



Alfa Romeo bo poslej na dveh naslovih: v Milanu kot doslej in na jugu Italije v Pomigliano d'Arco pri Neaplju, kjer so Milančani v pičlih štirih letih postavili tovarno za 1000 avtomobilov na dan, kar je

dvakrat več kot osebnih avtomobilov naredijo v „Alfinih“ milanskih tovarnah. Tekoči trakovi pod Vesuvom že bruhajo avtomobile in spravljajo v zadrego ugasli ognjenik, ki niti dima ne zmore več.

Proslavljeni znak milanske tovarne na novih „alfasud“ je že sam po sebi kar dobro zagotovilo, da bodo novinci spravili v zadrego tudi vesoljno konkurenco, ki je v spodnjem srednjem razredu ni malo.

Alfasud

ALFASUD BODO ZAČELI IZVAŽATI ŠELE PRIHODNJE LETO. GENE TOREJ ŠE NI, PAČ PA JE NEDAVNO OBJAVLJENA CENA V ITALIJI 1 420 000 LIR; ZA PRIMERJAVO: FIAT 128 STANE 1 200 000 LIR KUPE 126 SL S 1100 KUBIKI IN 64 KM 1 390 000 LIR, CITROEN GS 1 350 000 LIR. IN ŠE TISTO, KAR VAS NAJBOLJ MUČI. PRED LETI JE BILO GOVORA O MONTAŽI „ALFASUD“ V LJUBLJANSKEM COSMOSU. MED OBISKOM V NEAPLJU SMO SE O TEM POGOVARJALI TUDI Z NEKATERIMI DIREKTORJI „ALFE ROMEA“. ODGOVOR JE TAK: „ZAENKRAT Z MONTAŽO NE BO NIČ, ZA POZNEJE PA JE ODVISNA OD RAZNIH OKOLIŠČIN.“

Kljub staremu znaku Alfa Romeo, je novi avto bolj malo v sorodu s tistim, česar smo vajeni iz Milana. Tovarna je poskrbela, da z novih trakov prihaja res povsem nov avto. In za dokaz je dovolj če povemo, da se je „Alfa Romeo“ lotil prednjega pogona in bokser motorja.

S tako izbiro pogonskih naprav je bil karoserist Giugiaro zagotovo zadovoljen in je lahko naredil aerodinamično, spredaj razmerna nizko karoserijo. Poleg tega je lahko avto, ki je znotraj prostoren kot poprečen avto srednjega razreda, zunaj krajši od štirih metrov, pa je v priskekanem

zadku še vedno prostora za 400-litrski prtljažnik. Sicer pa karoserija, ki je na zunaj dokaj podobna Citroenu GS, skriva nekaj posebnosti. Tako je posoda za gorivo nameščena na dnu avtomobila pod zadnjim sedežem, dno prostora za potnike in predelna stena napram motorju sta zelo bogato obložena z izolacijskimi materiali, tako da je alfasud nepričakovano tih avtomobil. No, graja zadeva tečaje na pokrovu prtljažnika, ki štrlijo iz karoserije in niso le grdi, marveč tudi vaba vlomilcem, ki jih lahko le odlomijo, pa so že v prtljažniku. Tudi rezervno kolo je na dnu prtljažnika, na nerodnem mestu.



Armaturna plošča je skoraj brez gumbov. Vsa stikala so združena v dveh ročajih ob straneh volana. Na armaturni plošči so le ročice za gretje in gumb za brizganje vode na vetrono šipo. Posebnost male „alfe“ je: spreminjati se da višino volana.

ZNOTRAJ ŠPORTNA IN BOGATA

V notranjosti nove „alfe“ najprej padejo v oči lepo športno oblikovani sedeži, ki se izkažejo tudi udobni in dobro se oprimejo telesa. Poleg pomika nazaj (sedeži gredo nazaj zelo daleč, tudi za dolgonoge voznike) je moč spreminjati tudi višino sedeža za tri centimetre. Naslonjala se seveda spreminjajo v ležalnike.

