

Alfa romeo alfetta 1,8



Tekst Martin Česenj, foto Marjan Zaplatil

Športna limuzina za premožne

Ravnotežje na kolesih

Alfetta je avto izpred treh let, svež in sodoben, toda v njem je tudi delček slavne zgodovine. Krojila sta jo Fangio in Farina, prad potretjim desetletjem, z dirkalnikom istega imena in z lovori svetovnega ugleda. Sodobni inženirji so odpihnili prah časa: uporabili pa so ime in zasnovu.

Trditev v uvodu ne pomeni, da je alfetta muzejski avto. „Reprizni“ nastop — med štrajki milanskih delavcev, ne ob fanfarah — si je prislužila le z menjalnikom, ki je, kot nekoč pri osemvaljnem enosedezniku za dirke, s sklopko vred in z diferencialom v istem ohišju, ob zadnji premi. Enako tehniško domisljico so pred leti izkoristili tudi pri Lanciji za pogon aurelie in flaminie, toda zdaj je alfetta edini serijski avto, pri katerem je v nosu samo motor.

Leptico kazi zadek

Takšna namestitve delov za prenos moči je bila po godu tudi stilistom, saj niso imeli težav z menjalnikom, ki pri vseh drugih alfa h štrli v prostor za potnike, pod armaturno ploščo. Torej so spredaj pridobili več prostora za noge in so lahko, ne da bi priškrtnili udobje, skrajšali nos in zadek vozila. Obenem so dosegli ugoden koeficient zračnega upora $C_w = 0,42$. Rahlo upognjen nos se preljuje v močno nagnjeno prednjo šipo in v nizek bočni pas z velikimi okni. Zadek je oglat, visok in na pogled grd. Kakšna italijanska lepota ta avto res ni, toda z zavijenjimi robovi blatnikov, izpod katerih silijo kolesa, s štirimi enako velikimi (halogenskimi) žarometi, z značilnim trikotom pred motno črno maslo in z nizkim karterjem, ki se pod avto nastavlja hladnemu zraku, da se zdi vozilo že nižje, kot je v resnici, učinkuje alfetta

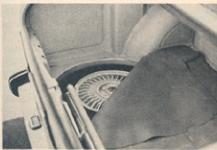


natanko tako, kakor je od vozila alfa romea pričakovati: to je športna limuzina s štirimi vrati, dovolj majhna za voznika, kadar je sam, in dovolj velika za še tri ali štiri potnike. Po velikosti in zmogljivostih se je vrnila med manjšo giulio super 1,6 in večjo berlino 2000 in že isti hip spodrinila alfa romeo 1750.

„Alfetta“, zagotavljajo v tovarni, „je ljubezen na prvi pogled!“ Obenem pa prekinjajo, ker pljuvajo v lastno skledo, saj jim je odzrla precej tistih kupcev, ki so segali po dražjem modelu 2000.

Po Alfinem kopitu

Vrstni štirivaljnik so presadili iz modela 1750, le da zmore v alfetti 8 KM več, torej 121 KM pri 5500 vrtljajih v minuti. Razlika gre na račun skromno povečane gibne prostornine, drugače oblikovanih izgorovalnih prostorov, natančneje krmiljenih ventilov, izboljšane sesalnega in izpušnega sistema in električnega ventilatorja, ki ga termostat vklopi le, ko se hladilna tekočina segreje nad 90°C. Motor nastopa z aduti športnika: glava in blok iz lahke litine, dve odmični gredi v glavi, dva dvojna uplinjača. Športno glasna je tudi izpušna cev. Toda, odmični gredi, ki ju poganja veriga, skoraj ne pridejo do prave veljave: tovarna je rdeče polje na merilniku vrtljajev zarisala le malo nad območjem največje moči motorja med številki 5700 in 7500. Povsem upravičeno! Čeprav se motor z veseljem požene nad dovoljeno mejo, je priganjanje odveč. Motor z dolgimi gibi batov je zelo prožen, potekle o največjem navoru (17 kpm pri 4400 vrt. v min.) pa varljiv. Krivulja navora je med 2800 in 5200 vrtljaji skoraj ravna in zagotavlja, da motor gladko potegne tudi pri nizkih vrtljajih in ob visoki prestavi. To pa pomeni, da voznik ni treba kar naprej



