

Hotelsko parkirišče je bilo ravno pravšnje za štirinštideset zloščenih alf, ki so čakale na premierno vožnjo.

Vzeli sem rdečo, ker se mi že od nekdaj zdi, da morajo biti ferrarji in športne alfe rdeči.

Pot je vodila med griče, ne ravno daleč od Rima, vračali smo se pa po hitri cesti, tik ob morju, ki ga je pestil močan veter.

To je bil prijeten dan! Vsakič, kadar vozim dober avtomobil, se mi zdi, da je dan lep. Tudi če dežuje!

In alfa romeo GTV 6 2.5 je dober avtomobil. To sem začel spoznavati tedaj, ko se je na zasuk ključa oglasil motor. Že zvok sam po sebi je oznanjal, da sedim v viharmiku.

Kolikor se spomnim, alfette GT in GTV, kakršne smo poznavali doslej, niso bile zelo prepričljive. Štirivaljniki niso zmogli dovolj moči, da bi lahko stregli željam, ki jih je vzburjala oblika karoserije, pa tudi podvozje je dosti bolj spominjalo na limuzino kot na robusten kupe.

Zdaj so pri Alfa Romeo ubili več muh na mah.

#### KUPEJEVSKA ALFETTE NI VEČ!

Prvič: Karoseriji so namenili le nekaj popravkov, ne da bi ji spremnili osnovne poteze; drugič: kupci, ki jim je več do oblike avtomobila kot do potote v motorju, še vedno lahko sežejo po različici GTV 2.0, z že znanim dvoltiskim štirivaljnikiom (130 KM), zahtevnejšim pa je na voljo enak avtomobil s šestimi valji v nosu in z oznako GTV 6 2.5; tretjič: priostriili so podvozje in poskrbeli za dirkaški zvok izpušne cevi, da je športna mera polna.

Obenem so zamenjali ime: tako pomljeni kupci ni več alfetta, ampak alfa romeo GTV s številčnima oznakama glede na motor, ki ga poganja.

Rimu smo – od predstavitv – vozili le različico s številčnim motorjem. To pomnem, da smo preskusili vrhunsko Alfino ponudbo in obenem ku-



Alfa romeo GTV 6 2.5

# Rdeče in črno

**Milanska novost: GTV, z dvema motorjema – Dedičina: šest valjev za ugled in užitke – Sprememba: alfetta odslej le še s štirimi vrati**

pe, ki sodi ob bok alfi 6, limuzini, ki je prišla na svet lansko pomlad (glej vozili smo, Am 10/1979). Motor s šestimi valji je torej v Milanu spet zmeraj bolj v čislih!

To je dedičina iz dvajsetih let, ko je motorje znamke Alfa Romeo krojil konstruktör Giuseppe Merosi. Bil je odločen mož in ko je postojal šest valjev v vrsto, je tako tudi ostalo. Alfini štirivaljniki so izum povojne dobe. In Alfin šestivalnik, ki je V-oblike in ga poznamo še poleg drugo leto dni, je skupke izkušenj in dobro rezultatov dvanajstvaljnega motorja iz alfe 33. Ta je branila dobro ime na dirkah prototypov več minulih let zapored.

#### VITAMIN D

D kot »design,« seveda, ki gre italijanom že od nekdaj dobro od rok. Alfa GTV je dobita široka in svojstveno oblikovanja plastiča iz lahke kovine, široke in nizke Pirellijeve gume, robata odbijača in bočne plastичne obrobne, izrazit spoiler pod nosom ter obroč volana in ročaj na prestavnih ročicah – oboje iz poliranega lesa. Grbi na prednjem pokrovku, ki so joti pokrili s plastiko in ki odlično prispevata k napadnemuščemu videzu, se ni bilo močogniti: šestivalnik je bil za tako plitek nos previš.

Skoraj povsem nova pa je videti notranjost: prednja se-

deža sta širša in z naslonjala, ma, ki bolje oprijemata telesa, zadnja klop je izrazitejše namejena dvem (manjšim) potnikom. Voznikov sedež je moč nastavljati tudi po višini, stikalo med sedežema pa ravna (z elektrikoi) – zunanjje vzvratno ogledalo. Po višini nastavljiv je tudi obroč volana, ki je tiste sorte, da ga je športno navdahnjen voznik takoj vesel: razmeroma majhnega premera pa dovolj debel za zanesljiv oprijem; in s tremi prečkami.

Natanko pred voznikovimi očmi je merilnik vrtlajev (z rdečim poljem od številke





6000 dalje), levo in desno od njega sta merilnik hitrosti in ura. Vsa glavna stikala ravnajo ročice ob volanu, nad sredinsko konzolo pa so odredili prostor za merilnike temperature hladilne tekočine, pritiska olja in količine goriva. Tam so tudi glavne kontrolne lučke, dopolnilna stikala, prostor za radio ter ročice za nastavljanje ogrevanja in zračenja notranjosti.

