



# Alfa Romeo 1750:

Eno od najbolj vročih bojnih polj na avtomobilskem trgu je razred štirisedežne limuzine do dveh litrov gibne prostornine. V ta, precej ugledni razred, sodita tudi alfa romeo 1750 in BMW 1800. Testni alfa romeo je bil naš stari znanec, saj je pri nas na preskušnji za dalj časa in je že lepo utečen, vendar pa nima nekaterih novosti, ki jih imajo najbolj novi avti te znamke: nima na primer halogenskih žarometov. BMW je prevozil šele 300 km, zato verjetno še ni dosegel najboljšega obdobja, ko bi lahko dal vse od sebe.

Podobnost obeh avtov se prične pri izmerah in pri težji. Alfa romeo je nekoliko manjši in nekoliko bolj gibne prostornine. V ta, precej ugledni razred, sodita tudi alfa romeo 1750 in BMW 1800. Testni alfa romeo je bil naš stari znanec, saj je pri nas na preskušnji za dalj časa in je že lepo utečen, vendar pa nima nekaterih novosti, ki jih imajo najbolj novi avti te znamke: nima na primer halogenskih žarometov. BMW je prevozil šele 300 km, zato verjetno še ni dosegel najboljšega obdobja, ko bi lahko dal vse od sebe.

Podobnost obeh avtov se prične pri izmerah in pri težji. Alfa romeo je nekoliko manjši in nekoliko bolj gibne prostornine. V ta, precej ugledni razred, sodita tudi alfa romeo 1750 in BMW 1800. Testni alfa romeo je bil naš stari znanec, saj je pri nas na preskušnji za dalj časa in je že lepo utečen, vendar pa nima nekaterih novosti, ki jih imajo najbolj novi avti te znamke: nima na primer halogenskih žarometov. BMW je prevozil šele 300 km, zato verjetno še ni dosegel najboljšega obdobja, ko bi lahko dal vse od sebe.

## Zmogljivosti

Čprav je bil alfa romeo lepo utečen, ni mogel doseči odličnih hitrosti in pospevkov, ki smo jih izmerili avtu enakega tipa med našim običajnim testom. Kljub temu so zmogljivosti več kot spočitveno vredne in alfa 1750 poseka marsikak športen avto, da ne govorimo o večini tekmecev, ki sodijo v isti razred „ugledne limuzine“ z motorjem, manjšim od dveh litrov.

Motor alfe je precej navit, vendar je kljub temu dokaj krotke. V mrzlih jutrih tovarna še vedno pripravlja ogrevanje, vendar je čok potreben le zelo kratek čas. Ko je motor ogret, postane zelo prožen, čeprav ne potegne od 30 km na turo, kadar vozite v peti prestavi.

Poraba goriva je za tak avto dokaj zmerna, saj pri normalni vožnji porabi 10 l goriva na 100 km. BMW zmore precej, če upoštevamo, da gre za limuzino, ki ima manj kot 100 KM. Vsekakor pa bi bile zmogljivosti še boljše, če bi bila prestava razmerja bolj izbrana, brez luknji. Vzkipanje hladnega motorja je počasna operacija, pomaga pa, če večkrat pritisnete na pedal za plin; potem motor vžge s polovičnim čokom. Ogrevanje je počasno, ko se pa motor ogreje, postane zelo prožen, čeprav pri visokih hitrostih ne dosega alfe.

Poraba goriva je zmerna tudi pri BMW-ju, ki pri normalni vožnji porabi prav toliko kot alfa, malo manj varčen pa postane pri zelo hitri vožnji.

Če primerjamo zmogljivosti obeh avtov, se nam ne bo zdelo čudno, da je alfa romeo toliko boljši. Njegov motor ima 32 KM več, menjalnik ima pet prestav, zato so razlike v pospekih razumljive. Če oba avta na cesti tekmujeta, potem se mora voznik v BMW-ju zelo truditi, da dohaja alfo, ki zmore tako vožnjo kar brez napa. Edina prednost BMW-ja je v tem, da ni treba tolikokrat prestavljati kot v alfo, na primer: pri hitrem prehitevanju bo voznik BMW-ja prestavil dvakrat, voznik alfe pa trikrat ali štirikrat. Razlika v zmogljivostih se pokaže tudi pri porabi. Če vozita avta zase, porabita enako, če pa mora BMW dohitevati alfo, porabi nekoliko več.

## Udobje, upravljanje in zavore

Čprav so vzmeti alfa romeo precej trdi, niso preveč trde. občutek udobja povečuje le tih tek avta zaradi

dobre izolacije udarcev na kolesa. Zelo dobro se izkaže vzmetenje pri velikih hitrostih.

Alfa je po pravila avto, ki mu je treba volan dodajati. Če je voznik športno navdahnjen, bo to lastnost znal popraviti z dodajanjem plina v ostrih ovinkih; saj mu je vedno dovolj moči na voljo. Vešah celo preveč; saj gume na mokri cesti precej slabše prijemljejo in kolesa prav rada zdravajo. Hitro korekcijo smeri, ko zanesse zadek, omogoči natančen volan, ki vozniku vedno daje občutek, da jev stiku s cesto.

