

tekst:  
**Martin Česenj**  
fotografije:  
**Marjan Zaplatil**

# ALFA ROMEO GIULIA 1300 SUPER

## Ni se postarala

Naj bo še tako nedolžna šegavost ali pa le angleška nevoščljivost: ni vsak športni avto doma na Otoku in za civilno dirkaštvo zaleže tudi limuzina s štirimi vrti. Vozniki se počuti dovolj srečnega, pa čeprav uživa v udobju, s karirasto čepico in z ravno pipo. Pa začetek? Ko je tovarna Alfa Romeo pred štirimi desetletji bogata izkušnje z dirkašč vsadila v serijsko vozilo, je zaslovila na širokem trgu. In njen sloves velja še danes. Mestni grb Milana je postal simbol za avtomobile običajnega videza, a športnega duha.

Giulia 1300 super je že leto dni najnovješja in tretja po vrsti med 1,3-litrskimi giuliami. Inženirji so izrabili uspehi modelov 1300 in 1300 TI ter urednili novo vozilo brez grobih sprememb. Karoserijo dopolnjujejo potankosti, motor je tak kot v GT 1300 junior.

### Štirisedenžni športnik

Sedem let stara oblika, delo mojstra Bertoneja, je še vedno zanimiva. Alfo dela manjšo, kot je v resnicu. Značilne vzbokline vzdolž bokov koristijo skladnemu videzu, trdnosti karoserije in varnemu občutku. Prednji del je aerodinamično sploščen, šipa pa močno nagnjena. Na nosu se med dvema okroglima žarometoma (halogenski) meglenki na testnem avtu ne sodita k serijski opremi) blešči letvast trikot z okroglo značko. Zadek se zdi na silo prisekan in oči se ga morajo prividiti. Tudi vtisnjena zadnja ploskev ne ugaja vsakomur. Gledano v celoti je zunanjost giulie zmerna, brez nepotrebne navlake. Štiri vrata se razkošno odpirajo in vstopanje bi bilo tudi pri zadnjem sedežem udobno, če bi ne bila v napoto blatnika zadnjih koles, ki jih je treba preplezati. Giulia je avto za štiri osebe, čeprav ga so tovarni namenili petim. Tretji na zadnjem klopi je lahko kvečjemu otrok. Prednja sedeža in zadnja klop odlično opriemejo telesa potnikov. Tudi noge do kolen. Toda, če prednja sedeža potisemo do kraja nazaj, potnikom za njimi poide prostor za noge. Sedeli smo na umetnem usnju in pogrešali blago. Tovarna ga ponudi na kupčevu željo.

Voznik se mora položaja, ki so mu ga odmerili v tovarni, najprej navaditi, da ga bo hvališ. Sedež je pretirano visok, obrcoč volana pa takoj navpičen in nizek, da povsem sproščeno sedijo-

na njem le še srednje veliki. Toda velik pomik sedeža in možnost pregibanja naslonjala deloma omogočita udobje tudi večjim. Bogata in dovršena oprema navduša celo izbirčne. Po novem sta prednja sedeža ozja, da je vmes prostor za okusen „mostiček“, ki so ga privili na greben. Tam je zdaj pepelnik za potnike na zadnji klopi, pripravna ročica ročne zavore (mimogrede: ročna zavora je povsem neuvinkovita; tudi če potegne voznik ročico do kraja, zavora že na manjšem klancu popusti), nizko obrobljena polica za drobnjarije, tri stikala in prestavna ročica. Ta je vozniški ves čas v veselje: s športno črnim omotom, lahkonata, z malce predolgovimi gibi in bližu volana, se mu kar sama vleže v roko. Sinhronizacija v menjalniku je odlična, zoporno je le skrtnje, ki se mu med pretikanjem v vzvratno prestavo ne daogniti.

Kupec alfe dobi razkošno armaturno ploščo, z dvema velikima, preglednima merilnikoma. Termometer hladilne tekočine so pridali občutljivemu merilniku vrtljavev, skupaj sta izredno natančen merilnik hitrosti in tlakomer olja. Posebnost je gumb za levo roko, ki ga voznik pritiska po svoji volji. Če zasveti, je v zavornem sistemu dovolj tekočine.