Razmeroma kratak, toda globok prtljajnik (po merilih „Avta“: 480 dm³ uporabne prostornine) je v celoti obložen s plastično oblogo. Rezervno kolo je pod preprogo. Pod desnim prednjim delom prtljajnika je skopa, komaj 49-litrska posoda za gorivo. Prostorna, toda klasično toga notranjost; udoben vstop skozi štiri vrata, po višini nastavljev obroč volana; varnostni pasovi ne sodijo k serijski opremi.



pretikati in da motorja ni treba siliti v visoka območja. Pospeški so kljub temu zelo dobri.

Za 4,26 m etra dolgo limuzino s štirimi vrati je alfetta dovolj lahek avto (prazno vozilo: 1070 kg), da je razmerje med močjo motorja in težo vozila v prid nadpovprečnim zmogljivostim za ta avtomobilski razred. Motor je prožen in poskočen, hkrati pa kos tudi dolgo-trajnejšemu drvenju s hitrostjo nad 180 km na uro, seveda, če je voznik kos računom na bencinskih črpalkah. Alfetta pač ni avto, s katerim bi varčevali gorivo in poprečna poraba na testu je bila razmeroma visoka. Poraba je zmernejša le ob zmernejši vožnji, če se voznik ogiba največjih hitrosti, obenem pa izkorišča prednost pete prestave. Petastopenjski menjalnik, tradicionalen serijski del vseh avtov iz te hiše, pomaga zniževati porabo goriva, obenem pa omogoča visoko potovalno hitrost, ne da bi bil motor preveč obremenjen.

Pol – pol

Zaradi menjalnika, ki je skupaj s sklopko in diferencialom v istem aluminijastem ohišju, to go vpet pred zadnjo premo, je

alfetta zelo uravnotežen avto. Razmerje med obtežbo prednje in zadnje preme pri praznem avtu je skoraj natanko 50 : 50, to pa avtomobilu zagotavlja lastnosti, kakršna prinaša le še sredinski motor. Toda sredinski motor je za serijske avtomobile dostikrat predrag, za družinske limuzine pa sploh neuporaben. Zaradi takšne razporeditve teže je voznik navdušen vsakič, ko se loti ovinkov in športnem slogu, in ko, med speljavanjem na spolzkem, zadnja kolesa zlepa ne zdrsnejo. V primerjavi z drugimi alfami je volan lahkotnejši, ker je prednji del manj

Kaj pravi Ona?

Komaj čaka, da jo z avtom vred vidijo prijateljice, hvale se, da je drvela s 180 km na uro. Všeč ji je srebrna barva (testnega) avta, ne mara pa parkirati, ker ne vidi zadka. Sovražji prtljajnik, ker ga je treba odpirati s ključem, ko je pa odprt, se stezka zapre. Pri nastavljanju volana potrebuje moško roko, ker bi si na zatčilu polomila nohte; če bi obtičala zaradi predrte gume, bi mahala kavalirjem: rezervnega kolesa z dna prtljajnika niti dvigniti ne bi mogla.

obtežen, toda prestavna ročica je mnogo manj natančna: saj ni več neposredno speta z grejlo v menjalniku.

Žal se ugodna razporeditev teže podira vzporedno z večjo obremenitvijo avtomobila. Pri polnem avtu je razmerje 44 : 56, kar ne dokazuje le povešen zadek, ampak to občuti tudi voznik: volan postane pretirano lahкотen, težak zadek pa zahteva previdnejšo vožnjo skozi ovinke.

