

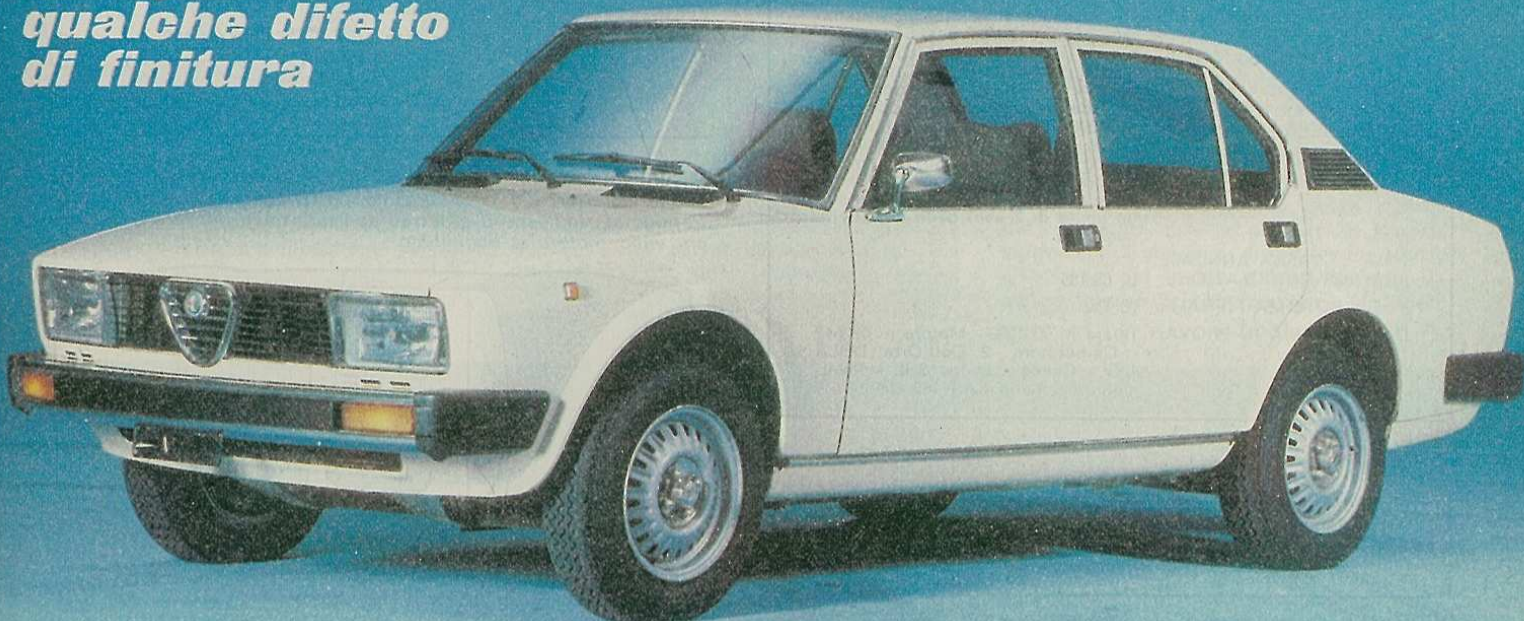
PROVE SU
STRADA



ALFA ROMEO "ALFETTA 2000"



**E' una
delle migliori
2 litri
europee con
qualche difetto
di finitura**



Una « Alfetta - 2 litri »: era quasi inevitabile che questa berlina, nata come 1800 cc nel 1971 e sinora prodotta in 250.000 unità, entrasse nella classe « duemila », classe poco apprezzata in Italia (solo il 6 % delle immatricolazioni totali) ma assai importante sul mercato europeo. Su questa sua nuova « due litri » l'Alfa Romeo non ha fatto cambiamenti sostanziali: aveva già una base di partenza molto buona, cioè la versione 1800 cc migliorata in molti particolari col passare degli anni. E' stato sufficiente adottare il motore, già ampiamente sperimentato, della precedente « duemila ». Sulla nuova « Alfetta », parzialmente rinnovata nella carrozzeria, si è cercato di eliminare i difetti della serie precedente migliorando soprattutto l'abitabilità e la funzionalità del-

l'interno, componenti oggi più che mai importanti, alle quali anche i costruttori italiani ora finalmente dedicano maggiore attenzione. Sono così migliorati lo spazio disponibile, i sedili, la plancia e l'impianto di climatizzazione.

La meccanica è quella raffinata dell'Alfa Romeo: ci sono l'eccellente bialbero di 1962 cc in grado di erogare 122 CV-DIN (90 kW) con un'ottima coppia motrice, il cambio a 5 marce, il ponte De Dion, freni a disco sulle 4 ruote e una velocità massima di 185 km/h. Prezzo divenuto purtroppo normale per vetture di questa classe: 7.882.000 lire, IVA compresa.

Completano la gamma « Alfetta » le « vecchie » versioni, la 1,6 litri (109 CV-DIN - 6.620.000 lire) e la 1,8 litri (118 CV-DIN - 6.844.000 lire).



CASA COSTRUTTRICE: Alfa Romeo - Arese

PREZZO DI LISTINO
(IVA inclusa): L. 7.882.000

TERMINE DI CONSEGNA: 40 giorni

FORMA DI GARANZIA: Per 6 mesi con percorrenza illimitata comprendente pezzi di ricambio e mano d'opera con esclusione dei materiali di consumo (lubrificanti, ecc.). Esecuzione gratuita del primo tagliando dopo i primi 1300 km e non oltre i 1700 km. Servizio manutenzione programmato ad intervalli di 10.000 km. Il motore è garantito da difetti di fabbricazione fino a 100.000 km con un limite di 2 anni dalla data della consegna

TASSA ANNUALE DI CIRCOLAZIONE: L. 65.185

POTENZA FISCALE: 20 CV

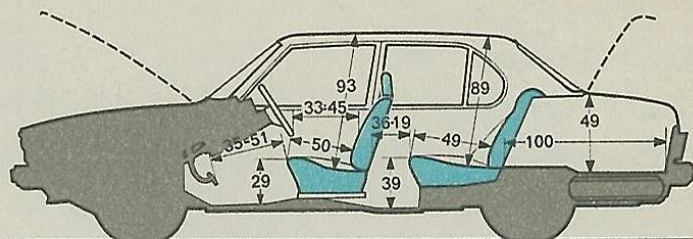
DATI VETTURA IN PROVA: Telaio n. 0001069 - Motore n. 022542 - Carburatore: 2 Dell'Orto DHLA 40G - Candele Lodge 2HL - Pneumatici Michelin XAS 165 HR 14.

ACCESSORI A RICHIESTA
(IVA inclusa): Ruote in lega leggera L. 259.600 - Vernice metallizzata L. 277.300 - Condizionatore d'aria L. 696.200.

