

Test

ALFA ROMEO ALFA 145 1.6



Izgovorite, prosim, besedo eleganca. Naglas. Izgovorite jo lepo, počasi, z rahlo poudarjenima obema eje-ma, z močnejšim naglasom na »gan« in jo dokončajte s poltihim »ca«. Poskusite večkrat. In? Ne recite, da ne pomislite na nič!



ELEGANCA Á LA CARTE



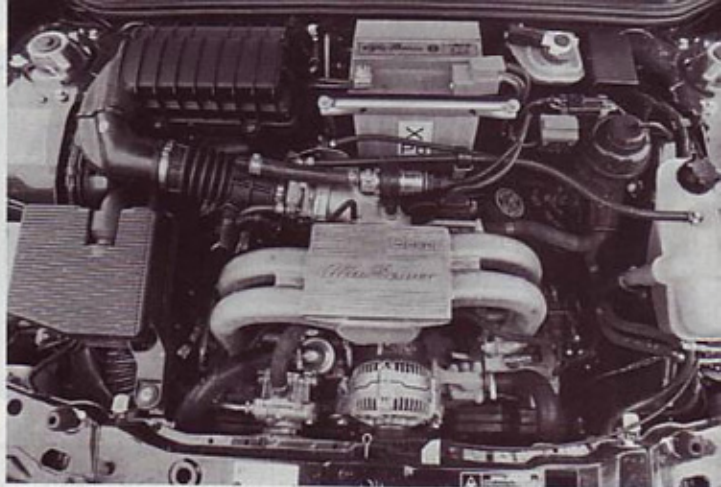
Stavim, da je prav vsak od vas pomislil na nekaj. Podelitev oskarjev? Dame v dolgih, črnih, temno modrih, zelenih ali pa nežno roza oblekah z bleščicami, v črnih, dolgih baržunastih rokavicah, s skrbno urejenimi pričeskami in ravno prav poudarjenim ličilom; gospodje izključno v temnih oblačilih, s skrbno zloščenimi čevlji, snežno belimi srajcami in brezhibno zavezanimi kravatami. Državniški obisk? Pet in več metrov dolge limuzine, vse izključno črne barve, z zloščeno pločevino in kromom, livrirani šoferji in rdeča preproga od avtomobila k palači.

Ampak ni vse tako daleč, kot se zdi na prvi pogled. Tudi tako vsakdanja reč, kot

Alfa 145 ni izdelana le zato, da jo nekdo uporablja.

je avtomobil, vas lahko razveseli z eleganco, pa zato ni treba kupovati mercedesov ali celo rolls-royceov. Zdi se, da se Alfa Romeo počasi vrača tja, kamor je nekoč sodil: med avtomobilske tovarne, ki izdelujejo dobre, hitre in lepe avtomobile. Takšne, ki tako od zunaj kot v notranjosti takoj preženejo misel, da so to hladni, konfekcijski izdelki, izdelani le zato, da jih nekdo uporablja. Prav takšna je alfa 145.

Hitra? No, kakor se vzame. Poganja jo preskušen, več kot dvajset let star bokserjski motor, ki je luč sveta ugledal v modelu alfasud. Od



Bokser: volja do vrtenja, značilen glas

takrat je ostala seveda le zasnova, ki pa je še vedno dovolj sodobna, da se uspešno kosa s konkurenco. Štirivaljni ima v vsaki od lahkkih glav po eno odmično gred, ki v gibanje spravljata skupaj osem ventilov, polnjenje pa je »v rokah« (Boscheve) napra-

ve za večtočkovni vbrizg. Zasnova je kriva tudi za lep in zdrav »bokserjski« glas, ki naznanja razmeroma veliko litrsko moč in voljo do vrte-

Zasnova je kriva tudi za lep in zdrav »bokserjski« glas

Alfi 145 moramo priznati eleganco, ki jo izžareva.



nja motorja. V duhu racionalizacije izdelkov so pri Alfa Romeu namesto 1,5- in 1,7-litrskega motorja ponudili le enega, katerega prostornina je vmes med obema in tako so skoraj dobesedno ubrali srednjo pot. S spremembami se je nekoliko izboljšala tudi razdelitev navora, ampak bokser se še vedno obnaša kot kakšen sodoben štiriventilec; rad ima visoke vrtljaje, pri nizkih pa ponuja dovolj navora le za normalne vožnje. Za živahnejšo, hitrejšo in ostrejšo vožnjo pa je treba motor priganjati nad vrtljaje, kjer doseže največji navor. To je v normalnih razmerah mogoče že z le tretjino plina, saj se tako tudi v četrti prestavi zavrti v rdeče polje na merilniku vrtljajev, vse do vrednosti 6500, ko, žal, elektronika prekine vžig. Tudi ob dejstvu, da je danes na cestah veliko hitrejših avtomobilov znamk z manj ugledno zgo-

Zadnji del: tretje okno, odpiranje vrat globoko v streho





Alfi 145 moramo priznati elegantno, ki jo izžareva.

