

revija **test**
AVTO

Alfasud ti



Tekst Martin Česenj, foto Marian Zaplatil

Dober okus po dobrem imenu

Nova porcija športnosti



Alfasud je bil uspeh: avto, ki je tolažba za tiste, ki ne zmorejo seči po dražjih alfa iz Milana, gre dobro v denar. Alfasud ti je zrelejša različica iz južne podružnice; v Pomigliano d'Arco so ponudili »turismo internazionale«, kar pomeni za žilico več moči in pestrejšo opremo: športne drobtine za še zmerno (italijansko) ceno. Pri nas se ta avto, na račun uvoznih dajatev, spremeni v dragocenost za vzbujujanje sosedskih zavisti.



Tovarna Alfa Romeo slovi po klasično zasnovanih, športno navdihnenih avtih. Oznaka „ti“ je iz hišne tradicije, tako kot zamožek (plemeniti) – pravijo navdušenci) glas iz izpušne cevi. Alfasud (test: Avto, 1973/25) je bil prvi avto te znamke, ki je družinska pravila obrnil na glavo: s sploščeno, moderno priskano karoserijo in s hropečim bokserjem, ki poganja prednji kolesi. Postal je kruh napolitanskih delavcev in ugodna priložnost za manj premožne ljubitelje alf. Alfasud ti je že avto z naslednje stopnice: osnovni model z dodatno porcijo športnega počutja.

„Ti“ – za voznika

Glavnih mer, oblik in lastnosti sploh niso spreminjali in največ

sprememb je namenjenih očem. Namesto dveh oglatih ima alfasud ti štiri okrogle halogenske žaromete, ki se podajo robatemu spojlerju pod prednjim odbijačem. Spojler, bolje rečeno prifrknjen repek, so natakili tudi na rob prjažnega pokrova, bolj zaradi mode kot zato, da bi bil avtu in vozniku v resnično pomoč. Predni pozicijski luči (in utripalki) so prestavili na odbijač in sta podobni izbuljenim žabjim očem, na odbijačih in sta podobni izbuljenim žabjim očem, na odbijačih pa so po novem še drobne, neugledne rozete. Platiščem so spremenili le obliko in sneli okrasne pokrove, mere so ostale. K „ti“ opremi sodijo še preproge v prostoru za potnike, dodatni instrumenti za voznika in dvojna vrata. Ta se podajo želji, da bi bil avto bolj kupe kot limuzina, toda potniki, ki ležejo na zad-

njo klop, jih niso prav nič veseli. Naslonjala prednjih sedežev se premalo umaknejo, da bi bilo plezanje prijetno.

Ker je medosna razdalja ostala nespremenjena, je počutje v alfasud ti prav takšno kot v njeni malce manj ugledni sestri. Razmeroma velika notranja dolžina zagotavlja izdaten prostor za noge pred prednjima sedežema, le zadaj je tako kot v vseh manjših avtih s hitrim zadkom: z vrha „pritiska“ strop in prostor za kolena je strogo odmerjen. Sedeži (spredaj z opornikoma za glavo) so goljufivo kratki in med daljšo vožnjo precej utrudljivi. Prednja se s hvalita z velikim pomikom in s primitivnim nastavljanjem višine.

Voznik dobi zdaj vse tisto, kar smo pogrešali v alfasud in sodi k serijski opremi vseh ostalih vozil alfa romeo. Ostal je v navpični smeri pomičen obroč

volana, mehko oblažinen in pripraven za roke. Pred njim sta velika okrogla merilnika hitrosti in vrtljajev motorja, prostor na sredini armaturne plošče pa so izrabili za merilnika temperature hladilne tekočine in pritiska olja v motorju, ostal je še prazen prostor za uro. Razen stikala za ogrevanje zadnje šipe, ročic za nastavljanje gretja in zračenja ter vžigalnika je vse, kar potrebuje voznik, ob volanu. Nepripraven se nam je zdel le vklop brisalnikov (ročico je treba zavrteti) in bilo bi bolje, če bi ga zamenjali z vklopom ventilatorja (isto ročico je treba pretakniti). Gumb črpalke, ki brizga vodo na prednjo šipo, je bil ves čas preskušnje nezanesljiv.