Alfa romeo GTV je pravi kuper, z vsemi lepimi in grdimi lastnostmi. Kdor hoče zlesti na zadnjem klopu mora predvidevati minuto telovadbe. Kdor bo sedel sprejel, bo sedel nizko in zlekajen kot na kavču. Tudi voznik ne vidi tik pred vozilo, ampak šele nekaj metrov na cesti pred njim; enako nenačancen je pogled nazaj. To ne pomeni, da je vidljivost slaba, ampak da se je potrebno sedenja v tem avtu in vožnje z njim malce privaditi. Saj kupenci niso bili nikoli namenjeni za skoke od enega do drugega mestnega vogala, ampak za hitre vožnje, kjer centimetri tik ob vozilu niso pomembni. Zato pa voznik v takšnem avtu in tudi v tej alfi zlepja ni utrujen, vse kar potrebuje, je prišteoto že k serijski opremi in vse, s čimer je vozilo opremljeno, je namenjeno za razmeroma velike hitrosti. Zato je v avtu dovolj prostora le še za sopotnici ali sopotnico na prednjem sedežu, dosti manj pa na zadnjem klopi in pričajniku. Ker so alfi GTV namestili posodo za gorivo tik za zadnjo klop, te tudi ni moč zložiti; torej prtljažnika kljub vratom na zadku ni moč napraviti večjega kot je.

Sveda smo že navajeni, da predstavljene vožnje niso daljše od 200 ali 300 kilometrov in da se na njih le redkokdaj srečamo z vsemi okoliščinami, s katerimi se morajo sicer ubadati vozniki. Za brisalnike na primer lahko povem, da se mi je zdelo sprva čudno, zakaj ne obrisejo šipo povsem do zgornjega roba, potem se je pa izkazalo, da bi bilo to odveč. Šipa je namreč zajetaen in položna, toda sedi se v tem avtu tako nizko, da sega v uporabno vidno polje le njen spodnji, skrbno obrisani del. Nič pa ne morem reči o tem,

kako svetijo žarometi, kako služi ukazom ogrevalna naprava (tisti dan je bilo v Rimu skorajdo poletno toplilo) in kako se obnaša vozilo, kadar je cesta zares spolzka (recimo na snegu in ledu).

#### DIRKALNIK ZA ZASEBNO RABO

Pač pa zelo dobro vem, kako prijetno in prepričljivo se oglasi motor in kako voljno je



pripravljen ustreči voznikovim hitrostnim željam.

Motor v alfi GTV so preprosto presadili iz udobne alfe 6, šest padotičnih uplinjačev (za vsak valj po enega) pa so namenstili z Boschevo elektronsko napravo za vbrzovanje goriva. Sicer je verjetno res, kar pravijo v tovarni, da bi bilo mogoče s pomočjo uplinjačev iztisniti več moči, ampak tokrat ni šlo za moč. Motor zmore tudi ob elektronskem vbrzovanju polnih 160 KM (pri 5600 vrtljahih v minutih), kar je celo za avtomobil, ki hčete biti prestižno poskočen in hiter, dovolj. Optimalnost polnjenja z gorivom je ob elektronski napravi največ vredna, obenem pa omogoča tudi nižjo porabo goriva.

Sicer pa za ta motor velja vse isto kot pri alfi 6: da je kultivirane sorte, da postreže s prožnostjo in da se enako radurno vrți. Zoper pretiravanje na pedal za plin so primarni samodejni prekinjalnik vrtljajev, ki nastopi svojo vlogo pri številki 6200, na merilniku vrtljajev, to je le malce čez spodnjo mejo rdečega polja. Pa je že priziganjanje do teme odveč, saj motor nima težav s poskočnostjo. Samo s štopericijo v roki sem izmeril, da doseže hitrost 100 kilometrov na uro že po debelih osmih sekundah, pri čemer vozniku veliko pomaga odlična razpolovitev teže: ker je menjalnik s sklopkom tik pred prednjo premimo, je zadek dovolj obremenjen, da se moč motorja ne razblini v zdržavanju in cviljenje zadnjih koles. Pa tudi prva predstava je uglasena na učinkovitost. Če kaj – v primerjavi z alfo 6 – moram pojaviti prav menjalnik. Ta je spet takšen, kakršnih smo pri alfah vajeni, z običajno in natančno shemo pretikanja, pa z uobligovanjem v vseh prestavah, razen, kadar hočete naglo pretakniti iz druge v prvo. Peta prestava je pravzaprav varčevalna (za gorivo in motor), omogoča pa tudi hitrosti nad 200 kilometrov na uro. Sicer pa doseže alfa GTV 6 ob pretikanju pri 6000 vrtljajih v minutih in v posamičnih prestavah približno telesnične hitrosti: 45, 85, 125 in 160 km na uro. In vsakič, ko se motor vrti nad številko 3500, postreže z glasom, ki ni nič manj slaven kot so alte same.