Kljub temu alfetti ni moč zanikati dobre lege na cesti. Konstruktorji so ji namenili povsem novo podvozje, kakršnega pri alfah doslej nismo bili vajeni. Prednji kolesi se, namesto na vijačne, opirata na vzdolžni vzvojni vzmeti, dvojnimi prečnim vodilom pa pomagajo še prečne natezne opore in prečni stabilizator. Vzvojni vzmeti koristijo udobju, saj blažijo vse tiste udarce, ki se pri vijačnih vzmeteh, ko so le-te do kraja stisnjene, prenašajo na karoserijo.

Zadnjo premo so milanski tehniki preskusili na dirkah. De Dionova prema je kombinacija toge preme in posamičnih obes in so si jo doslej lastili le dragi avti višjih razredov. Pogonski kolesi sta povezani s prečno cevjo, ki jo prečno vodijo Wattovi drogovi; tako so vsi navpič-

ni premiki v isti ravnini. Dve (Wattovi) cevi, kot črka V, vodita premo v vzdolžni smeri in krotita sile med pospevanjem in zaviranjem. Prednosti De Dionove preme so: nespremenljiv previs in kolotek koles in majhna navzmetena masa, ki so jim prilagodili tudi zavore, tako da sta zadnja zavorna koluta vpeti tik ob diferencialu.

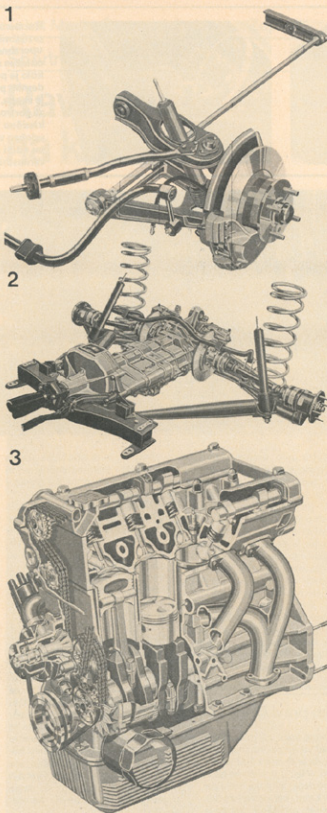
Zadnja prema se opira na progresivne vijačne vzmeti, ki so zamišljene tako, da so ob majhni obtežbi vozila stisne le del vzmeti in žele, ko je avto povsem obtežen (pet potnikov, prtljaja), sta vzmeti v celoti aktivirani. Alfettino podvozje je uglaseno brez napak. Še nobena alfa se doslej ni mogla pohvaliti s tako udobnim vzmetenjem, ki pa zaradi tega ni izgubilo športnega značaja. Alfetta je, razen nad skrajno mejo, skoraj nevtralen avto; le voznik, ki močno pretirava, mora obvladati odzemanje volana. Toda alfettin zadek zdrsne umirjeno in se takoj spet zravna. Reklami smo že, da je volan lahкотen, čeprav je s 3,6 zavrtajlja od ene do druge skrajne točke (prenos z zobato letvijo!) precej neposreden, kot nalašč za hitro vijačenje. Pogonska kolesa so tako trdno pritisnjena ob tla, da ne spodsnejo niti v ostrih in hitrih

ovinkih. Navajen voznik pomisli na diferencial z zaporo. Alfetta je zanesljiv avto tudi na mokri ali vetrovni cesti. Z razmeroma ozkimi gumami se dolgo časa upira aquaplaningu, karoserija pa je kos tudi bočnemu vetru. Precej neprepičljive so se nam zdele zavore. Zaradi omejevalnika moči na zadnja kolesa se vozniku sprva zdi, da ne ubogajo pedala, žele potem spozna, da so vseeno zanesljive.

