

Alfa Romeo 1900 Super är en sportvagn, som bör — och kan — köras verkligt sportigt. Vägegenskaper, fjädring och styrning är av det allra finaste märke.



Foto: Åke Borglund



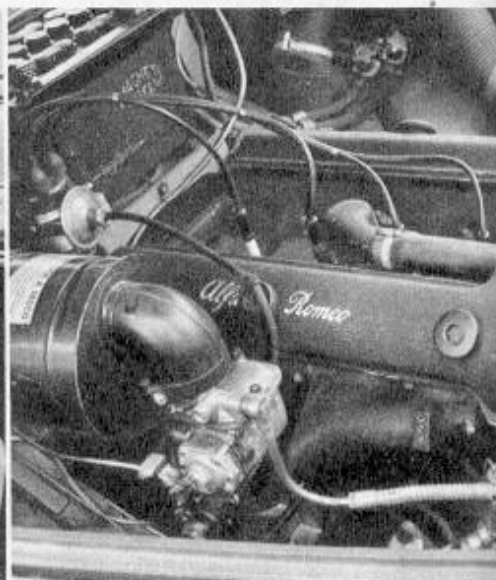
Alfa Romeo "1900 Super"



Bagageutrymmet är anmärkningsvärt stort för en sportvagn i den här storleksklassen. Reservhjulet är stående.



Instrumentbrädan verkar litet för enkel för en så pass dyr bil som Alfa. Varvräknare saknas emellertid inte.



Den fyrcylindriga motorn har dubbel överliggande kamaxel och är en kompakt och ren konstruktion på 90 hk.

Det fåtal av världens bilmärken som kringstrålas av glorian från många tävlingssegrar hör i allmänhet inte hemma i de lägsta prisklasserna; det beror knappast på att kunden får betala tävlingsverksamheten utan på att konstruktioner som står sig i tävlingarnas skärseid sällan är billiga i tillverkning. Och självklart försöker en tävlande fabrik att utnyttja tävlingserfarenheterna också för de familjebilar som tillverkas. Man finner det därför naturligt att Alfa Romeo typ 1900 är både snabb och kör-säker; ingen väntar sig heller att den skall vara billig i inköp. Fabriken har i sin strävan mot ett måttligt pris försökt att uppfylla det minsta möjliga av de egenskaper som gör vagnen till en »rik-tig Alfa-Romeo» och i stället sparat in på komfort och lyx. Bilen är elegant att se på och bekväm att sitta i — men inte mer än många betydligt billigare bilar. Askkoppar och listverk inuti vagnen är inte av högre kvalitet än i en bil av po-pulär typ. Vindrutetorkarnas motor sur-rar tämligen högljutt, handskfacket är litet och instrumenttavlan är visserligen försedd med varvtalsmätare, men ser för övrigt ut som på en bil för föga mer än halva priset.

Den bilspekulant som står kylig inför körtekniskt raffinemang blir knappast tjugad av den här bilen. Men bilköpare som värdesätter finfina vägegenskaper, gläds åt en högeffektiv motors ton vid höga varvtal och njuter av att nyttja en förstklassig växellåda; den sortens folk har i Alfa-Romeo »1900 Super» ett värdigt objekt för sin strävan.

Det självbärande stålkarosseriets yttre och inre mått fyller alla skäligen krav. Två resliga nordbor har gott utrymme i framsätet, men skall tre få plats måste de vara spensliga. Armstödet i mitten ger för övrigt bra sittplats åt ett små-barn. I baksätet får tre vuxna plats; även där finns ett fällbart mittarmstöd. Kläd-seln i provvagnen var av ljusgrått tyg, behagligt att se på men antagligen gan-ska känsligt för fläckar. De inte tygkläd-da delarna bestod av enkla, lackerade ytor. Golvet i framvagnen var klätt med en löstagbar kokosmatta. Sittställ-ningen är bekväm och baksätesspassage-rarna har gott utrymme för benen, även när framsätet är långt tillbakaskjutet. Bagagerummet är både stort och väl-disponerat.