zoli (končno!) ter z dovolj predalčki za drobnarije in na prednja sedeža z dobrim bočnim oprijemom, z udobno, močno izrazito usločenostjo v ledvenem delu ter s prijetno barvno kombinacijo njihovih oblazinjenj. Če to omogoča boljše počutje potnikov, ne smemo mimo značilne umaknjene armaturne plošče pred sovoznikom ter dvignjenim podom pred njegovim sedežem. Pri vsej tej pozornosti pa je zanimivo, da je kolesce za nagib naslonjala prednjih sedežev na utesjenem mestu na boku ter da skozi zračne reže na vratih zrak lahko piha vozniku in sovozniku le v glavo. Tudi stikala za pomik šip v vratih so odročna, veliko bolj ergonomsko nameščeno je tisto za nastavitev zunanjih ogledal (oprema L) ob ročici ročne zavore. Enako ergonomski sta tudi že značilni obvolanski ročici in vzvod za nastavitev višine voznikovega sedeža (L). Tudi delo vseh brisalnikov je končno brez pripomb, z izjemo njihove občasne glasnosti.

Kljub temu da je alfa 145 pravzaprav majhen avtomobil, celo najmanjši, kar jih je prišlo s tekočih trakov te tovarne, je tudi na zadnji klopi prostora dovolj, saj streha v zadnjem delu ni očitno padajoča in tako ostaja veliko prostora za glave. Ob vsem je prtljažnik s svojimi osnovnimi trisdvajsetimi litri zadovoljivo velik, nad njim pa je uporabna mehka polica, ki skriva vsebino pred pogledi mimoidočih in hkrati prenese tudi nekoliko težja bremena,

pod katerimi rolo običajno klone. Vse skupaj daje slutiti, da so snovalci naklonili notranjosti enak poudarek kot oblikovanju zunanosti. Oprema z oznako L, ki pomeni še dodani prednji meglenki, gumb za električno odpiranje vrat na zadku (ki deluje le, ko motor ne teče) ter »check« za odprta vrata (oboje na sredinski konzoli), tako zaokrožuje dober vtis in počutje v tej alfi.

Eleganca v obliki alfe 145 je tako dosegljiva širšemu krogu ljudi. Brez strahu, da ne bi bili opaženi, pa naj bo to v idiličnem sončnem zahodu ali v tesni mestni gneči. V obeh primerih se alfa 145 dobro znajde.



Kokpit: dvobarvna plastika, samosvoja oblika

dovino, je občutek v alfi 145, v številni nekoliko trd in natančen menjalnik, pripravna pedala plina in zavore (prstipeta!) in prijeten volanski obroč z zelo neposrednim prenosom, takšen, kot se za športni avtomobil spodobi. Zamera gre edinole servu, ki ne sledi hitremu prehodu vrtenja volanskega obroča iz ene smeri v drugo, ter menjalnika, kjer je potrebna večasih za vklop vzvratne prestave dobršna mera potrpljenja. Preostala mehanika, od prem do zavor, je povsem v koraku z zmogljivostmi motorja ter s tistim, kar



mora tak avtomobil imeti.

Lepa? Če skušamo biti objektivni in se izogniti besedičenju o lepoti, ki utegne za seboj potegniti spor različnih okusov, moramo alfi 145 vseeno priznati elegantno, ki jo izžareva. Če pa se zanese mo še na radovedne poglede in pohvale mimoidočih, gremo lahko še naprej: večina se strinja, da je alfa 145, vsaj spredaj in s strani, lep avtomobil, le mnenja o zadku so si različna. Ampak prav zaradi takšnega zadka je lahko parkiranje vzvratno do zidu

milimetrsko natančno, zaradi dobre zastekljenosti je tudi vidljivost naokrog izjemno dobra, mrtvega kota pa skorajda ni. Ko bi bili le še zunanji ogledali nekoliko večji!

Tudi sicer je notranjost prav tako elegantna kot zunanost. Tu mislim predvsem na armaturno ploščo s preprostimi, a preglednimi merilniki, z logičnimi vrtljivimi komandami zračenja in gretja ter s številnimi režami za zrak, z velikim in dobro vidnim stikalom za varnostne utripalke na sredinski kon-



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - bokserski - nameščen spredaj, vzdolžno - vtina in gib 84,0 x 72,0 mm - gibna prostornina 1596 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 76 kW (103 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,4 m/s - specifična moč 47,6 kW/liter (64,5 KM/liter) - največji navor 134 Nm pri 4500/min - ročična gred v 3 ležajih - 2 x 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski digitalni vžig - vodno hlajenje 7,8 litra - motorno olje 4,4 litra - akumulator 12 V, 45 Ah - alternator 80 A - uravnjavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,545; II. 2,050; III. 1,323; IV. 1,027; V. 0,854; vzvratna 3,091; diferencial 4,111 - ploščica 5,5 x 14 - gume 175/65 TR 14 (pirelli P 2000), katalni obseg 1,83 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,3 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžni nihajki, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4093 mm - širina 1712 mm - višina 1427 mm - medosna razdalja 2540 mm - kolotek spredaj 1472 mm, zadaj 1441 mm - rajdni krog 10,2 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1560 mm - širina (kolalci) spredaj 1450 mm, zadaj 1460 mm - višina (nad sedežem) spredaj 960 - 990 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 870 - 1070 mm, zadnja klopa 840 - 650 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prijaznik (narmno) 320/1130 litrov - posoda za gorivo 51 litrov