Čprav zasluži končno izdelava v celam mnogo boljšo oceno kot ob testu alfasud, so razočarali merilniki. Merilnika hitrosti

...vrtljajev motorja „lažeta“ v zgornjih območjih, kazalec na merilniku goriva pa se le redkokdaj povsem umiri pa je težko prebrati, kolikšna je še zaloga goriva. Razočarani, smo bili še nad žarometi, ki več obljublja,

...vrtljajev motorja „lažeta“ v zgornjih območjih, kazalec na merilniku goriva pa se le redkokdaj povsem umiri pa je težko prebrati, kolikšna je še zaloga goriva. Razočarani, smo bili še nad žarometi, ki več obljublja,



in vrtljajev motorja „lažeta“ v zgornjih območjih, kazalec na merilniku goriva pa se le redkokdaj povsem umiri pa je težko prebrati, kolikšna je še zaloga goriva.

Razočarani, smo bili še nad žarometi, ki več obljublja,

kot dajejo. Za zelo hitro vožnjo po nezanih cestah sta snopa kratkih in dolgih luči preslabotna.

Počutje voznika je pa v tem avtu prav tako dobro kot v navadni alfasud. Zlahka najde pravišnji položaj telesa, rok in nog, odlično vidi na vse strani in ko se privadi, da je za zadnjo šipo le še za dobro ped avta, brez težav parkira. Alfased ti je avto, ki ga je prijetno voziti, preproge, dodatni predali in več instrumentov pa skrbijo za „toplejšo“ notranjost. Z dvojnimi vrati naj bi bil avto bolj kupe kot limuzina; toda v tovarni se vseeno niso odločili za poseg, ki bi zdaj nepripraven pokrov prtjažnika spremenil v tretja vrata. Odpiranje zadka za zadnjo šipo vred bi bilo po ukazih sodobnega časa, seganje v prtjažnik pa mnogo pripravnejše kot zdaj.

Pet prestav za poskočnost

Toda alfased ti je drugačna tudi pod kožo. Motorju so povečali moč in mu pridjeli petstopenjski menjalnik. Namesto 63 KM (alfased) zmore motor različice ti 68 KM, prav tako pri 6000 vrtljajih v minuti. Ploščati bokser, nameščen pred prednjo premo (odlično zagotavlja vozilu nizko težišče in omogoča izvedbo aerodinamičnega nosa avta) obeta večjo zalogo moči, kot so jo izrabili inženirji. Pet dodatnih konjskih moči in večji navor pri ugodnejših vrtljajih (alfased ti: 9,2 kpm pri 3200 vrt. v min; alfased: 8,5 kpm pri 3500 vrt. v min.) so dosegli z dvojnimi uplinjačem in s povečanjem kompresijskega razmerja od 8,8 : 1 na 9,0 : 1. Mnogim zasebnim mehanikom,

ki te alfe prireajo za dirke, je s preprostimi in z razmeroma poceni posegi uspelo iztisniti iz motorja precej več kot 70 KM. Motor z dvema odmičnima gredema v glavah se vrtili z lahkoto tudi precej čez mejo, ki jo dovoljuje tovarna. Šele po natančnih izračunih in ob narisanem diagramu smo razbrali, da je merilnik vrtljajev v zgornjih območjih kazal približno 300 vrtljajev manj in smo torej motor priganjali bolj, kot je bilo videti. Pa ventili niso niti enkrat izgubili ritma in tudi po zvoku ni bilo slišati, da bi bila mera plina prepolna. Za hitro in odločno vožnjo motor potrebuje visoke vrtljaje, saj je njegova gibna prostornina prepičla, da bi se lahko hvalil s prožnostjo. Bolj kot dodatna moč motorja koristi avtu petstopenjski menjalnik, s pomočjo katerega voznik brez težav izkoristi

LM

LIQUI MOLY
Voznik, dodajte vslamo gorivu
na vsakih 2000 km eno dozo
LM MTX, da vam očisti
izgorivni prostor – predvsem
svidele ventilov.

