

Vozili smo

ALFA ROMEO ALFA 145



Da je italijanska avtomobilska industrija trenutno v krizi, ni več novost. Pravzaprav se z rdečimi številkami srečujejo skoraj vsi svetovni izdelovalci avtomobilov, ampak ko preštujemo prodajne deleže posameznih znamk, je padec pri italijanskih med izrazitejšimi. Prav zato celoten Fiat, in z njim tudi Alfa Romeo, napoveduje ponovno ofenzivo.



RAČUNAJOČ NA USPEH

Ime nove alfe je pust. Leta damskih imen - giulij, alfett in giuliett - so mimo, danes alfe med seboj ločijo suhoparne številke. Alfa 145 sicer ni neposredna zamenjava za model 33, pa vendar bodo to, ko bodo proti koncu leta predstavili štirivratno limuzino alfo 146, prenehali izdelovati. Tisti hip bo 145 najmanjša številka med imeni alf, kar ustreza zunanjim meram novega modela. Alfa 145 je namreč dolga le dobre štiri metre in bo na voljo le kot trivratna kombilimuzina. Walter da Silva, šef oblikovalskega biroja

Alfa Romea, je na novi izdelek zelo ponosen. Upravičeno? No, to je težko reči, saj je oblika tista lastnost avtomobila, ki je nekemu lahko izjemno všeč, drugemu pa sploh ne, kakorkoli že, alfa 145 povzema nekatere osnovne poteze, ki so značilne za dosedanje alfe, in jo je zato moč z vseh zornih kotov tudi na daleč zlahka prepoznati. Po drugi strani so pri oblikovanju alfe 145 ubrali nekaj novih prijemov, ki so rezultat iskanja novega stila Alfa Romea. Za tiste, ki nekoliko bolj spremljajo dogajanja v avtomobilski branži, mora-

mo povedati, da alfa 145 ni rezultat razvoja modela 133. Tega so leta 1990 povsem ustavili in začeli projekt 145. V tem za predstavitev novega modela izjemno kratkem času je Alfa Romeo vložil več kot 3600 milijard lir, za dokončanje projekta (alfa 146, ter še kupe in spider leta 1995) pa jih bo potrebnih vsaj še tisoč. Alfa 145 je prvi dvoprostorski avtomobil te znamke. S strani je takoj prepoznaven značilen opazno dvigajoč se utor, ki se spredaj pričenja pri žarometih in končuje pri zadnjih lučeh, ki segajo na bok.

Zanimiva in povsem samosvoja je tudi stopničasto dvigajoča se oblika spodnjega roba vratne šipe. Bočne šipe so tri, saj je zadnja šipa deljena in se nadaljuje v šipo zadnjih vrat. Srednji bočni šipi se seveda (serijsko) odpirata navzven, pri bogateje opremljenih alfah 145 pa to delo opravi električna. Zadnja vrata so skoraj dokončna in se odpirajo vse do odbijača v velikem (za glave zelo varnem) kotu. Nov stilističen prijem je tudi spodnji rob zadnje šipe, ki je izdelan v obliki črke V. Ta pa ni namenjen le lepšemu vide-



zu, temveč tudi boljsemu pogledu nazaj v dežju, ko vidljivosti pomaga vključen zadnji brisalnik. Tudi zadnje luči so v Allfinem stilu ozke, vendar deljene in ne med seboj povezane. Še bolj zanimiv je prednji del. Motorni pokrov je rahlo

zavihnen navzdol in prav tako V-oblike, saj po novem nosi tudi velik Allfin trikotnik z značilnim grbom. Žarometna sta nizka in ovalna, med njima pa je skromna maska hladilnika. Večji del za hlajenje motorja potrebnega zraka prihaja tja čez velike reže v odbijaču. Ne glede na okus posameznika je alfa 145, gledano v celem, oblikovno zanimiv izdelek, povsem v Allfinem stilu in z nekaj opaznejšimi oblinami, kot smo jih bili vajeni.

