

ALFA ROMEO ALFETTA

„FIFTY - FIFTY“

vozili smo

Tom Pleterski

Milanska tovarna je svoje kupce vedno šarmirala s športom, pa naj je bilo to na dirkalnih stezah ali pa s tistim „nekaj“ kar je vgradila v serijske avtomobile, da bi kupci ostali zvesti in ne bi gledali čez plot.

No, ta „nekaj“ je bil dolega leta samo motor z dvema odmičnima gradema v glavi, ki ga je Alfa Romeo v različnih izvedbah prodajal v vseh svojih avtomobilih. Mislimo seveda na tehniko in ne na športni videz avtomobilov. Slej ko praj pa je oboje isto, kar večina voznikov, ki vozijo „alfe“, pričakuje – in plača.

Zdej so občudovalci milanskih avtomobilov še prav posebej vznemirjeni. Novi avto, ki ga Alfa Romeo izdeluje od začetka pletaja, je nabit s tehničnimi posadki in obenem „strupen“. Tako se morda reče, če ima dobre športne zmogljivosti.

Obenem je nova karoserija dovolj limuzina in dovolj športno krojena obenem, da je tudi dovolj razlogov za prepir o tem, koliko ugeja očesu. V tovarni so, kar zadeva karoserijo, predvsem gledali na to, da bi v 4,30 metra dolgem avtomobilu dobili kar največ prostora. To jim je uspelo do tolikolike mere, kot je pri Alfa Romeo že v navadi. Večji del prostornosti je namenjen prednjim sedežem, medtem ko je zadaj poprečna. Sicer je pa alfetta limuzina samo po številu vrat in sedežev, sicer je pa na zunan in na znotraj športno nespotičena.

Marsikomu, ki bo gledal s strani, ne bo pogodu vsak pas karoserije, še manj pa neugleden zsedek. Bo pa zato povleči z agresivnim, spoštovanje vzbujajočim športnim nosom, z dvoj-

nimi, halogenskimi žarometi na črni maski.

Recimo: če alfetta ni lepota, je dovolj „osebno“ že zaradi svojega srčastega znaka, predvsem pa zaradi vege, kar skriva pod pločevino.

LOČITEV PO ITALIJANSKO

V tovarni so najnovejši alfi dali ime po dirkalnem avtomobilu, s katerim sta Farina in Fangio pradi 20 leti zbirala „grand prix“ lovorice. Ne brez razloga. Alfetta je grajena po podobnih tehničnih načelih kot takratni dirkalni avtomobili, ki so imeli De Dionovo zadnjo premo. Če ta zadnja prema ni posebnost – odkar jo na svoje velike avtomobile vgrajujeta Opel in Rover – je pač posebnost v srednjem razredu. Posebnost, ki jo je Alfa Romeo tudi potegnili iz skoraj pozabljenega predala, pa je ločitav sklopke in menjalnika od motorja. Motor živi samsko življenje v nosu vozila, medtem ko ves prenos moči stanuje skupaj z diferencialom vred v istem bloku zadaj. Tako porazdelitev mehanike sta med potniškimi vozili imeli Lancio aurelia iz leta 1953 in fiammia iz leta 1956. Da Dionova prema in prenos moči zadaj sta v tesni zvezi, natančneje: sklopka, menjalnik in diferencial sku-



ALFETTA





pa] so težki in morajo med vzmetene mase, to pa pomeni, da jih je treba ločiti od obeh zadnjih koles. Zadnja kolesa so potemtakem lahko le posamično na diagonalnih ali pa togo na De Dionovi premli. Ta prema je boljše zato, ker zadržuje mejnina nevzmetene mase posamičnih osov z nespremenljivo geometrijo (kolotek, nagib) zadnjih koles, kar ima sicer tudi toga prema (toda velike nevzmetene mase).

