



## Test

### Alfa Romeo alfa 146 1,6 L

Alfa 146 je nastala že po ustaljeni formuli dodanega zadka. Takšni avtomobili so na prvi pogled bolj puščobni od originala, to pa zagotovo ne velja v alfinem primeru. Prednji del je še po letu dni vreden daljšega opazovanja in občudovanja, pred pol leta dodani zadek vozila pa se harmonično zliva v celoto in tako alfa 146 deluje zelo avtonomno in ne kot le izpeljanka alte 145.

Zadnji del vozila je res posrečena stvar. Sicer pa, komu bi kaj takšnega uspelo bolje kot italijanskim oblikovalcem ziroma vsaj tistim iz italijanske oblikovalne šole. Tako pridobljen prtljažni prostor se odlikuje tudi z notranjo obdelavo, ki je celo nad ravnijo avtomobilskega razreda, ki muta alfa pripada. Da je prostora v njem več, pripomore tudi le zasilno rezervno kolo v dnu

prtlažnika. Zadnja vrata delujejo masivno, po zaslugu kljuke na notranji strani pa je odpiranje in zapiranje lahko. Ob zapiranju zahtevajo nekoliko bolj energično lahkon ten tresk, kar bi sicer zmotilo gospoda v sosednji garaži, ki dneve in dneve neguje in občuduje svoj avto, a vse sku-paj ni prehudo.

Lepota in eleganca pri avtomobilih ne gresta zmeraj

# HAPPY



popolnoma skupaj s praktičnostjo, del tega davčka pa je tudi težje natovarjanje kovčkov, saj jih je treba dvigati nekoliko više čez rob prtljažnika. Žal rob še dodatno povisata izreza nad zadnjima lučema. Vse za lepoto. Prostornost na zadnji klopi je zadovoljiva, najbolj vesel tega dejstva pa je sovoznik, pred katerim se v armaturni plošči odpira pravo malo brezno.

# END



Dovolj prostora ima tudi voznik, ki hitro opazi, da se v tej alfi sedi opazno višje kot v podobnih avtomobilih; to po svoje ni napačno, je pa precej nenavadno. Sedalna površina voznikovega sedeža (v najnižjem položaju) ne da je zmeraj dovolj zadostne

opore stegnom, kar pa je s primerno, nekoliko višjo nastavljivo mogoče odpraviti. Sedite torej še malo višje, potem pa spoznate, da sta prednja sedeža res dobra. To velja najbolj za hrbitni del.

Armaturna plošča je solidno izdelana, deluje kompaktno



**Bokser: motor z dušo**

in hitro dokaže svojo ergonomijo. Na prvi pogled zbuja nekoliko dvoma obvolanski ročici s precej stikali, tako na koncu desne najdemo stikalno za gretje zadnje šipe, na levi pa stikalno za meglenke. Na isti ročici izbirate še med tremi hitrostmi za učinkovite brisalnike, obenem pa krmilite tudi zadnji brisalnik. Se pa vsak preklop na obeh ročicah zelo dobro pozna - ne glede na to, ali gre za spremembo položaja ali samo premik stikala - saj deluje vse dovolj togo, a ne pretrdo, tako da ni dvomov, v kakšnem položaju sta. Primerena je tudi osvetlitev merilnikov, stikal in obvolanskih ročic. Na pravem mestu je tudi stikalno za vse štiri utripalke, ki je dobro vidno na sredinski konzoli, pri opremi L pa je dobrodošla še kontrola odprtosti oziroma zaprtosti (zadnjih) vrat, le za natančen zadetek stikal za dvig in spust šip v prednjih vratih se je treba v tej alfi posebej izuriti, saj sta nekoliko premajhni in odročni. Prav nič v notranjosti avtomobila ne deluje neharmonično in prav vse se ujema z elegantno zunanjostjo. Morda se zdi armaturna plošča na prvi pogled nekoliko cenena in pregroba, vendar





### Zadnji del vozila je res lepo posrečena stvar.

kaj kmalu ugotovite, da je prav takšna tudi primerna, saj de luje mirno, skladno in popolno.