Armaturna plošča je obložena z imitacijo lesa in mehko tapecirana. Ploščate klijake na vratih in ogledalo, ki ob udarcu odleti, so zaradi varnosti potnikov.

Luči in utripalke ravnata ročici ob volanu. Škoda, da ni tam še stikala za brisalnike! Bi prihranil vozniku nerodno seganje k tlom.

Testnemu avtu so vgradili še varnostne pasove in napravo, ki ogreva zadnjo šipo. Oboje ni v serijski opremi.

Pogrešal sem: napravo briši-peri (gumasti gumb na tleh sproži le brizig vode, brisalnikov pa ne in je močno nepripraven) in drugo hitrost ventilatorja. Ogrevanje v alfi bi očital: enostopenjski ventilator je preglasen in premal zože. Uspešno je zračenje skozi reže pri nogah, primitivna po loputa, ki usmerja dotok zraka. Kadilcem je manjkal vžigalnik.

Alfa ne prodaja ugleda na centimetre, vendar je skoro odmerjen le prostor za motor. V njem težko najdete prazen kotiček. Prtljažnik s 430 litri praznine je dovolj velik, stopnica na dnu ne moti. Rezervno kolo je na dnu. Žepom na vratih so se odrekli. Zraven police med sedežema je na voljo še zaprt predal s ključavnico, odprta polica pod njim in široki polici pod prednjo in zadnjo šipo. Slednji sta za tiste, ki prenašajo, da se drobnjarije drsajo sem in tja.



Bil je Anglež,  
ki je — že pred leti —  
zapisal:  
Če je vaši ženi ime  
Julija,  
ne oklevajte  
in kupite giulio!  
Postali boste  
»zlati mucek«, ki ve,  
kaj je pozornost  
zakonskega moža.  
V očeh nežnih mladostnic,  
ki ob krstu niso imele  
tolikšne sreče,  
boste pa prerasli  
v športno nabrитеga tigra,  
ki ni pogumen le po duši,  
ampak tudi po žepu.



Cena:

1.176.000 lit  
in 36.056,40 dinarjev

Zavarovanje:

obvezno: 800 dinarjev

kasko brez franšize: 7125 dinarjev

Cestnina:

120 dinarjev

Proizvajalec:

Alfa Romeo S. p. A.,  
via Gattamelata 45 – Milano,

Italija

Generalni zastopnik:

Cosmos, Celovška 32, Ljubljana

---

#### Moči na pretek

---

Motor klasične konstrukcije, z dvema odmičnima gredema v glavi, je nabit z močjo. Namesto enega dvojnega uplinjača, kot pri 1300 TI, sta dva dvojna, prečnotočna, znamke weber. Tudi konjev je več: 87 KM pri 6000 vrtljajih je največ med vsemi serijskimi motorji enake gibne prostornine. 1010 kilogramov težka Giulia se lahko upravljeno polvali s presenetljivimi zmogljivostmi. Testni avto je pospeševal z mesta do 100 km na uro v 12,2 sekunde in prevozil kilometter brez zaleta v 33,6 sekunde. Rezultata, ki ne bi bila v samoto niti precej bolj izrazitim športnikom, skromne prostornine motorju ne uspe zatajiti med pospeševanjem pri nizkih vrtljajih. Največji navor, 11,7 kpm pri 3200 vrtljajih je sicer med uglednejšimi za ta razred, a ne zmore čudežev; motor potegne mehko in tekoče, poskoči pa šele nad 4000 vrtljajev minut. Veselje do vrtenja motorju ne poide niti precej nad 7000 vrtljajih, torej daleč čez rdečim poljem na merilniku. Natančni odmični gredi ne pustita, da bi se ventili zmedli, petstopenjski menjalnik pa pomaga vozniku vrtenje motorja do kraja izkoristiti. Ker so spremenili še prestavo v diferencialu, je nova Giulia hitrejša od 1300 TI. Izmerili smo največjo hitrost: 171,5 km na uro. Radodarne zmogljivosti torej, ki preprčajo voznika v občutek gotovosti in nadmoči. Potovalna hitrost na dolgih razdaljah je približno 150 km na uro, ko se motor zavri petisočkrat v minutu. Tako je skrb pred pretiranimi obremenitvami, ki so posledica razmeroma velikih srednjih hitrosti batov, odveč. Čeprav motor v hladnih jutrih brez težav vzga, tovarna priporoča kratko ogrevanje. Potem avto tudi enakomerno potegne. Petstopenjski menjalnik ne koristi le izdatnejše izbiri prestavnih razmerij in boljšim pospeškom, temveč tudi daljšemu življenju motorja. Voznik se s peto prestavo ogne previsokim vrtljajem, hrupu in preveliki porabo goriva. Giulie je na avtomobilskih cestah, ob velikih poprečnih hitrostih, manj požrečna kot na navadnih, ovinkastih, a manj hitrih cestičih. Ostro pospeševanje, neenakomerna hitrost in športna vožnja jo delajo žeeno. V takšnih razmerah je 46-litrski posoda za gorivo preškopa.

