



Ne! Še pomislite ne nanjo, če sami sebi dokazujete, kako varčno znate voziti. Alfa 147 GTA je za one, ki uživajo v tem, da jo vozijo.



Ledena princesa

Menda imamo samo deset sekund časa, da se spomnimo, o čem smo sanjali, ko se zbudimo. Te dni sem živo sanjal, kako z dolgoletnim kompanjonom sestavlja (mojo) Alfetto 1.6. Krasno, zeleno, z bleščečim kromom okrog dveh parov žarometov. Alfette sicer (še?) nimam, se mi je pa takoj za tem, kar tako, zastavilo filozofsko vprašanje: je Alfa ženska?

Besedilo Vinko Kernc Foto Aleš Pavletič

Prevzel sem jo - kako nehvaležno - prav po tisti noči, ki je navrgla nekaj centimetrov snega. Snežno (aurora) bela s pretežno črno notranjostjo (nekaj modrine tam ni ravno po mojem okusu) se mi je izzivalno ponujala. Upaš?

Hej, sem pa že vozil kar nekaj »hujših« strojev, vključno z M3, kakršen se je nekaj dni kasneje nenadoma pojavil za menoj in

potrpežljivo počakal, da sem prehitel in se umaknil. Ampak zelo kmalu zatem, na enem od nesramnih in v tistem trenutku mokrih ovinkov ljubljanske obvoznice, je vozniku M3 zmanjkalo jajc. Bela GTA je takoj izkoristila ponujeno priložnost. Uh!

Pravim: je ženska? Prosi, da si z njo nežen, ko je hladna. Tja do 4500 vrtljajev pa počasi z menjalnikom. Tudi na kratek ukaz na

plin se ne odzove prav veselo. Še vedno trdim, da so imele Alfe svoje (moje?) čase bolj popolne merilnike; zdaj so teje Stosedeminstiridesetici poleg merilniške klasične milostno namenili »le« natančen digitalni merilnik temperature olja v motorju med podatki potovalnega računalnika. A vseeno. Najprej potrpežljivo čakam, da se segreje hladilna tekočina, potem sem pozoren na motorno

olje. In potem, ko je »voda« pri 90, olje pa pri 100 stopinjah Celzija: bum! Korajžno s plinom!

Ampak začne se že v trenutku, ko jo zagledate, ko se ji približujete. Čaka? Kako pogosto se spomnim prijatelja, ki ima Alfa in BMW-ja. Pravi: BMW je spodaj (pod stanovanjem) parkiran, Alfa pa me čaka! Razumete razliko? Sprašujem: je ženska? Mirno, tiho in ponižno čaka, čeprav ne skriva

svoje agresivnosti. Uuu, črn lateks in bič? He, he, sploh ne, prav zadovoljno - in če to tako vidite, tudi šarmantno - pozdravi, ko utripne ob pritisku na gumb ključa. Potem vas povabi na voznikov sedež, usnjen in krepko bočno oprijemljiv pa z integriranim vzglavnikom. Sedi! Sedem in vsakokrat s spoštovanjem obrnem ključ. Čk-vhruum. Veste, tale motor se je prvič pojavil ob koncu sedemdesetih v grdi

Alfi 6, vendar se - vsaj s stališča voznika - ni prav nič postaral. Medtem je zrasel na 3,2 litra prostornine in dobil 24 ventilov pa seveda nove glave, sodobnejši bate in vbrizg ter ustrezno se je povečala moč. Dvignite pokrov motorja: danes je ta stroj eden redkih, ki se povsem razkrije očem, saj nima nikakršnega plastičnega pokrova. Nasprotno: med aluminijastima pokrovoma ventilov je šest kromi-



ranih prav elegantnih sesalnih cevi, če pa še malo bolj pokukate naokrog, boste videli tudi prav po motociklistično sestavljene izpušne cevi. Balzam za oči!

Kaj se dogaja s svetom? Medtem ko je nadzor hitrosti iz dneva v dan bolj surov, so avtomobili vse zmogljivejši. Ko smo kot mulci vozili Stoenke, smo se kurili za Alfesud 1.5 TI: brez dvoma takrat športen avtomobil je skupaj sestavil 105 »konj«. Pa danes? Ustrezna naslednica jih ima kar 250 pa v motorju več kot še enkrat večjo prostornino. Pa sploh ne, da

tu. Merilnik hitrosti, ki številke niza po trideset, kaže dirkaško veliko hitrost. Pravim: neposreden volan in športno trdo podvozje vlivata vrhunske občutke, podkrepljene z odličnimi (oprijemljivim, pa tudi lepim) volanskim obročem, sedežem in stopalkami. Menjalnik ima rad, če navzdol pretikate z vmesnim plinom; z lahkoto tudi med zaviranjem, saj stopalke (njihova višina in medsebojna oddaljenost) to omogočajo. Pa tudi v ovinku se med pretikanjem menjalnik ne zmede - če se ne zmede voznik.

