



40 éves az Alfa Romeo Alfasud

Az Alfasud, az alsó középkategória limuzinjaként kategóriateremtő volt, ahogyan azt ma a technikatörténet értékeli. A Golf előtt három évvel mutatták be, 1971-ben a Torinói Autószalonon, 1972 nyarán került az autókereskedőkhöz. Jellemzője a fronthajtás, nagy és jól pakolható raktér, a 3,89 m hosszú autó ideális a mindennapi családi használatra. Az Alfasud receptjéhez még csipetnyi olasz hangulat és sportosság is tartozik, melyet Giorgio Giugiaro kevert ki. Italdesign stúdiójában született a VW első Golf és Scirocco is.

Az Alfasud alapmotorja boxer, 4 hengerű, hengereként két szelep, fogazott szíjas hajtású OHC, furat/löket 80x59 mm, 1186 köbcéntiméterből 63 lóerőt hoztak ki 6000-es fordulaton.

Elöl független kerékfelfüggesztés, hátul merev hidas, torziós rugóval és Panhard-rúddal. Mind a négy keréken tárcsafék.

A gyártás délre, a Nápolyhoz közeli Pomigliano d'Arco-ba került, ahol új gyárat alapítottak, hogy mérsékeljék az ottani munkanélküliséget. Nem indult sikerrel a gyártás, a modell gyerekbetegségei, a képzetlen



munkaerő, anyagminőségi gondok, a korrózióvédelem hiánya rossz fényt vetettek az Alfasudre.

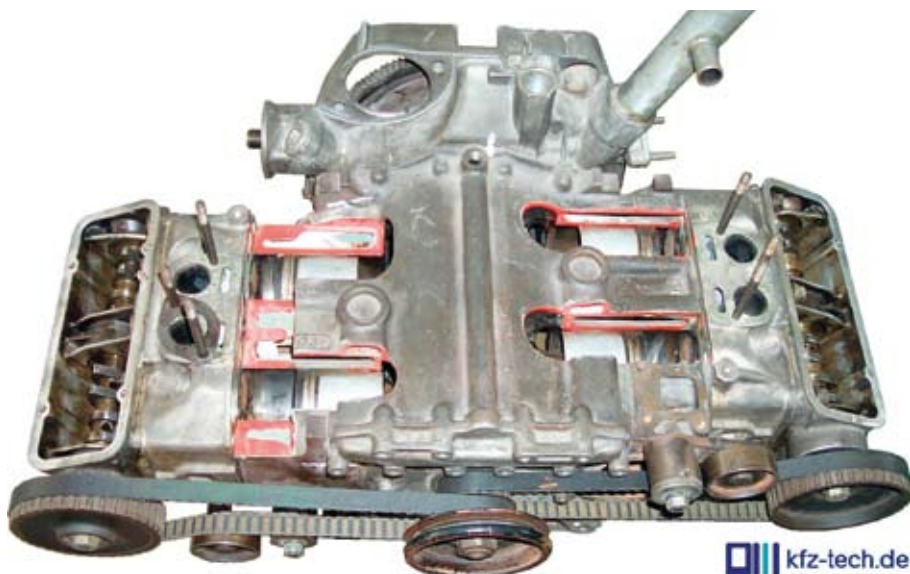
Kétajtós kocsiszekrényvel 1973-ban jelent meg modellvariáns, motorja 1,2 literes volt, 68 lóerejével 160 km/h végsebességet ért el. Az Alfasud, köszönhetően az autósportban elért eredményeinek és a minőség javulásának, lassan egyre népszerűbb lett.

Giardinetta néven 1975-ben kombi változat is piacra került. A gyártás 1983-as befejezéséig mintegy 907 ezer darab került ki a gyárból, ehhez jön még 121 ezer Alfasud Sprint kupé modell is.

Az Alfasud utóda az Alfa Romeo 33. Ebből a modelltől is több mint egymillió darabot gyártottak 1994-ig.

A „golf-kategóriát” megalapozó Alfasud méltán kap helyet az autógyártás ikonjai között.

(Nszl)



kfz-tech.de

25 éves az „anyóslégzsák”

A frankfurti autószalon egyik technikai szenzációja volt 1987-ben – 25 évvel ez előtt – a Mercedes-Benz S-osztály (W126-os sorozat) utasoldali légzsákja. Hat évvel a vezetőoldali légzsák szériagyártású modellbe építése után kínálták, tegyük hozzá, hogy kiérlelt fejlesztés után, opcióként 1988 februárjától az S-osztály limuzinjaiba és kupéjába. (Az USA-ban már a hetvenes évek végén kínált a Cadillac mindkét oldalra légzsákot, de ezekkel még számtalan probléma, több esetben sérülést kiváltó, súlyosbító hatás járt együtt.)

A légzsákkísérletek a Mercedesnél az 1960-as években kezdődtek. A Daimler 1993-ban mutatta be az oldallégzsákot és rá két évre a W210 sorozatban meg is jelent. Innen már egyenes út vezetett a fej-, a térd-, a thoraxlégzsákokig; az ablaklégzsák és az utasoldali adaptív légzsáknyitáshoz (1998).

Visszapillantva a történelembe, 1980 decemberében a Mercedes, a W126 sorozatban a világon elsőként, a vezetőoldali légzsák és biztonsági öv mellett az utasoldalon is kínált biztonsági övet.