RAVNOTEŽJE

De Dionova prema je draga, salitev menjalnika in sklopke nazaj tudi, je pa za veliko denarja tudi veliko muzike:

- teža je skoraj idealno porazdeljena na prednjo in zadnjo pramo, pri prazni afletti je razmerje (v odstotkih) 51 : 49, z voznikom in polno posodo za gorivo 50,5 : 49,5

- pogonska kolesa so dobro obtežena, kar je posebej cenjeno pri speljavanju na spoziki cesti

- zavoljo razbremenitve prednjih koles je volan lahkotnejši

- ker spredaj ni menjalnika in sklopke, je osrednji tunel ožji, saj so v njem le pogonska gred od motorja do sklopke in drog od prestavne ročice do menjalnika; spredaj ostane več prostora za pedalna obzirona noga. No, v vsaki muziki se najde tudi kdo, ki jo kvari:

- ker je menjalnik pod zadnjimi sedeži, zahteva dobro toplotno izolacijo, sicer se zadnji sedeži grejejo

- pri polno naloženem avtu se vozne lastnosti prajci spreminjajo, ker se razmerje teže na prednji in zadnji premi močno spremeni, pri štirih potnikih je to razmerje približno 48 : 54 odstotkov, če je poln le prijaznik pa 44 : 56

- posledica dolgega pramosa med prestavno ročico in menjalnikom je manjša natančnost prestavne ročice.

Kar zadeva prva dva pomisleka, ju žal nismo mogli preveriti, ker na kratki preskusni vožnji ni bilo časa za vožnjo na zadnjem sedežu; pa tudi kar zadeva obtežbo, ava bila v avtomobilu le dva, brez prtljage. Pač je bilo že po nekaj kilometrih vožnje dognano, da menjalnik ni najbolj natančen in zahteva nekoliko privajanja in zlasti občutka,

VOŽNJA JE UŽITEK

Afletta je na preskusni vožnji pokazala izjemno nevtralno ligo na cesti. Šela na meji zadek preide v spodnačenje, ki zahteva odzvajanje volana; vendar pa je to spodnačenje počasno in povsem enakomerno. Voznik, ki se spozna na športno vožnjo, lahko afletto tudi na slabem asfaltu s pravo mero plina in volana z lahkoto požene v lepo, povsem nadzorovano in nenevno drsenje. V ostrih serpentinah je moč voziti z močjo motorja, ki kolesa požene v »povzvalje« in avto gre v ovinek le z malo obračanja volana. Pri tem se De Dionova prema tako dobro drži ceste, da sem prvi trenutek pomislil, da imam opravka z diferencialom, ki ima zaporo. Saj afletta zlepa ne dvigne notranjega kolesa, da bi se zavrtel v prazno. Šela na slabem, valovitem asfaltu in med močnim dodajanjem plina se notranje kolo včasih z trenutek dvigne in afletta zdvide iz serpentine kot dirkalni žrebci, ki pa ga z natančnim volanom ni težko mišiti.

Saj ko prej zadnje prema zelo dobro spravi na cesto motorjevo moč 121 KM (DIN), čeprav so gume



pa] so težki in morajo med vzmetene mase, to pa pomeni, da jih je treba ločiti od obeh zadnjih koles. Zadnja kolesa so potemtakem lahko le posamično na diagonalnih ali pa togo na De Dionovi premli. Ta prema je boljše zato, ker zadržuje mejnino nevzmetene mase posamičnih osov z nespremenljivo geometrijo (kolotek, nagib) zadnjih koles, kar ima sicer tudi toga prema (toda velike nevzmetene mase).

RAVNOTEŽJE

De Dionova prema je draga, salitev menjalnika in sklopke nazaj tudi, je pa za veliko denarja tudi veliko muzike:

- teža je skoraj idealno porazdeljena na prednjo in zadnjo pramo, pri prazni afletti je razmerje (v odstotkih) 51 : 49, z voznikom in polno posodo za gorivo 50,5 : 49,5

- pogonska kolesa so dobro obtežena, kar je posebej cenjeno pri speljavanju na spoziki cesti

- zavoljo razbremenitve prednjih koles je volan lahkotnejši

- ker spredaj ni menjalnika in sklopke, je osrednji tunel ožji, saj so v njem le pogonska gred od motorja do sklopke in drog od prestavne ročice do menjalnika; spredaj ostane več prostora za pedalna obzirona noga. No, v vsaki muziki se najde tudi kdo, ki jo kvari:

- ker je menjalnik pod zadnjimi sedeži, zahteva dobro toplotno izolacijo, sicer se zadnji sedeži grejejo

- pri polno naloženem avtu se vozne lastnosti prajci spreminjajo, ker se razmerje teže na prednji in zadnji premi močno spremeni, pri štirih potnikih je to razmerje približno 48 : 54 odstotkov, če je poln le prijaznik pa 44 : 56

- posledica dolgega pramosa med prestavno ročico in menjalnikom je manjša natančnost prestavne ročice.

