

Alfa romeo alfetta GT



Tekst Martin Česenj, foto Joco Žnidarskič

Družinski kupe za četrt milijona dinarjev

Hišna lepotica

»Če bi Romeo vedel za Alto, se za Julijo še zmenil ne bi,« se salijo vneti zagovorniki avtomobilov izpod milanskega grba. Pri Alfa Romeo skrbijo za številnost dirkaških lovorcev in za tradicijo imena, ki že desetletja zapored ponuja dobro vago športnosti in užitkov za voznike. Alfetta GT je zdaj, poleg bogataškega montreala, najmikavnejši model iz te hiše in glavna vaba za kupce, ki kaj dajo na alto in nase.

Da bi se kdo ne preobjedel Bertonejevih oblin, so obliko najnovejšega kupeja zaupali mlademu Giorgiu Giugiariju, ki je stresel smetano na puding. Zunanjji videz alfette GT je takšen, da se radovedneži najprej ozrejo, šele potem vprašajo: kateri avto pa je to? Razen trikotnika na nosu je ta alfa sveža in že to, da jo celo Italijani, po debelem letu dni, še zmeraj radi pogledajo je najboljši dokaz, da je stilski mojster svoje delo dobro opravil.

Brki in repek

Alfetta GT je kupe – različica alfette, limuzine s širimi vrtali, ki je pred tremi leti spodrinila alfa romeo 1750. Zaradi boljše razporeditve teže so pri alfetti, ki je zasnovana klasično kot vse alfe, uporabili že znan trik: menjalnik in sklopko so prestavili pred zadnjem premo, k diferencialu. Vse, kar se skriva pod kožo alfette GT so v celoti prenesli iz osnovnega modela;



potem so skrajšali medosno razdaljo in nataknili širše gume z nizkim presekom. Te se lepo podajo brkoma pod nosom in repu na zadku, torej spoilerjem, ki oznamujejo dirkača. Oblikovalec je cel avto po dolgem stačil v sploščeno elipso, začil nos, razvlekel prednjo šipo, na zadek pa nataknil tretja vrata. Nastal je kupe s položno streho in strmo odsekanim zadkom, avto skladnih mer, saj alfa ugleda ne prodaja na centimetre. Pa je gneča vseeno samo pri motorju in je v avtu dovolj udobno za štiri povprečno visoke potnike. Skupaj z zadnjimi vrati se prizvzdigne tudi polica pod šipo in odkrije mnogo večji prtičajnik kot bi od te sorte avta pričakovali.

Alfetta GT se, zaradi visokih bočnih linij, zdi višja kot je v resnicu. Kako pri teh je, sem opazil šele, ko sem hotel za volan: sedeži so zelo nizki, prednji naslonjali z opornikoma za glavo pa sta precej boljši od prekratkih sedalnih površin. Voznikovemu sedežu je moč nastavljati tudi višino, k dobre-

mu počutju pa prispeva športno krojen obroč volana – s širimi centimetri navpičnega zgiba. Voznik ne sme imeti pretirano dolgih nog, pa bo udobno sedel: sproščeno zlekni, s skoraj iztegnjenimi rokami na volanu – kar je primerno za odprte ceste, manj pripravno pa v mestu. Zaradi položne zadnje šipe in širokega opornika za glavo je preglednost nazaj precej slaba.

2+2=4

Svojejjava, bolj snobovska kot zares uporabna je zasnova armature plošče. Voznik ima pred seboj le pregleden merilnik vrtljajev v oglatem ohaju. Vse druge instrumente (merilnik hitrosti, stevec kilometrov, merilnike pritiska olje, goriva in temperature hladilne tekočine ter kontrolne lučke) so namestili na sredino armaturne plošče, tukaj nad ročice za ravnanje hlajenja in ogrevanja, pod katrini je tudi prostor za radio. Očitno so snovali z dirkaško

logiko, da potrebuje voznike le pregled nad vrtljaji motorja, in poskrbeli, da je sopotnike, ki zdaj prav dobro vidijo številke o hitrostih, še bolj strah. Voznik mora iztegniti roko le zaradi čoka, ročnega plina ter stikal za ogrevanje zadnje šipe in varnostnih utripalk. Luči (2 para halogenki), utripalke in dvostopnijske brisalnike ravna z ročicami ob volanu.

Prestavnica ročica je lepo pri roki, toda manj natancna kot smo bili doslej vajeni pri alfah. Kriv je razmeroma dolg vzvod, ki sega k menjalniku pred zadnjim premem.

V celoti je vozniško počutje takšno, kakršnega si je z alfo hotel kupiti: športno, zaradi nizkega sedeža, položne šipe, lesenega volana in kratke prestavne ročice in svojevrstno, zaradi čudno oblikovane armaturne plošče. K športu sodi tudi malce zahtevenje pritiskanja na zavorni pedal, ki ukazuje sicer odličnim in učinkovitim koljinim zavorom. In za pranje prednjih šipe je treba, po starci alfini

Tehnički podatki

MOTOR: štirivrtljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjem premem – vrtina in gib 80 x 88,5 mm – gibovi prostornina 1779 KUBIKOV – kompresija 9,5 : 1 – največja moč 121 KM (DIN) PRI 5500 VRTLJAJIH V MINUTI – največji nevor 17,0 KPM (DIN) PRI 4400 VRTLJAJIH V MINUTI – ročični gred v ležajih – 2 odmici na gredi v glavi (veriga) – dvojna

prečnotočna uplinjača weber solex ali dell'orto – vodno hlajenje s črpalko in termostatom, električni ventilator – akumulator 12 VOLTOV, 50 AMPERSKIH UR alternator 540 VATOV
PRENOS MOČI:
motor sprejem poganja zadnji kolesi – enokolatna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 185/70 HR 14 (good year grand prix) VOZ IN OBESE: kupe – troje vrat

