

Alfa romeo asfasud 1,5 super

Tretja generacija

Pomlajevalne injekcije za atraktivnost in ugodnejšo porabo – Namesto zadnjih vrat: luknja v naslonjalu – Premagana rja!

Ko so pred devetimi leti predstavili prvo alfosud, je bila videti tako krhka in neboljerna, da so morali nad njo razpeti napis: »To je alfa romeo!« Kjub temu so prve južnjaške alfe rjavele kot za stavo, da kupci, sicer zaljubljeni v znamko izpod milanskega grba, niso bili niti malo navdušeni. Potem so se Neapeljčani postopoma privadili svojega dela in alfosud so postale vse boljše in vse bolj športne. Zdaj je na cestah že tretja generacija teh (razmera priletnih) vozil: novi make-up, bencinska skromnost, večja porcija udobja in vpadljiva kakovost naj bi privlačili kupce dotlej, ko bo na vrsti povsem nova alfosud!

Pravzaprav je kar težko verjeti, kaj vse je moč doseči z novimi utripalkami, novimi zadnjimi lučmi, novimi odbijači in spremenjeno masko pred hladilnikom. Namreč: pločevinastih kosov karoserije tudi pri najnovejši alfisud niso spremenili niti za milimeter, le krom so zamenjali z motno črno plastiko, prednji odbijač so razvlekli v širok spojler, dodali pa so še veliko zunanje ogledalo in športnejša platišča. Zaradi vsega tega je avto videti zrelejši in skoraj že podoben (vsaj od spredaj) ugle dnejši in dražji giulietti iz serve Alfine podružnice.

Dosti lepega je zdaj tudi v notranjosti tega avtomobila: armaturna plošča je preglednejša, rahlo spodrezana in – v primerjavi s prejšnjo alfosud super – dopolnjena z digitalno uro in s stikalom za (že vrgajeno) zadnjo meglenko. Zračne reže so večje in učinkovite, sredinska konzola pa sega izpod prednje sipe do prestavne ročice. Obroč volana s tremi športno kovinskimi prečkami je (še vedno) nastavljev po višini, prestavna ročica z ročajem





iz umetnega lesa je še vedno srčkana in pedala so še vedno premajhna. Odločno boljša sta po novem prednja sedeža: s pet centimetrov daljšo sedalno površino in s širšima naslonjaloma, ki zelo dobro oprijeta telesi. Potniki, ki ležejo na zadnje klopi, ne stopajo več na navijalko varnostnih pasov, temveč na primitiven predalček s pepelnikom, ki so ga – da bi bila alfasud podobna kakšnemu maseratiiju – pričvrstili na sredino zadnjega prostora za noge. In ročaji na vseh štirih vratih (alfasud z dvojnimi vrati ni!) so bolj oglati, pa laže prijemljivi. Pri naslonjalu zadnje klopi so Neapeljčani uporabili trik audija avant in izrezali luknjo. Tako je zdaj moč voziti tudi smučī ali kak drug ozek in dolg predmet – tako, da ga je pol v prtlažniku, pol pa ga štiri med potnike.

Kajti zadnja vrata bo dobila alfasud šele letošnjo jesen. Dotlej bodo morebiti izumili tudi pripravnejši način odpiranja prtlažnika od tega, ki je obveljal doslej: da je ročica na tleh, ob voznikovem sedežu, in je potrebno za vsakičeno odpira-



nje prtlažnega pokrova odkleniti in odpreti tudi voznikova vrata.

Tako pomlajeno alfasud 1.5 super sem vozil od Trsta do Torina in nazaj, zaradi užitkov ob že tradicionalno dobri legi na cesti pa še po gričih v torinski okolici. Nekaj reči je z alfasud nerazdružljivih: da jo poganja hropeč bokser z dvema odmičnima gredema v glavah in z zobatima jermenoma, ki je ob 1,5 litra gibne prostornine (ob 1,3 litra pa dosti manj) dovolj zmogljiv; da prijemlje ročna zavora na prednji kolezi; da je podvozje izredno dobro ugašeno in da je enako dobra tudi lega na cesti; da je ravnanje s petstopenjskim menjalnikom vozniku v športni žitek in da je prestavna ročica lahkotna in natančna: da so zavorne zanesljive; in da kdaj pa kdaj kakšno stikalo ne deluje natanko tako kot bi bilo potrebno.

Alfasud 1,5 je – za svoj avtomobilski razred – južnjaško temperamentna, pa tudi južnjaško malomarno obdelana, čeprav je ravno za zadnji očetek moč reči, da je končna obdelava vse boljše, predvsem pa dosti popolnejša kot pred devetimi leti. Kljub temu pa je

vrata še vedno potrebno po večkrat zaloputniti, tudi s prtlažnim pokrovom je nekaj težav, preden ostane zaprt, in vzmet pri ročici za trobljo in brisalnice je bila (govorim o testnem vozilu) premehkha, pa se je vselej sprožilo oboje hkrati. Res je, da dobi voznik poleg merinika hitrosti in



dveh števec kilometrov še menilica vrtljajev in goriva, za druge potrebne reči pa kontrolne lučke, zglavniki in avtomatski varnostni pas, ogrevalno zadnjo šipo in gume z nizkim presekom, no dobi pa samodejne naprave »peri-briši«, dovolj močnega ventilatorja in pripravnejših ročic ob volanu.

Zoper preganjavico iz minulih let povem, da so zdaj alfasud in alfe nasploh temeljito zaščiteni proti rji: po vseh sodobnih receptih in še posebej z brizgano plastiko; za lak jamči tovarna dve leti, za motor pa 100.000 kilometrov dolgo, ne glede na čas.

In motor, ploščat bokser (da je aerodinamično ploščat lahko tudi nos vozila) sodi med boljše kose tega avtomobila.