Za šport in družino

Alfetta je dovolj velik avto za potovanje štirih, na krajše razdalje tudi petih potnikov. Čeprav notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala ni nič daljša kot v alfasud, je praznina, ki je nastala s presaditvijo menjalnika v zadek, tolikšna, da dobijo noge (v primerjavi z ostalimi klasično zasnovanimi alfami) dovolj prostora. Zadnje klopi je moč prepoloviti z naslonjalom za kolenca, prednja sedeža sta razkošno razmaknjena, z oporniki za glavo. Sedeži so prevlečeni s sintetičnim blagom, dolge sedežne površine dobro opirajo stegna, pa tudi prednji naslonjali dobro oprimetata telo. Tapede in preproge so motno črne barve, kazijo jih le vložki iz umetnega lesa (na armaturni plošči, na dnu predala, obroč volana), ki so sicer v skladu s standardno opremo vozil alfa romeo, niso pa lepi. Voznik, ne glede na velikost, praviloma brez težav najde pravišnji položaj telesa, rok in nog. (To pa ni veljalo za testno alfetto, pri kateri sta se prednja sedeža zaskočila.)

Voznik dobi, kot v vseh alfah, vse potrebne instrumente, ki so v alfetti zbrani tik pred njim. Armaturna plošča je klasične oblike in zaostaja za stilističnimi dosežki pri podobnih avtih (na primer BMW 520), bila pa bi praktična, če bi jo bolje zasencili. Pa tudi nočna osvetlitev z dvostopenjskim stikalom je pomanjkljiva. Zelo pri roki in za vsak okus je obroč volana. Skupaj z ohlajem volanskega droga, iz katerega štrlijo največkrat uporabljane ročice, da se vozniku ni treba stegovati k armaturni plošči, ga je moč pomikati v navpični smeri za približno 8 centimetrov. Žal pa je ročica, ki drog volana blokira, precej od rok in jo je težko izpuliti. Pripraven izum je tudi vžigalnik, ki preprečuje, da bi si „prižigali“ nos. Vžigalnika ni moč izvleči, pač pa je treba v



1 Prednja prema: dvojni prečno vodilo, natezna opora, vzdolžna vzvojna vzmet, stabilizator in teleskopski blažilnik. (1)

2 Zadnja prema: De Dionova prema z Wattovim drogovjem, togo vpeti menjalnik, sklopka in T...

3 diferencial (v istem ohišju), zavorna koluta ob diferencialu (2) iz lahke litine, dve odmični gredi v glavi, dolgi gibi batov. Preskušeni in visoko zmogljivi. (3)

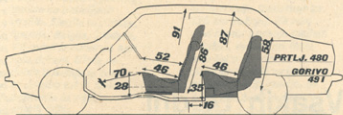
odprtino vtakniti cigareto (ne pa cigaro, ker je luknja preozka). Ampak v našem avtu je tudi ta naprava odpovedala. Prestavna ročica zdaj ne sega več poševno pod armaturno ploščo (kot pri Giuliah in pri berlini 2000), ampak gre navpično v greben na tleh. Zaradi daljšega „prenosa“ gibov, ki sega zdaj k zadnji premi, je mnogo manj natančna, od voznika pa še zmeraj zahteva, da pretika na način „alfa romeo“: z občutkom v prvo, da ne zaškrti in z odmorom med tretjo in drugo, ker sinhronizacija zamuja. Nergali smo še nad preglasnim sistemom prenosa moči, nad ventilatorjem za zračenje in ogrevanje, ki precej bolj tuli, kot v resnici zaleže, in nad vžiganjem hladnega motorja, ki nam ni šlo od rok, ker vzvod čoka ni bilo moč do kraja izvleči. Tudi alfetti sta ostala vzvod ročnega plina in primitiven gumast gumb za levo nogo, ki brizgne vodo na prednjo šipo. Zdjaj so ga dopolnili vsaj s stikalom, ki samodejno sproži brisalnik.

