

Spominjam se – saj še ni dolgo tega – kako smo po moško vzdihovali zaradi filmarice Judy Garland. Zdaj smo navdušeni nad njeno hčerjo Liziko. In tudi Kirk Douglas je še pred nedavnim lomil ženska srca. Zdaj pa so punce vznemirjene nad Mihom, njegovim sinom.

Tako je to, vidite: odkar smo spoznali mladostno giulietto, nam alfetta ni več tako zelo všeč. Toda to še ne pomeni, da alfetta ni dober avtomobil. Saj je ta hip vrhunski alfa romeo in ta naslov si zagotovo zasluži. Človeška izbirljivost je kriva, da ostaja v senci lastne hiše!



ALFA ROMEO ALFETTA 2,0

NASLEDNICA

Pravijo: na nosu mu piše, kdo je in kaj!

Tudi dosti takšnih avtomobilov je, za katere se vnaprej ve, kaj ponujajo. Alfetta je eden izmed njih. Prvič smo jo testirali za Avto, letnik 1975, številka 23 in zapisali: to je ravnotežje na kolesih!

Alfetta 1,8 nas je navdušila s športnim udobjem, z zmogljivostmi in z lego na cesti. Ta avto je bil prvi jasnejši namig, da bo tedanji berlino 2000 km/lu odklenalo.

CIAO, BERLINA!

Ob slovesu so berlino zmanjli motor in ga posadili pod pokrov alfette, ki so ji za to priložnost namenili tudi več popravkov na karoseriji in v notranjosti. Tako je nastala alfetta 2,0 – torej z dvoilitrskim motorjem pa s podvozljem, mehanikom in diferencialom, ki jih poznamo že od prej.

Ali je alfetta lepša z dvojnimi

Od letošnjega februarja dalje ima alfetta nov obraz, polepšano notranjost in večji motor – Več prostora za potnike

okroglimi žarometi ali pa z enojnima oglatima, se ljubitelji avtomobilov izpod milanskega grba še vedno pričkajo. Zaradi oglatih žarometov se zdi alfetta 2,0 skladnejša, bolj limuzina, motna črnina na maski, odbijačih, zračnih režah in brisalnikih pa namiguje znova na šport. Skratka: zunanost nove alfette ni toliko drugačna, da bi bilo treba zaradi nje prodati staro, pozornost pa vseeno prebudi.

Dosti novega je tudi v prostoru za potnike: armaturna plošča ni več ravna, temveč priskana; obroč volana je od tla črno plastiko; z mesnatijim sredinskim delom; merilniki so resda modernejše oblikovani, so pa manj pregledni in preveč

kičasti (za gorivo, temperaturo hladilne tekočine in pritisk olja niso več okrogli, temveč oglati); reže za toplel in svež zrak so izdatnejše, nastavljanje je učinkovitejše; v pokrov predala za drobnarije je vtisnjeno pripravno ogledalo, da je sopotnica lahko ves čas na tekočem s svojo lepoto; in prestavna ročica je dobila pripravnejši ročaj.

Spremenili so še notranje obloge vrat in stanjšali sedežna naslonjala. Zaradi njih imajo potniki na zadnji klopi več prostora za kolena, pa tudi: nižje sedijo. Nevarnosti, da bi na kucjih butali ob strop, ni več.

Preurejena notranjost alfette 2,0 je torej namenjena očem

in udobju. V tem avtu se zdaj bolje sedi.

Ostali so: po višini nastavlji volan (da ga voznik prilagodi lastnim kolonom), prenizki oporniki za glavo na prednjih naslonjalah in ogrevana zadnja šipa. Tudi iz alfette 2,0 se med parkiranjem ne vidi zadka, novih žarometov pa nismo imeli priložnosti preskusiti. Halogenska sta, verjamemo jima na besedo iz prospektov.

Alfetto hvalimo še zaradi sproščene lege za volanom, udobnega vstopanja in izstopanja skozi štiri široka vrata in zaradi izdatnega prtlačnika. Le rezervno kolo je še vedno na dnu in ga je silno težko izvleči.

STARO (PRESKUŠENO) ZELEZO

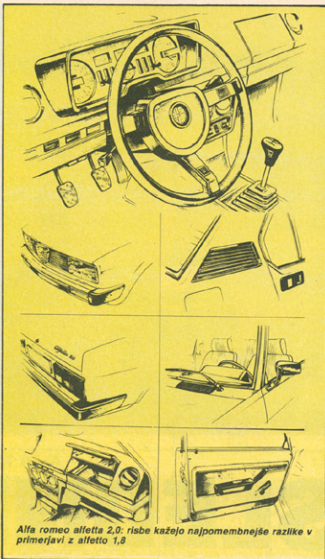
Če pozabimo na alfasud, so vsi Affini štirivaljniki – že leta dolgo – enako zasnovani: iz lahke litine, z dvema odmični-

