

Vozili smo

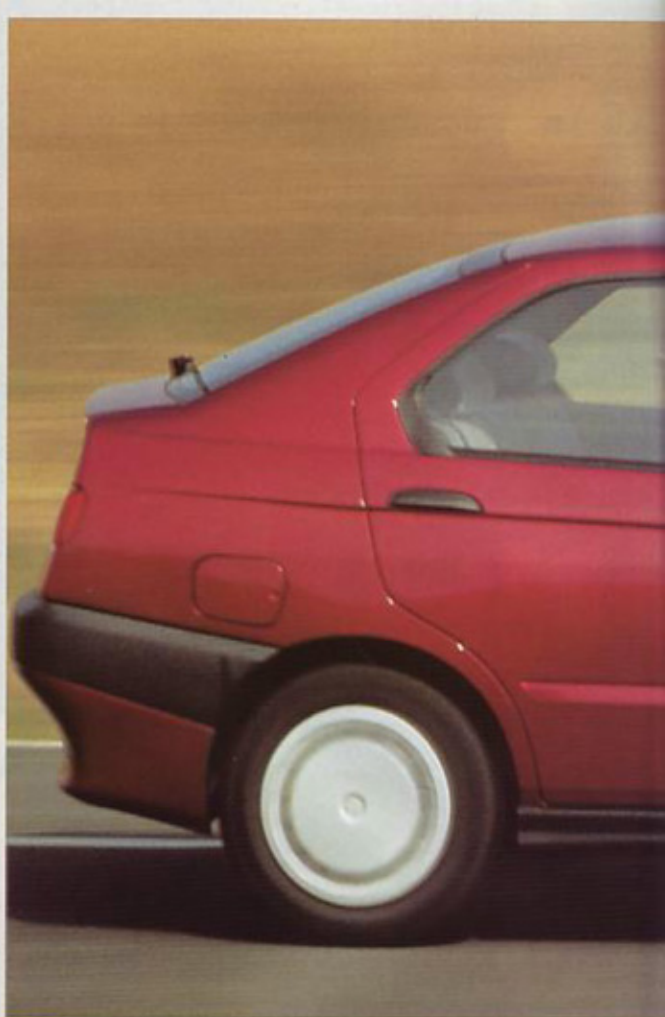
ALFA ROMEO ALFA 146

Vse poti vodijo v Rim. Tudi stara Via Flaminia, pot, ki se iz dolgočasne (italijanske) jadranske obale nekaj južneje od Riminija zajé v slikovit gričevnat svet. Tam, nekje na polovici, je staro, a prijazno mesto Gubbio, z ozkimi, tlakovanimi ulicami in s trdnimi, kamnitimi stavbami.

STVAR PONOSA

Polno parkirišče zloščeni alf 146 pred zunaj starinskim, znotraj pa nadvse modernim hotelom je s svojo pisanostjo bodlo v oči. Preden smo dobili ključe, so možje od Alfe Romea oziroma Fiata jasno razložili: to je prava in edina naslednica najuspešnejše alfe, alfe 33, kjer uspešnost merijo s prodajno številko; ta je dosegla skoraj milijon. In enako prodajno uspešnost napovedujejo tudi alfi 146.

Ceprav gre za nadaljevanje zgodbe o alfi 33, sloni konstrukcijsko alfa 146 na trovratnem modelu 145. To pomeni, da je opremljena z enakimi motorji, menjalniki, podvozjem in drugo mehaniko, pomeni, da so mere, izvzemši dolžine (ki je za okroglih petnajst centimetrov večja), zelo podobne in da so zelo podobne tudi zmogljivosti. Trije bencinski motorji so bok-serski, s prostorninami od 1,3 do 1,7 litra ter z močmi od 66 do 95 kW (90 do 129





KM) in vsi so seveda nameščeni vzdolžno. Zadovoljiva prožnost, veselje do vrtenja v visoke vrtljaje in športen, rezek, značilno bokerski zvok so skupni vsem, zmogljivosti pa seveda rastejo družno s prostornino in močjo. Takšna, bokerska zasnova motorja ima seveda svoje prednosti: nižji motor omogoča bolj klinasto obliko in nižje težišče avtomobila v celoti, motor je v primerjavi z vrstnim štirivaljnikom krajši in zato kompaktnější ter bolj tog, prav zato pa potrebuje ročična gred za dobro podporo le tri ležaje; s tem pa je manjše tudi trenje. Alfa 146 zato s takšnim motorjem ponuja živahno, razgibano športno vožnjo, ki jo dopolnjuje dobro sinhroniziran menjalnik s pleteničnimi prenosi do prestavne ročice, kar zmanjšuje prenos tresljajev v obe smeri.