Zavore so dvokrožne, za vsak par koles po en krog. Kolutne na vseh štirih kolesih, s servo ojačevalcem prijemljajo mehko in zanesljivo.



Pedal ne zahteva močnega pritiskanja. Blokiranje zadnjih koles so preprečili tako, da sta zavorni površini na prednjih kolesih za 20 odstotkov večji kot zadaj, pomaga pa še omejevalc zavorne moči.

Zaviranje pri veliki hitrosti in na mokrem ovinku sem preskusil nekota, ko sem okrog hriba pridrivel za stoječ tovornjak.

#### Na trdih nogah

Podvozje so presadili iz 1300 TI, pa je kljub temu v celoti kos svojim nalogam. Lahkotno voženje in odlična lega na cesti znamita voznika v hitro vožnjo. Kljub temu Giulia ne prizavlja neprijetnih presenečenj. Podvozje je enako kos dobrim in slabim cestam. Trdo vzmetenje sicer ni v prid udobju, prispева pa k športnemu pocutju. Ostra sunke, ki postanejo nevdružni med počasno vožnjo, po izrazito slabih cesti, uspešno blažijo sedeži.

Avto je na suhem, v ovinkih skoraj neutralen. S prednjim delom voznik sploh nima težav, zadnji togipremi pa se pozna, da so jo dostopno kultivirali: natanko vožena z vzdolžnimi vodili in s trikotno obeso, na kateri visi ohitje diferenciala, zlepila ne pusti, da bi kolesa zaplavila. Zadek odneše le na skrajni meji in na mokrem. Drugače drvi avto pot po tirih.

Med preskušnjo smo vozili z univerzalnimi pasastimi gumami Goodyear, ki pa niso dovolj zalezli, da avta v snežnih brozgi ne bi nevarno zanesele. Zanesljiva pomoč bi bile ježeve.

Voznik, ki se alfe nevedi, natanko ve, kdaj bo moral lovit zadek. To pa ni težko, ker je neposreden volan zelo natancen in občutljiv. Več dela je v mestni gneči: Giulia je pododeloval neverjetno velik rajdn krog (približno 11,4 metra; v levo malce več, v desno manj), kar je ob pogonu na zadnja kolesa zelo težko razumeti.

Za voznika je avto dovolj pregleden, kljub visokim bokom, vidi na vse štiri strani. Močno upognjeno prednja sipa uspešno zmanjša mrtvi kot. Dvostopenjski brisačniki so temeljiti, dolgi žarometi pa malce preveč trajgo svetlobo. Ker je alfa občutljiva na obtežitev v zadku, je žarometom moč nastavljati višino: z ročicama in od zunaj. Zadnja šipa se rada orosi, njenogrevanje bi morali vgrajevati serijsko.

