

Krásná a rychlá

V lednu 1968 slavila premiéru na bruselském autosalonu Alfa Romeo 1750. Elegantní sedan vyšší střední třídy zaujal decentními liniami karoserie a výtečnými jízdními vlastnostmi.



2000

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

1920

1910

1968–1973



V DECENTNÉ STŘÍŽENÉ
STUPŇOVITÉ ZÁDI BYLO 480 L
PROSTORU PRO ZAVAZADLA

SEDAK ALFA ROMEO 1750
SE PŘEDSTAVIL VEŘEJNOSTI
V LEDNU 1968 V BRUSELU

ELEGANTNÍ TVARY SEDANU
NAVRHL VE STUDIU BERTONE
GIORGETTO GIUGIARO

Moderna a tradice

Při vývoji nového sedanu vycházela milánská automobilka z dotazníkové akce, v níž majitelé kultovního typu Giulia od budoucího vozu očekávali více prostoru a pohodlí. Moderní tvary čtyřdveřové samonosné karoserie s klasickou stupňovitou zádí vznikaly v turinském studiu Bertone, před odchodem na krátkodobé angažmá u firmy Ghia je stihl navrhnout designér Giorgetto Giugiaro. V době, kdy nový sedan přicházel na trh, už Giugiaro zakládal vlastní studio Ital Design.

Připomeňme si, že poměrně brzy po bruselské premiéře se Alfa Romeo 1750 představila i v Praze. Počátkem května 1968 jsme ji mohli obdivovat v Bruselském pavilonu holešovického výstaviště (tehdy ovšem zvaného Park kultury a oddechu Julia Fučíka) na výstavě „IEMA – Člověk a automobil“. Nebyla to náhoda, vedla se totiž jednání o možnosti licenční výroby tohoto automobilu na Slovensku, k niž ale nikdy nedošlo.

Typové označení 1750 připomínalo mimořádně úspěšnou řadu automobilů Alfa Romeo 6C 1750 z let 1929 až 1933, ty ovšem poháněl šestiválcový motor,



zatímco nový vůz dostal pod kapotu čtyřválec navazující na typ Giulia vyráběný od roku 1962.

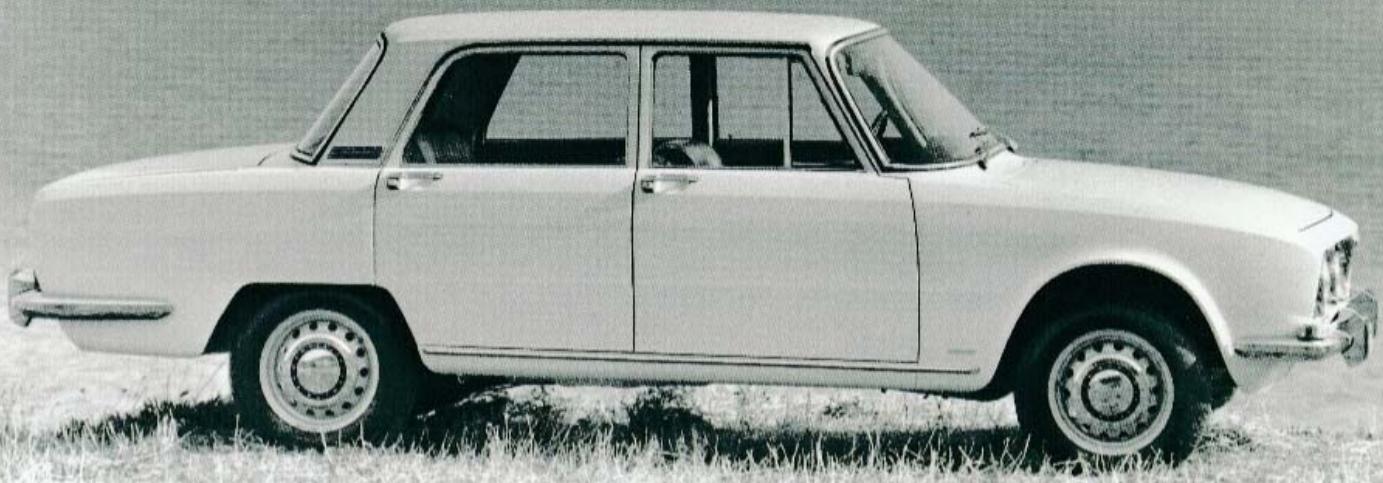
Prostor a komfort

Karoserie sedanu 1750 nabízela více prostoru cestujícím i jejich zavazadlům, zároveň plnila mnohem přísnější kritéria pasivní bezpečnosti. Její střední část byla konstruována jako odolná ktec, jež v případě nárazu chránila posádku ze všech stran.