Marsikateremu kupcu pomenita zunanjost in notranjost te alfe le dobrodošlo dopolnilo k bistvu, zaradi katerega jo kupuje - motorju. Jasno, to je bokserski motor, ki se usede ali že dalj časa sedi v kotu motorne duše prenekaterega voznika. Zakaj le? Ne zato, ker je nekoliko glasnejši, temveč zato, ker ga je lepo poslušati. Zmore širok glasovni razpon, od nizkih basov pa do rezkega kovinskega zvoka. To, da ni tako varčen kot, recimo, vrstni motor in da ima hladen dokaj nemiren prosti tek, se v hipu pozabi. Liter goriva gor ali dol pri najcenejšem bencinu v Evropi, ogret pa je v prostem teku prav vzorno miren. S prožnostjo se ne more kaj prida hvaliti, zato pa je njegov adut volja do vrtenja. Merilniki vrtlajev avtomobilih niso najbolj precizni instrumenti, vendar se

zagotovo kdo spomni, do kakšnih številk se je veselo zavrtel predhodnik tega motorja v alfasudu. To so bili še časi brez omejevalnika vrtlajev, danes pa 1,6-litrski bokser v alfi 146 usahne pri številki 6500. Od srednjega območja vrtlajev pa do konca diha ta motor res vzorno. Brez strahu, nekaj manjša prožnost pri nižjih vrtlajih še ne pomeni odrekanja tudi odločnejši družinski vožnji, pač pa nekoliko zahtevnejši športnejši vožnji, ki jo ta alfa zmore po-

nuditi v višjih vrtlajih. Skladno z motorjem je dober tudi menjalnik, ki dopušča hitro in športno pretikanje, včasih pa malo zatrmoglav pri pretikanju v vzvratno prestavo.

Zavore sicer nimajo dodatka ABS, a delujejo brezhibno, zavorna moč se da lepo nadzirati in kontrolirati. Mimo grede: pedala za zavore in plin sta si športno blizu. Podvozje je športno trdo, zelo dobro uigrano, pri agresivnejši vožnji pa postane skupaj z voznikom nekoliko živahnejši tudi zadek vozila, katerega gibanje in drsenje pa je lahko nadzirljivo, ne gle-

de na to, ali je vozilo obremenjeno ali ne.

Pogled na alfo 146 poraja misel, da so se v tej ugledni tovarni bolje znašli kot recimo pred desetletjem. To vedo zagotovo tudi sami, v testnem primeru pa se je avto izkazal tudi z dobro obdelavo, manjkal je le gumijast čep pri vratih za gorivo, česar skoraj ne moremo pripisati netočnostim, kar je za alfo prav gotovo spodbudno.

Tekst: Andrej Supé  
Foto: Matej Družnik

#### Armatura plošča: enostavnost popolnosti



#### Soliden prtljažnik in visok zadnji rob



# Alfa Romeo alfa 146 1,6 L

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - bokserški - namežen sprej vzdolžno - vrtina in gib 84.0x72.0 mm - gibna prostornina 1.596 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 (64,5 KM/liter) - največji navor 134 Nm pri 4500/min - ročična gred v 3 ležajih - 2x1 odprtina 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 - uravnavani katalizator.

**Prenos moči:** motor sprej poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,545; II. 2,050; III. 1,323; IV. 1,027; V. 0,854; vzvratna 3,091, diferencial 4,111 - platišča: 5,5x14 - gume 175/65 TR 14 (good year) - katalni obseg 1,83 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 31,3 km/h.

**Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija, sprej in zadaj s pomožnimi okvirji - sprej posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžne nitajke, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, sprej kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,6 zavijajo od ene do druge skrajne točke.

**Mere, zunanje:** dolžina 4250 mm - širina 1710 mm - višina 1425 mm - medosna razdalja 2430 mm - kololek sprej 1385 mm, zadaj 1390 mm - rajdni krog 11 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjalja) 1560 mm - širina (komajci) sprej 1450 mm, zadaj 1460 mm - višina (nad sedežem) sprej 960-990 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnico prednjih sedežev 870-1070 mm, zadnja klop 840-650 mm - premjer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normalno) 380/1230 l - posoda za gorivo 51 l.