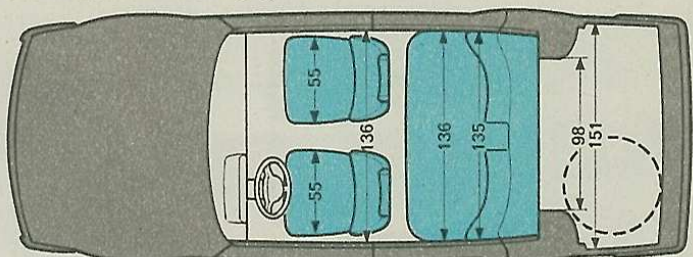
I COLORI FUORI E DENTRO

Carrozzeria	Interno	
	Panno	Finta pelle
Avorio	Testa di moro	Testa di moro
Azzurro Le Mans	Beige	Cuoio biondo
Biancospino	Ruggine	Ruggine
Blu Olanda	Beige	Cuoio biondo
Giallo piper	Testa di moro	Testa di moro
Grigio indaco	Testa di moro	Testa di moro
Prugna	Beige	Cuoio biondo
Rosso Alfa	Beige	Cuoio biondo
Verde pino	Ruggine	Ruggine
* Beige chiaro metall.	Testa di moro	Testa di moro
* Blu pervinca metall.	Beige	Cuoio biondo
* Grigio chiaro metall.	Testa di moro	Testa di moro

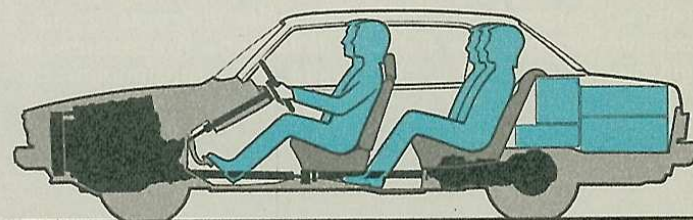
* a richiesta L. 277.300 (IVA compresa)



Misure di abitabilità espresse in centimetri: corsa regolazione sedile anteriore 26 cm; capacità portabagagli 510 dmc. Le linee tratteggiate indicano il grado di apertura delle portiere e dei coperchi vano motore e bagagliaio.



Minime condizioni di peso in esercizio: vettura parzialmente rifornita (metà serbatoio carburante) e guidatore: kg 1190 dei quali kg 630 (52,9%) all'avantreno e kg 560 (47,1%) al retrotreno.



Massime condizioni di peso in esercizio: vettura completamente rifornita, 5 persone e kg 50 bagaglio: kg 1540 dei quali kg 680 (44,2%) all'avantreno e kg 860 (55,8%) al retrotreno.

ESTERNO

Nuove frontali.
Linea meno personale

Pochissimi i cambiamenti nella nota linea dell'«Alfetta». In pratica è stato rifatto il solo frontale, ora più basso e allungato di circa 10,5 cm, con fari rettangolari (invece dei doppi circolari). Anche l'apertura del cofano motore è diversa (non più controvento); sono stati aggiunti

paraurti più moderni in acciaio con «guarnizioni» in poliuretano, indubbiamente più funzionali in parcheggio. Ci sono poi altri nuovi particolari (ruote, maniglie, fregi, portiere senza deflettori ecc.) che però non alterano la linea fondamentale della «Alfetta» del 1971.

Risultato finale di questo «face lifting» però è una vettura che ha perso buona parte di quella grinta sportiva che caratterizzava le «Alfetta» precedenti e che a noi piaceva. La «duemila» è ora più convenzionale, ha linee più addol-

cite, con superfici lisce con un diedro (cioè una piegatura della lamiera) a metà fiancata e con «cintura» piuttosto alta. Dimensioni abbastanza contenute, in rapporto alla cilindrata: la nuova «Alfetta» è lunga 4,38 m e larga 1,64 m. Il corpo vettura ha un coefficiente di forma Cx di 0,42, abbastanza buono per una berlina.

I dieci centimetri in più sono tutti del nuovo frontale: qui la scocca è stata allungata nello sbalzo anteriore; tutto il resto (passo, sbalzo posteriore ecc.) è invariato. Nella coda solo fanalini più ampi.

INTERNO

ABITABILITA'

Spazio un po' migliorato posteriormente

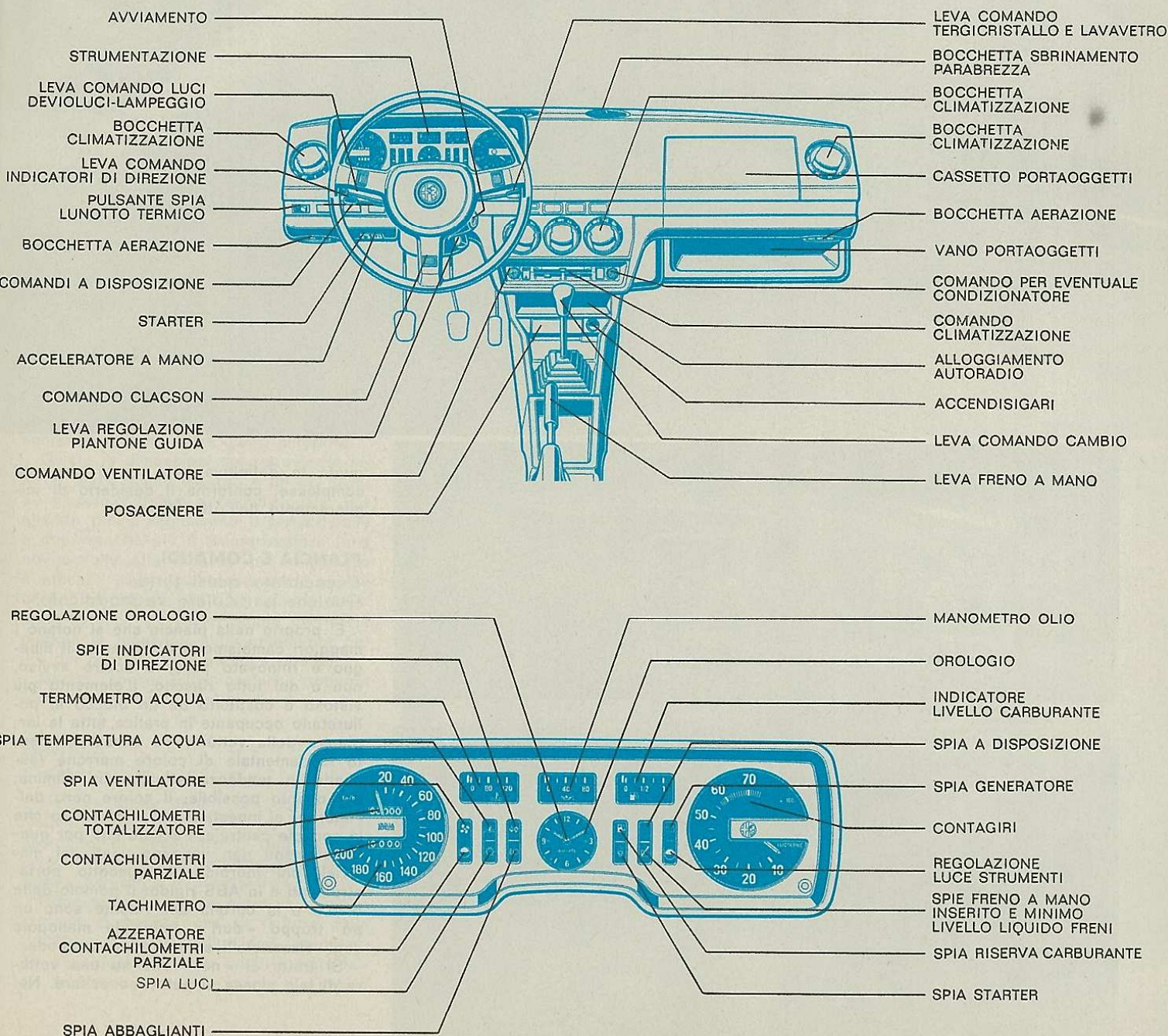
Nessuna variazione fondamentale nell'abitacolo che, nella impostazione, rimane sempre quello tipico dell'«Alfetta». Si è guadagnato qualche centimetro per le gambe dei passeggeri posteriori perché il lavoro di «cesello» dell'Alfa ha avuto successo: le nostre rilevazioni (4 centimetri di più in lunghezza) confermano che c'è maggior spazio a disposizione per chi è seduto dietro. Sedili rinnovati nel disegno: sono indubbiamente migliori dei pre-