V tem trenutku je za ta denar zelo malo avtomobilov (če sploh kakšen), ki ponujajo toliko vrhunskih, prvinskih užitkov v vožnji.

bi se pritoževal; le skok v času nazaj se zdi grozljiv. Najbolj ironično pa je, da se ta GTA pelje dosti varneje pri 240 kilometrih na uro kot tisti Alfesud pri 190. Veliko je v gumah, ki so (kljub zimskemu profilu) navdušile, vrhunska pa je seveda tudi genetika, se pravi vodenje koles. In volan: natančen, športno trd in dirkaško neposreden z manj kot dvema zavrtljajema med obema skrajnima točkama. Si predstavljate?

Če je asfalt v ovinku dober, se GTA pelje skoraj pravilčno: rahlo težak nos sili naravnost, kratek odvzem plina rahlo odnese zadek. V polnem krogu to storite štirikrat, petkrat, in veselje je

GTA ima rada ljudi z občutkom. Tiste, ki ne nabijajo ročice menjalnika kot gozdarji, ampak tiste, ki hitro, a nežno preložijo ročico v zeleni položaj. In takrat je menjalnik lahko zelo hiter, natančen pa tudi. In tako se zdi menjalnik odličen služabnik voznika - in motorja. Ta je šele hud. Ogret postreže z zvokom, ki po decibelih ni moteč, po svoji barvi pa je privlačen in agresiven. Ampak pri zvoku se zgodba šele dobro začne. Zmogljivosti, ki jih stroj ponuja, so takšne, kot se za avtomobil z imenom »Alfa GTA« spodobijo.

OK, nikoli ne zabije v sedež kot kak »turbo«, ampak vedite, da taisti »turbo« to stori le v ozkem ob-



močju vrtljajev. Recimo 500. Tale stroj pa je le malo manj brutalen, a - s čisto malo pretiravanja - v celotnem delovnem področju, od 1 do 7. Na merilniku vrtljajev. Točneje: do 6,9, kjer elektronika prekine veselje. Vaše in motorno. Nič ne kaže, da bi se branil visokih vrtljajev, pa tudi nizkih ne; v šesti prestavi lepo in brez cukanja potegne že od 1000 vrtljajev v minuti, kar pomeni od približno 40 kilometrov na uro. To pomeni, da takšno Alfa GTA mirno lahko prepustite očetu, materi, svoji dami ali komurkoli, ki jim avtomobil pomeni le lajšanje premagovanja neke razdalje. In nihče med njimi ne bo trpel. No, bo, tisti, ki bo parkiral na parkirišču, ker je rajdni

krog ogromen in ker so vrata le dvojna ter zato dolga, ampak z motorjem to seveda nima nič opraviti. Potem se jo lotite vi: prva, druga, poln plin. Tudi če nadzorne elektronike (ASR) ne izklopite, bo nos precej nemiren, a z lahkoto obvladljiv. Kamenčki s ceste bodo vseeno leteli naokrog in v ovinku bo nekaj zdrsa, ampak dosti bolj uživaško je seveda z izklopljeno elektroniko. Ob dobrem vozniskem znanju bo konkurence na cesti zelo zelo malo.

Upam, da - če ste se že zagreli za tako GTA - niste poosebljeni hranilnik. Če ste, si kupite JTD, in uživali boste. Če pa niste, potem vas tudi poraba bencina ne bo odvrnila. Takšni, divji konji so

seveda lačni; potovalni računalnik kaže pri 130 kilometrih na uro 10,5, pri 160 14,5, pri 180 20 in pri 210 25 litrov goriva na sto kilometrov. Malo torej ni mogoče porabiti tudi z nežno desno nogo. Ampak verjemite, da je na drugi strani enačbe užitek, ki je tega vložka vreden. No, kakor za koga. No, ja, lahko bi bila rdeča, čeprav ni nujno. Pravzaprav je imela bela precej več značaja v sebi: nežna, a agresivna, vsekakor pa tudi čedna in privlačna. Ledena princesa, postavljena med pravilčno zaledenelo drevje, me je očarala, da bi ji z lahkoto oprostil nekaj njenih napak. In prav zato se še vedno sprašujem: je ženska? ■

Alfa Romeo Alfa 147 GTA

CENA: [Avto Triglav]
OSNOVNI MODEL: 7.179.000 SIT
TESTNO VOZILO: 8.337.000 SIT

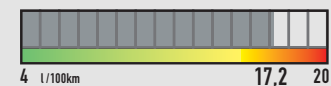
Moč: 184 kW (250 KM)
Pospešek: 7,3 s
Največja hitrost: 246 km/h
Povpr. poraba: xxx l/100 km

NAŠE MERITVE Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	7,3
402 m z mesta:	15,5
	(154 km/h)
1000 m z mesta:	27,7
	(195 km/h)
Prožnost	x
50-90 km/h (V.):	8,6
80-120 km/h (VI.):	11,2