Resda se oglašja z robatim hropeljem, je pa dokaj nezaheten, temeljito preskušen in omogoča privlačne zmogljivosti. Z avtomobilske ceste (kjer sem nekajkrat preskočil strogo italijansko omejitvo) vem, da avtomobil zares zmore 170 km na uro, kot ob jujblja tovarna, približno izmerjen pospešek od 0 do 100 kilometrov na uro pa je postregel s časom pod 12 sekundami, kar govori za živahnost. Peta prestava koristi visoki potovalni hitrosti in ugodno nizki porabi, ki je posledica tudi nedavnih namenskih posegov k uplinjaču.

Poprečne porabe na že prej omenjeni poti kljub razmera-

ma hitri in ostri vožnji ni zležo čez 10 litrov na 100 kilometrov, kar si velja zapomniti. Ob tem je motor polnookrovno stregel z vsemi 85 konjskimi močmi in se niti za hipec ni branil pretirano visokih vrtljajev. Ob vsem tem ni presegel porabe 0,5 litra olja za 1000 prevoženih kilometrov.

Od prejšnjih neapeljskih alf, ki sem jih imel priložnost preskušati, se spominam, da bi bilo boljše lego na cesti težko zahtevati. Pa so zdaj vseeno okrepili prednji stabilizator in tako za spoznanje omejili nabitost karoserije; čeprav je v celem alfasud uglasena tudi na udobje in na ne pregrebo vožnjo, je z njo moč uživati skozi drveti in norčavo drseti skozi ovinke.

Na ročno zavore (za prednja kolesa) se pri takšnem igranju ni moč zanašati, zato pa jo je moč spodnesti s pravnim odzemanjem plina ali z lahkim pritiskom na zavorni pedal. Toda, to velja le tedaj, ko hočete zelo hitro voziti. Za običajno vožnjo je alfasud povsem ubogljiv avtomobil, ki sledi ukazom z volana in se zlepa ne izneveri voznikovim željam. Glede tega bi se z njo marsikatera tovarna srednjevelikih in srednjemočnih avtomobilov lahko marsičesa naučila.

Potem ko si voznik pravilno naravna obroč volana in pri-



merno daleč odrine sedež (ta sedež je moč s spodmikanjem podpornih ploščic naravnati tudi po višini) zelo dobro vidi naprej (nizek nos) in vstran (nizki bokli) malce slabše pa nazaj (položna zadnja šipa, široka zadnja opornika strehe!). Toda kratkega in navpično odsekanega zadka se je moč navaditi do te mere, da parkirate do centimetra natanko, pri čemer morate upoštevati, da potrebuje navpičen pokrov prtljavnika nekaj več prostora za odpiranje.

Kdor hoče v alfasud sproščeno in stegnjeno sedeti, bo tako sedel; pri tem se bo počutil kot v prikladnem cestnem dirkalniku, prav ta občutek pa odtehta celo vožnjo v dosti bolj športnih limuzinah ali kupejih. Konec koncev ves čas govorim o alfasud 1,5, kupiti je moč pa tudi takšno s šibkejšim 1,35 litrskim motorjem, ali pa odločnejšo in še bolj športno alfosud ti (na voljo je kot 1,3 ali kot 1,5) in čisto nazadnje tudi alfosud sprint, ki je nekakšen bolid v malem.

Načrt Alfe z juga je jasen: ustreči tistim kupcem, ki prisegajo na alfe, pa ne zmorejo kupiti giuliette, alfette ali še kaj bolj milanskega; ali pa tako velikih in močnih avtomobilov niti ne želijo imeti.

● ● ●

Imeti alfo, pravijo tisti, ki imajo alfe, je na moč prijetno. Če je to alfasud 1,5 super, občutek ni ravno najpopolnejši, toda od letošnje pomladi naprej zmore tudi ta avtomobil dovolj šarma, da je reklamna zagotovitev »To je alfa romeo!« odveč. Zdjaj se to vidi samo od sebe!

Tehniški podatki

Motor: štirivaljni – štirilaktani – bokser – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtna in g.b. 84,0 × 67,2 mm – gibna prostornina 1490 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 62,5 kW (85 KM) pri 5800/min – največji navor 121 Nm (12,3 kpm) pri 3500/min – ročnična gred v 3 ležajih – po ena odmična gred v vsaki glavi (zobata jermena) – registrski padočni uplinjač weber ali solex, z ročnim žokom – vodno hlajenje – akumulator 12V 36 Ah – alternator 600 W

Prenos moči: motor sprejda pogonja prednji kolesi – enokolovna suha sklopica – petastopenjski, sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na leih – jeklena prešana platišča 5 × 13, gume 165/70 SR 13 (kleber)

Voz in obese: limuzina za pet oseb – štiril vrata – samonosna karoserija – prednji kolesa na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj toga prema, Wattov paralelogram, Panhardov drog, vijakne vzmeti, teleskopski bližiniški – dvokrožni zavorni sistem, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na prednji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,6 zavrtljajia od ene do druge skrajne točke, prestava 18,2:1

Mere in teže: dolžina 3,978 m – širina 1,590 m – višina 1,370 m – medosna razdalja 2,455 m – koloteč središja 1,392 m, zadaj 1,359 m – rajdni krog 11,1 m – teža praznega vozila 885 kg – dovoljena skupna teža 1310 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 800 kg, brez zavora 460 kg – prtljajnik 400 dm³ – posoda za gorivo 50 litrov

Zmogljivosti (tovarniški podatki): največja hitrost 165 km na uro – 1000 m brez zaleta 33,6 s – poraba goriva po ECE: 6,6/9,0/11,3 litra na 100 km.

MARTIN ČESENJ
foto: PAVLE TOMERSKI