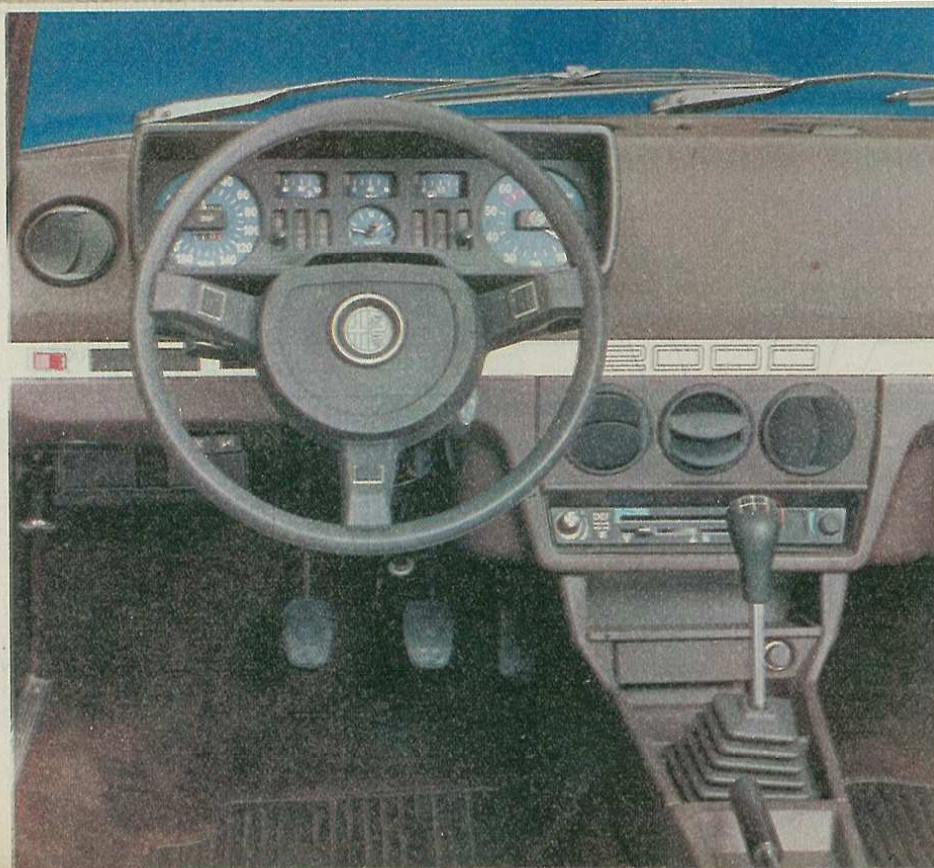
cedenti però hanno ancora qualche leggero difetto nell'imbottitura e nella profilatura. Strano, tra l'altro, che su di una vettura così nuova i sedili davanti non abbiano una «scozza» posteriore, come avviene nella maggior parte delle nuove vetture della stessa classe (vedi Audi «100» o Fiat «132»). Dietro, il divano è largo 136 cm e quindi potrebbe accogliere, in teoria, anche tre persone, però l'ingombro della trasmissione, il profilo del piano del sedile, la modesta imbottitura e il bracciolo centrale sconsigliano una tale sistemazione: solo in due si sta veramente comodi. Normale l'accessibilità per una quattro porte di tali dimensioni: le portiere posteriori, però, dovrebbero aprirsi un po' di più.

POSTO GUIDA

Posizione ottima. Volante regolabile. Sedile da migliorare nella profilatura

Il volante regolabile in altezza, la disposizione della plancia e dei comandi fanno del posto guida dell'«Alfetta 2000» uno dei migliori di questa classe, nonostante qualche difetto nel sedile: quest'ultimo dovrebbe essere più imbottito e meglio profilato, sia sui lati dello schienale che nella parte centrale del piano inferiore. Tutti i piloti, anche quelli «sportivi» abituati cioè a guidare a braccia distese, si trovano a proprio agio grazie all'altezza del sedile e alle corrette distanze gambe/braccia/comandi. Un posto





guida in definitiva ben curato che, nel complesso, conferma il desiderio di miglioramento dell'Alfa Romeo.

PLANCIA E COMANDI

E' cambiato quasi tutto.
Qualche particolare va modificato

E' proprio nella plancia che si notano i maggiori cambiamenti dell'interno. Il disegno è rinnovato però, a nostro avviso, non è del tutto riuscito. L'elemento più vistoso è costituito da un blocco in poliuretano occupante in pratica tutta la larghezza della vettura. Su questo elemento fondamentale di colore marrone (secondo la tendenza attuale che elimina, per quanto possibile, il colore nero dall'interno) si innestano sia il cruscotto che la console centrale. Peccato che per questi elementi non vengano usati dei materiali più morbidi: il cruscotto portastrumenti è in ABS rigido: il pomolo delle marce e la corona del volante sono un po' troppo «duri». Infine le manopole degli alzacristalli sono troppo scomode.

Si tratta di «nei» che su una vettura di tale classe si potevano evitare. Nei

comandi di uso più frequente si è mantenuto il consueto e razionale schema dell'Alfa Romeo: a sinistra tutte le segnalazioni luminose su due levette: una per accensione luci, lampeggio ecc.; l'altra per gli indicatori di direzione (leva un po' troppo corta). A destra la leva per la pulizia del parabrezza (tergi e lavavetro). Su tutte le leve mancano i simboli indicanti la loro funzione.

Ottimo il volante con pratici pulsanti clacson nelle tre razze, però copre parte della strumentazione. Pochissimi i comandi sulla plancia: lo starter, l'acceleratore a mano e, sulla console centrale, le leve e le manopole per la climatizzazione (illuminate quando è buio).

STRUMENTAZIONE

Eccellente dotazione di serie.
Visibilità criticabile

Completa la dotazione di serie (identica a quella della versione precedente): oltre agli strumenti indispensabili ci sono il contagiri, il contachilometri giornaliero, l'orologio, il manometro olio e nove spie luminose (tra cui quella per la riserva). Buona l'illuminazione graduabile di tutti gli strumenti: l'unico neo è costituito dalla posizione degli strumenti principali (tachimetro e contagiri) parzialmente coperti dalla corona del volante e quindi non sempre di immediata consultazione.