Pomembno pri vseh teh zmogljivostih je to, da je po dvozvoju tega vozila enako sposobno kot motor. Prednji kole-



si podpirajo vzvojne vzmeti in prečna vodila, zadnji sta optiri na De Dionovo premo z Wattovim paralelogramom in na poševna vodila. Iskanje boljših rešitev bi bilo za zdaj zapravljanje časa in denarja, kajti s takšnimi gumami kot so bile na preskusnih vozilih si boljše lege na cesti pravzaprav ni moč zamišljati.

Celo ob največji hitrosti na avtomobilski cesti in ob močnih sunkih z morja ob njej sem avtomobil zlahka obdržal v smeri in le nekajkrat mi je »ušel« za več kot četrt metra vstran. Seveda k temu ni prispomogla samo ugodna bočna

silhueta, ampak tudi trdo narančano vzmetenje, ki je dopuščalo ostre in bliskovite popravke z volanom. Enako dobro se alfa izkaže na navadnih cestah in na ostrih ovinkih. Tamkaj je potrebno vedeti le tole: da pa je tudi to lastnost skorajda moč prezreti, če je človek z volanom dovolj urejen. Volan ima le 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke in ker je obroč prijetno majhen so poti, ki jih morata opravljati roki zelo kratki. Športno počutje, pač!

Sportno zmogljive so tudi zavore, ki sem jih preskusil večkrat zapored, vselej z vso

silom, pa niso nikoli odrekle pokorščine. Koluti ob vseh štirih kolesih so pri alfah že stara navada, malce več moči, ki jo zahteva od noge zavorni pedal, pa tudi. Ravnost zadnjega lastnosti omogoča natancično zaviranje in prepriča vozniku, da se sam ogiba blokirjanju koles.

Pa kaj bi, saj športni vozniki dobro vedo, kako se zaviranju streže! Alfa jim pri tem samo pomaga.

• • •

**Cestni dirlkalnik, pa v teh časih? – boste morebiti povdovili. Porschev direktor ob takih dvomih reče:**

»Svet brez športnih avtomobilov bi bil kot svet brez barv!«

Mož ima prav in to velja tudi za alfe! Seveda so avtomobili, kakršna je ta alfa, namejeni posebnemu razredu kupcev: ne le testim, ki imajo denar, hkrati s polnim žepom morajo imeti tudi zalogaj veselja do vožnje. Znati morajo voziti!

Alfa romeo GTV 6 2.5 je na voljo v rdeči, črni in skoraj črni (temnosivi) barvi. Saj sem že rekel: vzel in spet vrnili sem rdečo. Z motno črni-mi obrobami.

In bil je lep dan.

MARTIN ČESENJ  
foto: TOM PLETERSKI

## Tehniški podatki

**Motor:** štirivratni – šestvaljni – V oblikie ( $60^\circ$ ) – namrečen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib  $88+63,3$  mm – gibna prostornina 2492 kubikov – komprencija 9:1 – največja moč 117,6 kW (160 KM) pri 5600/min – največji navor 212,9 Nm (21,7 kpm) pri 4000/min – ročična gred v 4 ležajih – po ena odprtina gred v vsaki glavi (zobati jermen) – blok in glava iz luhke kovine – elektronsko vbrizgovanje goriva (bosch L-jetronic), električna črpalka za gorivo – vodočno hlađenje – brezkontaktna vžigalna naprava – akumulator 12 V, 66 Ah – alternator 640 W

**Prenos mod:** motor sprejedaj poganja zadnji kolesi – dvokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, nameščen pred zadnjim premem – prestavna ročica na tleh – plastična iz luhke kovine 8 J+15 – gume 195/80 HR 15 (pirelli)

**Voz in obesek:** kupje za 4 osebe – troje vrat – samonošna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, dvojna prečna vodila, vzvojne vzmeti, stabilizator, teleskopski blažilniki – dvokrožni zavorni sistem, servo, kolutne zavore za vse štiri kolesa, mehanična ročna zavora na zadnjem kolesu, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, prestava 21:2 (3,5 zavrtljaj) od ene do druge skrajne točke)

**Mere in težje:** dolžina 4,260 m – širina 1,664 m – višina 1,330 m – medenosna razdalja 2,400 m – kolotek spredaj 1,373 m, zadaj 1,352 m – rajdn krog 10,1 m – teža praznega vozila 1210 kg – dovoljena skupna teža 1550 kg – posoda za gorivo 75 litrov – prijaznik 280 litrov (tovarna).

**Zmogljivosti** (tovarniški podatki): največja hitrost 205 km na uro – kilometar brez zateka: 29,5 s – normalna poraba goriva po ECE: 7,7/9,9/14,8 litra super benzina na 100 km