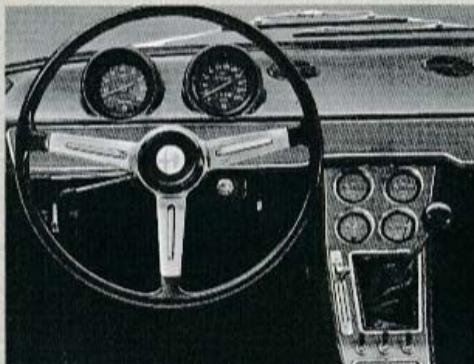
Sedan s rozvorem náprav 2570 mm a rozchodem kol 1324 mm vpředu a 1274 mm vzadu byl dlouhý 4390 mm, široký 1565 mm a vysoký 1430 mm. Ve stupňovité zádi měl 480 l prostoru pro zavazadla, pod podlahou zavazadelníku bylo ve vodorovné poloze náhradní kolo a vlevo palivová nádrž o objemu 46 l.

Ridič a spolujezdec vpředu měli k dispozici samostatná sedadla podélné posuvná v rozmezí 160 mm, úhel sklonu opěradel se dal plynule seřizovat až do lůžkové úpravy. Vůz byl homologován jako pětimístný, zadní sedadla však byla





ALFA ROMEO 1750 SE VYZNAČOVÁLA STŘÍDMÝMI LINIAMI A VELKÝMI OKNY



SPORTOVNĚ LADĚNÁ KLASIKA: VOLANT SE TŘEMI PŘÍČKAMI, OTÁČKOMĚR A RYCHLOMĚR



INTERIÉR SEDANU V PROVEDENÍ SE DVĚMA SAMOSTATNÝMI ZADNÍMI SEDADLY

► tvarována jako samostatná. V základní verzi byl mezi nimi úzký střední díl, který umožňoval jízdu tří osob.

Luxusnější provedení bylo čtyřmístné, mezi zadními sedadly mělo vyvýšenou loketní opěrku s čalouněným odklápacím vikem, pod nímž se skrýval odkládací prostor pro menší předměty. Misto látkových potahů sedadel bylo u obou verzí možné objednat kožeň čalounění.

Na pracoviště řidiče byla radost pohledět. V průhledu sportovním volantem se třemi příčkami nabízely své služby dva velké kruhové přístroje v samostatných oblížkých krytech: vlevo otáčkoměr cejchovaný do 8000 1/min s červenou zónou od 6000 1/min, vpravo rychloměr se stupnicí poněkud optimisticky končící na 220 km/h.

Čtyři menší kruhové přístroje byly umístěny na středové konzole, nad řadiči pákou. Nahoře vlevo ukazatel stavu paliva a vpravo teploměr vody, dole vlevo analogové hodiny a vpravo tlakoměr oleje. Palubní desku i její středovou část nad tunelem zdobila imitace dřeva.

Alfa Romeo 1750 měla přední kola nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách doplněných vinutými pružinami a přičním zkrutným stabilizátorem. Výrobce nabízel řízení ZF se šnekem a kladkou, alternativně ale také řízení s oběhem kuliček značky Burman.

Poháněná tuhá zadní náprava byla vedena dvojici podélných suvných ramen a přičně ustavena kloubovým závěsem. Byla stejně jako přední opatřena vinutými pružinami, teleskopickými tlumiči a zkrutným stabilizátorem.

Kotoučové brzdy ATE na všech čtyřech kolech podporoval posilovač Lockheed-Bonaldi, zpočátku jednookruhové kapalinové ovládání brzd bylo na podzim 1969 nahrazeno dvouokruhovým. Od počátku se montoval omezovač brzdného tlaku zadní nápravy. Čtrnáctipalcová kola nesla radiální pneumatiky rozměru 165 SR 14.

Výkonný čtyřválec

Srdcem vozu byl nad přední nápravou uložený kapalinou chlazený řadový čtyřválec s rozvodem DOHC, tedy se dvěma



LUXUSNÍ INTERIÉR 2+2MÍSTNÉHO KUPÉ ALFA ROMEO 1750 GT VELOCE (1968)



KUPÉ ALFA ROMEO 1750 GT VELOCE DOSAHOVALO NEJVĚTŠÍ RYCHLOSTI 190 KM/H

TAKÉ TENTO SNÍMEK PREZENTUJE SEDAN JAKO POHODLNÝ ČTYŘMÍSTNÝ VŮZ

vačkovými hřídeli v hlavě, a dvojici dvojitých karburátorů Weber. Z objemu 1779 cm³ dával výkon 118 k DIN (87 kW) při 5500 1/min. Elektrická soustava vozu byla napájena alternátorem.

Na motor navazovala jednokotoučová suchá spojka s membránovou pružinou a kapalinovým ovládáním a plně synchronizovaná pětistupňová převodovka s řadicí pákou na středním tunelu. Přenos točivého momentu k rozvodovce zadní nápravy obstarával dvoudílný spojovací hřidel.

Sedan s pohotovostní hmotností 1110 kg a celkovou 1510 kg dosahoval největší rychlosti 180 km/h a spotřeboval 10 až 13 l benzínu na 100 km.

Alfa Romeo 1750 si vedla velmi dobře v novinářské anketě o evropský titul Vůz roku 1968. Bodovala výbornými jízdními

vlastnostmi, komfortem a bezpečnostními prvky, nakonec obsadila třetí příčku. Před ní byly jen vozy Peugeot 504 a BMW 2500/2800, za ní Saab 99, Jaguar XJ6 a Mercedes-Benz 200.

