



Foto Alfa Romeo

1

POSLEDNÍ DRUH

Alfa Romeo 75 je příznivci označována za poslední pravou Alfou, další vyráběná za asistence Fiatu už neměly pohon zadních kol...



ROMAN POLÁČEK

1 Z tohoto snímku je zřejmá klínová linie pontonu podle návrhu Centro Stile Alfa

2 Alfa Romeo 75 3.0 V6 America první generace (1987 – 1988)

3 Alfa Romeo 75 vstoupila na trh s trojicí čtyřválců DOHC 1.6/1.8/2.0 (1985)

4 Novinka z května 1985 technicky vycházela z předcházející Giulietty

V květnu 1985 byl zástupcům tisku představen nový sedan Alfa Romeo střední třídy, který nahradil Giuliettu (viz AR 4/14). Dostal označení 75, protože byl uveden v roce 75. výročí existence značky. Jeli-

kož design mírně většího a luxusnějšího sedanu Alfa 90 (nástupce Alfetty, výroba 1984 – 1987) byl zákazníky hodnocen jako příliš usedlý, tentokrát mělo přednost vlastní studio Centro Stile Alfa. Šéfdesigner Ermanno Cressoni (1939 – 2005) odvedl pozoruhodnou práci. Z předchůdkyně Giulietty (1977 – 1985) převzala pětasedmdesátka nejen platformu, ale i střední část skeletu včetně dveří. Na tento základ citlivě navázaly nově řešená příd i zád. Dramatický design i po třech desetiletích působí osobitě a dynamicky, hlavně pro klínový a zároveň ve dvou bodech lomený boční profil, jenž zdůrazňuje nápadná černá lišta ve výši spodního okraje oken. Hranaté tvary ovšem neznamenaly špatnou aerodynamiku,

součinitel odporu vzduchu $c_x = 0,37$ byl tehdy velmi solidní hodnotou. Ve srovnání s Giuliettu měla Alfa 75 stejný rozvor, ale větší délku 4330 mm. Delší převisy se postaraly o prodloužení deformačních zón a zvětšení zavazadlového prostoru na 500 litrů. Vůz byl široký 1630 mm, vysoký 1400 mm a pohovostní hmotnost se pohybovala od 1060 do 1300 kg. O extravagantní řešení nebyla u Alfy 75 nouze ani v interiéru, ostře řezaná přístrojová deska ve střední části obsahovala sdružený blok kontrolních svítidel, páka parkovací brzdy měla nevšední tvar *hranatého* písmene U a leteckým dojmem působilo i umístění tlacítka elektrického ovládání předních okenních skel na stropní panel. V bohaté standardní výbavě nechybělo třeba výškové i podélné(!) nastavování volantu, čtvrtavy samonavíjecí bezpečnostní pásky a opěrky hlavy či tónovaná skla. Na přání se nabízely například centrální zamykání, klimatizace, kožené čalounění a metalický lak. Díky krátké přístro-