I framsätet av sofftyp (separata stolar vore bättre) sitter man tämligen upp-rätt och en lång person har bra över-blick över både instrument och fram-vagn. Ratten sitter tämligen högt. Den småväxte får ta till en sittkudde för att komma tillräckligt högt i vagnen. Reg-lage och pedaler är bra placerade och förarens vänstra fot har god vilplats. Mitt framför ratten sitter hastighetsmä-tare och varvtalsmätare på ömse sidor om oljetrycksmätare och bensinmätare. Vi saknade ampèremätare och framför allt en kylartermometer. I övrigt finns de vanliga signallamporna, dessutom en lampa som anger att parkeringslyset är tänd. Från förarsätet ser man inte hö-ger framflygel, men den sluttande mo-torhuven ger god överblick av vägen. Den breda, böjda (Forts. på sid. 36)

PROVRESULTAT

Acceleration genom växlar:

0—50 km/t 5 sek, 0—80 km/t 11 sek,
0—100 km/t 17½ sek.

Acceleration i sekunder på enstaka växlar:

Växel	20—50 km/t	35—65 km/t	50—80 km/t	65—95 km/t
ETTAN	3	—	—	—
TVÅAN	4	4½	5½	—
TREAN	7	6½	6½	7
FYRAN	—	10	9½	10½

Växel	80—110 km/t	95—125 km/t	110—140 km/t
FYRAN	9½	11½	16½

	Antal motor-varv per drivhjulsväxel	Fart vid 1000 v/min, km/t
ETTAN	13,45	9,5
TVÅAN	8,98	14,2
TREAN	6,11	20,9
FYRAN	4,1	31,2

Fartmätaren visade

	20	35	50	65	80	95	110	125	140
155 km/t									
vid en verklig fart av									
18 km/t	32	46	59	73	87	101	114	128	140

Vägmätaren visade ca 6,5 procent för lång körsträcka.

Bromsarna gav i kallt tillstånd på provrullar vid 15 kg pedaltryck en bromskraft av 17 procent av vagnvikten, vid 25 kg 31 procent och vid 40 kg en bromskraft av 60 procent av vagnvikten. Vid vägprov med pedalinstrument på asfaltbeläggning med uppvärmda bromsar erhöles vid 20 kg pedaltryck 65 procent och vid 30 kg 85 procent bromskraft, varvid bakhjulen var på låsningsgränsen.

Strålkastarna gav tillräckligt ljus för en fart av ca 85 km/t vid medelgoda sikt- och vägförhållanden.

Kontroll av bromsar, fartmätare, vägmätare och strålkastare utförd av Biltekniska Provningsanstalten i Stockholm.

TV-BETYG

Särskilt bra:

motorn är både smidig och ettrig, går ovanligt vibrationsfritt och tycks gå bättre ju mer man begär av den koppling och växellåda av yppersta slag

precisionsstyrning, ypperliga bromsar samt fast och helt svafri fjädring ger en kör säkerhet långt över genom-snittet

karosseriet har en familjevagns rym-lighet invändigt och bagagerummet är stort.

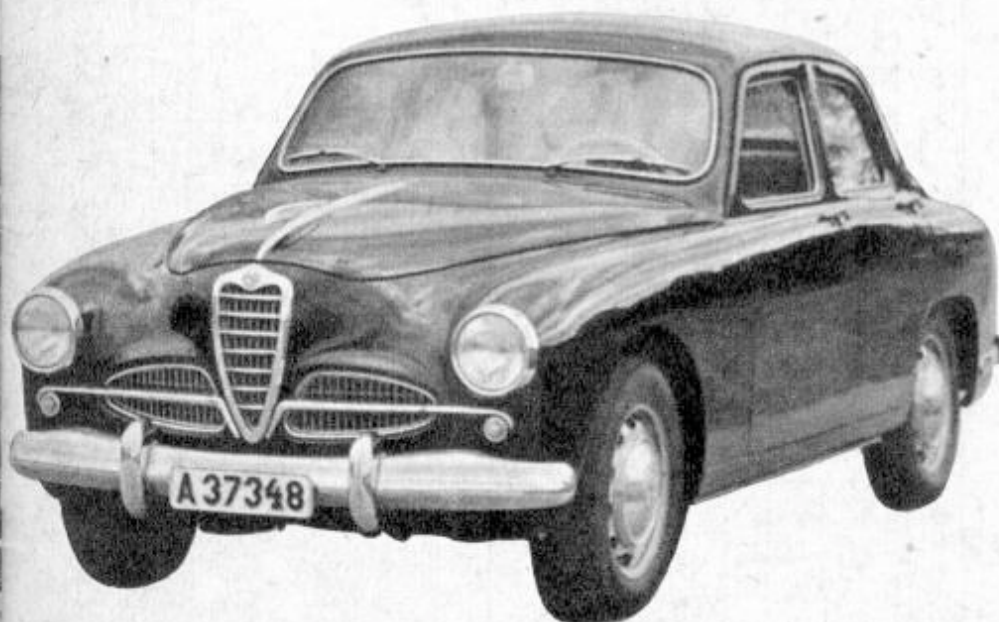
Inte så bra:

inredning och utrustning är delvis förstklassiga, men hör delvis hemma i en lägre prisklass

kraftöverföringen är elastisk och åstadkommer emellanåt »mjuka ryck» — om detta anses störande är en personlig smakfråga

bromsarna knäpper och är kärva vid backning — men aldrig vid körning framåt.

Av civilingenjör Bertil Björkman



Alfa Romeo 1900 Super i sitt rätta element på en snabb landsväg. Toppfarten ligger vid 160 km/t och accelerationen är raketsnabb. Fronten har bibehållit den karakteristiska Alfa-stilen med rena och sobra linjer. Karossen är formskön.

Alfa Romeo

(Forts. fr. sid. 29)

frontrutan gör att högra sidstolpen inte döljer trafik av intresse för föraren, men vänstra stolpen skymmer en smula i gathörnen. Bakfönstrets storlek är fullt tillräcklig och backspegeln är bra placerad, fastän den inte tar in mer än en del av bakrutans siktöppning.

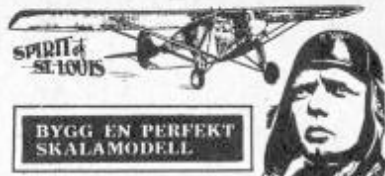
Vagnen har två måttligt dimensionerade ventilationskanaler. Den högra ger kalluft; dess reglage kan inte nås av föraren under körning. Den vänstra är försedd med ett varmluftselement av tämligen god kapacitet. Dess luftström kan efter önskan antingen ledas in under instrumenttavlan eller också till insprutorna. Systemet fyller inte de krav vi svenskar ställer, enär vattencirkulationen genom värmeelementet regleras med kranar under motorhuven, vilket gör det alldeles för omständligt att följa kung Bores nycker. Systemet bör kunna förbättras genom tämligen enkla modifieringar.

Vridbara ventilationsrutor saknas; i stället finns dragskydd på insidan av fönstrens bakre del. Detta system ger mindre vindtjut vid hög fart än de vridbara rutorna och förefaller lika effektivt.

Hjulställen är utförda efter moderna principer med spiralfjädrar för alla fyra hjulen och mycket effektiva stötdämpare. Bakaxeln är upphängd med längsgående reaktionsstag och styrs i sidled av en kraftig V-länk. Fjädrings- och styrningsgeometrin fyller både teoretiskt och praktiskt höga anspråk, vilket också lett till utmärkta egenskaper på vägen. Kursstabiliteten är mycket god och vagnen är lätt att behärska i frisk sidvind. I kurvorna visar den sig måttligt understyrd och har absolut inga olater. Hjulen tycks suga sig fast vid vägen; bilen följer exakt förarens intentioner, även vid hård kurvtagning och bromsverkan är förstklassig.

Styrningen kräver små ratt Rörelser, har utsökt precision samt stark återgångstendens efter kurvor. Föraren känner väglaget, genom ratten, men inga stötar når hans fingrar. Styrningen är vid manövrer i låg fart

(Forts. på sid. 38)



BYGG EN PERFEKT SKALAMODELL

av Charles Lindberghs berömda flygplan »Spirit of St. Louis».

NYHET. RYAN N. Y. P. blev genom Charles Lindbergh ett av historiens mest omtalade flygplan. Modellen i skala 1/25 är en nyhet i SUPERSERIEN som är strålande rolig och intressant att bygga. Spv. 550 mm. Lgd. 335 mm. Pris 5:50.

Sveriges finaste skalamodeller.

Stilig mod. av »Hunter» som skall ingå i flygvapnet. Spv. 420 mm. Lgd. 568 mm. Pris 6:95.



Helt ny modell av U.S.A:s moderna jaktplan »Thunderjet». Spv. 434 mm. Lgd. 463 mm. Pris 6:95.