VISIBILITA'

Buona nel complesso

Nell'« Alfetta » si vede bene sempre: anche in posteggio i piloti di bassa statura non hanno difficoltà nell'apprezzare esattamente gli ingombri del frontale e della coda; in marcia non ci sono problemi: le dimensioni delle superfici vetrate sono favorevoli e l'eliminazione del deflettore (oltre a migliorare la silenziosità di marcia) ha leggermente aumentato anche la visibilità di tre quarti anteriore.

Giuste le dimensioni del retrovisore interno; però quello esterno è un po' troppo piccolo e quindi poco funzionale. Per quando piove segnaliamo il tergicristallo a due velocità più il temporizzatore (una novità sulle Alfa Romeo): nel complesso è efficace però dovrebbe avere cadenze un po' più rapide alle alte velocità. Il lunotto termico (di serie) anche con forte pioggia si mantiene sufficientemente pulito per garantire una buona visibilità.

Buona anche l'illuminazione notturna fornita dai fari rettangolari.

FINITURA

Il desiderio di migliorare

Nella « Alfetta 2000 » più che in altri modelli recenti della Casa si avverte il desiderio di migliorare la finitura, che invece nelle Alfa di qualche anno fa lasciava parecchio a desiderare.

Nonostante lo sforzo notevole compiuto, non ci sembra che la finitura della « 2000 » sia tra le migliori della sua classe, però qualche passo avanti è stato fatto: l'abitacolo è meno « freddo » e imper-



ESAME FISILOGICO

a cura dell'ISAM

con la collaborazione della Cattedra di Medicina dello Sport (Votazioni riferite alla statura espresse in trentesimi)

POSTO GUIDA



TESTA/COLLO

Alta 24 Media 28 Bassa 28

Posizione della testa e del collo naturale. Visibilità buona per tutti i piloti. Spazio al soffitto favorevole.

TORACE

Alta 26 Media 26 Bassa 26

Lo schienale non sostiene bene la colonna vertebrale nei tratti dorsale e lombo sacrale. Adeguata per tutti l'altezza dello schienale. Ancoramento laterale favorevole.

BRACCIA/VOLANTE

Alta 28 Media 29 Bassa 29

Buona la posizione delle braccia sul volante. Leva cambio ben collocata. Grazie all'elevato scorrimento del sedile e al volante regolabile si può adottare una guida allungata.

GAMBE/PIEDI

Alta 26 Media 27 Bassa 27

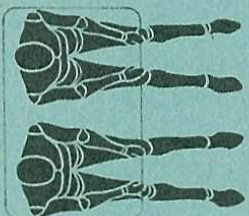
Adeguate l'imbottitura del sedile e l'avvolgenza. Il piano del sedile consente un appoggio longitudinale soddisfacente agli alti e ai medi.



SEDILO ANTERIORE

Alta 26 Media 27 Bassa 27

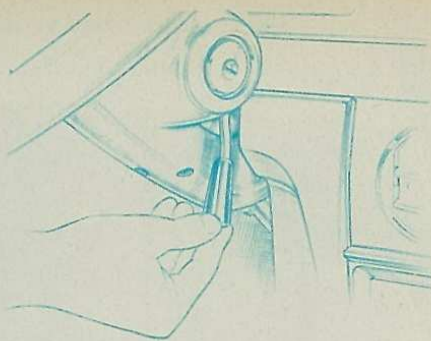
Le riserve riguardano la profilatura dello schienale, l'avvolgenza del piano del sedile e l'altezza del padiglione.



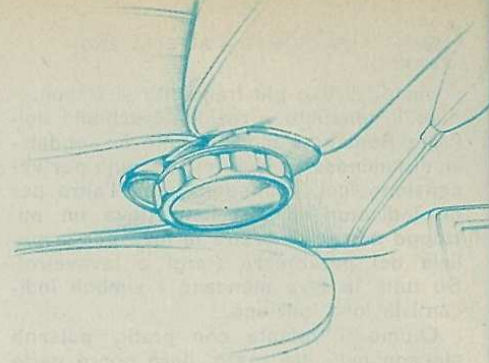
SEDILO POSTERIORE

Alta 23 Media 26 Bassa 27

Spazio al soffitto insufficiente per gli alti. Abbastanza buono lo spazio trasversale del sedile anche se in tre si sta un po' stretti. Sedile accettabile sia nell'imbottitura che nel profilo.



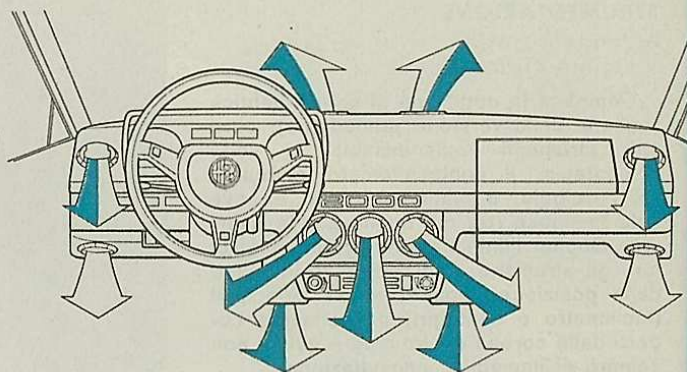
La levetta che permette di variare l'altezza e l'inclinazione del piantone volante: l'escursione è di circa 5 cm.



La manopola per regolare l'inclinazione degli schienali anteriori: è collocata sul lato interno e quindi poco pratica da azionare.

Il nuovo impianto di climatizzazione.

Le bocchette ingresso aria sono aumentate da 6 a 11 però la aerazione non è delle migliori. Le frecce bianche e blu indicano l'ingresso dell'aria calda o fredda, quelle bianche la ventilazione dinamica.



sonale grazie alla stoffa, spesso usata al posto della finta pelle (le portiere ad esempio sono quasi completamente rivestite in panno). E' un materiale che contrasta con l'uso abbondante (e quasi inevitabile) della plastica nel cruscotto e nella plancia. Sul pavimento c'è moquette dappertutto (fissata bene); sul padiglione rivestimento in plastica.

Anche i sedili vanno meglio: su vetture di questa classe tuttavia ne abbiamo visti di migliori.

All'esterno c'è qualche particolare poco curato: ad esempio in alcune zone di congiunzione della lamiera e sulle grondaie del padiglione (dove c'è parecchio sigillante verniciato in vista).

Riusciti i rivestimenti dei montanti centrali del padiglione, già previsti per le cinture di sicurezza con arrotolatori.

CLIMATIZZAZIONE

Molte bocchette sulla plancia. Qualche punto debole nell'aerazione

E' una delle parti particolarmente curate e potenziate. Si è passati dalle 6 bocchette della serie precedente alle 11 attuali. Flusso, quantità d'aria e temperatura sono facilmente regolabili e aumentabili grazie alla semplicità dei comandi. La portata d'aria è regolata da un potente ventilatore a tre velocità; c'è da dire però che mentre il riscaldamento è sufficientemente pronto e consente un rapido raggiungimento delle temperature desiderate l'aerazione dinamica è insufficiente, specie nei mesi più caldi.

A velocità particolari (120-140 di tachimetro) inoltre le nuove prese d'aria sul

cofano danno luogo a notevole fischio aerodinamico.

