



Moj poklon

Moj poklon ali pa kapo dol, kakorkoli hočete. Alfa 147 si to zasluži. Zasluži si predvsem z obliko, z mehaniko in po novem tudi z elektroniko.

No, pri elektroniki prednjači predvsem po količini. O praktični uporabnosti bi se dalo kar precej razpravljati. Ali je potovalni računalnik z obilico podatkov še dovolj pregleden, da je tudi uporaben? Ali je menjalnik po vzoru formule 1 tudi dejansko tako dober in hiter? Ali je VDC (nadzor nad stabilnostjo vozila) zanesljiv v vseh okoliščinah?

V principu vse to deluje, toda oprostite, toliko elektronike (potrebne ali ne) Alfa prav gotovo še ni imela nikoli vgrajene. Že do zdaj smo bili vajeni kakšne male nerodnosti, se pravi, da so se kontrolne lučke prižigale in ugašale brez pravega razloga. In tudi pri testni ni šlo brez tega. Lučka VDC se je namreč prižgala že po dveh malce hitreje odpeljanih ovinkih. Po izklopu motorja in vnovičnem zagonu je sicer ugasnila, vendar se je globoko v podzvesti pojavil dvom, ki potem težko izgine. Če sem čisto iskren, tega dodatka Alfa verjetno niti ne potrebuje. Z odlično uglasenim podvozjem, nevtralno lego in športnimi gumami na 17-palčnih platiščih ima odlične vozne lastnosti tudi brez elektronike. Kaj če bi jo raje opustili?

Drugo poglavje elektronike je potovalni

računalnik. Pravzaprav je to večopravilni zaslon, na katerem se izpisujejo podatki tudi drugih funkcij. S pravokotnim zaslonom na sredini med merilniki je na dobro vidnem mestu. Na njem so prikaz temperature, ure, radijskih (ali telefonskih) funkcij in tudi položaja menjalnika. Toda to je šele začetek. Na voljo je še obilica nastavitev: od različnih jezikov do temperature v stopinjah Fahrenheitita, razdalje v miljah in jakosti opozo-

rilnega zvočnega signala, ki spremlja pritisk na vsako tipko posebej. Uh! Zapletel sem se v naštevanje. Tako nekako kot tisti, ki to bere, se počuti tudi uporabnik, ko sede v Alfo 147. Nič čudnega, da so v navodilih za uporabo velik del namenili prav temu poglavju. Uporabnik se mora prav prebijati skozi labirinte menijev in podmenijev. Mogoče bo kateri od računalniških gurujev s tem prav zadovoljen. Kdo ve! S količino podatkov so res

Odlični vodljivost in lega! Čiste, elegantne boke kontrastno dopolnjujejo ogromna 17-palčna platišča. Lepo.



Upravljanje na volanskem obroču: spredaj radio, zadaj menjalnik. Uporabno ali modno?



Odlični usnjeni sedeži ...

»Ročici« menjalnika sta po novem z volanom. Desna navzgor, leva navzdol.

nekoliko pretiravali. Zanimivi pa so napisi ob merilnikih, ki so ob prejšnji večnarodnosti in univerzalnosti napisani kar v lepi italijanščini (Aqua, Benzina!). Pri tem se, kakor kaže, Italijani ne dajo prav nič motiti.

Naslednja stopnja elektronske revolucije v Alfah je tudi samodejno čudo v obliki menjalnika. Selespeed. Gre za v Alfì 156 preverjeno in nekoliko predelano zadevo. Samodejni menjalnik je pravzaprav klasični petstopenjski menjalnik s suho lamelno sklopko, ki ga prek elektronike upravlja hidravlični sistem. Deluje pravzaprav v dveh načinih: samodejnem ali ročnem, za upravljanje pa so na voljo tri izbire. Delo lahko povsem prepustimo avtomatiki, lahko ročno prestavljamo s pomiki prestavne ročice naprej in nazaj ali pa enako, se pravi ročno, pretikamo z ročicama na volanskem obroču. Po novem (v nasprotju z Alfò 156) sta ročici (namesto gumbov) nameščeni na zadnji strani volanskega obroča. Voznik pretika s potegom ročice (z desno v višjo, z levo v nižjo prestavo), medtem pa so roke ves čas na volanskem obroču. Odličen volanski obroč (usnje) je dovolj neposreden, da tako vožnjo tudi omogoča. Princip je znan iz formule ena in naj bi omogočal več športnosti. »Naj bi« je napisano namenoma, saj je si-