• • •

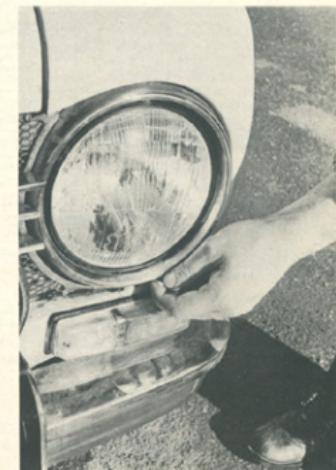
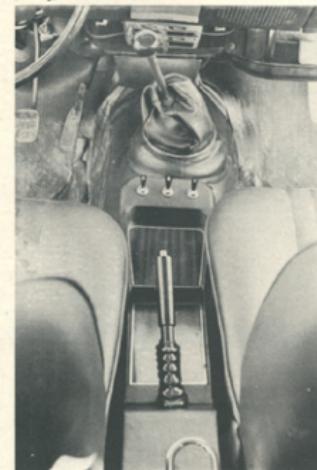
Giulia 1300 super je dozorel in kvaliteten avto za tiste, ki ve, kaj hoče. Zasluža ga bo s športnimi občutki, ne da bi moral zato segati med večje in dražje automobile.

Toda alfa je tankočutna in zahteva svoje: pazljivega skrbnega voznika, izbiro pravega olja, ogrevanje motorja, preden se urne zavrti in, ob rednih presledkih, strokovno nego. Kdor se na avte sposozna, ji bo ustregel. Vrečale mu bo z vročekravnostjo. Le ko bo odšteval denar, naj si dopoveduje, da nobena draž ni zastonj.



Napis in zadnja luč: dve drobnjariji, ki ločita 1300-kubično Giulio od 1600-kubične sestre

Presledek med prednjima sedežema so zapolnili z lično oblogo, ki jo sestavljajo: pepelnik, ročica ročne zavore, polica, stikalna in prestavna ročica s športno oblogo (levo spodaj). Prednja žarometna moč (glede na obtežitev zadka) nastavljati s posebnima ročicama (desno spodaj).

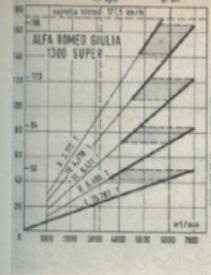


Giulia 1300 super pri največji hitrosti: 5600 vrtljajev v minuti — v peti prestavu — 171,5 km na uro. Zelo natancen merilnik hitrosti kaže le malo več (levo spodaj).

Do kraja izkorisčen prostor za motor. Na levri strani valjast zračni filter z dvema uplinjačema, v desnem zgorjnjem kotu servo zavorna naprava s posodami za zavorno tekočino (desno spodaj).

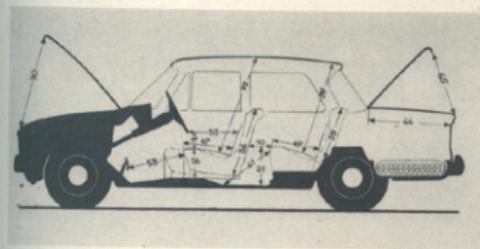






Motor Giulie 1300 super se izjemno red vrti. Tudi ko smo ga silili daleč preko zadnje številke na merilniku, so se ventili natanko odpirali. Med meritvami smo pretikali pri 7000 vrtljajih v minuti (rdeče polje na merilniku se začne pri 6250 vrtljajih), oziroma: pri 50, 84, 123 in 166 km na uro. Motor zares ozivi tele pri 4000 vrtljajih. Prej pospešuje nežnejše, toda ne cuka.

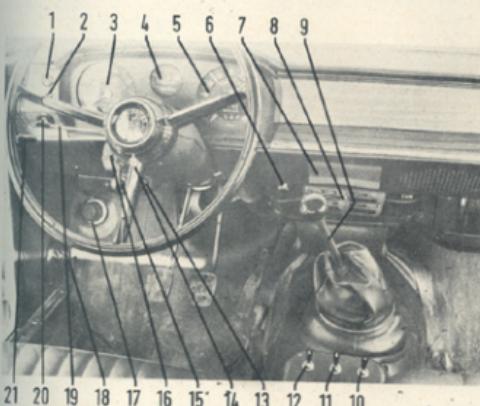
Razmeroma skromno prožnost v spodnjih vrtljajih nadomesti odlično prilagojen petstopenjski menjalnik, s katerim je brez moč ujeti obdobja, ko ima motor največjo moč.