ALFA ROMEO ALFETTA 2,0

ma gredema v glavi, z verigo, ki ju poganja in z izpušnim sistemom, ki jamči za ugi eden in zdrav športni zvok. Čeprav izdatnejši po gibni prostornini motor alfette 2.0 ni prida močnejši od tistega, ki poganja alfetto 1.8. Zato pa se izkaže z večjim navorom pri ugodnejših vrtljajih in čeprav je alfetta še zmeraj hitra in poskočna, je prav zaradi ugodnega navora tudi prijetnejša za vožnjo. Motor — že tako znan kot prožen in dovolj trpežen — brez oklevanja potegne od 2000 vrtljajev naprej. To pa pomeni, da tudi športnemu vozniku (saj takšni kupujejo alfette!) ni potrebno kar naprej pretikati. In vendar si, kadarkoli hoče, lahko zaželi odločnejšega sunka v hrbet. Dovolj je, da izbere pravošno prestavo in pritisne na plin: alfetin motor se dolgim gibom navkljub rad zavrti. A ni nobenega tehtnejšega razloga, da bi ga silili čez 5700 vrtljajev, pri katerih je na merilniku zarisan rdeče polje. Razen seveda za tistega, ki ga gotanje bencina in in rjovenje motorja ne moti.

Osnovni meritvi smo opravili na »hitri« cesti. Pri največji hitrosti alfetta 2.0 ni zatajila tovarniške obljube: drveli smo natanko s hitrostjo 185 km na uro (enako hitrost smo izmerili tudi z alfetto 1.8). Pri pospešku od 0 do 100 km na uro pa je bila novinka — v primerjavi z alfetto 1.8 — za celo sekundo urnejša. Izmerjeni čas: 9,5 sekunde.

Žal je bila preskušnja prekratka, da bi lahko sodili o porabi goriva. Nemški kolegi so zapisali povprečje 13,8 litra na 100 km, kar je za pičel liter več, kot smo izmerili mi med testom izpred dveh let.



Alfa romeo alfetta 2.0: risbe kažejo najpomembnejše razlike v primerjavi z alfetto 1,8

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni — štirikratni — vrste — vrtna in glo 84 x 86,5 mm — gibna prostornina 1962 kubikov — kompresija 9:1 — največja moč 122 KM (89,7 kW) DIN pri 5300/min — največji navor 17,9 kpm (176 Nm) pri 4000/min — ročni grad v 5 letajih — dve odlični gredi v glavi (veriga) — dva dvojna prečnotočna uplinjača — mehanska črpalca za gorivo — vodno hlajenje — akumulator 12V, 60 Ah — alternator 546 W

Prenos moči: motor središaj poganja zadnji kolesi — enokolturna suha sklopka — petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh — platišča 5 1/2 J x 14 — gume 165 HR 14

Vož in obesa: limuzina za 5 oseb — štiri vrata — samonosa karoserija — prednji kolesi na posamičnih obesah, prečna vodila, natezne opore, evojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator — zadaj De Dionova prema z Wattovim paralelogramom, vijane vzmeti, poševna vodila, stabilizator, teleskopski blažilniki — dvokrožne, štirikrat kolturne zavore, omejevalnik moči na zadnji kolesi, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedelama) — volan z zobato letvijo (prestava 21,2 : 1), obroč nastavlja po višini

Mere in teže: dolžina 4,385 m — širina 1,640 m — višina 1,430 m — medosna razdalja 2,510 m — kolotek spredaj 1,360 m, zadaj 1,358 m — rajdni krog 10,1 m — teža praznega vozila 1090 kg — dovoljena skupna teža 1540 kg — prtljajnik 600 litrov (tovarna) — posoda za gorivo 45 litrov

Zmogljivosti (tovarniški podatki): največja hitrost 185 km na uro — kilometer brez zaleta 31 s — poraba goriva pribl. 13 litrov na 100 km

»TRANSAXLE« ZA NEUTRALNOST

Opisovanje sprememb, ki so jih inženirji namenili prednji premi, bi bilo celo za bralce tehničnega kova prenatlačno.

Saj je zasnova preme ostala povsem nespremenjena! Tudi ostalih delov podvozja niso prenavljali. Torej je vse tako kot pri alfetti 1.8 in na moč podobno kot pri najnovejši giulietti 1.3 in 1.6. V dokaz, da so s takšno zasnovo tudi v tovarni na moč zadovoljni.

»Transaxle« princip (motor spredaj, menjalnik in sklopka zadaj, pri deferencialu) zagotavlja enakomerno obtežbo vozila, ta pa skoraj povsem



nevtravno lego na ovinkih. In alfetta je tudi na ravnem zelo stabilen avto! Med vijuganjem jo spravi iz ravnotežja le pretirano nasilna hitrost ali pa preobtežena zadnja klop in prtljažnik, zaradi česar sili zadek navzven. Toda alfetta je avto tiste vrste, ki ga je tudi v kritičnih razmerah zlahka moč obvladati, seveda če to veste in vas že prej ne premaga strah.

●

Alfetta 2,0 je torej spretno uglašena naslednica alfette 1,8 (podvozje) in berline 2000 (motor). Če prištejemo še videz in opremo, moramo priznati: ta avto odločno sili v zreli zgornji razred. Žal ne le s tistim kar ponuja, ampak tudi s ceno. Pri nas velja okroglih 300 tisočakov. To je pa celo za dobro športno limuzino znamke Alfa Romeo preveč.



MARTIN ČESENJ
Foto: MARJAN ZAPLATIL