ACCESSORI

Dotazione di serie buona

Nella dotazione strettamente di serie ci sono alcuni accessori interessanti. I più importanti sono le 5 marce; il lunotto termico; il volante imbottito regolabile in altezza e inclinazione; la strumentazione completa; l'acceleratore a mano; il ventilatore a tre velocità; i poggiatesta con sedili regolabili; la serratura di sicurezza sulle portiere posteriori; le luci di retromarcia: il tergicristallo con temporizzatore.

A richiesta oltre agli accessori « estetici » (ruote in lega e vernice metallizzata) si può avere solo il condizionatore d'aria.

BAGAGLIAIO

E' lo stesso di prima. Buona capacità

Il disegno della coda e lo spazio disponibile per i bagagli sono pressoché invariati: c'è un volume complessivo di 510 dmc con possibilità di caricare valigie per 356 dmc: quindi lo sfruttamento dello spazio non è dei migliori, anche a causa dei rigonfiamenti dei passaggi ruota.

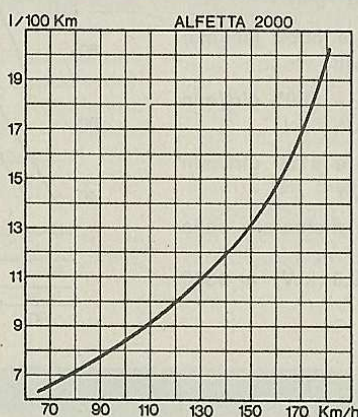
Le valigie sono ben protette dagli eventuali piccoli urti poiché c'è un rivestimento in feltro (sul pavimento) e in plastica (sulle pareti).

Nessun problema per il carico: il pavimento è sufficientemente vicino a terra e l'apertura è ampia.

LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

Rilevazioni effettuate a cura dell'Istituto Sperimentale Auto e Motori - Anagni (Frosinone)

CONSUMI



CAMBIO
IN QUINTA
MARCIA

Velocità km/h	CONSUMO	
	litri/100 km	km/litro
70	6,52	15,3
80	7,09	14,1
90	7,70	12,9
100	8,36	11,9
110	9,08	11,0
120	9,88	10,1
130	10,78	9,2
140	11,87	8,4
150	13,15	7,6
160	14,65	6,8

CONDIZIONI ATMOSFERICHE DELLA PROVA

Temperatura 29,4 °C - Pressione atmosferica 760 mm Hg
Umidità relativa 35 %

CONDIZIONI CARBURANTE

Super: densità 730 gr/l

VELOCITA' MASSIMA

Dichiarata: oltre 185 km/h
Effettiva: 184,063 km/h

CAMBI MARCIA

Tempo medio sec. 0,177
Sforzo pedale frizione: kg 7

« SLALOM »

o prova di maneggevolezza

Tempo minimo medio:
12,003 sec.
(media 29,993 km/h)

RUMOROSITA'

Rumore di fondo: 64 db

Velocità km/h	decibel	
	ant.	post.
40	86	86,5
60	86	86,5
80	87	89
100	88	89
120	92	93
140	93	95
160	94	95,5

PROVA DI SORPASSO

Tempo minimo medio:
4,259 sec.
(media 101,432 km/h)

ACCELERAZIONE E RIPRESA

SUL CHILOMETRO:

Accelerazione: a minimo carico con partenza da fermo con uso del cambio:

Tempo impiegato:

31,216 sec., media: 115,325 km/h
velocità d'uscita: 164,233 km/h

PROVA SEMAFORO

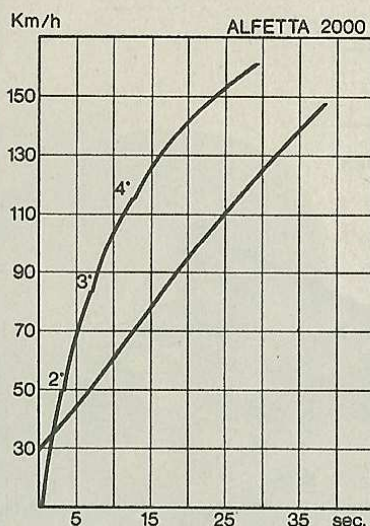
400 METRI con partenza da fermo

16,820 sec.

Ripresa a minimo carico da 30 Km/h in quinta:

Tempo impiegato:

39,332 sec., media: 91,529 km/h
velocità iniziale: 29,786 km/h
velocità d'uscita: 147,965 km/h



ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0 - 40	2,15
0 - 60	4,1
0 - 80	6,45
0 - 100	9,5
0 - 120	13,8
0 - 140	19,4
0 - 160	28,6

RIPRESA DA 30 KM/H IN QUINTA

Velocità in km/h	Tempo in secondi
30 - 60	9,9
30 - 80	15,6
30 - 100	21,55
30 - 120	28,2
30 - 140	35,55

PROVA IN CIRCUITO

Prova eseguita al circuito di Vallelunga

Tempo e media:

70,711 sec.
(media 91,641 km/h)

Velocità massima:
139,535 km/h

« STEERING PAD » o prova dei cerchi

Tempo minimo medio:
75 m di diametro:
15,137 sec. (56,008 km/h)
50 m di diametro:
12,419 sec. (45,511 km/h)
25 m di diametro:
8,984 sec. (31,456 km/h)

Media miglior tempo con rotazione sinistra e destra.

FRENATA

Sforzo medio al pedale: 19,5 kg

Velocità km/h	Arresto in metri
60	21,0
80	37,7
100	59,6
120	86,7
140	117,6
160	151,3

CLOTOIDE

Tempo totale:
4,819 sec.

Velocità entrata:
80,357 km/h

Velocità uscita:
55,901 km/h

PROVA INQUINAMENTO

IDROCARBURI INCOMBUSTI

(HC): 7,8 gr.

(Valore massimo ammesso in produzione 11,1)

OSSIDO DI CARBONIO (CO):

86,1 gr

(Valore massimo ammesso in produzione 146)

OSSIDO DI CARBONIO (CO)

AL MINIMO: 2,3 %

(Valore massimo ammesso in produzione 4,5)

L'« Alfetta 2000 » si è sempre mantenuta entro i limiti prescritti.

POTENZA ALLE RUOTE

Potenza massima rilevata alle ruote sul banco a rulli:

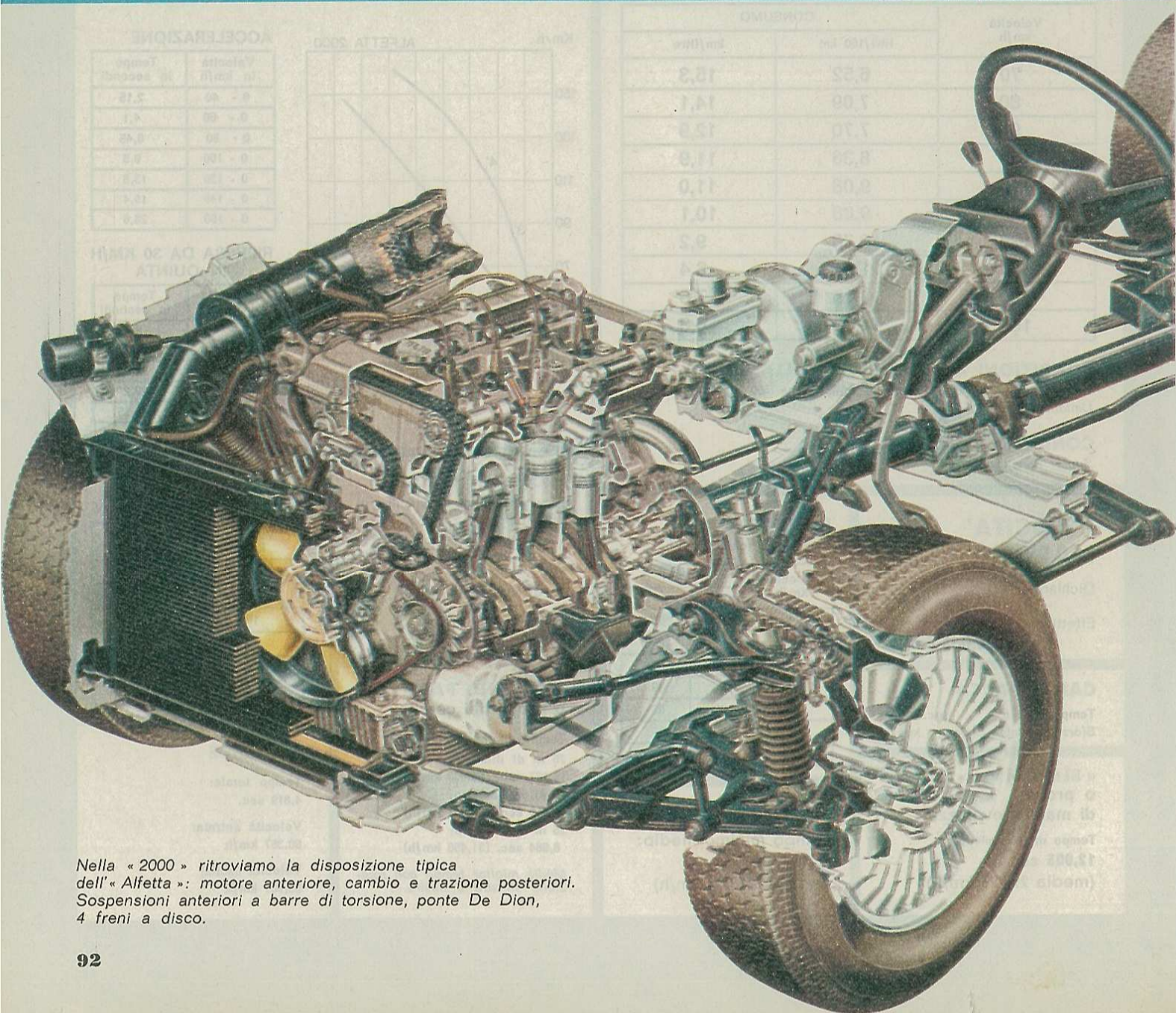
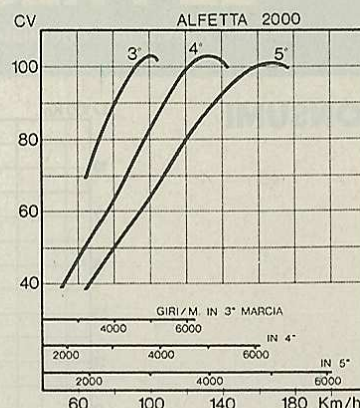
(in V) 101,6 CV a 5060 giri/min
pari a 167 km/h

(in IV) 102,8 CV a 5095 giri/min
pari a 134 km/h

(in III) 103,3 CV a 5100 giri/min
pari a 102 km/h

Potenza massima dichiarata dalla Casa:

122 CV DIN (89,8 kW) a 5300 giri/min



Nella « 2000 » ritroviamo la disposizione tipica dell'« Alfetta »: motore anteriore, cambio e trazione posteriori. Sospensioni anteriori a barre di torsione, ponte De Dion, 4 freni a disco.

LA TECNICA

L'impostazione rimane classica: cioè motore anteriore e trazione posteriore: cambiano solo la cilindrata e altri particolari non fondamentali.

Il motore di 2 litri è lo stesso montato in precedenza sulla versione sportiva della « Alfetta » cioè la « GTV », direttamente derivato della vecchia « 2000 » quattro porte del 1971. E' una corsa lunga di 1962 cc con potenza massima di 122 CV-DIN (89,8 kW) a 5300 giri/min.

La struttura del motore Alfa è quella ormai notissima: quattro cilindri in linea,

doppio albero a camme in testa (azionati da catena) con comando diretto delle valvole, camere di scoppio emisferiche per una migliore combustione della miscela e albero a gomiti su cinque supporti.

L'alimentazione viene fornita da due carburatori doppio corpo. Cambio al retrotreno in blocco con il differenziale: ha cinque rapporti invariati rispetto alla 1,8 litri, perciò con quinta moltiplicata e rapporto al ponte eguale a quello della 1800 cc. Lievemente diversa la forma dell'albero di trasmissione (sempre in due pezzi) per diminuire la rumorosità.

Sospensioni anteriori a bracci trasversali oscillanti e barre di torsione longitudinali integrate da una barra antirollio (più

morbida, diametro 20 mm invece di 22) e un puntone di reazione superiore obliquo.

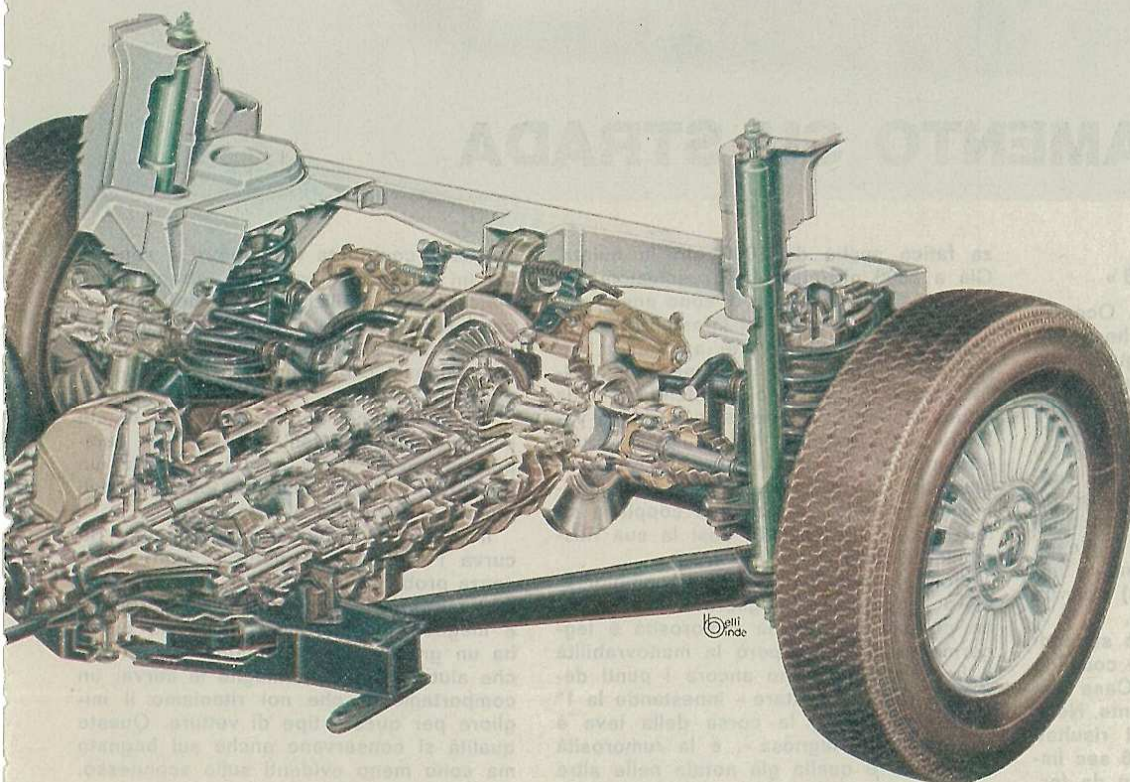
Sospensioni posteriori tipo De Dion composte da una struttura tubolare di forma pressoché triangolare ancorata trasversalmente mediante un parallelogramma di Watt per gli scuotimenti. Anche qui la barra antirollio è un po' più morbida (19 mm invece di 20).