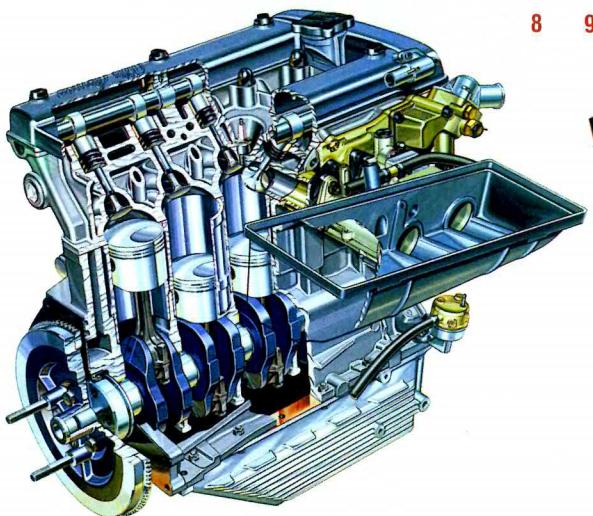
5



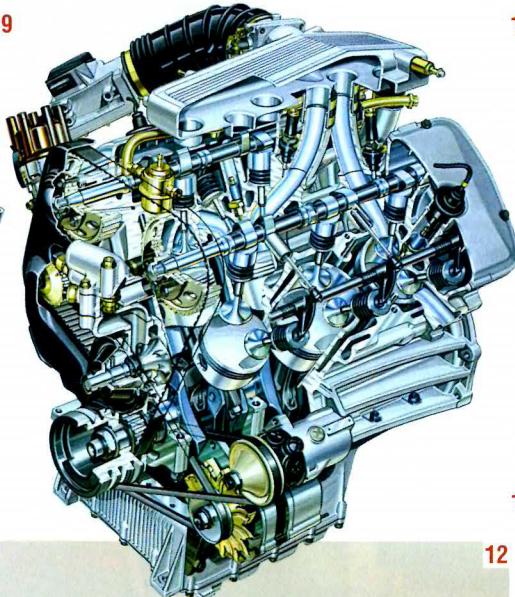
6



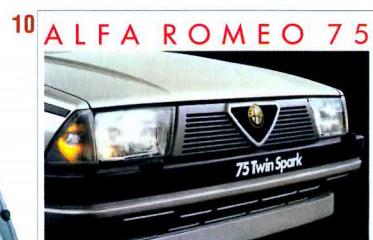
7



8



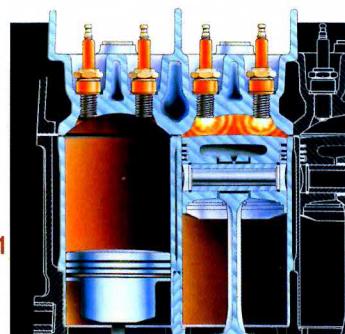
9



10



12



11



iové desce a zapuštění zadního sedadla až mezi podběhy kabina nabízela dostatek prostoru i při rozvoru 2510 milimetrů.

Stejně jako vozy Alfetta, Giulietta a Alfa 90 se také typ 75 chlubil koncepcí *transaxle*. V přídi tedy zbyl osamocený motor, zatímco spojka s převodovkou v jednom bloku s rozvodovkou se nacházely u zadní poháněné nápravy. Alfa Romeo je dodnes jedinou značkou, která tuto náročnou konstrukci použila při skutečně velkosériové výrobě cestovních vozů. Její hlavní výhodu představuje skvělé využití, kdy na přední a zadní nápravu připadá přibližně stejně zatížení. Velmi vyspělá konstrukce podvozku zahrnováva přední lichoběžníkové závěsy s koly odpruženými

podélnými zkrutnými tyčemi. Zadní náprava typu DeDion používala vinuté pružiny, šikmá ramena a Wattův písmovod. Za zmínu jistě stojí přesné hřebenové řízení (na přání či standardně vybavené posilovačem) a čtveřice kotoučových brzd. Zadní kotouče byly kvůli snížení neodpružených hmot umístěny po stranách převodovky. Vzhledem k výše uvedenému technickému arzenálu nepřekvapuje, že Alfa 75 vynikala prvotřídní ovladatelností. Dobové testy chválily i její minimální citlivost na boční vítr. Zpočátku měli zájemci o Alfu 75 na výběr celkem pět motorů, jež se osvědčily již u Alfetty a Giulietty. Největší oblíbě se těšily vynikající čtyřválce DOHC různých objemů. Základní verze 1560 cm³ ►►►

5 Přístrojová deska první generace s tříramenným volantem (1985)

6 Typická zvýšená záď karoserie (75 2.0 první generace; 1985)

7 Alfa Romeo 75 1.8i Turbo Evoluzione první generace (1986 – 1988)

8 Zpočátku se montovaly karburátorové čtyřválce 1.6/1.8/2.0 DOHC 2V

9 Šestiválec 2.5 SOHC 2V s elektronickým vstřikováním paliva L-Jetronic

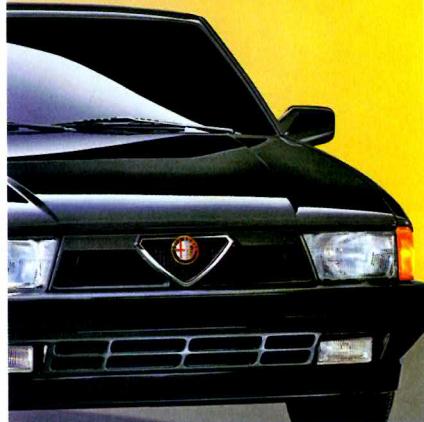
10 První Alfa Romeo 75 Twin Spark na dobovém prospektu (1987)

11 Zdvojené zapalování Twin Spark (dvě svíčky v jednom válcí)

12 Alfa Romeo 75 2.0i první generace (1987 – 1988)

► ALFA ROMEO 75 (1985–1992)