Kar zadeva prva dva pomisleka, ju žal nismo mogli preveriti, ker na kratki preskusni vožnji ni bilo časa za vožnjo na zadnjem sedežu; pa tudi kar zadeva obtežbo, ava bila v avtomobilu le dva, brez prtljage. Pač je bilo že po nekaj kilometrih vožnje dognano, da menjalnik ni najbolj natančen in zahteva nekoliko privajanja in zlasti občutka,

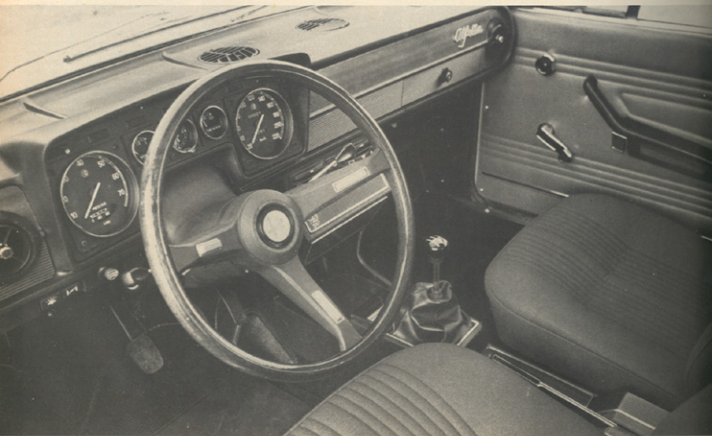
VOŽNJA JE UŽITEK

Afletta je na preskusni vožnji pokazala izjemno nevtralno ligo na cesti. Šela na meji zadek preide v spodnačenje, ki zahteva odzvajanje volana; vendar pa je to spodnačenje počasno in povsem enakomerno. Voznik, ki se spozna na športno vožnjo, lahko afletto tudi na slabem asfaltu s pravo mero plina in volana z lahkoto požene v lepo, povsem nadzorovano in nenevno drsenje. V ostrih serpentinah je moč voziti z močjo motorja, ki kolesa požene v »povzračenje« in avto gre v ovinek le z malo obračanja volana. Pri tem se De Dionova prema tako dobro drži ceste, da sem prvi trenutek pomislil, da imam opravka z diferencialom, ki ima zaporo. Saj afletta zlepa ne dvigne notranjega kolesa, da bi se zavrtel v prazno. Šela na slabem, valovitem asfaltu in med močnim dodajanjem plina se notranje kolo včasih z trenutek dvigne in afletta zdvige iz serpentine kot dirkalni žrebac, ki pa ga z natančnim volanom ni težko mišiti.

Saj ko prej zadnje prema zelo dobro spravi na cesto motorjevo moč 121 KM (DIN), čeprav so gume



Instrumenti so v alfaletti pregledno pred voznikom. Med velikima merilnikoma hitrosti in vrtljajev (z vgrajenim merilnikom za pritisk olja) so merilnik goriva, ura in termometer. Vrtnemu volanu je moč za 8 cm spreminiti višino.

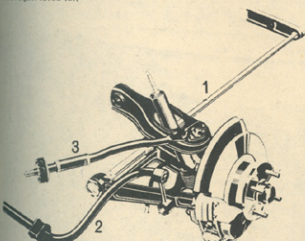


105 SR 14 razmeroma ozke. Tako po približnih merilnih alfaeta z mesta na 100 km na uro pospeši v 10 sekundah, za kilometer pa rabi približno 31,5 sekunde.