Sistema elastico con molle elicoidali e nuovi ammortizzatori telescopici.

Impianto frenante a doppio circuito a quattro dischi con quelli posteriori alla uscita dei semiassi dal cambio.

Servofreno e limitatore di frenata al retrotreno in funzione del carico.

Sterzo sempre del tipo a cremagliera.



QUANTO COSTANO I PIU' SIGNIFICATIVI PEZZI DI RICAMBIO DELLA « ALFETTA 2000 » (IVA inclusa)

CORPO VETTURA	Lire
Parafango anteriore	53.500
Cofano motore	145.900
Portiera	128.700
Paraurti anteriore	80.900
Faro anteriore completo con lampada	58.700
Fanalino posteriore completo	34.000

MECCANICA

Serie pistoni (canne, segmenti, spinotti)	118.300
Serie valvole (completa)	48.100
Albero motore (completo)	266.300
Disco frizione	24.200
Disco freni anteriori	16.900
Serie pastiglie freni anteriori	9.500
Coppia conica	89.400

PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

Motore: 4 cilindri in linea - Alesaggio 84 mm - Corsa 88,5 mm - Cilindrata 1962 cc - Rapporto di compressione 9:1 - Potenza max. 140 CV SAE - 103 kW - 122 CV DIN - 89,8 kW - a 5300 giri/min. Coppia max. 20,6 mkg SAE - 202 Nm - 17,9 mkg DIN - 175,6 Nm - a 4000 giri/min. - Potenza specifica 71,3 CV/litro SAE - 52,4 kW/litro - 62,1 CV/litro DIN - 45,7 kW/litro - Valvole in testa - Due alberi a camme in testa (catena) - Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale - Capacità carter con filtro 6,5 litri - Due carburatori orizzontali doppio corpo Dell'Orto DHLA 40G oppure Solex C 40 ADDHE/16 - Filtro aria a secco - Pompa carburante meccanica - Candele Lodge 2 HL - Impianto elettrico 12 V, alternatore 540 W, batteria 60 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 8 litri - Ventilatore a funzionamento termostatico.

Trasmissione: Motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco a comando idraulico - Cambio a 5 velocità, tutte sincronizzate in blocco col differenziale - Rapporti di

trasmissione: I) 3,30:1; II) 2:1; III) 1,37:1; IV) 1,04:1; V) 0,83:1; RM) 2,62:1 - Comando a leva centrale - Coppia conica ipoide - Rapporto al ponte 4,1:1 (10/41) - Pneumatici 165 HR-14.
Corpo vettura: Berlina 5 posti, 4 porte - Carrozzeria portante - Avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali oscillanti, barre di torsione longitudinali, barra antirollio - Retrotreno a ponte De Dion, molle elicoidali, bracci longitudinali di spinta e reazione e barra antirollio - Parallelogramma di Watt trasversale - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente - Freni idraulici a pedale, a disco sulle 4 ruote (doppio circuito), con servofreno a depressione e limitatore automatico di frenata al retrotreno - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera - Capacità serbatoio carburante 49 litri.
Dimensioni e pesi: Passo 2,51 m - Carreggiata anteriore 1,36 m - Carreggiata posteriore 1,35 m - Lunghezza 4,38 m - Larghezza 1,64 m - Altezza 1,36 m - Altezza minima da terra cm 14 - Diametro di sterzata 10,1 m - Peso in ordine di marcia 1140 kg.



COMPORTAMENTO SU STRADA

PRESTAZIONI ELEVATE COME NELLA VECCHIA «1800»

Parliamo subito di prestazioni. Occorre prima di tutto tenere presente che il motore della «2000» è stato adeguato alle nuove norme per limitare l'inquinamento e che essa pesa circa 80 kg in più della vecchia versione. Perciò le prestazioni sono assai vicine a quella della «1800» del 1972. La potenza disponibile alle ruote è rimasta praticamente invariata (lo abbiamo rilevato al banco) però in tutte le marce (cioè in 3°, in 4° e in 5°) essa viene ottenuta a regimi notevolmente minori (cioè a circa 5100 giri/min) con un risparmio di circa 400 giri/min.

La velocità da noi raggiunta è stata di 184,063 km/h: praticamente essa coincide sia con quella dichiarata dalla Casa che con quella della «1800» precedente. Nella ripresa e nella accelerazione i risultati sono sempre molto buoni: 31,216 sec impiegati a percorrere il chilometro da fermo e 39,332 sec sul chilometro con partenza da 30 km/h in quinta. Sono indubbiamente tempi notevoli, leggermente migliori di quelli ottenuti a suo tempo con il vecchio modello 1,8 litri. Soprattutto migliorata la guidabilità della vettura, grazie ai continui perfezionamenti apportati a tutta la meccanica. Prendiamo lo sterzo: leggero e preciso (3 giri e mezzo per una sterzata completa) si adatta perfettamente alle caratteristiche e alle prestazioni elevate dell'«Alfetta» e consente di impostare bene la curva e di correggerne senza pericolo le traiettorie. «Torna» rapidamente senza reazioni all'uscita delle curve; in manovra è ragionevolmente leggero.

Il motore, pur con una cilindrata maggiore, ha sempre le ormai riconosciute qualità dei bialbero Alfa: ha perso parte della sua tipica nervosità sportiva ma, in compenso, ha acquistato una elasticità, una «pastosità» di funzionamento difficili da trovare su altre vetture. Riprende sen-

za fatica anche da 1000 giri in quinta. Già a 3500 giri/min offre prestazioni eccellenti. Oggi in Europa ci sono pochi motori due litri in grado di infastidire quello dell'«Alfetta». Si avverte appena la caratteristica rumorosità della meccanica Alfa Romeo perché molto attenuata dalla buona insonorizzazione (sino a che la velocità non è elevata). Nel complesso questo motore ci è piaciuto molto: si è adeguato alle nuove esigenze degli automobilisti (meno potenza, più coppia e silenziosità), dimostrando così la sua flessibilità d'impiego.