No, posebnost s katero se med evropskimi avtomobili lahko hvalijo le redki, v tem razredu pa nobeden, je volan, ki mu je moč spremeniti višino. Pomika volana je za štiri centimetre, tako da ob enem s premikanjem sedežev vsak voznik lahko najde pravi položaj.

Športne obline imajo tudi zdajnji sedeži, tako da „alfasud“, kar zadeva sedeže, petega potnika sprejme le za silo.

Nasploh so tudi pri opremljanju male „alfe“ skrbeli za športni videz, pač kot se spodobi za tradicijo hiše. Tako je obroč vplana športen, oblečen v usnje. Okrogla instrumenta sta nameščena pregledno. No kar zadeva instrumente in opremo jih „Alfasud“ nima nič več kot kak drug avto tega razreda. Pač pa je svojska namestitav stikal. Vsa so združena v dveh ročajih pri volanu in na armaturni plošči ni nobenega stikala, če izvememo napravo za gretje in zračenje in gumb brizgalka.

Tako voznik z levo ročico ravna vse luči in utripalke, z desno pa trobiljo, dvostopenjski ventilator in brisalnice z dvema hitrostma. Velika polica za drobnjarije pod armaturno ploščo pa bi lahko bila pri sopotniku zaprta; predal torej.

V subtropski vročini v okolici Neaplja in Salerna, kjer smo

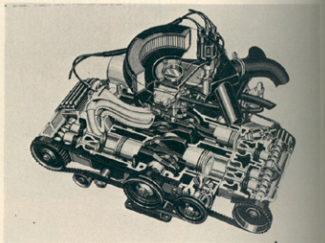


preskušali „alfasud“, gretja nismo vključili, pač pa smo se prepričali v zelo dobre prezačevalne naprave, saj smo lahko vozili tudi z zaprtimi okni, pa vročina ni bila preveč neznosna.

VODNO HLAJENI BOKSER

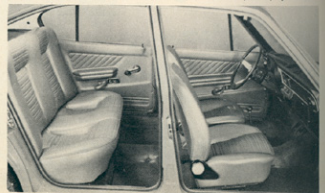
Za tovarno Alfa Romeo ni nov samo prednji pogon, marveč tudi motor, ki so ga izbrali „južni alfi“. Pa so se za bokser motor odločili zato, ker je tak motor neposredno „kriv“ za veliko prostornost ob majhnih zunanjih merah, pa tudi za aerodinamično obliko, dobro vidljivost naprej, in ne nazadnje za agresiven športni nos vozila. Bokser ima tudi nizko težišče in posredno boljše lego na cesti.

Sama konstrukcija alfinega bokserja je tehnično vsekakor na najvišji ravni, ki se za velikoserijski motor še splača. Žal pa je kljub svojim 63 KM (DIN) pri 6000 vrtljajih v minuti še vedno preslaboten. Zlasti na blagih vzponih hitrih cest in pri prehitvejih nimate vtisa, da sedite v „alfi“. Tovarna je hitrost v posameznih prestavah s črticami na merilniku omejila na 42, 77 in 115 km na uro, kar ustreza 6000



Štirivaljni bokser ima po eno odmično gred v glavah vsakega para valjev. Poganjata ju zobata jermena. Ker odmični gredi odpirata ventile neposredno (vozli pritisakajo na repe ventilov) so ventili v vrsti in zato so tudi glave valjev ploške. Zgorevalni prostori so na ta način vdolbeni v čela batov. Natančno odpiranje ventilov in kratek gib batov omogočata motorju, da se vrti preko 7000 vrtljajev v minuti (tovarna priporoča do 6000). Alfin bokser hladi vodo in ne zrak kot večino tovrstnih motorjev.

V notranjosti so sedeži za štiri osebe. Peti potnik sedi za silo. Razmeroma veliko je prostora za kolena, vendar ne toliko, kot bi na gornji sliki rada prikazala tovarna, ki je za „poziranje“ prednje sedeže pomaknila krepko naprej.



vrtiljem v minuti, vendar se motor vrti tudi do 7000 vrtiljev v minuti, v tretji npr. 130 km na uro. Vzlic temu pa četrti manjka živahnosti. Pač pa je končna hitrost razmeroma velika, na avtomobilski cesti je merilnik prišel preko 160 km na uro, kar pomeni, da je resnična hitrost zagotovo 150 km na uro.

