

Kratek test

Alfa romeo alfa 155 1.6 16V twin spark

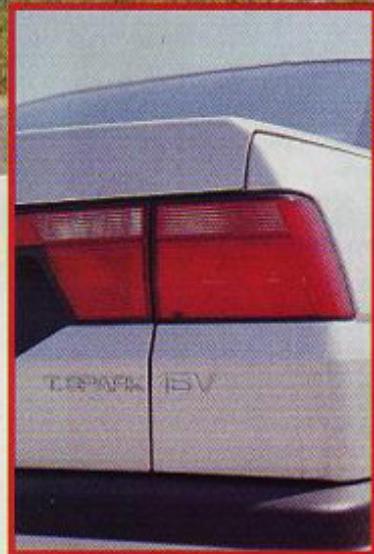
VSTOPNICA

Prvi korak, ki ga storim, da nekam pridem, je nakup vstopnice.

Grem v kino: vstopnica. Grem v gledališče: vstopnica.

Grem na ljubljansko Gospodarsko razstavišče: vstopnica.

Obiščem Motor show v Bolonji: vstopnica.



Armatura plošča: dinamična in oblikovno v slogu zunanjosti

Ne vem, kdaj natanko je bilo, a prav dobro se spominjam alfe 155 1.7 twin spark. Takratni osnovni model stopeinpetdesetice mi je pustil dvojne občutke; nekako se mi je zdele, da ponuja premalo. Premalo za alfa romeo. Zdaj sedem v alto 155 1.6. Ne vem, kaj naj pričakujem: veliko, ker je motor sodobnejši, opremljen s šestnajstvintilsko tehniko, ali malo, ker je prostornina za dobrih sto kubikov manjša?

Novi motor je svojevrsten izdelek: skupaj z večjima (1.8, 2.0) in manjšimi (1.4) edini na svetu, ki je serijsko opremljen z vžigom s pomočjo dveh svečk in kot takšen tudi edini, ki ima pri tem v glavi še po stiri ventile na valj. Zdaj so tehniki morali pljuniti v roke, saj je prostora zmanjkovalo. Ena od obeh svečk je zato manjših zunanjih mer, ampak to na delo motorja seveda ne vpliva. Pokrov motorja, izdelan iz aluminija, skriva vse tehnične poslastice in pravi ljubitelj alf ga bo tudi le po poslušanju uvrstil k tej znamki, saj so sesalni šumi in zvok izpuha po vsem območju vrtlajev še vedno tipično alfini. Z nedvomnim pridihom športnosti.

Alfa 155 ne spada med lažje automobile, a tudi 120 konjskih moči v motorju ni malo; sploh ne pri tej prostornini. Velika litrska moč pa že sama po sebi, še posebej pa v kombinaciji s težo avtomobila in razmeroma kratkimi batnimi gibi, ne obljudbla presunljive prožnosti. Res je: speljevanje zahteva malce privajanja, še posebej, če želite imeti sportno srce, ki zna varčevati z gorivom. Z zmerno nogo, a vseeno s hitro vožnjo, ga lahko pripravite, da preživi sto prevoženih kilometrov z manj kot desetimi litri bencina. Tudi to je eden tistih dejavnikov, ki danes veliko štejejo.

Ne glejte za tem avtomobilom, če kanite uživati v športnosti in želite imeti ves čas dovolj zaloge moči v rezervi. Ogledujte pa si ga, če želite imeti sportno srce, ki zna varčevati z gorivom. Z zmerno nogo, a vseeno s hitro vožnjo, ga lahko pripravite, da preživi sto prevoženih kilometrov z manj kot desetimi litri bencina. Tudi to je eden tistih dejavnikov, ki danes veliko štejejo. Alfa 155 bi bila gotovo še boljši avtomobil, ko bi sestavnici armaturne plošče sem ter tja ne rotitali med vožnjo po luknjasti cesti, ko bi bil na armaturni plošči kakšen merilnik več, ko volanski obroč v spodnji legi ne bi (skoraj) povsem zakrival merilnikov



in ko bi stikalno za (električno) nastavitev snopa žarometov ne bilo tako skrito očem. Ampak naučite se odpuščati: taisto stikalo je osvetljeno (kar ne velja niti za vse po imenu še žlahtnejše avtomobilske znamke), kljub osnovni opremi sta sedeža, ko gre za bočni oprijem, temeljita, in ko gre za daljše sedenje, neutrujajoča in nosilci pokrova prtljažnika ne segajo v že tako izjemno veliko praznino pod njim. Tako je alfa 155 lahko tudi zelo uporaben avtomobil, saj streže z nadpovprečno prostornostjo. Testna alfa je bila opremljena še z luknjo za smuči in s ključavnico na njej, ki pa po videzu (ključavnica namreč) ni vzbujala velikega zaupanja. Veliko bolj navdušita zelo dobra žarometa, pa tudi sedaj že stare obvolanske ročice se mi zdijo vedno bolj uporabne, če ocenjujem njenih ergonomijo.