Testna alfetta je imela draga platišča iz lahke kovine, zatemnjena stekla, in varnostne pasove. Vse to sodi k doplačilom. Všeč so nam bili gumbi za odpiranje trikotnih okenc na vratih, s katerimi si potniki lahko pomagajo, če se jim sistem zračenja – za alfo sicer močno posodobljen – vseeno zdi prešibak, pogrešali smo pa zunanje vzvratno ogledalo.

Alfetto ponujajo v treh različicah. V šibkejšo in cenejšo alfetto 1,6 so presadili motor iz Giulie super 1,6 (z dodatnimi 6 KM) in jo oskubili za dva žarometa, precej dražja alfetta GT (glej) vozili smo, Avto 1975/18) pa ima enak 1,8-litrski motor v kupe karoseriji z dvojimi vrati.

Tisti, ki imajo srečo, da živijo z alfa romeo, so z alfetto dobili nov avto, ki ga lahko hvajilo. Saj je treba priznati: alfetta je sodobna in sposobna športna limuzina, malce malomarno izdelana, toda po zmogljivostih boljša od večine tekmečev z iste štartne črte. Ponuja zanimivo in med vožnjo hvaložno tehniško rešitev podvožja, hkrati pa maha s prestizem, ki sodi k trikotu na nosu. V Italiji velja (po sedanjih razmerjih) le malo več kot pri nas fičko (pa še pravijo, da je predragal), pri nas pa je alfettina cena že tako „ugledna“, da ne oznanja le dobrega avta, ampak tudi precej globok lastnikov žep. Kot nalašč za tiste, ki to hočejo!

Notranje mere (prednji sedez v zadnji legi) v cm: širina pri kolokih spredu 137, zadaj 138, širina prednjega sedeza 55, zadnje klopi 132; notranja dolžina od armature plošč do zadnjega naslonjala pribr. 170, pomik prednjega sedeza — netmerjeno, ker sta se sedeza zasahnja; opornina vrat (višina z širino): spredaj 53 x 72, zadaj 42 x 45; uporabna prostornina prijaznika 450 cm³ (merjeno s kockami)



Tehniški podatki:

Motor: štirivaljni — štiristaktni — vrtni — nameščen nad prednjo premo — vrtna in gib 90 x 86,5 mm — gibna prostornina 1779 kubov. Kompreseja 9,5 : 1 — največja moč 121 KM (DIN) pri 5500 vrtljah v minuti — litrska moč 68 KM (DIN) na liter — največji navor 17,4 km (DIN) pri 4400 vrtljah v minuti — ročna gred v 5 letjih — 2 odmični gredi v glavi (veriga) — glava in blok iz lite železa — visoki ventili — dvojna prednotna zračna uprlija dell'orto DHLA 40 ali sotelx C 40 DDH 5 ali webber 40 DCOE 32, s točilen mehanika drpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s drpalco, termostatom in električnim ventilatorjem — akumulator 12 voltov, 50 amperah ur — alternator 540 vatov — svetilce lodje 2 HL.

Prenos: moč motor sprejda popojka zadnji kolesi — mokoljtna suha sklopka — petstopenjski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na tleh — prestavna razmerja: 3,30; 2,06; 1,37; 1,42; 0,83; vzvratna 2,86 — diferencial s hidropidno ozdobjenjem, prestavno razmerje 4,1 : 1 (104:1).

Kolesa: platišča 5 1/2 x 14, jeklena prestana (na testnem avtu iz lahke kovine, sicer za doplačilo) — bume 165 SR 14, 140 SR 14 — pritisk sprej 1,8, zadaj 2,0 atm.

Voz in obesa: limuzina za 5 oseb — 2 vrsta sedel, 2 vrsta opornik — prednji kolesi na posamičnih obсах, dvoina prednja vodila, prečne natezne opore in vzvodne vzvojne vrnice, vijčne vzmeti, teleskopski blatniki, stabilizator — zadaj De Dionova prema z Wattovim paralelogramom, poševna vodila, vijčne vzmeti, stabilizator, teleskopski blatniki.