Avto je zelo hiter na vijugastih cestah, ko vozi v drugi in tretji prestavi. Pretikanje z natančnim in lahkim menjalnikom — izgledno je sinhroniziran — je pravi užitek. In že na prvih ovinkih na pobočjih okoli Vezuva je avto pokazal kako se drži, osta.

No in ko smo nekoliko bolj natančno premislili, smo prišli do tega, da ni toliko motor slaboten kot je podvozje predobro.

PODVOZJE PREHITRO ZA MOTOR

Za avto spodnjega srednjega razreda 63 KM (DIN) ni ravno malo, poleg tega ni „alfasud“ nič težji od svojih vrstnikov. Za vtis, da je motor praslaborjen, je kriva izredna lega na cesti. Po ravnem gre nova „alfa“ kot po tračnicah, na bočni veter se povsem poživlža, z ovinki pa z rahlim dodajanjem volana opravi predebljav. In pri tem nam je zelo ugajalo, da

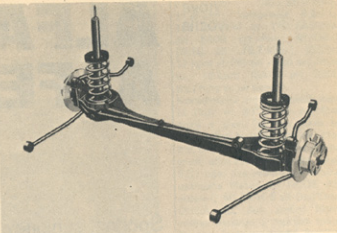
prednjega pogona skoraj ni čuti: Za športne mladeniče zmore „alfasud“ tudi drsenje, če ga je pravilno sunete v ovinek. Skratka, vsak lahko vozi tako, kot je navajen; vedno bo v ovinkih brez težav zelo hiter.

Podvozje je zelo dobro ugašeno. Niti na slabem asfaltu se ne spominjam, da bi avto kjerkoli dvignil kolo ali odskočil. Obese sicer ne pomenijo nikakršne novosti, pač pa je tovarna uporaba najboljše rešitve. Tako so prednja kolesa na McPhersonovih obesah, nevzmetene mase pa so zmanjšane s tem da so zavorni koloti pri diferencialu.

Zadnji kolesi sta na togi premi, kar pri pogonu spredaj ni greh. Poleg tega je pri „alfasud“ ta, „lahka“ toga preme natančno vodena z vzdolžnih vodil, s tako imanovanim Watovim drogovjem in Panhardovim drogovjem. K dobremu počutju v ovinkih pomaga tudi zelo natančen in kljub prednjemu pogonu lahkon volan, ki je s 3,5 obrata tudi zadovoljivo naposredan.

Zavore ugajajo manj, pa ne zaradi tega, ker ne bi prijele, pač pa zaradi trdega pedala. Kolutne zavore na vseh štirih kolesih bi rabile servoožjačevalnik.

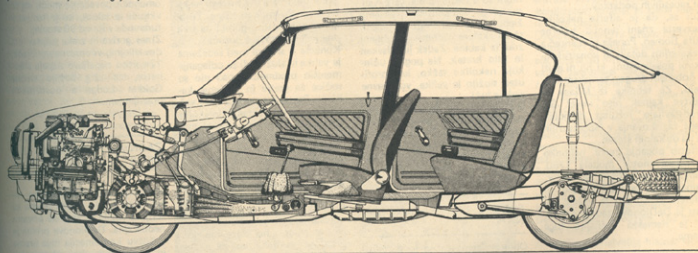
V tovarni so že vnaprej mislili tudi na športne ljubitelje širokih gum, tako so serijske gume dimenzije 145 SR 13, za doplačilo



Toga preme pri avtomobilskih s prednjim pogonom ni greh. Toliko manj, če je izpopolnjena kot pri „alfasud“ z dvema paroma vzdolžnih vodil, ki jim v primeru, ko je en par vpet zadaj, pravimo Watovo drogovje. Vodila preprečujejo sunke pri grobem zaviranju in speljvanju; pri vožnji v ovinkih pa obenem s prečnim stabilizatorjem (Panhardov drog) odskakovanje in dviganje koles na valovitem asfaltu.

