaradi slabe toplotne izolacije na tih potnike zebe v noge. Testni avto je imel sedeže prekrit z blagom, (kupec izbira med blagom in skajem brez doplačila), ki je močno v prid dobremu počutju. Prednja sedeža v ovinkih dobro oprimet, na dolgih poteh utrujata, sedežni površini sta pa prekratki. Z brezstopenjskim pomikom naslonjaka (ležalniki) s skoraj tricentimetrovskimi nastavitvijo višine in z izdatnim vzdolžnim pomikom, najde voznik držo po svojem okusu. Pri tem mu pomaga še prečni volan, ki ga je s pomočjo enostavnega vijaka za ročno obračanje moč premakniti za 4,5 cm po višini. Kotanjata

zadnja klopa je po obliki namenjena dvema potnikoma, tretji sedi na vzboklini in se mora odreči udobju.

Izdatna notranja dolžina daje dovolj prostora spredaj iztegnjenim nogam, zadaj koleno. V zadnja vrata so vgradili varovalke za otroke.

Voznik gleda kot iz prižnice. Nizek nos avta se nadaljuje tudi z notranje plati prednje, močno nagnjene in zato velike šipe; preglednost naprej je odlična. Rob zadnjega stekla je višji, in se je treba navaditi, da se skriva za njim le še 20 centimetrov avta. Spodrezana armaturna plošča je zgoraj prekrita z rebreasto polico. Natančen merilnik hitrosti je vse, kar je ostalo od številnih instrumentov pri večjih alfa. V alfasud so jih zamenjale kontrolne lučke. Posebnost je luč za temperaturo hladilne tekočine. Gori, dokler je motor hladen, upasne, ko doseže tekočina 45 stopinj C in svet zgori, če je temperatura previsoka.

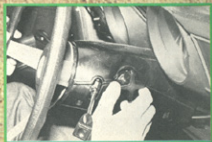
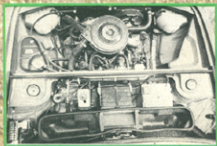
Vse, kar rabi voznik, je pri volanu, združeno v dveh kombiniranih ročajih. Na armaturni plošči sta le stikalo za ogrevanje zadnjega stekla (serijsko) in primitivna ročna brizgalna za vodo. V zameno za preveč na sredino pomakljen pedal sklopke, dobi leva noga razkošno oporo na vbočnem blatniku. Dvostopenjski ventilator je obupno glasen, a pridno ohlaja ali ogreva notranjost. Nastavljanje vročega in hladnega zraka je enostavno in natančno, nerodna je loputa pri nogah, ki se odpira z brčanjem.



Oba konca avta sta med seboj povsem ugašena: spredaj Mc Phersonovi vzmetni nogi in prečni stabilizator, zadaj pa z Vatovim paralelogramom in s Panhardovim drogom vodena toga os. Zadnja prema je dovolj lahka, da ne povzroča težav, spredaj pa so nevzmetne mase zmanjšali tako, da so zavorne kolute prestavili navznoter, k diferencialu.

Prednja, široka razkročena kolesa so v prid stabilni vožnji naravnost in zanesljivi opori na vijugah. Alfasud zelo dobro reže bočni veter, na ovinkih pa zmore oboje: kot po tirihi gladko vožnjo ali pa dirkaško drsenje, če ji znamo pravočasno spodmakniti zadek. Seveda pod pogojem, da jo vozimo na način, obvezen za prednji pogon, torej s plinom in v drugi ali tretji prestavi. Odvzemanje plina ali zaviranje v ovinku prenaša do skrajnih mer. Alfasud je spretna in zanesljiva tudi na mokrem. Serijsko je obuta v Pirellijeve gume cinturirane z novim profilom. Mere 165/70-13 sodijo k športu, verjetno pa tudi naslednicam z močnejšim motorjem. So pa gume na neravnih tleh, predvsem na kockasti podlagi, hudo glasne.