Prav tako, kot na zunanost je oblikovalski biro ponosen na izkoriščenost prostora in obliko notranosti. Tradicionalno dobri sedeži ter presenetljiva prostornost v višino in širino, predvsem pa v dolžino, ponujajo štirim potnikom udobno in neutrujajoče sedenje, še posebej to velja za prednja sedeža. Voznikov položaj je v primerjavi z alfo 33 še izboljššan, kar je rezultat po višini



Bogata in pregledna armaturna plošča. Material zanjo ni najboljše sorte.

nastavljivega sedeža (pri bolje opremljenih različicah) in pravnjega razmika med pedali, prestavno ročico in volanskim obročem. Obvolanske ročice so Fiatove, vsa druga stikala so velika in pregledna, stikali za trobljo pa sta, kljub zračni blazini, v zgornjih prečkah volanskega obroča. Armaturna plošča je zanimive oblike in z veliko zračnimi režami, del pred sovoznikom pa je močno umaknjen proti prednji šipi, kar zelo povečuje njegov prostor. Kljub vsemu razkošju je tudi prtljažnik še vedno ugodno velik, saj je s 320 litrov povečljiv (zadnja klop se zgiba tudi po tretjini) vse do 1130 litrov uporabne praznine.

Temeljito so poskrbeli tudi za varnost potnikov. Serijska oprema obsega po višini nastavljiva prednja pasova s samozategovalnikoma, štiri

zglavnike, negorljiv material za sedeže, teleskopsko gred volanskega obroča, močno ojačano kletko z bočnimi ojačitvami, protipožarni sistem pri dovodu goriva, pred ognjem in pritiskom varno posodo za gorivo ter kvačrtno zmečkljiva prednji in zadnji del karoserije. Za doplačilo sta na voljo tudi zračni blazini. Če k temu prištejemo še pasivno varnost (servoojačevalnik volana, ergonomski položaj voznika, dobra vidljivost po zaslugi treh kvadratnih metrov zasteklitve, učinkovitih žarometov in brisalnikov, zmogljive zavore), je alfa 145 zares kakovosten avtomobil. Za doplačilo so na voljo tudi zavorni ABS, klimatska naprava, več kot sto praktičnih pripomočkov (strešni prtljažnik za kolo ali smuči, posode ali mreža za dno prtljažnika, vreče z mizico za