Alfa 146 odlično pristoji tudi Fiatov štirivaljni turbodizel. Čeprav ima enako

moč kot najšibkejši bencinski motor, doseže med vsemi motorji (v teh alfa) največji navor (186 Nm), zato so tudi zmogljivosti alfe 146 s takšnim motorjem, ko gre za meritve pospeškov z mesta, za spoznanje boljše kot z 1,3-litrskim bokserskim. Ko gre za samo prožnost in lagodnost vožnje, pa turbodizel gotovo prednjači pred vsemi. Velika moč in navor nista le posledica principa delovanja, temveč tudi sodobne zasnovane motorja: odmična gred, gnana z zobatim jermenom, je nameščena v lahki glavi, gibi batov so v primerjavi s premerom letih daljši (navor), predkornice v glavah imajo takšno obliko, da omogočajo hiter zagon hladnega motorja, hitro ogrevanje na delovno temperaturo ter zmanjšujejo dimljenje iz izpušne cevi in porabo goriva, dodana pa sta tudi oljni hladilnik ter turbinski polnilnik znamke IHI z vmesnim hladilnikom polnilnega zraka. Zaradi svoje zasnovane (vrstni štirivaljnik) je ta



motor vgrajen prečno skupaj z menjalnikom, ki ga poznamo že iz drugih alf in fiatov. Drugačna namestitve motorja je seveda zahtevala tudi spremembe na prednjem delu karoserije, ko gre za nosilne dele pogonskega sklopa in za vodenje prednjih koles.

Identičnost z alfo 145 velja tudi za podvozje. Vsa

štiri kolesa so vedno posamično obešena, spredaj z vzmetnima nogama, zadaj pa z vzolžnimi vodili ter vijačnimi vzmetmi. Čeprav sta na obeh premah stabilizatorja, je v hitrih ovinkih nagibanje karoserije za športen značaj alfe 146 le preveč izrazito, res pa je, da to ne zmanjšuje zelo dobre lege na cesti in natančnosti

vodenja prek serijskega servovolana. Tudi zavore se vedno izkažejo za zanesljive, tudi ko gre za dolgotrajnejša zaviranja, za doplačilo pa je seveda na voljo tudi protiblokirni ABS.

Nasledstvo alfe 33 si je alfa 146 prislužila pravzaprav s svojo obliko. Gre namreč za peterovratno kombilimuzino, ki se zaradi prostornosti v potniškem prostoru in prtljažniku spogleduje z družinsko vsestranskostjo. Prednji del je praktično enak kot pri alfi 145, razlika pa je opazna že z boka. Ne le zaradi drugega para vrat, temveč tudi zaradi na zadku podaljšane karoserije, alfa 146 pa je izgubila tudi šarmantno stopnico na spodnjem okenskem robu prednjih vrat. Pripadnost hišni znamki dokazuje tudi oblika zadka, ki je na moč podobna novemu coupéju alfi GTV.

Alfa 146 je že serijsko bogato opremljena; ko gre za aktivno in pasivno varnost (volanski mehanizem EASW, servoojačevalnik volana, »protipodmorniška« sedeža, višinsko nastavljiva prednja pasova s samozategovalnikoma, karoserijske ojačitve, načrtno zmečkljivi prednji del, protipožarni sistem FPS), ko gre za varnost pred krajo (alfa code key) in ko govorimo o udobju (dve zunanji ogledali, po višini nastavljeni volanski obroč, zatemnjene šipe, osrednja ključavnica in električni pomik prednjih šip), seveda pa je tudi spisek dodatne opreme dolg. Bolje motorizirane alfe 146 imajo (že serijsko) še bogatejšo opremo.

Alfa 146 je torej pravi avtomobil za tistega, ki si želi kompaktno športno limuzino z bogato opremo in močno osebnostjo. Alfini možje namreč upajo, da bo vsak lastnik (nove) alfe (spet) lahko s ponosom rekel: sem lastnik alfe romea. Tako dobre naj bi bile (spet) alfe. Pa so res?

VINKO KERNČ

ALFA ROMEO ALFA 146	1.3	1.6	1.7 16V	TD
motor (zasnova)	4-valjni, bokserski	4-valjni, bokserski	4-valjni, bokserski	4-valjni, vrtni, diz. s predkornico
vrtna in gib (mm)	80,0 x 67,2	84,0 x 72,2	87,0 x 72,2	82,6 x 90,0
glavna prostornina (cm)	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 (pogan)	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. večočinski vžig in vžig	el. večočinski vžig in vžig	el. večočinski vžig in vžig	visokof. rot. črp., turb. polnilnik
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5
prednja prena	posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator			
zadnja prena	posamične obese, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator			
zavore spredaj	kolturne, servo	kolturne, servo	kolturne (hlajene), servo	kolturne, servo
zavore zadaj	bobnaste, servo	bobnaste, servo	kolturne, servo	bobnaste, servo
volan	z zobato letvijo, servo	z zobato letvijo, servo	z zobato letvijo, servo	z zobato letvijo, servo
platilca	5,5 J x 14	5,5 J x 14	5,5 J x 14	5,5 J x 14
gume	175/65 TR 14	175/65 TR 14	185/60 HR 14	175/65 TR 14
teža praznega vozila (kg)	1175	1175	1225	1245
medovina razdalja (mm)	2540	2540	2540	2540
dalžina x širina x višina (mm)	4257 x 1712 x 1425	4257 x 1712 x 1425	4257 x 1712 x 1425	4257 x 1712 x 1425
prtljažnik (litri)	380/800/1225	380/800/1225	380/800/1225	380/800/1225
posada za gorivo (litri)	51	51	51	51
največja hitrost (km/h)	179	187	201	179
pospelek 0 - 100 km/h (s)	12,8	11,5	10,2	12,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,4/8,4/10,1	6,1/8,2/10,4	6,3/8,4/10,8	5,0/6,8/6,9
vrsta goriva	nevinčeni bencin super	nevinčeni bencin super	nevinčeni bencin super	dizel