– 4 sedeži – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, dvojna prečna vodila, prečne natezne in vzdolžne vzvojne opore, vijačne vzmeti, teleskopski blazilniki, stabilizator – zadaj D. Dionova prem z Wattovim paralelogramom, prečna vodila, vijačne vzmeti, stabilizator, teleskopski blazilniki – kolutne zavore na vseh štirih kolesih, dvokrožni zavorni sistem, servo, zadaj omejevalnik zavorne moči – mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med

sedežema – volan z zobato letvijo, MERE IN TEŽE: dolžina 4,190 m – širina 1,664 m – višina 1,330 m – medosna razdalja 2,400 m – kolotek sprej 1,360 m, zadaj 1,358 m – teža praznega vozila 1050 KG – dovoljena obtežba 320 KG – dovoljena skupna teža 1370 KG – prtičajnik 370 LITROV (tovarna) ZMOGLJIVOSTI: največja hitrost: 195 KM NA URO (tovarna) – pspelek od 0 do 100 km na uro: PRIBL. 10,5 SEK. (test), poraba 7 DO 14 LITROV (tovarna)



naviga, že zmeraj brcati in gumasto brizgalko nad levo nogo.

Čeprav tudi alfetti GT, kot večini kupejev, najbolj pristoji vožnja v dvoje, zmore ta avto tudi družinske obveznosti. Četvrtica odraslih sedi dovolj udobno tudi med dolgim potovanjem; to je pa, poleg lepe in zelo aerodinamične karoserije (koeficient zračnega upora C_w 0,39), edina zares prepričljiva prednost pred starejšimi GT modeli iz iste hiše.

Močan in prožen

Pod prednjim pokrovom je že zdavnaj preskušen, 1,8 litrski štirivrtljni, ki zmore 121 KM pri 5500 vrtljajih v minutih. Dolgi gibib batov so krivi za njihove visoke srednje hitrosti (16,2 m na sek. pri 5500 vrtljajih v min.), ki so bile pri alfinih motorjih dolgo časa glavni vzrok za žejo po olju. Zdaj je inženirjeni uspelo tudi porabo olja spraviti v normalne meje. Čeprav je v motorju dovolj moči za samozavestno športno

vožnjo, mu zamerimo, da je prav takšen kot v limuzini, GT, pravijo cestni dirkači, bi moral biti že zaradi imena bolj nabrešen. Toda: tudi ta motor mehko in odločno pospešuje z nizkih vrtljajev in daje vozniku občutek veselja in gotovosti.

Prepovedano območje vrtljajev se začne na merilniku pri številki 6000. Pretikanje na tej meji pomeni v posameznih prestavah naslednje približne hitrosti: 50, 85, 124 in 163 km na uro. Petstopenjski menjalnik spremeno izrablja konjiske moči in daje s peto prestavo visoke potovalne hitrosti (največja hitrost je približno 195 km na uro), stišan glas motorja in zmerno porabo goriva. Gorivo doteka skozi dva dvojna prečnotočna uplinjača, dve odmici na glavi, ki ju poganja veriga pri neposredno krmilila ventile, da so poslušni tudi daleč nad dovoljeno mejo vrtljajev. Med meritvami pospeškov, ko smo priganjali motor do rdečega polja (na avtomobilski cesti, brez natančnih merilnih instrumentov), je alfetta GT dosegla hitrost 100 km na uro

po 10,5 sekunde, 140 km na uro pa po približno 20,5 sekunde. Pa je motor dovolj prožen, da je odlašanje s pretikanjem odvrač in je avto tudi ob zmernejšem plinu še kos tekmcem iz svojega razreda.

Cenena obutev

Gume good year grand prix imajo sila zveneče ime, toda za ta avto niso najboljše. Alfetto GT smo preskušali na suhih tleh, pa je bil stik med cestičcem in gumami preslab, da bi se podvozje lahko do kraja izkazalo, profil pa ni obljubljjal, da bi bil na mokrem dosti boljši. Že alfettino oblike zagotavlja, da je avto kos bočnemu vetru, med hitro vožnjo pa jo pritskajo k tlu, še spojerji. Zaradi menjalnika, ki je vpet pred diferencialom, je natančno vodenja zadnja prema bolje obtežena in zadek zlepja ne spodrsne. Razmeroma visok nivo lumenje popravlja pri GT nizek presek gum, ostale so pa pre-

mehke vzmeti. Te so v prid udobju tudi na posamičnih obesah, dvojna prečna vodila, prečne natezne in vzdolžne vzvojne opore, vijačne vzmeti, teleskopski blazilniki, stabilizator – zadaj D. Dionova prem z Wattovim paralelogramom, prečna vodila, vijačne vzmeti, stabilizator, teleskopski blazilniki – kolutne zavore na vseh štirih kolesih, dvokrožni zavorni sistem, servo, zadaj omejevalnik zavorne moči – mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med

mehke vzmeti. Te so v prid udobju tudi na posamičnih obesah, dvojna prečna vodila, prečne natezne in vzdolžne vzvojne opore, vijačne vzmeti, teleskopski blazilniki, stabilizator – zadaj D. Dionova prem z Wattovim paralelogramom, prečna vodila, vijačne vzmeti, stabilizator, teleskopski blazilniki – kolutne zavore na vseh štirih kolesih, dvokrožni zavorni sistem, servo, zadaj omejevalnik zavorne moči – mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med