LM AVTO 1 in LM MTX dobita na
vseh beninskih črpalkah in
v specializiranih trgovinah.

Prijetna notranjost z veliko prostora pred prednjima sedežema in z zelo ugodnimi merami: volnik-pedala-volan. Pred prestavno ročico je pripraven pedal, nad njim je prostor za radio. (spodaj)
 Prtijažnik je razmeroma prostoren, saj je pod njim le rezervno kolo (posoda za gorivo je pod zadnjo klopjo). Z novim rezom na karoseriji bi pokrov lahko

zamenjali s tretjimi vrati in alfasud ti bi postala kombi-kupe. (druga slika spodaj)
 Motor, razen z dvojnimi uplinjačem, navzven ne razkazuje dodatne moči. Stačen je v nos avta, nizko pri tleh, za njim je še dovolj praznega prostora. Ga bodo izrabili pri bodoči alfasud GT? (tretja slika spodaj)

prvšnje vrtljaje motorja. Prav zaradi dobro uglasenih prestavnih razmerij so pospeški, ki jih doseže alfasud ti, precej boljši kot pri osnovnemu modelu. Rumeno polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 5750, prepovedano rdeče območje pa pri številki 6250. Tudi pri meritvah smo upoštevali tovarniške ukaze (seveda s popravki, po natančnih izračunih), čeprav se motor zlahka zavrti s 7000 vrtljaji v minuti, pošteno oživi pa šele nad številko 4000. Peta prestava je preračunana tako, da omogoča avtu čimvečjo potovalno hitrost. Največjo hitrost 162 km na uro doseže motor tik pod območjem največje moči — po tovarniških navodilih v rumenem polju, pa je treba med dolgotrajnim drvenjem nogo malce odmakniti s pedala za plin. Hkrati pa je peta prestava tudi „varčevalna“ saj — predvsem na avtomobilskih cestah — precej omeji porabo goriva. Pretikanje pri alfasud ti (prav tako kot pri alfasud) ni tako zelo natančno kot pri dražjih Giuliah. Toda prestavna ročica je lahkotna in pri roki, le dotle, dokler je olje v menjalniku še

mrzlo, otrdi in zahteva pretikanje z vmesnim plinom.

Zrelo podvozje

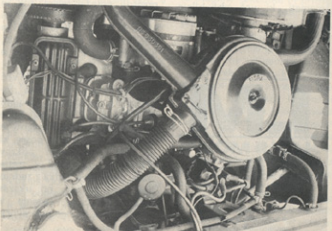
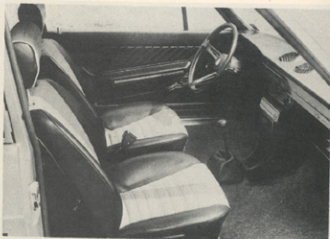
Obutve in podvozja pri alfasud ti niso spreminjali. Ko smo vozili navadno alfasud, smo zapisali: podvozje hi preneslo tudi mnogo močnejši motor. Oba konca avta sta med seboj zelo dobro uglasena. Prednji kolesi se opirata na vzmetni nogi in prečni stabilizator, zdaj je toga os z Wattovim paralelogramom in s Panhardovim drogom. Vzmetenje je športno trdo, toda še smeraj dovolj mehko, da je tudi vožnja po slabem cestišču še znosna. Za prednji pogon zaslužio inženirji ponovno pohvalo; vožnja z alfasud ti je lahkotna, volan je gibek in tudi pri naglem speljavanju z mesta ne kaže slabosti prednjega pogona.