Zavore: kolotne na vseh štirih kolesih — dvokrožni zavorni sistem — servo — omajevski zavore moči na zadnji kolesi — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedezema.

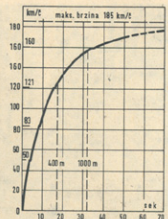
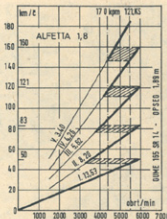
Volan: prenos z volana — preštava 20 : 1 — rajski krog 10,5 metra — 3,6 zavrtjaja volana od ene do druge skrajne točke; obroč volana pomirni v obročni smeri (pril. 8 cm).

Oprema: brisalnice na dve hitrosti — mehanska brizgalica za pranje prednje šipe — samodejni vstopnik brisalnic — luči za vzvratno vožnjo — naprava za ogrevanje zadnje šipe — dvostopenjski ventilator opornika za glavi na prednjih naslonjalu — letalniki — halogenski žarometi — preproge — vžigalniki — testni avto: zatemnjena stekla (sicer za doplačilo).

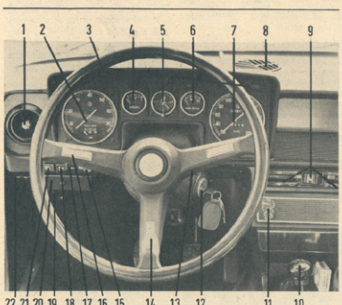
Mere in teže: dolžina 4,280 m — širina 1,630 m — višina 1,430 m — medosna razdalja 2,610 m — kolotek spredaj 1,360 m, zadaj 1,350 m — najmanjša razdalja od tal 0,125 m — prostotina prijaznika 600 litrov (uporabna prostornina 480 dm³) — teža praznega vozila 1070 kg — dovoljena obtežba 430 kg — dovoljena skupna teža 1500 kg — dovoljena teža priklopnice brez zavore 570 kg, z zavoro 800 kg.

Vzdrževanje: posoda za gorivo 49 litrov s kartir s filtrom 9,5 litra, menjava na 6000 km — menjalnik in diferencial 2,9 litra, menjava na 18 000 km — mazak podvožje nima — hladilni sistem 8 litrov.

Zmogljivost: teoretična hitrost pri 1000 vrtljah v minuti v peti prestavi 33,5 km na uro — moč na tonu, prazen avto (4 vrzok 75 kg) 105,7 KM (DIN), teža na KM: 9,5 kg — moč na ton polno napolnjena avto (gorivo, olje, DNL), teža na KM: 12,4 kg — največja hitrost 186 km na uro (tovarna) — pospešek od 0 do 100 km na uro: ni tovarniškega podatka; normalna poraba goriva: 7 do 14 litrov na 100 km (tovarna).



Močno zmogljiv in tehniško dognan atletičen motor se izredno izkazuje. Čeprav se rad vrtili čez dovoljene meje, je tovarna na merilnik vrtljajev zarisala prepovedano območje od števila 5700 naprej. Tako je obvaroval motor gredi surovi, za siljenje v višje vrtnice pa tudi sicer ni potrebe. Rezerva moči motorja je mnogo večja kot na našem diagramu, saj smo med meritvami pospeškovi pretkali pri 6000 vrtljah v minuti, toda za zmerno pospeševanje se vozniku ni treba dosi močiti s prestavljanjem ročice. Ta motor je zelo prečen. Previkanje pri 6000 vrtljah pomeni v posamičnih prestavah naslednje resnične hitrosti: 50, 83, 121 in 160 km na uro. Najvišjo hitrost 185 km na uro doseže motor pri 5600 vrtljah v minuti, kar pomeni, da je v peti prestavi kazelec na merilniku vrtljajev sploh ne zaide v prepovedano polje. Alfaletta je hiter poltovarni avto.