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

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 187 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:**  
186 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

|                |                      |
|----------------|----------------------|
| 0-60 km/h      | 5,1 s                |
| 0-80 km/h      | 7,9 s                |
| 0-100 km/h     | 12,9 s               |
| 0-120 km/h     | 18,2 s               |
| 0-140 km/h     | 26,2 s               |
| 1000 m z mesta | 33,6 s<br>(151 km/h) |

### Prožnost:

|                         |                   |
|-------------------------|-------------------|
| 1000 m od 40 km/h (IV.) | 38,5 s (140 km/h) |
| 1000 m od 40 km/h (V.)  | 42,4 s (125 km/h) |

### Zavorna pot:

|             |        |
|-------------|--------|
| od 100 km/h | 53,5 m |
|-------------|--------|

### Natančnost merilnika hitrosti:

| kazalec na: | resnično:  |
|-------------|------------|
| 60          | 56,6 km/h  |
| 80          | 77 km/h    |
| 100         | 98,4 km/h  |
| 120         | 118,8 km/h |

### Hrup v notranjosti (dB) prestava III. IV. V.

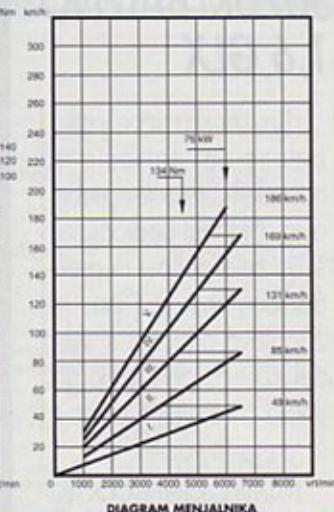
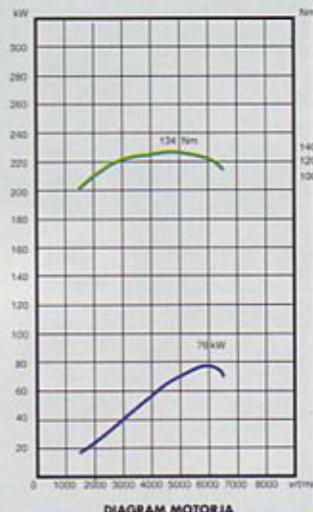
|             |    |    |    |
|-------------|----|----|----|
| 50 km/h     | 58 | 59 | 58 |
| 100 km/h    | 69 | 68 | 67 |
| 150 km/h    | -  | 74 | 73 |
| prosti tek: | -  | 49 | -  |

### Poraba goriva: testno povprečje

10,6 l na 100 km

### Cena

31.200.000 ITL  
(Auto Makar, Ljubljana)



## Hvalimo

- motor
- zunanji videz
- notranjost
- prostornost
- vidljivost
- lega na cesti

## Grajamo

- višina roba prtljažnika
- vzvratna prestava
- prožnost pri nižjih vrtljajih
- velikost zunanjih ogledal

## Iz oči v oči

Če zadek alfe 146 ni tako prikupen, pa gotovo bolj uporaben od tistega v alfi 145. Sicer pa je po karoserijski zasnovi še to prava naslednica stare alfe 33 in gotovo jo bodo stari, pa tudi novopečeni družinski alfisti veseli. Zaradi oblike, prostornosti in navsezadnje tudi zaradi prijetnega glasu motorja, značilnega za boksersko razreditev valjev.

**Vinko Kerc**

Italijanom je treba priznati - na oblikovanje se resnično spoznajo oziroma imajo srečno roko pri iskanju novih oblikovnih rešitev. Eleganca in lepota sta pogosto obratno sorazmerni s praktičnostjo, saj boste imeli s polnjenjem prtljažnika morda nekoliko težav, toda tudi ozko, kraiko krilo ni vedno udobno, pa zato privlači poglede. Značilen in za marsikoga lepozvočen tek motorja in predvsem njegova živahnost pa še vedno ostajata glavna privlačnost avtomobilov pod Alfintim znakom.

**Tjaša Smrekar**