Pri velikih hitrostih upravljanje ni naporno, pri parkiranju je volan vešah kar težak. Zato je stabilnost pri vožnji odlična in veter mora že zelo pritisniti, da spravi alfo v težave.

Čprav testni avto še ni imel najnovejših izboljšav na zavorah, so se štirje koluti obnašali brezhibno. Ročna zavora deluje na bobne v zadnjih kolutih, je zelo učinkovita, vendar nekoliko težje nastavlja.

Pri nizkih hitrostih ima pa BMW precej mehkejše vzmetenje kot alfa. Čprav so blažinski razmeroma mehki in dovoljujejo rahlo pokimavanje prednjega dela, je udobje nad poprečjem. Od koleser si prtnaj hrup udarcev, ki pa ni dovolj močan, da bi motil potnike.

Navadno je treba BMW-ju volan dodajati, vendar v zelo ostrih ovinkih zanesse zadek. Volan je dokaj težak, gume pa odlične na suhi in mokri cesti. Čprav volan ni tako ubogljiv kot alfin, pa predstavlja dober kompromis, ki bo všeč večini voznikov. Hitra vožnja naravnost tudi z BMW-jem ni problem, tudi če pihva močan veter z boka.

Sila, ki je potrebna pri zaviranju, je razmeroma majhna, zavore so zelo učinkovite. Le po dolgem mučenju so nekoliko popustile in pričele „vleči“ v levo. Ročna zavora je zelo učinkovita. Če primerjamo te lastnosti obeh avtov med seboj, se bomo težko odločili; saj je izbira stvar okusa. BMW je boljši pri



# BMW 1800

nihkih hitrostih in na slabih cestah, alfa je bolj udobna in bolj tiha pri hitri vožnji. Izolacija hrupa, kakšno ima alfa, pri udobja mnogo pridobi.

Alfa romco bi zmagal le za malenkost, če bi šlo za upravljanje; saj je njegov volan „hitrejši“. BMW se bolje drži ceste v ovinkih.

## Notranjost in oprema

Instrumenti so v alfa romcu zelo lepo in pregledno nameščeni. Merilnika hitrosti in vrtljajev sta postavljena pred voznika. Ostali instrumenti so na konzoli v stredi avta.

Za greje z ventilatorjem in za brisanje stekel sta na voljo po dve hitrosti elektromotorja. Pedala zavora in sklopke imata tečaj na spodnjem delu, kar vrjetno nekaterim ne bo všeč, pedal plina pa je visč.

„Unjeni sedelci“ so tako dobro ponarejeni, da premotijo precej ljudi. Alfa je štirisedežnik, zato je tudi zadnja klopa oblikovana tako, da služi predvsem dvema potnikoma. Sedelci so lepo oblikovani in udobni, vendar ne za dolgoonoge voznike. Sedelce je moč sprameniti v ležalnike.

Vrata so dovolj široka, zato je vstopanje dokaj udobno. Zapiranje vrat in njihovo zaklepanje ne povzroča težav; čudno pa je, da zadnja vrata nimajo varovalk za otroke.

Alfa romco 1750 ima štiri žaromete, ki so zelo učinkoviti že na testnem avtu, novi halogenski pa morajo biti le boljše.

BMW ima vse instrumente zbrane pred voznikom. Na srednji konzoli so samo ročice za greje in ventilacijo. Temperaturo je moč regulirati z mešanjem zraka, zato greje zelo hitro reagira na spremenjena povelja. Ventilator ima tri hitrosti in za razliko od alfe je tu tudi zračenje dobro.

Brisalniki stekel imajo dve hitrosti, ki sta si primerno različni, žal pa brisalniki ne dosežejo zgornjega dela vetrone šipe.

Tudi BMW-jevi sedeži so iz umetnega materiala, sprednja sedeža sta dovolj široka in dobro oblikovana, vendar po nemško trda. Ker je BMW širši od alfe, so mu zadaj pustili klop, da se na njej lahko namestijo trije potniki.

Vrata se zapirajo nekoliko slabše, vendar imajo zadnja varovalke za otroke.

Prtljažnik je zelo velik in ima izredno nizek prag, kar seveda olajša nakladanje prtljage.

Enojni žarometi komaj zadoščajo za avto s takimi zmogljivostmi. Čeprav so sedeži v alfa romcu udobnejši, je v BMW-ju več prostora za dolgoonoge voznika in za tri potnike na zadnji klopi. Najbolj važno pri opremljenosti je, da ima alfa precej slabše greje in zračenje kot BMW. BMW-jev prtijažnik je večji, vendar je alfin dovolj velik za večino ljudi. Športni vozniki bodo navdušeni nad alfinimi instrumenti in nad žarometi, v BMW-ju pa jim bo ugajala večja skrb za varnost sopotnika.

PRIMERJAJTE	BMW 1800	Alfa romco 1750
Gibna prostornina (kubiki)	1766	1779
Moč KM (DIN) pri vrt/m	90/5250	122/5500
Prednja prema	Mc Pherson	dvojno, prečne obese
Zadnja prema	diagonalne	toga
Pospeški:		
400 m brez zalota (s)	19,2	18,2
0—96 km/h (s)	13,2	11,9
Največja hitrost (km/h)	159	175