



Kjer je dim ...

... je tudi ogenj, pravi slovenski pregovor. In v primeru te Alfe ga ni treba jemati čisto dobesedno. Je pa res, da agresivna oblika in dim izpod koles pravilno napovesta, da gre za najmočnejšo različico Alfe 147.

Agresivno oblikovan nos avtomobila, na katerem ni klasičnega odbijača, daje dirkaški občutek, večina voznikov na avtocesti pa se, ko ga zagleda v vzratnem ogledalu, instinktivno umakne z levega pasu. Zadek je bolj zaobljene narave, a vseeno skladen s prednjim delom. Dvigajoča se bočna linija občutek športnosti le še poveča, svoje pa doda tudi dobro skrit drugi par bočnih vrat s kljukami v strešnih stebričkih, ki avtomobil vizualno naredi še bolj športen. Črna barva vse skupaj le še poudari, piko na i pa dodajo nenavadno oblikovana sedemnajstpalčna lahka platišča, ki so obuta v gume dimenzij 215/45 R 17 - za družinski avto že zelo športna obutev. Dokaz več, da želi ta Alfa izstopati iz povprečja prav s svojo športnostjo.

Tudi v notranjosti se Alfa 147 izkaže. Izstopajo sedeži prijetne bež barve, ki so sicer nameščeni malenkost previsoko, a se voz-

nik tega hitro navadi. Telesu zagotavljajo dobro oporo, tako na daljših poteh kot v ovinkih, razumeti pa je pač treba, da ne gre za dirkaške školjke. Armaturna plošča je, kot smo vajeni že iz drugih Alf 147, nekaj posebnega, ravno tako okrogle škrge gretja in zračenja, pa aluminijaste obrobe inštrumentov, škrge in prestavne ročice, ki ima tudi aluminijast vstavek na svojem vrhu - v imenu športnosti. Trikraki volan je ravno prav velik in debel za dober oprijem, na njem pa se bohotojijo tudi gumbi za upravljanje radia, telefona ...

Ti sodijo k sistemu Connect, katerega najvidnejši del je velik barvni zaslon na sredinski konzoli, okoli katerega je še nekaj gumbov. V sebi združuje funkcije radia, navigacijske naprave (ki v Sloveniji ne deluje), telefona in potovalnega računalnika. Je dovolj pregleden, ponoči ga lahko ugasnete, vse skupaj pa se da upravljati tudi z glasovnimi ukazi.

Zadaj je prostora manj kot spredaj, a še vedno dovolj za potovanja, tudi štirih odraslih. Prtljažnik je malce manjši od povprečja v tem razredu, odpirati pa se ga da le s ključem (tudi z daljinskim upravljalnikom) ali z ročico v kabini. Po eni strani dobro (ker vanj v koloni pred semaforjem ne morejo nepoklicani), po drugi nadležno.

Bistvo te Alfe 147 se seveda ne skriva v prtljažniku, temveč na nasprotni strani avta, torej pod motornim pokrovom. Šestnajstventilski bencinski štirivaljni s po dvema svečkama na valj (od tod seveda oznaka Twin Spark) zmore 150 konjev, kar ni ravno višek v njegovem razredu - konkurenca zmore več, in tudi tej Alfi bi dodatnih 20 ali 50 konjev prišlo prav. Ne zato ker bi bila podhranjena, temveč zato ker je zvok motorja tako športen, da voznika kar kliče k priganjanju, podvozje in zavore pa vso to moč brez težav krotijo. Še več, ta Alfa 147



Klimatska naprava, komande radia na volanu, sistem Connect - v kabini voznika razvaja bogata oprema.



Sistem Connect v sebi združuje radio, potovalni računalnik, navigacijo in telefon.



150 konjev je sicer dovolj, a kot pravijo, »od viška ne boli glava« ...



Široke gume in čvrsto podvozje pomenijo odlično in športno lego na cesti, ki jo kvarijo neizklopilna elektronika.

ima tudi sistem za ohranjanje stabilnosti vozila (ki mu pri Alfi rečejo VDC), ki se ga ne da izklopiti. Če ste športno razpoloženi, cesta pa je ovinkasta, lahko sicer izključite sistem proti zdrsanju pogonskih koles, VDC-ja pa ne. In potem se ta vmešava na vsakem drugem ovinku in kvarijo razpoložene. Med ovinki se slabo znajde tudi ABS, ki se velikokrat odzove prezgodaj in včasih vzbuja občutke, da je pod kolesi vsaj makadam, če ne že kar sneg.

Povsem druge vrste sta volan in podvozje. Prvi je izredno neposreden, nudi obilje povratnih informacij izpod koles in bi nasploh zlahka sodil tudi v dirkalnik. Vzmetenje je naravnano na športnost, kar pomeni malo nagibanja v ovinkih in zvesto sledenje voznikovim ukazom. Ta Alfa 147 je lahko dolgo nevtralna, nos in zadek drsita po voznikovi želji in zlahka nadzirljivo - dokler se seveda ne vmeša nadležni VDC.

