

Vozili smo

Alfa romeo alfa 145/146 twin spark in alfa GTV V6 24V

KONEC KARIERE NEKEGA BOKSERJA



Ne, tam nismo bili zaradi pogodbe; v Rapallu je bil tokrat krst novih Alfinih motorjev. In zavite okoliške ceste ravno pravi kraj za njihov preskus.

Boksterskim motorjem je dokončno odzvonilo: zasnovani so bili že davnega leta 1972 (alfasud) s prostornino 1,2 litra in danes niso več mogli držati koraka s časom kljub povečanimu prostornini in moči ter kljub posodobljeni tehnologiji. Zamenjali so jih sodobni vrstni štiri-valjniki, katerih bloki so v večini sposojeni pri Fiatu. Toda alfisti ne bodo razočarani: prav takšna motorna zasnova je značilno alfina še izpred časov alfasud, ponašajo pa se z zdaj že tradicionalnim načinom vžiga s po dvema svečkama na valj. Kdor ne ve: prvi avtomobil na svetu s takšno rešitvijo je bil alfa romeo grand prix iz leta 1914; pa naj še kdo reče, da se Alfa Romeo ne drži svoje tradicije.

Vzrok menjave motorjev pa ni le v tradiciji. Z vgraditvijo sodob-

nih motorjev s šestnajstventilsko tehniko v glavah so pri Alfi Romeo dosegli več ciljev: zmanjšali so onesnaževanje okolja, zmanjšali so porabo bencina, povečali so moč, in kar je pri teh alfah najbolj očitno, povečali so motorni navor. Naj gre za malo alfo 145, po kateri posegajo predvsem mlajši vozniki in voznice, ali za petvratno alfo 146, ki je bolj družinsko naravnani športni avtomobil, oba bosta od prihodnjega januarja, ko bosta na voljo z novimi motorji, prijetnejša za vožnjo. Kogar za povprečno štiri odstotke manjša poraba goriva ne prepriča in kogar ne prepričajo niti številčno boljše zmogljivosti (naj gre za motor ali za avtomobil v celem), ta verjetno žaluje edino za značilnim zvokom boksterskega motorja. A brez strahu: tudi nove alfe prav

lepo, mehko, a vseeno rezko, suvereno in predvsem športno hropejo.

Novi motorji, ki so v neposrednem sorodu z dvoliterskima agregatoma, znanima iz mode-

lov 145 QV in 146 ti, so tehnično sodobno zasnovani: v glavah je par odmičnih gredi, ki so gnane z zobatim jermenom, ventile samodejno nastavlja hidravlični sistem, vsak valj ima





tju z vzdolžnimi bokserskimi nameščenimi prečno, imajo nove tudi menjalnike. Ti so od prejšnjih mehkejši in natančnejši, kar spet pomeni udobnejšo vožnjo. Izboljšan je tudi zavorni sistem, saj so po novem vse alfe 145 in 146 opremljene s prisilno hla-

jenimi koluti spredaj. Nekaj pozornosti so namenili še notranjosti: hladilno-grelni sistem je učinkovitejši in ima nove gumbke za upravljanje, na armaturni plošči so vložki iz enakega materiala kot sedežne prevleke, razen po napisu na zadku pa boste nove alfe prepoznali po novih kolesnih pokrovih oziroma litih platiščih drugačne oblike.

Enako, le po platiščih torej, se od že poznanih getevejev loči tudi nova različica, GTV V6 24V. Fiat coupe tako ni bil dolgo najhitrejši hišni kupe, saj novo alfo GTV poganja zmogljiv trilitrski, 24-ventilski šestvaljnik, ki so ga morali za vgradnjo v geteve temeljito prenoviti; od namestitve pomožnih agregatov do pogona oljne črpalke, hladilnikov hladilne tekočine (s parom ventilatorjev z dvema hitrostma vrtenja) in motornega olja ter izpušnega sistema. Bolj špor-



tnemu občutku vožnje so priredili progresivnejši in natančnejši volanski mehanizem, večjim zmogljivostim zmogljivejše zavore (spredaj Brembo) ter natančnejšemu vodenju in boljši legi na cesti dodelani obe premi.

Zdaj so alfe povsem na novo motorizirane. Če je moral pri tem neki bokser končati svojo kariero, ni prav nič hudega. Bo pač odšel slaven v zasluženi pokoj.

VINKO KERNČ

svoje tipalo klenkanja, motorji so opremljeni z vzvojnimi blažilniki tresljajev in časi odpiranja ventilov so prilagodljivi. Naj spet spomnim: prvi serijski avtomobil, ki je bil opremljen s takšno odlično gredjo, je bila alfa spider leta 1980. Vsa tehnika pa daje rezultate: skupaj s svečkami za dolgo življenje zdrži takšen motor 100.000 prevoženih kilometrov brez vzdrževanja, pri tem pa ponujajo 80 odstotkov navora že od 2000 motornih vrtljajev in visoko specifično moč več kot 75 KM na liter prostornine. Da se vsi po vrsti radi vrtijo tudi čez 7000 vrtljajev v minuti, ni treba posebej poudarjati, še bolj prijetna novost pa je prožnost motorja, saj je s tem lahko vožnja tudi veliko bolj lagodna, ko se vozniku tako zahoče.

Motorji, ki so seveda v naspro-

Alfa romeo	alfa 145 (146) 1.4 twin spark	alfa 145 (146) 1.6 twin spark	alfa 145 (146) 1.8 twin spark	alfa GTV V6 24V
motor (zasnova)	štirivaljni, vstni			šestvaljni, V 60 stopinj
gibna prostornina (ccm)	1370	1596	1747	2959
največja moč (kW/KM pri 1/min)	76 (103) pri 6300	88 (120) pri 6300	103 (140) pri 6300	162 (220) pri 6300
največji navor (Nm pri 1/min)	124 pri 4600	144 pri 4500	165 pri 4000	270 pri 5000
prednja prema	pomozni okvir, posamične obese, vzmetne noge, triločna prečna vodila, stabilizator			pos. obese, vz. noge, trik. preč. vodila, stih
zadnja prema	pomozni okvir, posamične obese, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator			pos. obese, večkrat presu-bik, vodila vz. n. dopr. preč. vod. sp., vijak vz. tel. blaž., stih
teža praz. vozila / dovoljena obtežba (kg)	1135/1655 (1160/1680)	1165/1685 (1190/1710)	1195/1715 (1215/1735)	1415/1820
dolžina x širina x višina (mm)	4093 x 1712 x 1431 (4257 x 1712 x 1426)			4285 x 1780 x 1318
prtlijažnik (l)	320/1130 (380/800/1225)			110
največja hitrost (km/h)	185 (187)	195 (197)	205 (207)	240
pospešek 0-100 km/h (s)	11,2 (11,5)	10,2 (10,5)	9,2 (9,4)	6,7
poraba goriva - DIN (l/100 km)	5,8/7,7/9,3	5,9/8,0/9,4	6,2/8,2/9,5	7,9/9,8/14,6