#### Notranje mere (cm):

Širina pri komolčih spredaj 133, zadaj 133; širina prednjega sedeža 54, zadnje klopi 131; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega nastopala 166; pomik prednjega sedeža 18, odpornica vrat (višina širina) spredaj 90 x 78, zadaj 89 x 69; tirina odprtine motorja 87;

Prtljažnik: dolžina 96, širina 97–145, višina 45.



1 — gumb za kontrolno zavorno tekočino, 2 — kontrolna lučka ročne zavore, 3 — merilnik vrtljajev, merilnik temperature hladilne tekočine, kontrolni lučki vziga in ventilatorja, 4 — merilnik goriva s kontrolno lučko, 5 — merilnik hitrosti, stevec kilometrov, 7 — pepelek, 8 — ročici za nastavljanje dnevnega ogrevanja in zračenja, 9 — prestavna ročica, 10 — stikalo ventilatorja, 11 — stikalo luči za osvetlitev armaturne plošče (pri temenu avtu: za meglenkel), 12 — stikalo brisačnikov, 13 — čok, 14 — stikalo trblijne, 15 — ročica ročnega plina, 16 — stikalo vžiga in ključavnica volana, 17 — brizgalnika, 18 — ločita za dovod hladnega zraka, 19 — ročica utripalk, 20 — stikalo za ogrevanje zadnje šipe (ni serijsko!), 21 — ročica pozicijskih luči in žarometov.



## REZULTATI

### videz

- 8** Nevsiljiva oblika avta ne prišteva med lepotce. Lep je nos z umirjenimi okraski. Čudno zasnovan zadek.

### prostomost

- 9** Udoben za štiri, pretesen za pet potnikov. Štiri vrata, dovolj velik, 430-litrski prtljažnik, velik pomik prednjih sedežev.

### upravljanje

- 9** Ubogljiv, neposreden volan z malce prenizkim obročem. Natančna, lahkotna prestavna ročica. Preveč odmaknjeno stikalno, primitivna brizgalka. Velik rajdn krog.

### vidljivost

- 9** Voznik dobro vidi vse štiri vogle. Učinkoviti žarometi, luči za vzvratno vožnjo, temeljni brisačniki. Zadnja šipa se rada rosi. Zunanje vzvratno ogledalo.

### največja hitrost

- 10** Močno presegajo poprečje tega razreda. Potovale na hitrost je nekoliko manjša.

### pospeški

- 10** Precej boljši, kot pri mnogih močnejših tekmečih. Nima konkurenca v svoji kategoriji.

### poraba goriva

- 8** Zavisi od načina vožnje. Veliko zaleže peta prestava. Ni za težke noge.

### lega na cesti

- 9** Na suhem skoraj povsem nevtralen avto. Na skrajni moji odnese zadek. Na ravnem odlično drži smer, ne čuti bočnega vetera. Pozimi hoče ježevke.

### udobje

- 9** Trdo, športno vzmetenje. Zelo dobrí sedeži tudi ležalnik, glasen motor. Pri velikih hitrostih ob zadku dopadljivo zoprnemo šumi veter.

### motor

- 10** Štirivaljni, dve odmični gredi v glavi. Neskončno red se vrti. Mirno teče, je zelo živahan, pa malo manj prožen. Hladen takoj vžge.

### zavore

- 10** Odlične, dvokrožne, štirikrat kolutne. Občutljiva servo naprava, omejevalec zavorne moči, popustljiva ročna zavora.

### oprema

- 9** Popolna armaturna plošča, ročica za ročni plin. Nima varnostnih utripalk in vžigalnika. Solidna končna obdelava.