

**Test**

**ALFA ROMEO  
ALFA 155 1.7  
TWIN SPARK**

# NOV OBRAZ



Vem, kaj porečejo alfisti. Alfa Romeo ni več tisto, kar je nekoč bil, in alfe niso več alfe. In pravimate, a le do neke mere. To je pač ena od možnih smeri razvoja te znamke. In tudi v tem je nekaj dobrih strani. Slišim, da ne boste sedli več za volan alfe? Nimate prav. Berite dalje!



Res je že dolgo, kar je Alfa Romeo predstavil model 155, a mi se, z izjemo modela 155 V6 z vrha ponudbe, z njim srečujemo tako rekoč prvič. Zato nas bolj kot sam vtis zanima, kaj je naslednica alfe 75 pridobila in kaj izgubila z vstopom pod Fiatovo streho.

Začnimo z zunanostjo. Priznajmo: tu je alfa - alfa. Skoraj ravno dvigajoča se bočna linija, nizke prednje luči in mogočen trikotnik med njima, ki je obenem optični zaključek dveh grbin preko motornega pokrova, značilen utor na bokih pod vratnima kljukama, klasičen zadek s prtljažnikom, ki ni povečljiv, ter čez cel zadek razpotegnjene luči so tisto, kar alfo 155 jasno loči od avtomobilov drugih znamk. Nekaj je povzeto od alfe 75, nekaj pa od aktualnih hišnih modelov. Vse skupaj je sicer zaobljeno, a z res zelo majhnim polmerom, in tudi če nočete priznati, je to eden najbolj klinasto oblikovanih avtomobilov ta hip. Edino, kar oblikovno (skoraj neopazno) izstopa, je zelo kratek zgornji rob zadnjih vrat. Toda, če tega do sedaj niste opazili, vas tudi v bodoče ne bo motilo. Na zelo ugodno aerodinamiko karoserije pa to prav nič ne vpliva.

Pod motornim pokrovom

je star štirivaljnik, ki se ne da. V zasnovi je enak tistemu izpred več kot stoletja, a toliko moderniziran, da ne le, da kljubuje zobu časa, ampak je (tak, kot je) celo korak pred njim. Mirno lahko rečemo, da je to eden najboljših dvoventilskih štirivaljnikov, saj streže z dovolj moči in navora, da mu tako zmerna kot tudi športna vožnja nista tuji. S predstavitvijo modela 155 je Alfa Romeo v osnovni model postavil 1,8-litrski motor. Italijanski davčni razred je bil vzrok za malenkostno zmanjšanje prostornine (za le 24 kubikov!) na račun 0,6 mm manjšega premera batov, kar pa ni edini razlog za občutno manjša navor (146 na-



**Armaturna plošča in notranjost: mešani občutki; dobro in manj dobro**



**Prtljažnik: velik, a limuzinski, nepovečljiv, z zasilnim rezervnim kolesom na dnu**

mesto 165 Nm) in moč (83 namesto 93 kW). Tako krivulji navora in moči dosežeta svoja vrhova nekoliko prej kot pri 1,8-litrskem motorju. V praksi se izkaže, da je ta 1,75-litrski motor za ostrejša pospeševanja treba priganjati bolj v višje motorne vrtiljake, ampak temu ta motor, v nasprotju s prejšnjo generacijo, rad ustreže. Nad navorom in s tem prožnostjo se sicer ne smemo pritoževati, vendar je prav vožnja nad 5000 vrtljaji v minuti tisto, kar se motorju in avtomobilu nasploh najbolj poda.

Z rojstvom modela 155 so motor zasukali za 90 stopinj, kar pomeni, da je nameščen poprek. Tako je pač narekovala standardizacija Fiatovega ustroja.