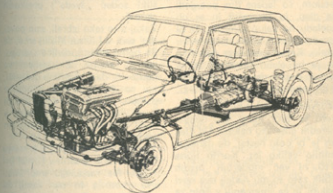
Na avtomobilski cesti se alfaeta pelje kot po tračnicah in tudi bočni veter je ne moti veliko. S približno 185 km na uro, kolikor največ zmore je alfaeta tudi hitro potavolani avto. Zvoki vetra ob karoseriji so zgladno zadušeni in vsi zvoki prihaja le od motorja, ta pa je glasen šele nad 5000 vrtljaji, pa le to v prijetnem, ritemu tonu.

Avtomobil Alfa Romeo so od nekdanj nudi "športno udobje" kar zadeva vzmeti, alfaeta je izjema tudi tu. De Dionova prema je dovolila tovarni mehko vzmetenje, poleg tega so vijake na vzmeti zadaj uglešene tako, da se pri majhni obteži podajo le zunanji konci vzmeti, cela vzmet pa so podajji pri palni obremenitvi.

Prejšnja obesa: kolo vodijo dvojna prečna vodila. Sprednje trikotno vodilo je oprto na dolgo vzdolžno vzvono vzmet (1), teleskopski blažilnik in prečni stabilizator (2), zgornje preprosto vodilo pa na polovni, elastično vpeti reaktivski vzvod (3).



"Rentgenska" slika odkriva za ne oko, da ima alfaeta "dve težišči". Spredaj je motor — znani motor alfa 1750 z dvema odmičnima gredema v glavi, ki po izbujlajah zmore 121 KM (DIN); sklopka, menjalnik in diferencial so pa pri zadnji premi. Porazdelitev teže je pri praznem avtomobilu na ta način 50,9 odstotkov na prednjo premo, 49,1 pa na zadnjo.



TEHNIČNI PODATKI

MOTOR: štirivaljni-štirikotni-vrstni — glava in blok iz lahke litine — mokre puče valjev — vrtna in gibl 80 x 88,5 mm — gibna prostornina 1779 kubikov — kompresija 9,5:1 — največja moč 121 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih v minuti — litrska moč 68 KM (DIN)/liter — največji navor 17,0 kpm (DIN) pri 4400 vrtljajih v minuti — ročna gred v 5. zobjah — dve odmični gredi v glavi (veriga) — 2 prečnotočna dvojna uplinjača weber 40 CDOE/32 — mehanična črpalka za porivo — vodno hlajenje, črpalka, termostat elektr. Ventilator s termostatskim vklopom — tlačno mazanje, oljni filter v glavnem toku — akumulator 12 voltov, 50 amperih ur — alternator 420 vatov PRENOS MOČI: motor spredaj poganja zadnji kolesi — enokolturna suha sklopka s hidravličnim upravljanjem — menjalnik in diferencial v istem bloku — pristopanski sinhronizirani menjalnik — prestavna razmerja: I, — 3,30 : 1, II, — 2,0 : 1, III, — 1,37 : 1, IV, — 1,04 : 1, V, — 0,83 : 1, vzvratna: 2,86 : 1 — prestavna ročica na tleh — diferencial: hipoidno ozobljenje 4,1 : 1 (10/41) — platišča 5 1/2 J x 14 — gume 165 SR 14. VOZ: limuzina za 4-5 oseb — štiri vrata — samonosna karoserija — posamično obsežna prednja kolesa, dvojna prečna vodila, vzdolžne vzvone vzmeti, hidravlični teleskopski blažilniki, prečni stabilizator — zadaj, kolotne z opevalnikom zavorne moči, zadaj omejevalnik zavorne moči zoper blokiranje — mehanična ročna zavora na zadnji kolesi — volan na zobato letev — posoda za porivo 46 litrov, MERE IN TEŽE: dolžina 4280 mm — širina 1620 mm — višina 1430 mm — medosna razdalja 2510 mm — kolotek spredaj 1360, zadaj 1350 mm — rajdni krog 10,1 metra (med zidovi 11 m), 3,5 zavrteljevo volane — teža praznega vozila pripravljeneja za vožnjo 1080 kg (na prednjo premo 530 kg, na zadnjo premo 530 kg) — prtljajnik pribl. 510 litrov ZMOGLJIVOSTI: največja hitrost preko 180 km na uro (tovarna).