75



4



Foto Alfa Romeo

disponovala výkonom 110k (81kW)/5800min⁻¹. Větší jednotky 1779/1962cm³ vyvíjely výkon 120/128k (88/94kW). Špičku tehdejší nabídky představoval vidlicový šestiválec *Busso* 2492cm³ o výkonu 156k (115kW)/5600min⁻¹, který vůz převzal od Alfы 90, a dosahoval s ním rychlosti až 210km/h a na sto zrychloval za 8,2 sekundy. Naopak spořiví uživatelé sáhli po *turbodieselu* od firmy VM Motori, jenž z objemu 1995cm³ díky nově zavedenému chladiči plnicího vzduchu dával 95k (70kW)/4300min⁻¹. Při rychlosti 90km/h se spokojil s 5,5 litru nafty na 100 km. Standardní součástí těchto pohonných jednotek byla pětistupňová manuální převodovka. V roce 1986 přibyla verze 1.8i Turbo s výkonom

155k (114kW)/5800 min⁻¹, určená zejména pro domácí italský trh, zatížený vysokým zdaněním vozů s motory nad 2,0l. Tento motor se objevil také v homologační sérii Evoluzione (500 kusů) se sportovním kitem karoserie a sníženým podvozkem.

Od roku 1986 se Alfa Romeo 75 prodávala v USA, kde nesla označení 75 Milano. Kromě zmínovaného šestiválce 2,5l se do ní od roku 1987 montoval také jeho třílitrový sourozenec. Z objemu 2959cm³ nabídl úctyhodných 183k (135kW)/5800min⁻¹. Na přání mohli američtí zákazníci zvolit i třístupňovou samozávinnou převodovku ZF a v roce 1990 také motor 1.8 Turbo. Vždy tam bylo samozřejmostí elektronické vstřikování paliva a katalyzátor. Od evropských

verzí se vozy na první pohled lišily mohutnějšími pětimílovými nárazníky (pro splnění normy nárazu do 5 mph = 8 km/h bez poškození), přičemž 3.0 V6 a 1.8 Turbo k nim přidávaly i mohutné nástavce prahů a spoiler na hraně víka zavazadlového prostoru. Tyto prvky si zachovaly i v evropské specifikaci. Na starém kontinentu se třílitrová verze nazývala America. Ve své době to byl sedan se skutečně mimořádným temperamentem (0 – 100 km/h za 7,3 sekundy a největší rychlosť 220 km/h). Větší apetit 3.0 V6 si vynutil nádrž zvětšenou ze 49 na 68 litrů benzínu, což zmenšilo zavazadlový prostor na 380 litrů. Velmi oceňovaným motorem řady 75 se stal také nový čtyřválec Twin Spark, který roku 1987 nahradil

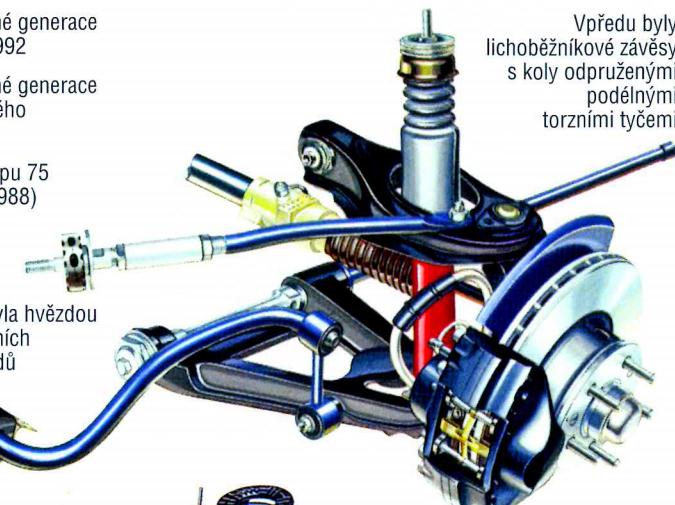


6

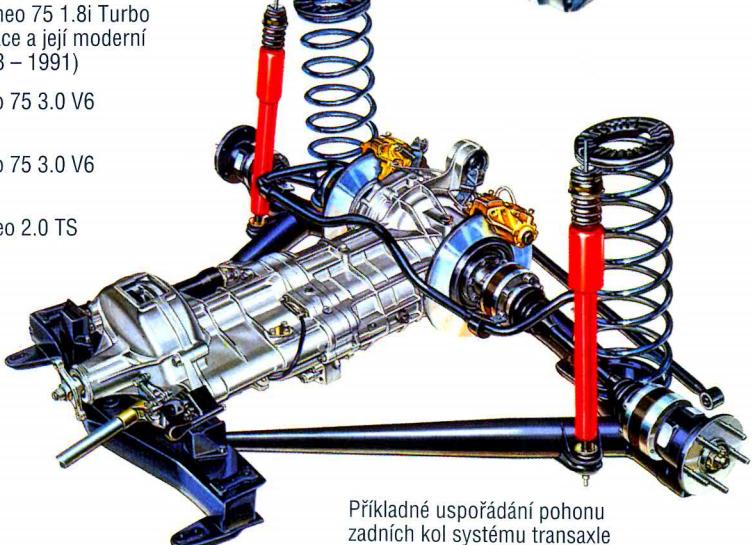
1 Alfa Romeo 75 druhé generace z let výroby 1988 – 1992