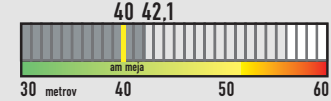
Največja hitrost **246 km/h**
(VI. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	12,9
največje povprečje	22,5
skupno testno povprečje	17,2



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	60 59 58 57
90 km/h	67 66 64 64
130 km/h	73 69 69 68
Prosti tek	48

Zavorna pot **m**
od 100 km/h: 42,1
(AM meja 40 m)



Napake med testom -brez napak

ocena		
Zunanost (15)	14	Še vedno sveža osnovna oblika in z opaznimi, a diskretnimi agresivnimi dodatki.
Notranjost (140)	105	Dobro opremljena (morda manjka le gretje sedežev) in z dobrimi materiali.
Motor, menjalnik (40)	38	Motor in menjalnik sta vrhunska in v vseh pogledih športna. Od tehnike »manjaka« le neposredni vibrizg.
Vozne lastnosti (95)	86	Volan je dirkaško natančen in neposreden, lega na cesti odlična. Lega: blizu meje, ki jo postavlja prednji pogon.
Zmogljivosti (35)	33	Kljub športnosti je prožnost odlična - ne glede na prestavo in hitrost. Pospeški so dirkaški.
Varnost (45)	33	Nima petega vzglavnika. Za tak avtomobil tudi le povprečno zavira, upošteva pogoje na cesti.
Gospodarnost (50)	24	Je cenovno ugodna (glede na tehniko), a je poraba goriva zelo velika. Precejšnja izguba vrednosti.

Skupaj **333**

OCENA **avto** **magazin** **1 2 3 4 5**

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

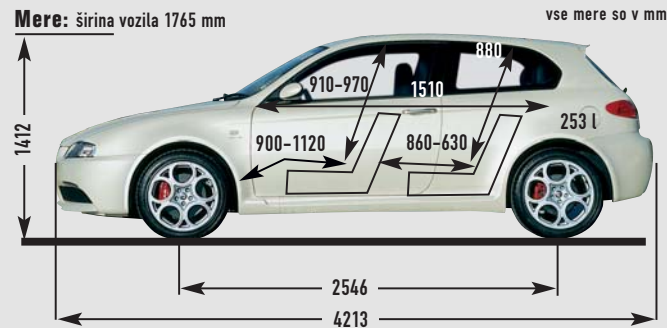


Diagram menjalnika:

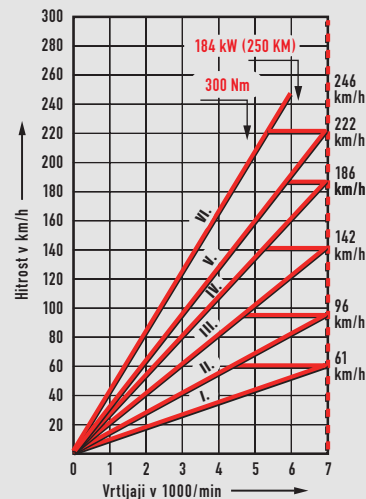
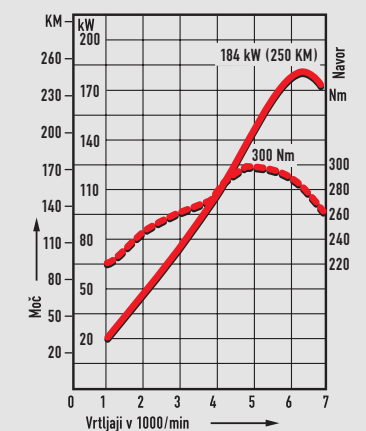


Diagram motorja:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-60° - bencinski - gibna prostornina 3179 cm³ - največja moč 184 kW (250 KM) pri 6200/min - največji navor 300 Nm pri 4800/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 V (Continental ContiWinterContact M+S).

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve prečni vodili, vzdolžni vodili, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prislilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 12,1 m - posoda za gorivo 63 l. **Mase:** prazno vozilo 1360 kg - dovoljena skupna masa 1880 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 246 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,3 s - poraba goriva (ECE) 18,1/8,6/12,1 l/100 km.

Prostornina prtljajnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 L): 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l)

Užitek v vožnji:



Uživaš, ko se boriš s časom na stezi, uživaš, ko od zadaj presenetiš »dirkača« na Planini, uživaš, ko jo poslušas, ko jo gledaš. Uživaš, če se spomniš, da je parkirana pred hišo. Torej?

HVALIMO IN GRAJAMO

- volan
- motor: zvok, zmogljivosti, tek
- podvozje, lega na cesti
- zunanj agresiven videz
- položaj za volanom
- nerestriktiven ASR
- menjalnik

- nerodno odpiranje pokrova posode za gorivo
- tresenje sklopke pri zaporednem hitrem speljevanju
- poraba goriva
- rajdni krog
- modro-črna kombinacija usnja