Non ci convince ancora il cambio. E' stato leggermente migliorato, la leva è un po' più precisa, la rumorosità è leggermente diminuita però la manovrabilità e la rumorosità sono ancora i punti deboli: è facile «grattare» innestando la 1° anche da fermo, la corsa della leva è imprecisa e «legnosa», e la rumorosità al minimo è quella già notata nelle altre versioni. Buona la frizione piuttosto dolce da azionare (solo 7 kg).

Nella frenata si è cercato di migliorare la resistenza al fading (anche in discesa finalmente non abbiamo avuto problemi anche spingendo a fondo). Diminuito del 20% lo sforzo necessario al pedale, però il pedale è sempre ben modulabile: forse una cattiva regolazione del limitatore di frenata fa sì che gli spazi di frenata aumentino in media del 12% rispetto a quelli del vecchio modello.

TENUTA DI STRADA OTTIMA CON I NUOVI ASSETTI

I nuovi assetti alle sospensioni hanno migliorato sia il confort che la tenuta di strada. La «2000» non è la due litri più comoda, però indubbiamente le nuove regolazioni consentono di viaggiare abbastanza comodi. Le sospensioni, meglio equilibrate tra loro, garantiscono un buon molleggio, soprattutto sul liscio. La ru-

morosità contenuta del motore è senz'altro un fatto positivo: però, stranamente, nonostante l'abolizione dei deflettori a certi regimi (cioè a circa 110 km/h) e alle massime velocità, ci sono rumori aerodinamici che disturbano pilota e passeggeri.

Ci ha invece entusiasmato la tenuta e il tipo di guida dell'«Alfetta»: un comportamento sicuro a tutte le velocità, un assetto in curva che ha pochi eguali quanto a sicurezza e precisione.

Il rollio è abbastanza contenuto. In curva l'«Alfetta» è neutra, mantenendo senza problemi le traiettorie previste. Con un avantreno leggermente più «morbido» e meglio guidabile all'uscita dalle curve ha un gradevole (e innocuo) sovrasterzo che aiuta a chiudere meglio la curva: un comportamento che noi riteniamo il migliore per questo tipo di vetture. Queste qualità si conservano anche sul bagnato ma sono meno evidenti sullo sconnesso.

CONSUMO: CONTENUTO (SE SI VA TRANQUILLI)

Buoni risultati anche nel consumo a patto che si usi l'«Alfetta» senza sfruttarne le ottime prestazioni (il che è veramente difficile).

A velocità costante i consumi da noi ottenuti sono favorevoli, addirittura inferiori a quelli dichiarati dall'«Alfa»: a 120 all'ora bastano solo 9,8 litri per 100 km; a 150 all'ora ci vogliono sui 13,15 litri per 100 km. Mediamente (però andando tranquilli) si può rimanere sui 10 litri/100 km. Spingendo un po' di più si ottengono i 12 litri per 100 km.

Ecco i nostri consueti risultati su strade trafficate.

Autostrada: Milano-Fornovo a 120 di tachimetro 8,7 litri/100 km.

Statale: Fornovo-Milano a 100 all'ora di tachimetro 10 litri/100 km.

Montagna: scalata e discesa della Cisa 11,9 litri/100 km.

LA PAGELLA DELLA "ALFETTA 2000"

		INSUFFICIENTE	SUFFICIENTE	DISCRETO	BUONO	OTTIMO	NOTE
ESTERNO							La linea si è un po' « spersonalizzata ». Berlina con dimensioni abbastanza compatte.
ABITABILITA'	SEDILE ANTERIORE SEDILE POSTERIORE ACCESSIBILITA'						Abitabilità migliorata rispetto alla vecchia versione. Sedili nel complesso accettabili, fisiologicamente ben disegnati. Spazio per i passeggeri dietro aumentato in lunghezza. Accessibilità discreta.
ASSETTO DI GUIDA							Si possono ottenere ottimi assetti grazie soprattutto al volante regolabile in altezza e inclinazione. Si può guidare anche a braccia distese. Sedile nel complesso fisiologicamente corretto.
COMANDI							Plancia non adatta alla classe della vettura e poco razionale. Comandi però ben disposti e facilmente raggiungibili. Pedaliera ben dimensionata. Leva cambio in giusta posizione.
STRUMENTAZIONE							Strumentazione tra le più complete. Peccato che la corona del volante a volte nasconda il contagiri e il tachimetro.
CLIMATIZZAZIONE							Aerazione da migliorare, nonostante le numerose modifiche e l'aumento delle bocchette di ingresso aria.
FINITURA							Notevole il miglioramento; la finitura non ci sembra all'altezza delle qualità meccaniche. Lodevole l'impiego diffuso del pannello per i rivestimenti interni. Qualche particolare anche all'esterno da modificare.
VISIBILITA'	ANTERIORE POSTERIORE						Visibilità buona in tutte le condizioni grazie alla forma della carrozzeria. Tergi a due velocità con temporizzatore.
ACCESSORI							C'è tutto l'indispensabile, in più volante regolabile. Pressoché inutili gli accessori a richiesta.
BAGAGLIAIO							Buona capacità di carico. Vano rivestito. Bordo un po' alto.
MOTORE	POTENZA ELASTICITA' SILENZIOSITA'						Una delle migliori versioni del bialbero Alfa. Pronto e potente ad ogni regime con una eccellente elasticità di marcia. Buona insonorizzazione ai medi-bassi regimi.
VELOCITA'							Oltre 184 km/h: praticamente quanto dichiarato dalla Casa (per guidarla però non occorre la super patente).
ACCELERAZIONE							Comportamento brillante: tempi sui 400 m e sul chilometro buoni.
RIPRESA							Eccellente elasticità di marcia anche in quinta.
FRENI	EFFICIENZA RESISTENZA						Resistenti e ben modulabili. Spazi di arresto non eccezionali.
CAMBIO	MANOVRABILITA' RAPPORTI SINCRONIZZAZIONE						Manovrabilità con posizione delle marce non ben definite. Innesto della 1° difficile. Rumorosità notevole al minimo anche se diminuita rispetto al modello precedente.
FRIZIONE							Dolce (sforzo al pedale 7 kg) con normali caratteristiche di funzionamento.
STERZO	PRECISIONE DOLCEZZA						Sterzo preciso e leggero. Buone caratteristiche di ritorno. Poche le reazioni.
CONSUMO	BASSE VELOCITA' MEDIE VELOCITA' URBANO						Consumo molto contenuto se si guida con giudizio (vedi risultati in 5° a velocità costante). Elevati, se si sfrutta la brillantezza della meccanica.
CONFORT							Confort migliorato grazie anche alle diverse tarature delle sospensioni. Rumorosità elevata ad alcuni regimi.
TENUTA DI STRADA	ASCIUTTO BAGNATO SCONNESSO						Tenuta ottima grazie alla nuova regolazione delle sospensioni e alla qualità dello sterzo. Comportamento in curva neutro con sovrasterzo finale. Facili le correzioni in curva. Sicura anche la tenuta sul bagnato. Meno buono il comportamento sullo sconnesso.

PREGI:

- OTTIMA TENUTA DI STRADA
- PRESTAZIONI BRILLANTI
- MOTORE POTENTE ED ELASTICO

DIFETTI:

- FINITURA DA MIGLIORARE
- MANOVRABILITA' CAMBIO
- Aerazione poco efficiente