2 Alfa Romeo 75 druhé generace na obrázcích z dobového prospektu (1988)

3 Přístrojová deska typu 75 druhé generace (od 1988)



4,5 Alfa Romeo 75 byla hvězdou italských i mezinárodních automobilových závodů



6,7 Alfa Romeo 75 1.8i Turbo druhé generace a její moderní interiér (1988 – 1991)

8 Alfa Romeo 75 3.0 V6 model 1990

9 Alfa Romeo 75 3.0 V6 model 1991

10 Alfa Romeo 2.0 TS model 1990



7

► ZÁKLADNÍ MOTORY ALFA ROMEO 75

rok výroby	typ	objem [cm³]	vrtání x zdvih [mm]	výkon [k/kW/min⁻¹]
1985 – 1988	1.6	1560	78 x 82	110/81/5800
1985 – 1988	1.8	1779	80 x 88,5	120/88/5300
1985 – 1988	2.0	1962	84 x 88,5	128/94/5400
1985 – 1988	2.5i V6	2492	88 x 68,3	156/115/5600
1985 – 1988	2.0 TD	1995	88 x 82	95/70/4300
1987 – 1990	3.0i V6	2959	93 x 72,6	183/135/5800
1986 – 1988	1.8i Turbo	1779	80 x 88,5	155/114/5800
1987 – 1988	2.0i TS	1962	84 x 88,5	148/109/5800
1988 – 1992	1.8 IE	1779	80 x 88,5	120/88/5500
1988 – 1992	2.4 TD	2393	92 x 90	110/81/4200
1989 – 1992	1.6 IE	1560	78 x 82	105/77/6000



8



9



10

Foto Alfa Romeo

klasický 2.0. Z objemu 1962 cm³ dával na svou dobu fantastických 148 k (109 kW)/5800 min⁻¹ a přitom vykazoval velmi rozumnou spotřebu (při 90 km/h jen 6,0 l/100 km). Největší rychlosť této Alfě 75 2.0 T.S. činila 205 km/h a sprint z 0 na 100 km/h zvládala za 8,2 sekundy. Kromě tradičního rozvodu DOHC se Twin Spark chlubil variabilním časováním ventilů a dvojitým zapalováním (dvě svíčky na válec).

V roce 1988 se celá řada 75 podrobila de-centní vzhledové modernizaci, zahrnující novou masku chladiče, větší zpětná zrcátka a jiné kryty kol. Kabinu osvěžil nový volant i stupnice přístrojů a jiné potahové materiály. Dočkali se také zájemci o silnější turbodiesel, čtyřválec VM 2393 cm³ nabízel

Vpředu byly lichoběžníkové závěsy s koly odpruženými podélnými torzními tyčemi

Příkladné uspořádání pohonu zadních kol systému transaxle

110 k (81 kW)/4200 min⁻¹. Zážehový získal nové označení 1.8 IE, prozrazující nahrazení dvojice karburátorů Dell'Orto elektro-nickým vstříkováním paliva. O rok později dostala vstříkování i základní šestnáctistovku; od 1990 měly všechny zážehové motory řízený katalyzátor. V roce 1991 se Alfa 75 začala objevovat v limitovaných edicích s bohatší výbavou a v modelovém roce 1992 se již nabízela pouze se základním zážehovým a vznětovým motorem, aby udělala místo své nástupkyně 155. Ta ovšem již sdílela unifikovanou platformu koncernu Fiat s pohonom předních kol... Poslední Alfa 75 sjela z výrobní linky závodu v Arese u Milána v únoru 1992 jako exemplář s pořadovým číslem 386 773. I přes slo-

žitou a někdy také trochu vrtkavou mechaniku tento sedan dosáhl nemalých prodejních úspěchů. Stejně jako jeho předchůdce i Alfa 75 si oblíbily italská policie a četnictvo, což můžeme vidět v mnoha filmech. Sportovní fandové zase mohou připomínat úspěšnou kariéru tohoto vozu na evropských okruhových závodech. Sériová výroba úhledně verze kombi vyvinuté karosárnou Rayton Fissore byla na poslední chvíli zrušena. Fiat měl údajně obavy, že by mohla ohrozit prodeje typu Regata Weekend. Zagato ale ve spolupráci s mateřskou továrnou navrhl a vyrabil tisícikusovou sérii kupé a roadster SZ/RZ. Dvoumístný vůz na podvozku třílitrové Alfě 75 měl velmi nevšedně tvarovanou kompozitovou karoserii.