

Slišimo »alfa romeo« in se ozremo: kje, kakšen? Kot bi kdo rekel, glej porsche! Morda je tako zato, ker je alfa italijanski avto. In ker so s to znamko povezana znana imena, recimo Nuvolari, Caracciola, da, tudi Ferrari! Morda je tako tudi zato, ker je alfa romeo pač sanjski avto. Že dolgo in še vedno. Kar se nas tiče, smo nagovorili že dosti znancev, da so kupili alfe. Alfa romeo, to pomeni čedno obliko, popolno mehaniko, ljubko opremo. Tako je to, vidite!



ALFA ROMEO ALFETTA GT

Oh, moja nogal!

Bila so obdobja, ko so bilo alfe dolgo časa povsem enake. »Zakaj spremnati?« je bilo sem ter tja tovarniško geslo, ki mu je težko očitati, da je povsem brez soli. Alfetta, limuzina s štirimi vrti, in njen kupe – alfetta GT sta prišli na beli dan kot novinki po dolgem obdobju, ko ni bilo v Milani nikaj novega. Joj, tale alfetta GT jih je zares uspel. To je dolgo, nizko in seksni telesce, kakršno znajo zaobliti samo v Italiji. In takole, na prvi pogled, bi človek mislil da je dražje kot 8195 dolarjev. A ne stane niti centa več!

V tem avtu je veliko novega. Le motor je star. Skoraj takšnega smo videli v Ameriki že leta 1954, le da je imel tedaj le 1300 kubikov. Zdaj jih ima 500 več, dodali so pa še mehansko vibrizgavanje goriva – s čimer jim je uspelo isto kot drugim z elektroniko: zadostili so ameriškim predpisom o izpušnih plinih.

Alfetta GT je tukaj naprodaj tudi pod oznako »sprint veloce«, kar je v zvezi s hitrostjo, saj je v resnicni hitra. To je kupe z 2 + 2 sedeži, z zelo dobrim podvozjem, z zavornimi kolutji na vseh štirih vogalih in z menjalnikom pri zadnjem premi, kar je v prid težnostnemu razmerju.

Pri tem avtu je ena sama stvar, zaradi katere ne more v vrh, med najboljše potovalne kupeje. Ampak najprej našteto dobre lastnosti: sedeži so

odlični kot se za GT spodobi, obrč volana je na tri prečke, kot nalašča za roki v položaju »devet in petnajst« in gumbi za trolley so vedno na dosegu prstov. Dobrega položaja voznik skoraj ne more zgrešiti.

Toda: zadovoljen bo v alfetti GT le tisti, ki ima desno nogo krajšo od leve. Čudno, pravzaprav! Saj smo bili tudi mi že v Italiji, a nismo videli veliko šepavcev! Torej imajo Italijani večinoma obe nogi enako dolgi. Pa ima alfetta GT vseeno pedal za plin tako visoko, da je potreben desno nogo močno skrčiti. Vi se smejetete, ampak

zadeva ni preprosta. Po urj vožnje vas začne v nogi ščemeti, potem je ne čutite več. To je pa resno in zoporno!

In še ena stvar je: naravnost pred voznikovimi očmi je v tem avtomobilu le merilnik vrtljajev. Vsi drugi merilniki in tudi merilnik hitrosti so na sredini armaturne plošče, desno od voznika. Menda so v tovarni s tem hoteli reči, da pravi GT-voznik sledi samo motorju, ne hitrosti, ampak odkar policijci v zvezi s hitrostjo tako zvesto bdijo nad nami, da je le dobro vedeti kako hitro drži. Gledanje v stran, na merilnik hitrosti

pa ne le boleče za vrat, ampak je tudi nevarno. Saj ta čas ne vidiš, kaj se dogaja na cesti.

Kot bi se alfetta hotela odložiti, postreže s prelestim športnim zvokom, ki je za alfe posebej značilen in je zato znamenit. Ampak naš avto ni imel klimatske naprave, zato smo moral v vročini odpirati okna in pomicno streho (zanjo mora običajen Zemljjan doplatiti 290 dolarjev, nam so jo pa kar pritaknili, z avtom vred); mogoče veter v tako športnem avtomobilu resda učinkuje vzburljivo, ampak lepo vas prosimo, znamenitega izpušnega bobnjenja pa ob vetru ni bilo več silščati.

Je pa res, da človek v tem avtu uživa, čeprav ga ta čas boli noge. Notranjost, na primer, je čudovito urejena. Nič bordelovskih preprog, nič lažnega lesa, nobenih plastičnih dodatkov in kičastih lučke za gledanje na zemljevidje. Vse je čisto in jasno. V tem avtomobilu je same tisto, kar voznik potrebuje za resno športno vožnjo. Nič več, nič manj. Zato smo alfetto GT vzbujili morda celo bolj kot bi jo smeli. Kako pa z zaljubljenimi moškimi, že veste: njihova nepristranskost je v nevarnosti. Zato kar končamo.

Tako piše o alfetti GT alias sprint veloce ameriška revija Car and Driver.