SVEN E. TRUEDSSON

Modellflygindustri — Malmö 9

Sänd mot postförskott

..... st. Byggsats

..... st. Byggsats

..... st. SEMO BALSALIM —: 75

Namn

Adress

Postadress TV 1-55

Alfa Romeo

(Forts. fr. sid. 36)

mindre lättgående än på de flesta bilar. Vid normal landsvägskörning kräver styrningen ingen ansträngning, men vid god fart i snåva kurvor fordras rätt stor kraft på rattkransen.

Bromstrummorna har stor diameter och bromsaren per viktshet är betydligt större än på vanliga familjebilar av liknande storlek. Särskilt tilltalande är den fina avvägningen mellan pedaltryck och bromskraft — det är faktiskt möjligt att under hård inbromsning från hög fart hålla ringarna precis »på gnällgränsen» genom att öka och minska pedaltrycket efter vägbansens variationer.

Den fyrcylindriga motorn har två överliggande kamaxlar och är inte bara en ögonfröjd för den tekniskt intresserade, den går också så att det är en fröjd åt det. I tomgång medför de stora ventilspeglarna en del mekaniska ljud, som emellertid inte stör under körningen. Maskinen har en förvånande smidighet och motorupphängningen är en fullträff. Två erfarna bilmän körde vagnen utan att känna till den närmare och bägge ställde frågan: är det en sexa eller åtta under motorhuv?

Med mjuk fot på gaspedal och koppling kan vagnen mycket väl köras med 800 à 1.000 varv/min. De tusen varven motsvarar på fyran något mer än 30 km/t, på trean något mer än 20 km/t. Vid acceleration från så låga farter spikar motorn svagt på vanlig bensin, men går tyst på benty. Naturligtvis bör man inte köra så: växelådan är till för att användas och största vridmomentet ligger vid över 3.000 varv/min, dvs. 90 à 100 km/t på fyran och 60 à 70 på trean. Därför bör man utnyttja de lägsta växellarna vid hård acceleration från låg fart, även om motorn kan segdra.

Utväxlingsförhållandena är väl valda och synkroniseringen är effektiv. Att ettan är synkroniserad har man stor nytta av i stads-

trafik. Rattväxelspakens mekanism är en av de bästa vi träffat på. Kopplingen har inte fullt den smygande mjukhet man blivit bortskämd med på exempelvis amerikanska vagnar, men den är inte svårskött och var orubb- ligt fast i greppet vid accelerationsproven, även då bakhjulen gjorde svarta ränder i asfalten vid kvicka starter.

Alfans motorstyrka motsvarar ungefär de medelstora amerikanska vagnarnas, räknat i hästkrafter per viktshet. Vad detta betyder i praktiken demonstrerades praktiskt av en erfaren bilist, som brukar använda en marschfart av 70—80 km/t med sin i och för sig utmärkta bil. Efter tio minuter vid ratten i Alfa Romeon körde han 100—110 med anmärkningen att »nu har jag samma känsla av kontroll över vagnen som vanligt». En dam med måttlig erfarenhet utbrast: »i den här vagnen känner jag mig verkligen säker vid ratten — fast den är så ettrig att jag vill nog ha ett par timmars övning med gaspedal och växelspak innan jag ger mig ut ensam i den.» Dessa yttranden ger en god uppfattning om vari »1900 super» skiljer sig ifrån andra bilar.

En skicklig förare når mycket höga medelfarter med denna vagn. Vid lugn körning accelererar man till ca 3.000 varv/min på de olika växellarna. Vill man ha lite extra snärt i fartökningen kan man lugnt låta varvtalsmätaren gå upp till 5.000 varv/min. Ligger man in trean upplöser sig de flesta omkörningsproblemen i tomma intet — omkörningssträckorna blir mycket korta. Toppfarten ligger vid 150 à 160 km/t och i motsats till många andra vagnar har Alfa-Romeo sådan stabilitet, sådan styrning och sådana bromsar att man med gott samvete kan köra fort när väg och trafik ger möjlighet därtill. På motorvägar verkar motorn outtröttlig och avverkar utan spår av ansträngning kilometer efter kilometer med farter av 130—140 km/t. På svenska landsvägar imponerar Alfans förmåga att timme efter timme rulla fram tyst och behagligt med 100—120

— TÄNK EJ MER PÅ TEMPERATUREN
DET GÖR

CLAFFO

den tänkande kylarjalusin

CLAFFO finnes i 150 olika storlekar och passar därför till de flesta biltyper. Jalousin monteras dikt mot kylarens framsida och sitter osynlig innanför kylarmaskeringen.