Teže: prazno vozilo 1140 kg - dovoljena skupna teža 1670 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 60 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11,0 s - poraba goriva (ECE): 6,1/8,2/10,0 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
188 km/h [V. prestava]

Pospeški:

0-60 km/h	5,0 s
0-80 km/h	7,7 s
0-100 km/h	11,9 s
0-120 km/h	16,8 s
0-140 km/h	24,1 s
0-160 km/h	36,3 s

1000 m z mesta:
32,4 s (156 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h [IV.]:	36,0 s (148 km/h)
1000 m od 40 km/h [V.]:	40,0 s (135 km/h)

Zavorna pot:
od 100 km/h: 50,1 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	60,7 km/h
80	80,1 km/h
100	102,2 km/h
120	119,5 km/h

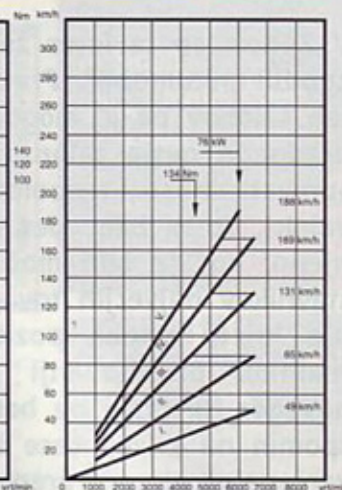
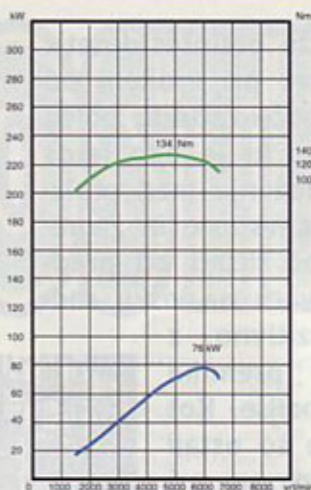
Hrup v notranjosti (dB):

prestava	III	IV	V
50 km/h	60	60	58
100 km/h	68	67	68
150 km/h	-	75	74
200 km/h	-	-	-
Prosti tek	-	45	-

Poraba goriva:
testno povprečje
12,9 litra/100 km

Cena

ITL 27.553.755
(Auto Makar, Ljubljana)



Hvalimo

- oblika zunanosti in notranjosti
- prednja sedeža
- vidljivost iz avtomobila
- učinkovitost brisalnikov
- lega na cesti

Grajamo

- vzvratna prestava
- zamujanje volanskega servoojčevalnika
- prožnost pri nižjih vrtljajih
- visoko sedenje

Iz oči v oči

Simpatičen avto, lepša armaturna plošča kot pri modelu 155, bokserski motor pa mi je pri srcu od nekaj. Za ta denar daje dovolj avtomobila. Nenatančnosti in nesolidnosti ne verjamem, dokler je sam ne vidim in v testnem primeru tega nisem opazil, je pa res poslovni partner nekega mojega znanca priznal, da je v dveh mesecih, kolikor jo ima (v Italiji), zelo pogost gost servizov.

Andrej Supé

Navdušeni alfisti prtljevišnih žepov smo težko čakali naslednico prijubljene trintridesetice, ki je pred nekaj leti šla za med. Velike alfe so kupovali vlada, parlament, policija... Mi pa smo še kar čakali. Žal, to, kar smo dočakali, ni izpolnilo mojih pričakovanj. Zaradi milo rečeno čudnega zadka ima nenavaden profil, armaturna plošča je prerевна in še marsikaj mi ni všeč - na prvem mestu poruba goriva.

Nada Popov Trifunović

Čprav je alfa 145 najmanjša med svojimi soimenjakinjami, na cesti prav gotovo ne bo ostala neopažena. Njena zanimiva oblika zagotavlja, da jo bomo, ne glede na to, s katere strani jo bomo pogledali, takoj ločili od drugih avtomobilov. Tudi njena notranjost je nekaj posebnega, saj je del armaturne plošče pred sopotnikom tako odrezan, da omogoča udobno sedenje tudi najdaljšim nogam, psu ali kosu prtljage. Tako je tudi alfa 145 ohranila tisti značilni italijanski šarm, zaradi katerega ji prav radi oprostimo tudi manjše pomanjkljivosti.

Tjaša Smrekar