In če gre vse skupaj čez mejo, so tu še zavore, ki so sposobne prenesti velike obremenitve, ne da bi se to poznalo pri njihovi učinkovitosti.

Če ste bolj umirjene volje, tudi nič hudega - motor je dovolj prožen, da se da lenariti z menjalnikom, le na avtocesti bo hrupa kar precej. Menjalnik je namreč izračunan športno kratko, kar pomeni, da se bo motor vrtil v dokaj visoke vrtljaje, temu primeren pa je tudi hrup - in nenazadnje poraba goriva, ki le redko pade po 11 litrov na 100 prevoženih kilometrov. Varčevalna šesta prestava bi tu prišla še kako prav.

Alfa 147 z dvolitrskim motorjem je torej zelo športno naravnana, na srečo pa lahko še vedno služi tudi kot povsem dovolj udoben družinski avto. Če bi se le dalo izklopiti VDC ...

Dušan Lukič

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 83,0 x 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 jermeni) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrzd in elektronski vžig (Bosch Motronic ME.7) - tekočinsko hlajenje 7,2 l - motorno olje 4,4 l - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,545; II. 2,238; III. 1,520; IV. 1,156; V. 0,919; vzvratna 3,909 - diferencial 3,866 - gume 215/45 R 17 W

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 kolturne (prisilno hlajene), zadaj kolturne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4170 mm - širina 1729 mm - višina 1436 mm - medosna razdalja 2546 mm - kolotek spredaj 1517 mm - zadaj 1504 mm - rajdni krog 11,5 m **notranje:** dolžina 1530 mm - širina 1460/1450 mm - višina 910-970/900 mm - vzdolžnica 900-1110/850-640 mm - prtljažnik (normno) 280-1030 l - posoda za gorivo 60 l

Mase: prazno vozilo 1270 kg - dovoljena skupna masa 1790 kg - dovoljena masa prikolice 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 hitrosti:	kazalec na: resnično:
0-60 km/h: 4,3 s	0-80 km/h: 6,8 s	0-100 km/h: 9,9 s
0-80 km/h: 6,8 s	0-120 km/h: 14,2 s	0-140 km/h: 19,9 s
0-100 km/h: 9,9 s	1000 m z mesta: 31,6 s	1000 m z mesta: 31,6 s (166 km/h)
0-120 km/h: 14,2 s	1000 m z mesta: 31,6 s	1000 m z mesta: 31,6 s (166 km/h)
0-140 km/h: 19,9 s	1000 m z mesta: 31,6 s	1000 m z mesta: 31,6 s (166 km/h)
1000 m z mesta: 31,6 s	1000 m z mesta: 31,6 s	1000 m z mesta: 31,6 s (166 km/h)
1000 m z mesta: 31,6 s (166 km/h)	1000 m z mesta: 31,6 s	1000 m z mesta: 31,6 s (166 km/h)
1000 m z mesta: 31,6 s (166 km/h)	1000 m z mesta: 31,6 s	1000 m z mesta: 31,6 s (166 km/h)
1000 m z mesta: 31,6 s (166 km/h)	1000 m z mesta: 31,6 s	1000 m z mesta: 31,6 s (166 km/h)

Največja hitrost: 209 km/h (V. prestava)

Prožnost: 50-90 km/h (IV.): 9,9 s

80-120 km/h (V.): 13,9 s

Zavorna pot: od 130 km/h: 68,5 m

od 100 km/h: 40,5 m

Poraba goriva: najmanjše povprečje 8,1 l/100km

največje povprečje 16 l/100km

skupno testno povprečje 12,2 l/100km

Trušč v notranjosti (dB): Prestava: III. IV. V. T = 8 °C

50 km/h 59 58 58

90 km/h 65 65 63

130 km/h 68 67

Prosti tek 40

Okoliščine meritev: p = 1021 mbar

rel. vl. = 69 %

Stanje kilometrskega števca: 947 km

Gume: Pirelli P7000

Napake med testom: - brez napak

KONČNA OCENA

Alfa 147 2.0 TS bi bila rada športnica, kar ji z mehanskega stališča uspeva brez težav, zagode pa jo elektronika - včasih nadležnih računalniških angelov varuhov se namreč s pritiskom na gumb ne da poslati na dopust. Napaka, velika napaka!

- podvozje
- oblika
- motor
- zmogljivosti
- poraba goriva
- ni možnosti izklopa VDC-ja
- ABS včasih prime prehitro
- avtocestni hrup

CENE (Avto Triglav) **SIT**
OSNOVNI MODEL: 4.500.547
TESTNO VOZILO: 5.981.175