Eder motor förslits snabbare vid låg arbetstemperatur. I korthet sker följande: Vatten kondenseras på cylinderväggarna och upptar den vid bränslets förbränning bildade kolsyra och svaveldioxid. Den således uppkomna vätskan har ökad korrosionskraft och ger större frätverkan på metallen. Detta undviks med högre motortemperatur. Vid 80° kylvattenstemperatur förbrännes bensin och dieselolja mer fullständigt än vid ex. 60—70°. Detta innebär, att högre arbetstemperatur ger mindre bränsleförbrukning och bättre drifts-ekonomi.

CLAFFO håller automatiskt kylvattnet vid en idealtemperatur av c:a 80°. Temperaturen varierar maximalt 4° i såväl bister vinterkyla som under varmaste sommardagar. Den ger Er ökad komfort och säkerhet. Ni behöver aldrig tänka på att efter olika vägförhållanden, utetemperaturer och hastigheter ändra inställningen.

Över 10.000 fordon ha redan monterat CLAFFO och flera stora trafikföretag med 100-tals bilar och bussar låter utrusta hela sin vagnpark.

Den låga kostnaden för CLAFFO är ingen utgift, utan en besparing. Fråga dem som har och fråga Eder verkstad. Montering går snabbt.

J. W. TORELL A-B

LINKÖPING · SWEDEN · TEL. 299 35

km/t, varvid bilen går som »på räls» och föraren har vagnen under perfekt kontroll — tvingas man sakta ned uppnås marschfarten åter på några ögonblick.

Man hör och känner att motorn är mycket väl konstruerad och väl byggd. Kolvhastigheten är inte speciellt låg, men inte heller hög; vid 125 km/t är den knappt 12 m/sek. Överhuvud taget väcker vagnens maskinella delar förtroende, både vad konstruktion och utförande beträffar.

Vagnbeskrivning:

Typ: Alfa-Romeo, typ »1900 super», fyrdörrars sedan.

Tillverkare: Alfa-Romeo S. p. A., Milano, Italien.

Generalagent: Bonniers Bilbolag, Stockholm.

Pris: 20.800 kr vid lev. i Stockholm, ventilerande värmesystem inräknat.

Skatt: 212 kr pr år.

Byggnadssätt: Självbärande karosseri av pressad stålplåt; fyra dörrar, fem platser på säten av bänktyp, bagagerum i bakänden; motor framtill, bakhjulsdriven.

Mått: Axelavstånd 263 cm, spårvidd 132 cm, markfrigång 17 cm, längd 440 cm, bredd 160 cm, höjd 149 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1280 kg (körklar med förare), motsv. effektalet 70,5 hk per ton. Lastad vikt 1635 kg (körklar med 5 pers. plus 5×15 kg bagage), motsv. effektalet 55 hk per ton.

Motor: Fyrcyl. vattenkyld fyrtakts radmotor med toppventiler (två överliggande kamaxlar). Cyl.-diam. 84,5 mm, slaglängd 88 mm, slagvolym 1975 cm³. Kompr.-förh. 7,5. Max. effekt 90 hk vid 5.200 varv/min motsv. 45½ hk per liter slagvolym; max. vridmoment ca 14,5 mkgp vid ca 3.100 varv/min. Medelkolvhastighet 2,93 m/sek vid 1.000 varv/min.

Kraftöverföring: Skivkoppling, fyra växlar framåt, alla tystg., och synkr., rattväxelspak; öppen tvådelad kardanaxel, bakaxelväxel av hypoidtyp.

Hjultåll: Fram separatfjädring med två triangellänkar, spiralfjäder och tubstötdämpare för vardera hjulet samt kränghämmare. Bak stel axelbrygga med längsgående reaktionsstag, vinkelstag för tvärstyrning samt spiralfjädrar och tubstötdämpare.

Styrning: Styrväxel med skruv och rulle, 2½ rattvarv mellan fulla framhjulsutslag; ratten på vänster sida; vändcirkelns diam. 10,6 m, mätt vid yttre framringens utsida.

Bromsar: Hydraulisk fotbroms med två motställda backar för framhjulen; sammanlagd friktionsarea 1100 cm², motsv. 8,6 dm² per ton tjänstevikt. Handbroms med draghandtag, som påverkar bakhjulsbromsarna mekaniskt.

Elsystem: 12 volt, 200 watts generator, 38 amp.-tim. batteri.

Ringdimension: 145×400 mm.