Voznik lahko sam izbere, kako bo drvel skozi ovinke. Z dodajanjem plina in ovinku se obeže, da bo dodajal tudi volan, če pa ljubi drsenje, bo pred zavojem za hip odzvel plin. Avto je v obeh primerih netežaven, le ročna zavora na prednja kolesa je med vožnjo neuporabna. Stirikrat kolutne zavore, dobre pasaste gume z nizkim presekom in dobro vodene obese so odlike, ki bi jih alfasud zavidal marsikak vrednejši in po motorju zmogljivejši avto.

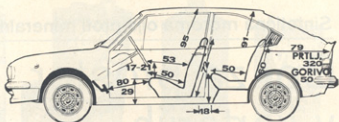
Komur ni do tega, da bi drvel s ferrarijem, hoče pa športnik z dovolj dobrimi zmogljivostmi in z varno lego na cesti, bo za volanom alfasud ti povsem zadovoljen. Toda: preračunan v dinarje, pa brez republiškega in občinskega davka, stane alfasud ti v Jugoslaviji več kot 131 novih tisočakov. Za alfo z juga zapišem: to je dober avto; za ceno pa: kar je preveč, je preveč!

Kaj pravi ona?

Pritožuje se nad posameznostmi, ki so jih v tovarni „pozabili“ do kraja obdelati in pričrstiti, med parkiranjem jo jezi, da se ji zdi avto ožji, kot je v resnici. Sklanjanje v prtijažnik je za žensko v krilu nepravilno, za mimoidoče moške pa zabavno. Ker je slišala, da alfe z juga rade rvajijo, je pregledala ves avto, pa (še) ni našla dokaza. Ni pa se znebila občutka, da je to nežen in krhek avto. Razen barve testnega avta bi izbrala še rdečo, ker pristoja črni notranjosti.



Notranje mere (prednji sedez v zadnji legi) v cm:
 širina pri kolokchil
 spredaj 136,
 zadaj 135; širina prednjega sedeza 55, zadnje klopi 130;
 notranja dolžina od armature ploče do zadnjega naslonjaka pribl. 170; pomik prednjega sedeza 23; odprtina vrat (višina x širina) 90 x 110;
 uporabna prostornina prtljžnika
 320 dm³ (merjeno s kockami).



Cena: 2.318.000 LIT — 70.933,20 din
 osnovno za izračun rep. in oob. davka:
 87.621,10 din
Zaustavljanje:
 obvezno: 942 din
 kasko brez franšize: 1074,70 din
 kasko s franšizo 4000 din: 1309 din
Cestnina: 600,00 din
Proizvajalec:
 Atlasus, Pomigliano d'Arco, Italija
 Generalni zastopnik in prodajalec:
 "Automotavta, Ljubljana, Celovška 32,
 poslovilnica v Beogradu.

Tehniški podatki

Motor: štirivaljni — štiristakni — bokser — nameščen pred prednjo premo — vrtilna in glo 80 x 59 mm — gibna prostornina 1186 kubikov — kompresija 9,0 : 1 — največja moč 68 KM (DIN) pri 6000 vrtljajih v minuti — litrska moč 57,3 KM (DIN) na liter — največji navor 9,2 km (DIN) pri 3200 vrtljajih v minuti — ročična in 4 letalski mehanizmi gredi v glavah (zobata jermena) — glavi iz lahke litine — viseči jermeni — dvojni padežni uplinjači, webel 12, 32 DIR s tokom — mehanska črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavem toku — vodno hlajenje s črpalko in termostatom — elektrinski ventilator — akumulator 12 voltov, 36 amperih ur — alternator 475 vatov — svvedske lodje golden 2 HL.