NIČ NI ZASTONJ

Motor, ki poganja alfaeta, je že znani 1779-kubični motor, ki je pogajjal „1750“. Osem dodatnih konj je dobil z izbujlajavami, med katerimi je tudi zamenjava klasičnega ventilatorja z električnim, ki se vklopi le, kadar se motor segreje nad določeno temperaturo, 88,5 milimetroski gib je razmeroma dolg in tovarna motorju dovoljuje le 5700 vrtljajev v minuti. O tem, da sta dve odmični gredi v glavi pri takem motorju (ki se ne sme vrteji hitro) bolj luksski kot potreba, je bilo že govora. To pa motorja pri delu ne moti; saj je 121 KM iz te gibne prostornine velika moč za serijski avto. Kljub temu je izjemno prežen.

Podatek, da motor svoj valik navor 17 kpm doseže šele pri 4400 vrtljajih je varljiv, krivulja navora je namreč skoraj ravna na širokem območju od 2800 do 5200 vrtljajev v minuti. Po domače: vrtenje motorja je visoke vrtljaje in pogosto pretakanje je odveč. Za varčevanje goriva in manjše obremenitve motorja pri velikih hitrostih ima tudi alfaeta peto prestavo.

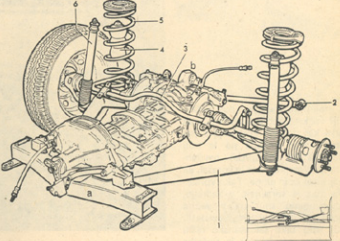
x x x

Alfa Romeo je z alfaeta dokazal, da je v avtomobilski tehniki še vedno veliko novega, bolje rečeno neziskoriziranega. Saj tovarna ni naredila nič drugega, kot da je na podstrežju potiskala pozabljeno, imenito tehniko in z nje obrabala prah. Vprašanje je, če se bo podobne tehnike po Alfa Romeo lotil še kdo. Prenos moči, ločen od pod-

vozia, ima namreč pri porazdelitvi teže podobne lastnosti kot centralni motor, slednjega pa je skoraj nemogoče namestiti v serijski avto tako, da bi ta obdržal štiri sedeze.

Vedno znova je za vrhunska tehnika tako draga, da se pri množičnem proizvedu, kot je avto, vedno pojavlja vprašanje, če namen opraviljuju sredstva — vsaj če gre za velike serije. Tako se zdí bolj verjetno, da je alfaeta le prva v novi generaciji avtomobilov Alfa Romeo, ne pa drugih tovarne, De Dionova prema in cel prenos moči zadaj naj bi postela značilnost „alfa“, kot je bil dosedaj motor z dvema odmičnima gredema. Alfaeta v Italiji stane 2 245 000 lir in to uvršča med dražje serijske avtomobile. Toda dokler so serije razmeroma majhne, se vedno najde dovolj petičnih ljubiteljev, ki jim avto ni le prevozno sredstvo.

Zadnja prema: alfaeta De Dionova prema ima obliko trikotnega okvirja (1), ki je v anam kotu vpet v karoserijo, druga dva pa nosita kolesa. V prečni smeri je prema vpetja v prečni Wattov paralelogram (2 in mala skica). Prema je oprta na teleskopske blažilnike (6), vijake vzmeti (5) z gumijastimi blažilniki (4) za primer močnega udara in prečni stabilizator (3). Pogonski del (sklopka, menjalnik in diferencial) je ločen od preme in pritrjen na karoserijo, spredaj z nosilnim okvirjem (a), zadaj z nosilec na ohišju (b). Zavorna kolota zadaj sta ob diferencialu kar dodatno zmanjša nezmetne mase.



Prostornost v alfaeta je za ta razred avtomobila poprečna. Ker so več pozornosti namenili prednjim sedeljem, večji potniški sedjo zasedaj manj udobno, kot bi sodili po sliki, na kateri so prednji sedelji pomaknjeni naprej. Del zmore gre tudi na račun kratkih sedezev. Sicer so pa sedelji udobni in športni obnem.