stem tistemu iz formule 1 le podoben, v hitrosti in natančnosti pa seveda precej zaostaja. To je ob pogledu na cenik seveda razumljivo. Sistem formule ena je zadnji dosežek tehnike, predvsem pa astronomsko dražji. Seveda je alfistom treba čestitati, da se sploh spustijo na tako občutljivo področje. Kljub vsemu je menjalnik Selespeed uporaben, saj ga je možno voziti povsem samodejno (beri preprosto) ali pa se z njim tudi kreativno igrati. Za nekatere je prav to izziv. Zamerimo mu le nenadne pojemke pri prestavljanju, kar povzroča neprijetno priklanjanje vseh v vozilu. Tudi temu je namenjen »moj poklon«.

Kljub navideznemu nezadovoljstvu, ki veje iz prejšnjega dela, je Alfa 147 zelo dober avtomobil. Kljub nekaterim ohranjenim detajlom (nostalgija iz 40. let) so ustvarili sodobno obliko. Izjemno všeč mi je čista bočna linija brez kičastih dodatkov. Ohranili oziroma še izboljšali so mehaniko in tehniko, med drugim zavore, trdo nastavljeno podvozje in zmogljiv motor. Ohranili so tudi odlično sedenje in ergonomijo, skupaj z nekaterimi nerodno nastavljenimi in trdimi gumbi. Toda kaj hočemo, še vedno je le Alfa. Ali bolje: še dobro, da je še vedno Alfa.

Igor Pucihar

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 83,0 × 91,0 mm - gibna prostornina 1970 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 6300/min - največji navor 181 Nm pri 3800/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Bosch Motronic ME.7) - tekočinsko hlajenje 7,2 l - motor - no olje 4,4 l - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski samodejni sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,545; II. 2,238; III. 1,520; IV. 1,156; V. 0,919; vzratna 3,909 - diferencial 3,866 - gume 215/45 ZR 17 (Goodyear Eagle F1)

Voz in obese: 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 1470 mm - širina 1729 mm - višina 1421 mm - medosna razdalja 2546 mm - kolotek spredaj 1509 mm - zadaj 1494 mm - rajdni krog 11,5 m - **notranje:** dolžina 1560 mm - širina 1450/1400 mm - višina 920-990/900 mm - vzdolžnica 910-1090/780-580 mm - prtljažnik (normno) 280-1030 l - posoda za gorivo 60 l

Mase: prazno vozilo 1250 kg - dovoljena skupna masa 1770 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1300 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 208 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,3 s - poraba goriva (ECE) 12,1/7,0/8,9 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,8 s	hitrosti:
0-80 km/h:	7,0 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	10,4 s	60 55,2
0-120 km/h:	14,1 s	80 73,9
0-140 km/h:	21,8 s	100 93,8
1000 m z mesta: 31,9 s	120 112,3	
(162 km/h)	140 130,5	
	160 148,3	

Največja hitrost:

205 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 34,9 (154 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 38,7 (145 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 92,1 m

od 100 km/h: 39,1 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 12,2 l/km

Najmanjše povprečje 12,8 l/km

Truš v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	Okoliščine meritev
50 km/h	60	60	60	T = 17 °C
100 km/h	68	66	64	p = 1011 mbar
150 km/h	71	70		rel. vl. = 61 %
200 km/h		74		
Prosti tek		40		

Napake med testom: prižgala se je opozorilna lučka VDC (Vehicle dynamic control)

KONČNA OCENA

Še dobro, da je še vedno Alfa! Kljub neznanski količini elektronike, ki bolj moti kot ne, je Alfa boljša in še bolj suverena, kot je bila. V različici Selespeed pa še kreativna in napredna. Še dobro, da je mehanika ostala. Ne le po obliki, tudi po stari dobri mehaniki nas včasih daje nostalgija. Alfa 147 je zanimiva kombinacija starega dobrega in novega elektronskega!

● oblika	● odsev svetlobe v merilnikih
● motor	● stranske zadnje šipe se ne odpirajo
● možnost kreativnega upravljanja menjalnika	● namestitvev nekaterih stikal (city in ASR med sedežema)
● sedeži	● pojemki med pretikanjem
● trdo, športno podvozje	● odpiranje pokrova za gorivo s ključem
● zavore	
● odlična vodljivost	

CENA: 5.192.498 SIT (Avto Triglav)