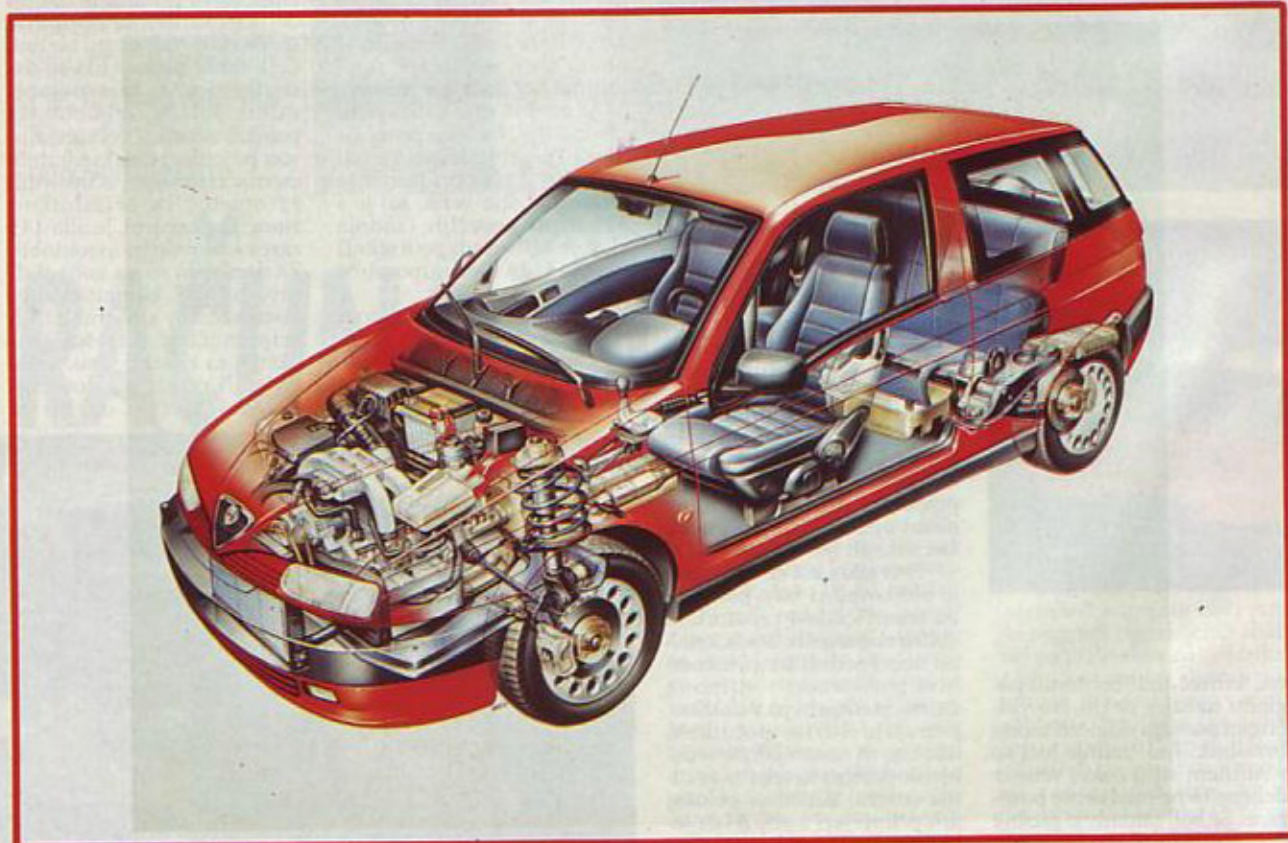
prednja sedeža, vreča za dežnik v vratih in podobno), alarmna naprava, meglenke, avtoradio in drugo, zatemnjena stekla in osrednja ključavnica pa so serijski.

Bencinski motorji v alfi

145 so bokserški in nameščeni vzdolžno pred prednjo premo. Iz modela 33 sta znana 1,3-litrski (90 KM) in 1,7-litrski s štiriventilsko tehniko v glavi (129 KM), ki pa so jima s spremembo vstopnih kanalov in

s sodobnejšo elektroniko "očistili" izpuh. V najmočnejši motor vgrajujejo svečke, katerih življenjska doba je kar 100.000 kilometrov. Pri Alfi so se odločili racionalizirati srednji del motorne ponudbe,

zato je namesto dosedanjih 1500- in 1700-kubičnih motorjev na voljo le eden. Ta je razvit iz večjega, a ima zaradi manjše vrtilne (84 namesto 87 mm) le 1600 kubikov. Od večjega motorja je ostal ugoden navor, od manjšega pa majhna poraba bencina, ki je celo manjša (normno) kot pri 1,3-litrskem motorju. Vsi bencinski motorji poganjajo na novo zasnovan menjalnik s kakovostnejšima sinhronoma prve in druge prestave ter pleteničnim prenosom za mehkejšo gibe prestavne ročice. Pogon je ta hip izključno na prednji kolesi. To velja tudi za dizelski motor, ki je po novem znamke Fiat (in nič več trivaljni VM kot doslej). Štirivaljnik s turbinskim polnilnikom in 90 KM največje moči je nameščen prečno, iste znamke kot motor pa je tudi menjalnik. Alfo 145 z dizelskim motorjem odlikuje izjemna prožnost, pa tudi zmogljivosti so boljše kot pri najmanjšem bencinskem motorju. Dobre zmogljivosti v splošnem narekujejo tudi zanesljivo podvozje. To je pov-



zeto od alfe 33 (spredaj) in fiata tipa (zadaj). Bremenu motorja in obremenitvam podvozja kljubuje spredaj pomožni okvir; nanj pa so pripeti vzmetni nogi, prečni vodili ter stabilizator. Tudi zadnji kolesi sta posamično obešeni, le da sta vodili vzdolžni. Takšna zasnova, s širokima kolotekoma in močnima stabilizatorjema vred, zagotavlja športno, a hkrati udobno podvozje.