Kardanska os in v zadku nameščeni menjalnik, dolgotletni Alfin ponos, sta se umaknila preprostejši zasnovi prednjega pogona. Prav v tem so tempra, dedra in alfa 155 povsem enake. Prav tako enako je tudi podvozje, ki pa je še vedno italijansko zanesljivo, nekoliko trše, z odlično lego v ovinkih in dovolj športno nasploh. To pomeni tudi hitro umirjanje po kratkih sunkih s tal, le zmerna nagibanja pri hitro vzornih ovinkih in odnašanje zadka le v primeru močnejšega zaviranja, če ste se sredi ovinka odločili zmanjšati hitrost. Zavore zanesljivo prijemljejo in jih je skoraj nemogoče pregreti, le gume bi bile za te zmogljivosti lahko nekoliko prepričljivejše.

Športnejšemu počutju je namenjena tudi sicer razmeroma skopa notranjost. Skopa pravim zato, ker pri nasledniku pričakujemo vsaj enako, če ne že bogatejšo opremo, to pa za alfo 155 ne velja. Tako je plastika ob armaturni plošči za razred manj kakovostna, volanski obroč ni vzdolžno nastavljen, sedežne prevleke so kombinirane s skajem, dotok zunanega zraka lahko le zapremo (ne moremo pa doseči, da bi krožil) in na armaturni plošči ni merilnika oljnega tlaka. Ne smemo pa prezreti, da so merilniki, kolikor jih je, pregledni, volanski obroč prijetne oblike, armaturna plošča nasploh sodobnejša, zračenje odlično, brisalniki pa imajo sedaj, zaradi Fiatovih obvolanskih ročic, nastavljen interval. Pedala, prestavna ročica, nep-



**Motor kot vino: starejši ko je, boljši je**



**Komolčna opora: pripravna tudi pri hitrih pretikanjih**



osreden volan in skoraj školjkasti sedeži - v kombinaciji z že prej omenjenima motorjem in podvozjem - vzbudijo športen občutek in željo po hitri vožnji.

Izvolite! Pedal sklopke ima za spoznanje predolg gib, a je športno trd, na zavoro in plin pa zlahka pritisnete hkrati. Menjalnik je morda nekoliko nenatančen, a "hiter" oziroma veliko hitrejši od tistega v alfi 75. Volanski obroč bi bil lahko nameščen niže, je pa natančen, ravno prav trd in neposreden.

*Priznajmo:  
tu je alfa - alfa.*

Sedeži morda res niso najlepší, so pa dovolj nizki in v tem avtomobilskem razredu gotovo najboljše bočno oprijemljivi ter neutrujajoči, k čemur pripomoreta tudi nastavljenost v lumbalnem delu in komolčni naslon, čeprav oba le za voznika. Pri hitri vožnji motijo potne roke zaradi plastike na volanskem obroču in prestavni ročici, ampak usnje zanju je na spisku cenovno ugodne dodatne opreme. Priporočam!

Toda ni le voznik tisti, ki se v alfi 155 dobro počuti. Sodelovanje s Fiatom je prineslo tudi napredek v izkoriščenosti prostora in ergonomiji nasploh, s tem pa je alfa 155 dovolj udobna za štiri odrasle ljudi, tudi za daljša potovanja. Sem štejem seveda še čez petsto litrov velik prtljažni prostor (z zasilnim rezervnim kolesom na dnu), ki ni povečljiv, pa je kljub temu dovolj velik ter zlahka dostopen, saj je pokrov nameščen prek sistema vzvodov in blažilnikov.

Tudi takšna, kot je, je alfa 155 še vedno in spet športna limuzina. Da ji je Fiat vdahnil nov obraz, ima dobre in slabe strani. In da je pri tem zadržala tudi del svoje preteklosti, tudi ni nič narobe. Nekateri avtomobili radi izgubljajo svojo identiteto. Alfa Romeo jo ohranja.