Na podzim 1969 – už coby model 1970 – dostal sedan 1750 nový volant a pedály, halogenové světlomety a již zminěné dvouokruhové brzdy, za příplatek mohl mít místo manuální pětistupňové převodovky třístupňovou automatiku ZF. Ta se převážně montovala do vozů určených pro americký trh, jejichž motor byl osazen mechanickým vstříkováním paliva Spica. Do roku 1972 bylo sedanu ve verzi pro USA zhotoveno jen 1760, zatímco celková produkce čtyřdveřových vozů Alfa Romeo 1750 dosáhla počtu 101 883.

Pokračovatelem byl sedan Alfa Romeo 2000 vyráběný od léta 1971. V prakticky nezměněné karoserii měl čtyřválec DOHC ▶



▲ V LETECH 1968–69 MĚLA
ALFA ROMEO 1750 SPIDER
VELOCE DELŠÍ OBLOU ZÁD

RADOST ►
V OTEVŘENÉM
VOZE: INTERIÉR
MODELU 1750
SPIDER VELOCE
(1968)



► převrtaný na 1962 cm³, jenž dával výkon 131 k (96 kW) a uděloval vozu největší rychlosť 190 km/h.

Kupé a spider

Sedan Alfa Romeo 1750 měl dva sportovně střížené sourozence: kupé s označením 1750 GT Veloce karosované firmou Bertone a otevřený model 1750 Spider Veloce s karoserií Pininfarina. Oba navazovaly na již dříve vyráběné modely Giulia Sprint GT Veloce a Spider Duetto,

převzaly ovšem poháněcí ústrojí a podvozkové skupiny typu 1750.

Kupé s nově tvarovanou přídi osazenou dvěma páry kruhových světlometů mělo rozvor 2350 mm a rozchody kol stejně jako sedan, bylo dlouhé 4080 mm, široké 1580 mm a vysoké 1315 mm. V zádi poskytovalo 320 l prostoru pro zavazadla a pod ním se nacházelo náhradní kolo a palivová nádrž o objemu 46 l. Bylo 2+2místné, samostatná přední sedadla pro řidiče a spolujezdce se dala podélně posouvat po



MODERNIZOVANÝ INTERIÉR ALFY ROMEO 1750 SPIDER VELOCE ROČNÍKU 1970



ALFA ROMEO 1750 SPIDER VELOCE S NOVĚ TVAROVANOU KRATŠÍ ZÁDÍ (1970)



SVISLÁ ZÁD SPIDERU S VODOROVNÝMI SVĚTLY

dráze 180 mm, vzadu však bylo mesta jen pomalu. Kupé vykazovalo pohotovostní hmotnost 1040 kg a celkovou 1360 kg. Se čtyřválcem 1779 cm³ o výkonu 118 k (87 kW) a manuální pětistupňovou převodovkou uhánělo na pneumatikách 165 HR 14 rychlosť až 190 km/h.

Kupé 1750 GT Veloce se vyráběla až do roku 1973, celkem jich podle tovární statistiky vzniklo 44 269, včetně 6360 exemplářů s pravostranným řízením a 3243 kusů v provedení pro USA s motorem vybaveným vstříkováním paliva.

Otevřený model 1750 Spider Veloce s rozvorem 2250 mm měl až do podzimu 1969 dvoumístnou 4250 mm dlouhou karoserii s delší zaoblenou zádí prakticky stejnou, jako od roku 1966 vyráběný Spider Duetto. Pod kapotu ovšem i on dostal motor 1779 cm³ nadaný na 118 k (87 kW) a spojený s pětistupňovou převodovkou.

V listopadu 1969 byl na turínském autosalonu představen nový model 1750 Spider Veloce, který na první pohled zaujal zkrácenou, jakoby svisle useknutou zádi, v niž bylo 300 litrů

zavazadlového prostoru. Délka vozu se zkrátila na 4120 mm, podstatnou změnou bylo, že prostor pro cestující byl rekonstruován na 2+2místný.

Zadní lavice byla sice spíše nouzová, ale byla. Navíc užitečná hmotnost otevřeného vozu vzrostla z dřívějších 210 na 320 kg. Pohotovostní hmotnost 1040 kg se nezměnila stejně jako pohánecí ústrojí a maximální rychlosť 190 km/h.

Misto dřívější „kapličky“ byly na palubní desce dva samostatné přístroje – otáčkomér a rychlomér – v zaoblených krytech. Na předních sedadlech přibyly opérky hlav, dveře dostaly místo vyčnívajících vnějších klik zapuštěné.

Do jara 1973 bylo vyrobeno 8701 vozů 1750 Spider Veloce, z nichž 4027 bylo v provedení pro USA. Postupně modernizovaný – ale v podstatě jen retušovaný – spider s různými motory zůstal ve výrobě až do jara 1993 a jeho úhrnná produkce překročila 127 tisíc kusů. ◀