1 — žranci, 2 — merilnika vrtljajev in pritiska olja, 3 — kontrolne lučke žarometov, črna, vijuga, utripalki, ventilatorji, ročne zavore in temperaturo hladilne tekočine, 4 — merilnik goriva, 5 — ura, 6 — merilnik temperature hladilne tekočine, 7 — merilnik hitrosti, stevica kilometrov, 8 — odprina za mazel in toplej zrak, 9 — ročice za nastavljanje zrachenja in ogrevanja, stikalo ventilatorja, 10 — prestavna ročica, 11 — prostor za radio, 12 — stikalo vžuga, ključavnica volana, 13 — ročica brisalnic, 14 — troboja, 15 — stikalo za ogrevanje zadnjega stekla, 16 — ročica pozicijskih luči, kratkih in dolgih žarometov, svetlobnega signala, 17 — ročica utripalki, 18 — ročni plin, 19 — pedal brizgalice za pranje prednje šipe, 20 — varovalke, 21 — čuk, 22 — vzvod za odpiranje pokrova motorja.

Ozna: 3 331 000 Lit + 121 680,00 dinarjev
Osnova plačila: 1000 rep. in 600. davka:
125 910,00 din

Zavarovanje:
obvezno: 7266 din
kasko o brez franšize: 13 728 din
kasko s franšizo 4000 din: 2185 din
Češtinina: 1000 din
Proizvajalec: Alfa Romeo S. p. A., via Gattamelata 45, Milano, Italija
Generalni zastopnik in prodajalec: Avtomotostaja, Ljubljana, Cankarjeva 32, poslovalnica v Beogradu

Naše meritve

Testni avto je pred meritvami prevozil 9600 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva.
Najvišja hitrost 185 km na uro (zalež 3 km, poprečne štiri meritve)

Pospeški:

0 — 40 km na uro:	2,6 sek
0 — 60 km na uro:	4,8 sek
0 — 80 km na uro:	7,2 sek
0 — 100 km na uro:	10,5 sek
0 — 120 km na uro:	15,0 sek
0 — 140 km na uro:	22,0 sek
0 — 160 km na uro:	34,2 sek
400 m brez zaleta:	17,2 sek (končna hitrost 137 km na uro)
1000 m brez zaleta:	31,8 sek (končna hitrost 193 km na uro)
Prožnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi:	34,7 sek (končna hitrost 193 km na uro, v V. prestavi: 39,0 sek (končna hitrost 142 km na uro))

Poraba goriva:

Po navadnih cestah (zmerno) 10,2 litra goriva super na 100 km (najmanj, nikoli čez 100 km na uro), največ 14,8 litra (na 100 km (gotra vožnja)).
Na avtomobilskih cestah: 12,0 litra na 100 km (poprečne 120 km na uro), oziroma 15,0 litra na 100 km (poprečne 100 km na uro).
Po mestu: 11,2 do 14,0 litra na 100 km
Poprečna poraba na testu: 12,9 litra na 100 km

Poraba olja: minimalna

Natančnost merilnika hitrosti: kazelec na 40, resnična hitrost 39 km/h; kazelec na 60, resnična hitrost 57 km/h; kazelec na 80, resnična hitrost 76 km/h; kazelec na 100, resnična hitrost 95 km/h; kazelec na 120, resnična hitrost 114 km/h; kazelec na 140, resnična hitrost 132 km/h; kazelec na 160, resnična hitrost 151 km/h; kazelec na 180, resnična hitrost 170 km/h.

Gralimo

- odlična lega na cesti
- tehniško dognan, živahen in prežen motor
- ugaslen petstopenjski menjalnik
- natančen volan, s pomirnim obrocom
- bogata oprema
- dobra zvočna izolacija
- udobna, toda športna limuzina

Grajamo

- premlajna posoda za gorivo
- nenatčana prestavna ročica
- velik rajski krog
- povratna končna obdelava (za la prednosti razred)