**Tekst: VINKO KERNC**  
**Foto: MATEJ DRUŽNIK**

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 83,4 x 80,0 mm - gibna prostornina 1749 kubikov - kompresija 10:1 - največja moč 83 kW (115 KM) pri 5800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,47 m/s - specifična moč 47,5 kW/liter (65,8 KM/liter) - največji navor 146 Nm pri 3500/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (z dverma svečkama za vsak valj) - bosch motronic 1.7 - vodno hlajenje 8,3 litra - motorno olje 5 litrov - akumulator 12 V, 45 Ah - alternator 80 A - uravnnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,550; II. 2,240; III. 1,540; IV. 1,160; V. 0,943; vzvratna 3,910; diferencial 3,562 - platišča 6J x 14 - gume 185/60 R 14 H (pirelli P 4000), kotalni obseg 1,81 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 32,3 km/h

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj in zadaj z dodatnimi ojačitvami - Cx = 0,29 - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrajne zavore, spredaj kalutne (notranje hlajene), zadaj kalutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levijo, servo, 3,1 zavrtljajja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4443 mm - širina 1700 mm - višina 1440 mm - medosna razdalja 2540 mm - kolotek spredaj 1469 mm, zadaj 1411 mm - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1620 mm - širina (kolokolci) spredaj 1450 mm, zadaj 1430 mm - višina (nad sedežem) spredaj 930-960 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 1000-1090 mm, zadnja klopa 770-670 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 525 litrov - posoda za gorivo 63 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1205 kg - dovoljena skupna teža 1705 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obtežba strehe 70 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 191 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11,8 s - poraba goriva (ECE): 6,4/8,3/9,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
197 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0 - 60 km/h	5,0 s
0 - 80 km/h	7,6 s
0 - 100 km/h	11,4 s
0 - 120 km/h	16,2 s
0 - 140 km/h	23,1 s
0 - 160 km/h	33,6 s

1000 m z mesta:  
32,9 s (158 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	37,5 s (146 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	42,6 s (126 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h:	94,3 m
od 100 km/h:	42,0 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	57,6 km/h
80	77,7 km/h
100	96,2 km/h
120	116,9 km/h

### Poraba goriva

testno povprečje  
11,8 litra/100 km

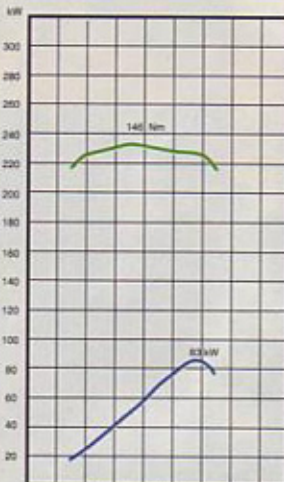


DIAGRAM MOTORJA

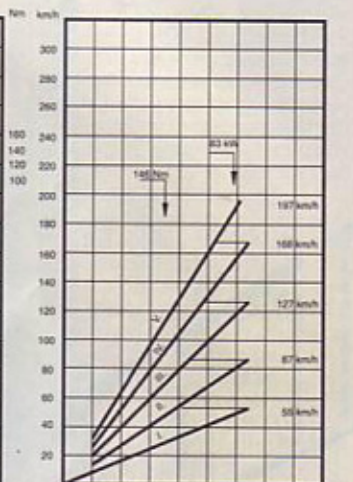


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- oblika
- zmogljivosti motorja in prestavna razmerja menjalnika
- lega na cesti
- prostorna notranjost
- voznikovo počutje

## Grajamo

- obdelava, materiali v notranjosti
- zlaganje zunanjih ogledal
- zasilno rezervno kolo
- ni zračne blazine
- težko dosegljiv in trd pokrov posode za gorivo

**Cena** ITL 27.021.110

(Makar auto d.o.o., Ljubljana)

## Končna ocena

Alfi 155 1.7 TS manjkata le dve stvari: natančnejša izdelava in večja zanesljivost. Taka bi bila gotovo v vrhu avtomobilske ponudbe, še vedno pa je (tudi cenovno) odlična možnost za mlade z željo po športni vožnji, pa tudi za mlade po srcu in duši, ki so prisiljeni svoj avtomobilski hobi združiti z vsakdanjimi, predvsem družinskimi potrebami.