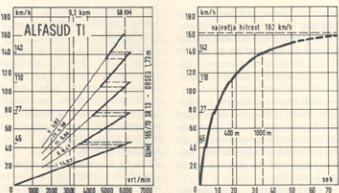
Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi — enokolutna suha sklopka — petstopenjski sinhronizirani mehanizem — prestavna ročica na lietu — prestavne razmerja: 3,545; 2,052; 1,434; 1,15; 0,931; zvrtna 3,091 — diferencijal — prestavna ročica na lietu — razmerja: 4,11 : 1 (9/37).
Kolesa: platišča 5 x 13, jeklena prelana — gume 165/70 SR 13 (pireli cinaluto CN 54) — pritisk spredaj 1,8, zadaj 1,4 atm.

Vež in teža: limuzina-kupe za 4 do 5 oseb — dvojni volan — samonastavna karoserija — prednja kolesa na posamičnih oboseh, prečna vodila, vzmetne noge, prečni stabilizator — zadaj toga prelana z Wattovim paralelogramom, Panhardov drog, vijane zmetle, teleskopski blazniki.
Zavore: spredaj in zadaj kolone — dvočrtni zavorni sistem — servo — omejevalni zavorne moči na zadnja kolesa — mehanska ročna zavora na prednji kolesi, ročica med sedezoma.
Volan: prenos z zobato letvijo — prestava 20 : 1 — varnostni drog volana — rajsni krog 6,4 x 3,5, zavrtljaj volana od ene do druge skrajne točke — obroč volana pomemben v navpični smeri (pribl. 4,5 cm).

Oprema: brisalniki na dve hitrosti — električna brizgalica za pranje prednje šipe — luči za zvrtno vožnjo — naprava za ogrevanje zadnje šipe — dvo-stopenjski ventilator — opornika za glavi na prednjih naslonjaki — ležalniki — halogeni žarometi — preproge — vžigalnik.

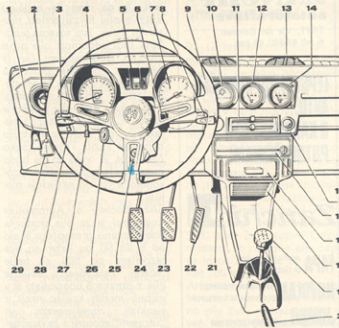
Mere in teže: dolžina 3,905 m — širina 1,380 m — višina 1,370 m — medosna razdalja 2,485 m — kolotek spredaj 1,384 m, zadaj 1,351 m, najmanjša razdalja od tal 0,15 m — prostornina prtljžnika 400 litrov (uporabna prostornina 320 dm³) — teža praznega vozila 810 kg — dovoljena obtežba 400 kg — dovoljena skupna teža 1210 kg — dovoljena teža priklopnice brez zavore 480 kg, z zavoro 790 kg.

Vzdrževanje: posoda za gorivo 50 litrov — karter s filtrom 4,6 litra, menjava na 8000 km — menjalnik z diferencijalom 3,25 litra, menjava na 32.000 km — mazalno podvozje nima — hladilni sistem (tekočina) 7,3 litra.
Zmogljivosti: teoretična hitrost pri 1000 vrtljajih v minuti v petti prestavi: 26,6 km na uro — moč na tono praznega vozila (teža 75 kg): 75,8 KM (DIN); teža na KM: 13,9 kg — moč na tono polno nato-vorjenega avta: 56,2 KM (DIN); teža na KM: 13,9 kg — največja hitrost: 182 km na uro (tovarna) — pospešek od 0 do 100 km na uro: 12,9 sek (tovarna) — norma poraba goriva (CUNAI): 8,6 litra na 100 km.



Motorja atlasus ti med merjenimi nismo silili nad območje, ki ga tovarna prepoveduje z ročnim poljem, torej smo pretikali pri (natančnih) 6250 vrtljajih v minuti. To pomeni v posamičnih prestavah naslednje resnične hitrosti: 45, 77, 110 in 142 km na uro. Peta prestava omogoča največjo hitrost 162 km na uro, ki jo motor doseže tik pod manjša.