Kot vse alfe, je tudi najmanjša opremljena s kolutnimi zavorami na vseh štirih kolesih. Servo naprava je vračunana v ceno, omejevalnik zavorne moči, ki skrbi, da zadnja kolesa ne blokirajo, je serijski. Štiri kolute — pohval-





Pesoda za gorivo je na varnem, pod zadnjo klobojo, rezervno kolo pa — napripravo — v desni priključnici. Kljub temu je priključnik nadodarno in z ravnimi stenami dovolj uparjen (opazimo s kockami 320 litera prostornine prostora), motorji odloži vsega na razpoložljivi sedeni. Kljub izjemni moči razpoložljivega motorja se vozil s odprtim predklobovom, če nepravilno držimo na polni silnici, nemogoče odpraviti, strmo se priključimo na področje lastne vožnje, saj ne odvratajemo. Posoda za gorivo je na širokih poljah nad armaturo na položaj, ki omogoča varno sklenitev.

Alfasud je pa razreda, v katerem vodi, ni namenjen potovanju okrog sveta, toda štirinastnikom v najhujših, če so pripravljani nizke cede. Štiri vrata namenjajo na limuzino, počutje, še posebej voznikovo, se zajeda v prijetno udobje.

Severnjaški Alfa Romeo ne skriva nožaupanja do jure. Zato je razumljiv stroj nadzor, ki so ga mlinski tehnikci uvedli v tovarni Alfasud; tudi zato, ker napad na konkurenčni fiat tokrat ne sme propasti. V celoti je alfasud čedno in skrbno izdelana. Kljub temu pa so

končnemu pregledu ušle nekateri podrobnosti: slabo pritrdjeni sečniki, vzmeti pedala sklopka, ki se glasno klatka; nezanesljiva brizgalnica in površno zaraščena sedeja vrata. Toda, kadar se odloča za alfasud zaradi tehničnih in vsakdanjih razlogov, bi bo takšne nepravilnosti moral opustiti.



Po merih izvedljivosti alfasud ne dosega dopolnjevanja svojih oziroma iz te hiše. Toda priznati moramo, da je v mericah, predvsem pa v zagotovitvi, najbolj naprednega od njih. Prijatelje bo našel med tistimi, ki si želijo značje alfa rohice na listu, pa določijo niso zmogli dovolj denarja. Določna tega, dober motor, velika prostornost, ležalni sedeži, stiri vrata, prebršn volan, kolotne zavore, široke pasoge gume in kratek dobavni rok (vse to dobi naš kupec za približno 70 tisočakov, z davki vred) dokazujejo, da je tovarni uspelo izdelati avto z lastnim značajem. Pa za razmeroma nizko in dostopno ceno.

PRIMERJAJTE	alfasud	zastava 101	siroca G3 1220	audi 80 L	kadeti 1.2 L	fiat 1100 LS
Gilna prostornina (litrski)	1190	1120	1200	1092	1150	1110
Mac. KM (DIN) pri vsi vrata	61,4700	75,7000	55,5500	54,5000	50,5000	50,7500
Cena (delež - dinarji)	1.420.000,00 29.426,25 evr	20.500,45 evr	3712,67	6400,00	6910,000	5431,67
Približna vrednost v dan (brez reg. in obč. davka)	54.000,00 evr	51.500,00 evr	45.000,00 evr	27.000,00 evr	34.000,00 evr	34.000,00 evr
Največja hitrost (km/h)	153,0	168,0	120,0	140,0	140,0	138,0
Pospeški (0-100 km/h)	15,0	10,0	15,0	10,0	10,0	10,0

* motorje smo povzeli po kategorizaciji: vozila - Auto-Motor und Sport.

Od leve proti desni:

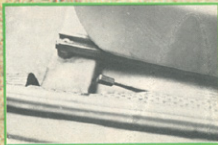
Motor: ožek in joatek. Izbavljati bovine, tehnična delova avta so dostopni lahko dostopni. Zbiralna stena usodno dostopna.

Štirinast priključnik, odprt paket, avto ne vsebuje stekla; (zmenimo s kockami - 320 litrov upravnih prostora).

Motnik izbire najjednejšo višino volana in se prilega s tehničnim vlakom.

Močan zadnji kloboj je namenjena biti avtomobil kot dom potnikom. Sedeja so tako pri dnu, sestavljajo se v obliki.

Motorje, avto odmerja prihranilika lahko pramo, opozarja, da je avto, avto v počasi moteni avto.





