

EILSED IMED



1962
GIULIETTA SZ

Teine seeria, mida tuntakse ka Codana, kaalub 840 kg ning on 1.300-mootori ja 98 hobujõuga, mis viib kiiruseni 200 km/h.

Ei ole midagi loomulikumat kui Alfa mootoreid suurepärase võimekuse sünonüümideks pidamine. Kuid eelmiste sportversioonide tugevuseks on alati olnud nende raskus: alumiiniumist raamistik ja torujas kere üheskoos usaldusväärsete mootoriga on nende seeriade leivanumbriks. Alfa sarm on seega igas epohhis näha, olgu selleks siis Disco Volante, Duetto või tänapäevane 22 Stradale.



1972
SPIDER

Suurepärase Duetto kolmas seeria läks aastatel 1966–1994 tootmisse erinevate mootoriga 1.3–2.0.



1967
33 STRADALE

18 eksemplaris toodetud maanteeversioonist arendatud mudel kaalub 700 kg, mootoriks on 230 hj 2.0 V8 ning maksimumkiirus 260 km/h.



1965
TZ2

Seda maanteeautot loodi vaid üheksa eksemplari. Kaal 620 kg, mootor kuni 170 hj ja kiirus kuni 215 km/h.



1952
1900 CS2

... teise nimega Disco Volante Coupé Touring kaalub 760 kg, mootoriks 158hobujõuline 1.900 ning kiirus 230 km/h.

võitleja hingega neljakohalist. Kompaktne, sportlik ja äärmuslik – see on Alfa Romeo.

Numbriid näitavad sisu sõnadest ehk paremini: võimsuse ja raskuse suhe on 4 kg/hj, kiirendus 0–100 km/h võtab aega vaid 4,5 sekundit. 137 hobujõudu liitrile ja muljetavaldav 1,2 G aeglustus lausa kutsuvad seda inseneride tippklassi tulemust nautima. On tõsi, et pärast 8Cd on vaid väheseid nii silmapaistvaid mudeleid, kuid 4C puhul on tegu klassikalise Alfaga, revolutsioonilise, põneva ja võrgutava superautoga mõõtmetega 4 m × 2 m × 118 cm.

Tundub natuke liiga pealetükkivalt heakskiitev? Aga see kõik on õigustatud! Ilusaid sõnu, millega seda masinat iseloomustada, jagub küllaga.


Uue Alfa 4C sisustus meenutab pigem tavalise kui sportauto sisu – käiguvahetus roolil, pedaalid pörandal ja digitaalne süsteemikasutus. Elegantne ja mugav on seega kogu sisemus. Peale selle on autol 110 liitrit pagasiruumi.



See innovaatiline tehniliste lahenduste lipulaev hülgab muu hulgas paljuarutletud esitulede kuju parendusega ning pedaalide raskuskandega paremale küljele nende jaoks, kes sõitmiseks kaht jalga kasutavad.

Mõnele ehk on vastukarva kogu Race'i versiooni heli, mis näib ehk veidi parasitne ka 130 km/h kiirusel, või heli, mis tekib manuaalsest konditsioneerist, mis on, muuseas, tasuta lisaseade.

Täieõiguslike rallimeeste jaoks võib tulla mõningase pettumusena tõsiasi, et ka Race'i puhul pole tegu sajarprotsendilise ralliauto juhtimispaneeli paketi. Kõik muu on küll põnevusttekitav: süsinikkiust monokokk-tehnikaga kere, keerukad juhtimis-, vedrustus- ja tasakaalusüsteemid (40-60 esi- ja tagaosa vahel) ning hõõrdjõukontroll on näide ehedast

geniaalsusest, stiilipuhtusest ja kõrgklassilisest neljarattalisest. Peale selle on kasutajale tagatud sõidumugavus ning ootustele vastav kasutajasõbralikkus. Tagaosa mootor on uus 1750 Turbo, võimsus 240 hobujõudu ning 6000 pööret minutis, 350 Nm ja kiirus 258 km/h. Käiguvahetus on standardne Alfa TCT ning akronüümidest on tähelepanuväärne ka Alfa DNA (*dynamic, natural, all weather*) süsteem. Mis aga muudab sõidu Alfa 4Cga kui jalutuskäiguks pargis, on tühimass 895 kilogrammi, suurepärase pidurdusvõime, kiirusstabiilsus ja maksimaalne tundlikkus. Isegi hinnast rääkides ei vanna 4C oma mainele alla: hinnad algavad 53 000 eurost. 

www.alfaromeo.com