Ko bodo septembra proizvodni trakovi stekli s polno paro, bodo v Alfa Romeo izdelali 45.000 alf 145, kar pomeni, da računajo s podvojeno prodajo. In z veliko ženskami med kupci. Računajo, da denar ni bil vložen zaman. Računajo, da niso bili zaman trije milijoni prevoženih kilometrov s stodvajsetimi prototipi ter preskušnje od najhujšega mraza pri minus tridesetih stopinjah Celzija do največje vročine pri osemdesetih stopinjah Celzija. Pri Alfa Romeu računajo na uspeh.

VINKO KERNC

ALFA ROMEO ALFA 145	1.3	1.6	1.7 16V	TD
motor (zasnova)	4-valjni, bokserški	4-valjni, bokserški	4-valjni, bokserški	4-valjni, vrstni, dizelski
vrtnina in gib (mm)	80,0 x 67,2	84,0 x 72,0	87,0 x 72,2	82,6 x 90,0
gibna prostornina (ccm)	1351	1596	1712	1929
kompresija	9,5	9,5	10	19,2
največja moč (kW/KM pri 1/min)	66 (90) pri 6000	76 (103) pri 6000	95 (129) pri 6500	66 (90) pri 4100
največji navor (Nm pri 1/min)	115 pri 4400	134 pri 4500	148 pri 4300	186 pri 2400
odmična gred (pogon)	2 x 1 v glavi (zobati jermen)	2 x 1 v glavi (zobati jermen)	2 x 2 v glavi (zobati jermen)	1 v glavi (zobati jermen)
število ventilov za valj	2	2	4	2
polnjenje z gorivom, vžig	el. več. vbrizg in vžig mrežli IAW	el. več. vbrizg in vžig bosch motorik MP 13	el. več. vbrizg in vžig bosch motorik MP 13	večš. vz. tip. turb. pol. vžig. pod. zrak
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5
prednja prema	posam. obeše, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator	posam. obeše, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator	posam. obeše, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator	posam. obeše, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator
zadnja prema	pos. obeše, vzdol. vodila, vij. vzmeti, tele. blažilnik, stabil.	pos. obeše, vzdolžna vodila, vij. vzmeti, tele. blaž., stab.	posam. obeše, vzdol. vodila, vij. vzmeti, tele. blažil., stab.	posam. obeše, vzdol. vodila, vij. vzmeti, tele. blaž., stab.
zavore spredaj	kolotne, servo	kolotne, servo	kolotne, servo	kolotne, servo
zavore zadaj	bobnaste, servo	bobnaste, servo	kolotne, servo	kolotne, servo
volan	z zobato letvijo, servo	z zobato letvijo, servo	z zobato letvijo, servo	z zobato letvijo, servo
platišča	5,5J x 14	5,5J x 14	5,5J x 14	5,5J x 14
gume	175/65 R 14	175/65 R 14	185/60 R 14	175/65 R 14
teža praznega vozila (kg)	1140	1140	1190	1210
medosna razdalja (mm)	2540	2540	2540	2540
dolžina x širina x višina (mm)	4093 x 1712 x 1427	4093 x 1712 x 1427	4093 x 1712 x 1427	4093 x 1712 x 1427
prtljažnik (litri)	320/1130	320/1130	320/1130	320/1130
posoda za gorivo (litri)	51	51	51	51
največja hitrost (km/h)	178	185	200	178
pospešek 0 - 100 km/h (s)	12,5	11,0	9,8	12,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,3/8,2/10,1	6,1/8,2/10,0	6,3/8,4/10,8	5,0/6,8/8,9
vrsta goriva	neovinčeni bencin super	neovinčeni bencin super	neovinčeni bencin super	dizel