Se voznik pretirava, se motor ubogljivo zavrti celo že 7000 vrtljajev v minuti, torej je rezerva moči v silil večja kot jo kaže naš diagram. Motor se hvali z dobrimi pospeški, a prožnostjo pa ne. Temeljito obvi šole nad 4000 vrtljaj, to pa ne pomeni, da za tekočo mestno vožnjo ne bomo zmernega voznika.



1 — vzvod za odpiranje prednjega pokrova, 2 — zračnik, 3 — ročica utripalk, pozicijski, kratkih in dolgih luz, svetlobnega signala, 4 — merilnik hitrosti, števec (dnevni) kilometrov, 5 — kontrolne luz kratkih in dolgih žarometov, utripalk, 6 — vijak za nastavljanje višine volana, 7 — merilnik vrtljajev, 8 — ročica brisalkov, ventilatorja in trobojje, 9 — gumb brizgalke za vodo, 10 — prostor za uro, 11 — ročica za nastavljanje ogrevanja in zrčenja, 12 — merilnik pritiska olja, 13 — veža za topel in hladen zrak, 14 — merilnik temperature hladilne tekočine, 15 — zračnik, 16 — prostor za radio, 17 — pepelnik, 18 — zvočnik, 19 — prestavna ročica, 20 — ročica ročne zavore, 21 — loputa za topel in hladen zrak, 22 — pedal plinca, 23 — zavorni pedal, 24 — pedal sklopke, 25 — čok, 26 — stikalo vžigalnika, ključavnica volana, 27 — gumb dnevnega števca, 28 — stikalo za ogrevanje zadnje šipe, 29 — varovalka zvrveda za prednji pokrov.

Naše meritev

Testni avto je pred meritvami prevozil 22.000 km. Meritve z dvema osebama in s polno posadko goriva.

Največja hitrost: 162 km na uro (zaleť 3 km, pospežje hitrih meritev).

Pospeški:
 0 — 60 km na uro: 3,0 sek
 0 — 80 km na uro: 5,4 sek
 0 — 100 km na uro: 9,1 sek
 0 — 120 km na uro: 20,9 sek
 0 — 140 km na uro: 33,8 sek

400 m brez zaleť: 17,9 sek (končna hitrost 114 km na uro)
1000 m brez zaleť: 34,0 sek (končna hitrost 141 km na uro)

Pržnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi: 38,1 sek (končna hitrost 128 km na uro); v V. prestavi: 42,0 sek (končna hitrost 125 km na uro)

Poraba goriva:
 Po navadnih cestah najmanj 8,6 litra goriva super na 100 km (zreimo, nikoli čez 100 km na uro); največ 12,9 litra na 100 km (ostja vožnja)
 Na avtomobilski cesti: 8,8 litra na 100 km (poprečno 100 km na uro); odinoma 12,0 litra na 100 km (poprečno 145 km na uro)
 Po mestu: 10,2 do 12,8 litra na 100 km
 Poprečna poraba na letu: 10,8 litra na 100 km
 Poraba olja: 0,3 litra na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:
 kazalec na 60, resnična hitrost 41 km/h
 kazalec na 80, resnična hitrost 60 km/h
 kazalec na 80, resnična hitrost 76 km/h
 kazalec na 100, resnična hitrost 95 km/h
 kazalec na 120, resnična hitrost 112 km/h
 kazalec na 140, resnična hitrost 131 km/h
 kazalec na 160, resnična hitrost 149 km/h

Hvalimo

odlična lega na cesti
 lehiško dognan bokser
 dobro "uglašeno" petstopenjski menjalnik
 natančno volan, s pomčnim obročem bogata oprema
 dobra zvočna izolacija

Grajamo

neprožen motor
 kraki in utrobojni sedezi
 neroden dostop k zadnji klopi
 nenatančni ležištvom
 prglasen ventilator
 nedosežni pokrov prtljžnika (glede na -ti-)