pa gredo v blatnike tudi gume z nizkim presekom 165/70 SR 13. No, verjetno ne gre samo za ljubitelje širokih koles. Alfasud bo verjetno kmalu dobil kak močnejši motor in takrat bodo široke gume znabiti potrebne. Zanimivo je, da je podvozje kljub izjemno dobri voznim lastnostim tudi brezhibno udobno. Kljub temu da nova „alfa“ kokektira s športom, vzmeti nosijo športno trde in dobro opravijo z doigimi in kratkimi neravninami.

Splotna zasnova „alfasud“ je v sorodu s podobnimi avtomobili spodnjega srednjega razreda, ki so se pojavili v zadnjih dveh letih: pogon na prednji kolesi zagotavlja dobro izkoriščenost prostora ob razmeroma majhnih zunanjih izmerah, svedra pa tudi dobro lega na cesti. „Alfa“ ima še posebnosti, kot so kolutne zavore na vseh štirih kolesih (so pa razmeroma trde, ker ni servoožjačevalnika). Ker je bokser motor zelo kratek, sta lahko menjalnik in diferencial za motorjem, kar je pogoj za nizek, aerodinamičen nos vozila. Nenavaden je položaj posode za gorivo, na varnem mestu pred zadnjo premo pod sedežem.



TEHNIČNI PODATKI

MOTOR: štirivaljni — štiristaktni — bokser — glavi iz lahke litine — vrtna in gib 80 x 59 mm — gibna prostornina 1186 kubikov — kompresija 8,8 : 1 — največja moč 63 KM (DIN) pri 6000 vrtiljih v minuti — specifična moč 53,1 KM (DIN) na liter — največji navor 8,5 KPM pri 3600 vrtiljih v minuti — ročična gred v 3 ležajih — 2 krat 1 odmična gred v tleh (zobati jermen) — padotočni uplinjač — mehanična črpalka za gorivo — vodno hlajenje, črpalka, termostat, električni ventilator s termostatskim vklopom — tlačno mazanje, oljni filter v glavnem toku — akumulator 12 voltov, 36 amperskih ur — alternator 475 v „w“

PRENOS MOČI: motor spredaj poganja prednji kolesi — enokolturna suha sklopka — menjalnik in diferencial v istem bloku — menjalnik: štiristopenjski sinhroniziran — prestavna ročica na tleh — prestavna razmerja: I. — 3,543 : 1, II. — 1,941 : 1, III. — 1,292 : 1, IV. — 0,966 : 1, vzvratna: 3,091 : 1 — diferencial: hipoidno ozobljenje 4,11 : 1 (9/37) — gume 145 SR 13, za doplačilo 165/70 SR 13

VOZ: limuzina za 4/5 oseb — štiri vrata — samonosa karoserija — prednja kolesa na posamičnih obesah, prečna vodila, McPhersonove vzmetne noge, prečni stabilizator — zadaj toga preme z dvema paroma vzdolžnih vodil, par vpet pred premo in par vpet za premo (t. i. Watovo drogovje), Panhardov drog, vijake vzmeti, hidraulični teleskopski blažilniki — dvokrožne zavore — spredaj in zadaj kolutne, zadaj omejevalnik zavorne moči zoper biokiriranje — mehanična ročna zavora na prednji kolesi — volan na zobeto letev — posoda za gorivo 50 litrov

MERE IN TEŽE: dolžina 3890 mm — širina 1590 mm — višina 1370 mm — kolotek: spredaj 1384 mm, zadaj 1351 mm — medosna razdalja 2465 mm — rajdni krog 9,4 m (3,5 vrtilja volana) — teža praznega vozila 830 kg (pripravljen za vožnjo) — največja dovoljena skupna teža 1230 kg — prtljajnik 400 litrov.

ZMOGLJIVOSTI: največja hitrost preko 150 km na uro (tovarna) — km brez zaleta 37 sekund (tovarna)