Alfa 155 je skupaj z volji eden zadnjih avtomobilov, ki mu kot lastnost zunanjosti mirne duše lahko pripisem oglatost. Meni je takšna celo všeč. Ko jo pogledate s strani, sta močno opazna tudi nizek nos in visok zadek in s tem izrazita klinasta oblika, v oči pa zmode tudi nekako nenavadno kratka medosna razdalja. Toda družno z geometrijo podvozja pomeni zelo dober kompromis med hitro vožnjo v dolgih ovinkih ali kratkih

Motor: povprečna prožnost, velika moč, volja do vrtenja

zavojih. Malce tudi na račun udobja je lega takšne alfe v vseh razmerah odlična; nobena kratka grbina ali utor na cesti v ovinku tudi med hitro vožnjo vozila ne spravita iz ravnotežja oziroma iz tirkincev, ki si jo je zamislil voznik. Kdor zna pri tem izkoristiti še kratke in natančne gibe (sicer nekoliko dolge) prestavne ročice, primerno razporeditev pedalov in za pregrevanje neobčutljive zavore, lahko tudi s tako motorizirano alfo uživa v dinamični vožnji.

Vstopnica za športni klub, ki jo s tem avtomobilom ponuja Alfa Romeo, je tako vredna svojega imena. Le da zabava, ki si jo z njo kupite, lahko traja precej dlje kot predstava v gledališču.

VINKO KERN
Foto: UROŠ POTOČNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritakmi - vestni - vrtilna in gib 82,00 x 75,65 mm - gibna prostornina 1598 Kubikov - kompresija 10,3:1 - največja moč 88 kW (120 KM) pri 6300/min - največji momen 144 Nm pri 4500/min - ročična gred v 5 lužajih - 2 odmični gredi v glavi [zobati jermen] - 4 ventil za vsak val - elektronska veččrkovni vibrzg in vžig [bosch motronic M 2.10.4] - vodna hlajenje 8,3 litra - uravnavani katalizator

Prenos moći: motor pogonja prednji kolesi - petsto pospeški sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,909; II: 2,238; III: 1,520; IV: 1,156; V: 0,971; vzvratna 3,909; diferencial 3,562 - gume 185/60 HR 14 [pirelli P 4000]

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trkonje precna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blazilniki, stabilizator - dvakratre zavore, spredaj kolutne [prtljalno hlašenje], zadaj kolutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanj: dolžina 4443 mm - širina 1730 mm - višina 1440 mm - medosna razdalja 2540 mm - kolotek spredaj 1490 mm, zadaj 1438 mm - rajdni prostor 10,5 m - **notranje:** dolžina 1660 mm - širina 1435/1425 mm - višina 980/880 - vzdolžna 870-1060/830-630 mm - prtljalnik [norma] 525 l - posoda za gorivo 63 l

Teže: prazno vozilo 1270 kg - dovoljeno skupna teza 1795 kg - dovoljena teza priklopa z zavaro 1300 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11,4 s - poraba goriva (DIN) 6,0/8,1/9,4 l neosvinčenega benzina na 100 km

Naše meritve:

Največja hitrost: 199 km/h [V. prestava]

Pospeški:

0-60 km/h	5,1 s
0-80 km/h	8,1 s
0-100 km/h	11,7 s
0-120 km/h	16,6 s
0-140 km/h	23,0 s
0-160 km/h	32,7 s
1000 m z mesta	33,0 s 161 km/h

Prožnost:

1000 m od 40 km/h [IV.]	36,6 s 151 km/h
1000 m od 40 km/h [V.]	40,2 s 135 km/h

Zavorna pot:

od 150 km/h	95,8 m
od 100 km/h	40,2 m

Natančnost merilnika hitrosti:

Kazalec na:

resnično:
60
80
100
120

Truč v notranjost (dB):

prestava	III.	IV.	V.
hitrost			
50 km/h	62	60	59
100 km/h	71	70	67
150 km/h	-	74	72
200 km/h	-	-	80
prost tek	-	-	47

Poraba goriva:

testno povprečje 9,9 l na 100 km

Hvalimo

- sedeža
- velikost prtljažnika, družinske mere
- šponjen motor
- lega na cesti
- poraba goriva

Grajamo

- prožnost motorja
- volanek goriva v spodnji legi z zaključkom merilnika
- preiskopa osnovne opreme
- zadostno rezervoar kola
- zračna vreda za voznika ni na voljo

Končna ocena

Da bi zadovoljila športne želje hitrega voznika, je treba alfa 155 1.6 i 16V i Twin spark prilagajati v višje motorno vrednosti. No, vseeno ponuja veliko športnih užitkov in je hkrati po prostornosti primeren družinski avtomobil za volkogat, kdor je pripravljen odpustiti drobne pomankljivosti pri izdelavi.