TEHNIŠKI PODATKI

Motor:
 5-ventilni — štiritaktni — bokser — nameščen pred prednjo premo — vrtilne in gib **80 x 59 mm** — gibna prostornina **1166 c.c.** (uklobov — kompresija **8,8:1** — največja moč **63 KM (DIN)** pri **6000 vrtljajev v minuti** — širinska moč **53,1 KM (DIN)** na liter — največji navor **8,5 km (DIN)** pri **3500 vrtljajev v minuti** — različna grad v treh letih — celotna gibna v glavih (zobata menjava) — glavni izločni ločni — vsaki skokovni vredil — enost. padalovni upravljalnik **selek C32 DISA/21**, s čokom — mehanska črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filtri v glavem toku — vodna hlajenje s črpalco in termostatom, električni ventilator s termosensornim vtiplom — sviječnice lodje **3 HL**, akumulator **12 voltov, 36 amperur ur** — alternator **475 vatov**

Prevozniki:
 motor sprednji, pogonja prednja kolesa — enokolovna, suha klopalka — 5-ritajenski, sinhronizirani menjalniki — prestavna ročica na levi — prestavna razmera **3,54; 1,84; 1,29; 0,96; 0,70**; vzvratno **2,091** — diferencial s hipoidnim zobobijem, prestavno razmerje **4,11 (9/27)**

Kovane:
 platčasta jeklena, prestava **5 J x 13** — gume **165/70 SR 13**, potisk spredaj **1,8 zadaj 1,4**

Voz in obzori:
 limuzina za 4-5 oseb — štiri vrata — samonosača karoserija — prednja kolesa na posamičnih osovah, prednja vodoravna, Mc Phersonov vzmetni rogo, prednji stabilizator — zadaj, togel pnevm. s Wulfovimi drogovimi osovami s vzbojnimi vodili, Panhardov drog, vijakove vzmeti, teleskopski blaziniki

Zavore:
 dvokrožne — kolotne na vseh štirih kolesih — servo — zadaj omejevalnik zavorne moči (zoper blokiranje) — mehanska ročna zavora na prednja kolesa — ročica med sedezoma

Volan:
 na zabato nalev — prestava **20:1** — razjni krog **9,4 m** — **3,6** zavratilna volana od ene do druge krajine, levo — premični obroč volana s navpični smeni (4,5 cm)

Oprema:
 brizgalniki na dve hitrosti — naprava za ogrevanje zadnjega stekla — dvoventilni ventilator — ležalni sedez — vgrajene luči za vzvratno vožnjo — vzvratno ogledalo — 100 km/h — varovalke za otoka na zadnjih vratih

Mere in teže:
 dolžina **3,89 m** — širina **1,59 m** — višina **1,37 m** — medosovna razdalja **2,453 m** — kolotni središča **1,284 m**; zadaj **1,351 m** — najvišja različja od tal **0,15 m** — poselomska prtljavnika **400 litrov** (uporabna prostornina **320 litrov**) — teža praznega vozila **830 kg** — obtežba **400 kg** — dovoljena skupna teža **1200 kg** — dovoljena teža posilnice brez zavore **460 kg**, z zavoro **700 kg**

Vadrištevje:
 pot do gorivo **50 litrov** — karter s filtrom **4,6 litra**, menjava na **8000 km** — menjalnik z diferencialom **3,4 litra**, menjava na **32 000 km** — mazalno podvozje nima — hladilni sistem z grelcem **7,3 litra**

Zmogljivost:
 teoretična hitrost pri 1000 vrtljajev v minuti v črti prestave **26,06 km na uro** — moč na tonu praznega vozila (4-voznik) **75 kg** — **79,8 KM (DIN)**, lega na **KM** **13,2 kg** — moč na tonu polno obremenjenega vozila **49,2 KM (DIN)**, lega na **KM** **20,3 kg** — pospešek z mesta do **100 km na uro** približno **15 sek** (dvajema) — največja hitrost preko **150 km na uro** (dvajema) — norma poraba goriva po DIN **9 litrov na 100 km**

1 — odprtina za sveži zrak, 2 — merilnik hitrosti, števec (luči dnevni) kilometrov, 3 — kontrolne luči za pozicijske, kratke in dolge luči, za čok in za utripalke, 4 — kontrolne luči za alternator, temperaturo vode, pritisk olja, merilnik goriva, 5 — reže za tople in mrzle zrak, 6 — popelnik, 7 — ročici za nastavljanje hlajenja in greja, 8 — gumba brizgalca, 9 — ročica brisalnikov, ventilatorja in troblaja, 10 — gumba za nastavljanje višine volana, 11 — ročica čoka, 12 — stikalo vžiga, ključavnica volana, 13 — ročica utripalok, pozicijskih, kratkih in dolgih luči, svetlobnega signala, 14 — stikalo naprave za ogrevanje zadnjega stekla, 15 — vzvod za odpiranje prednjega pokrova z varovalko.



NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil **8000 km**. Meritve z dvema osebama in s polno posodo za gorivo.

Največja hitrost:
158,0 km na uro (zalet 3 km, poprečje štirih meritv)

Pospeliki:
 0-40 km na uro: **3,3 sek**
 0-60 km na uro: **6,2 sek**
 0-80 km na uro: **9,7 sek**
 0-100 km na uro: **15,0 sek**
 0-120 km na uro: **22,6 sek**
 0-140 km na uro: **38,8 sek**

400 m brez zaleta: **19,1 sek** (končna hitrost **112 km na uro**)

1000 m brez zaleta: **36,0 sek** (končna hitrost **136 km na uro**)

Prožnost:
 kilometer z začetno hitrostjo **40 km na uro** v IV. prestavi: **41,5 sek** (končna hitrost **130 km na uro**)

Poraba goriva:
 Po običajnih cestah: najmanj **8,5 litra** super benzina na 100 km (izmetno, nikoli čez **100 km na uro**); največ **12,5 litra** na 100 km (brez ostra vožnja).

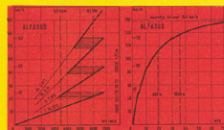
Na avtomobilski cesti: **9,0 litra** na 100 km (poprečno **100 km na uro**), oziroma **12,7 litra** na 100 km (poprečno **145 km na uro**).

Po mestu: **10,0-12,6 litra** na 100 km

Poprečna poraba na testu: **11,0 litra** na 100 km

Poraba olja:
0,3 litra na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:
 kazalec na 40, resnična hitrost **40 km/h**
 kazalec na 60, resnična hitrost **59 km/h**
 kazalec na 80, resnična hitrost **78 km/h**
 kazalec na 100, resnična hitrost **97 km/h**
 kazalec na 120, resnična hitrost **116 km/h**
 kazalec na 140, resnična hitrost **136 km/h**



Motor affesud se ne upira nič **7000 vrtljajev** v minuti. Čeprav tovarna ne priporoča siljenja čez **6000 vrtljajev** v minuti, ko motor doseže največjo moč **63 KM (DIN)**. Ker počteno očivi leži pri višjih vrtljajev, smo med meritvami presegli oznake na merilniku hitrosti (**42, 77, 115**) in pretikali pri **40, 89** in **132 km na uro**, torej pri **6800 vrtljajev** v minuti. Tolikšno pretirovanje za običajno vožnjo sicer ni potrebno, toda affesud zahteva prično pretikanje, kar je motor v nizkih območjih vrtljajev izrazito neoprežen. Končna hitrost je na račun dolge, pa zato neizvedne četrte prestave, presenetljivo visoka in komaj večja od potovalne: bokser se tik pod svojo zgorjono mejo brez škode dolgočasno vrti.

HVALIMO

odlična lega na cesti

tehnično dognan bokser motor

velika prostornost

premičen, natančen volan

veliko uporabne opreme brez doplačila

dobra zvočna izolacija

GRAJAMO

zelo neprežen motor

kratki in utrudljivi sedeži

slaba toplotna izolacija podno

skopi instrumenti

neznosno glasen ventilator

površna končna obdelava

cena: **1 420 000 Lit** in **28 826,35 din**
 osnova za rep. in obč. davek: **50 166,80**

zavarovanje:
 obvezno — **942 din**
 kasko brez franšize — **5861 din**
 kasko s franšizo **4000 din** — **621 din**
 cestnina: **240 din**

proizvajalec:
 Alfaud, Pomigliano d'Arco, Italija
 generalni zastopnik in prodajalec:
 Cosmos, Ljubljana, Celovška 32
 podružnice v republiških središčih

NOTRANJE MERE (prednji sedeži v zadnji legi) v cm:

širina pri kolenih spredaj **136**, zadaj **135**; širina prednjega sedea **55**; zadnje klopi **130**; notranja dolžina od armature ploče do zadnjega nosilca **170**; pomik prednjega sedea **23**; odprtina vrat (višina x širina) spredaj **90 x 77**, zadaj **90 x 60**; koristna prostornina prtljavnika **320 dm³**

