

Vozili smo
na Bledu:

ALFA ROMEO
ALFA 155
T.SPARK 1.8

Končno: skoraj tri četrt leta po krstu je (tokrat povsem nova) alfa 155 zapeljala tudi pred slovenske (in hrvaške) kupce. Časnikarjem sta jo družno oznanila tukajšnje Fiatovo predstavništvo in ljubljanski AM Cosmos. Tako so v isti sapi oznanili tudi svežo organiziranost v Alfini, oprostite, v Fiatovi avtomobilski hiši.



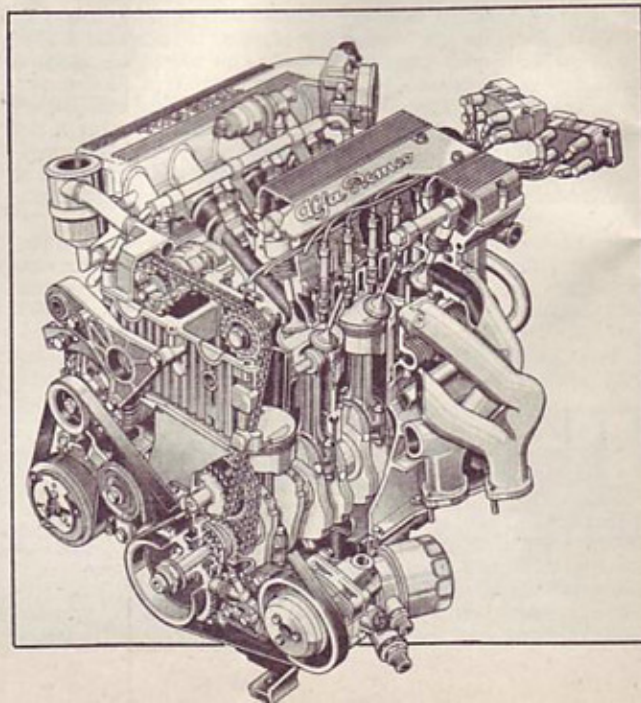
POZNA TRGATEV

Slovenska ponudba alfe 155 obsega različice T. spark 1.8 (o njej bo v naslednjih vrsticah tekla beseda), T. spark 2.0 (ki jo na Bledu ni bilo mogoče voziti) in V6, ki smo jo testirali že prej (Am, 19/1992). Najzmogljivejša alfa 155 Q4 (2,0 litra, turbo, 190 KM, stalni štirikolesni pogon) bo na voljo pozneje.

Pravzaprav so vse alfe 155 enake: zasnovane pod Fiatovim vplivom, oblikovane po Alfini predlogi, oplemenitene tudi z njenim imidžem ter zapečatenene z milanskim grbom na nosu. Vidne karoserijske značilnosti so: nizek nos, zelo položna prednja šipa, dolgo odmerjeni potniški prostor in visok, precej oglat zadek. Alfa 155 je limuzina, zato ima štiri vrata, prostor za štiri ali pet potnikov in prostoren prtljažnik. Povsem nova – v primerjavi s staro alfo 75 sta prednji oziroma štirikolesni pogon. Dovolj znani, da jih ne treba vnovič opevati, so Alfini motorji. Tudi 1,8-litrski.

Ta je nastal iz že dolgo znanega dvolitrskega agregata, prej namenjenega alfi 75 in alfi 164.

Blok in glava sta iz lahke kovine, odmični gredi v glavi sta dve, z dvojno verigo, vseh ventilov nad štirimi valji je osem, gorivo pa doteka skozi Boschevo elektroniko (motronic M 1.7). Oznaka T. spark pripada Alfini tradiciji iz dirkaških časov, pomeni pa po dve svečici nad vsakim batom, pa tudi samodejno prilagodljivost odpiralnih časov za sesalne ventile (z elektrohidravličnim nadzorom). Eno z drugim izboljšuje izgorevanje in končne motorne zmogljivosti: tudi navor, ne le moč. Zato je izza volana 1,8-litrške alfe 155 motorno prožnost moč takoj zaznati – in to v dosti večji meri, kot jo oznanja podatek o največjem navoru pri razmeroma visokih vrtljajih. Sicer pa so zmogljivostni podatki dvojni: ti, ki smo jih zapisali v okvir, veljajo za motor z uravnavanim izpušnim katalizatorjem (norma





Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – vrtina in gib 84,0 x 80,00 mm – gibna prostornina 1773 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 93 kW (126 KM) pri 6000/min – največji navor 165 Nm pri 5000/min – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch matronic M 1.7) – vodno hlajenje – uravnavani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – platišča 6J x 14 – gume 185/60 HR 14.

Voz in obesa: limuzina – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesih – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj vijalne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – kolutne zavore za vsa štiri kolesa – volan z zobato letvijo, servo.

Mere in teže: dolžina 4443 mm – širina 1700 mm – višina 1440 mm – medosna razdalja 2540 mm – teža praznega vozila 1205 kg – prtljajnik (normno) 525 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 200 km/h – pospešek 0-100 km/h: 10,3 s – poraba goriva (ECE): 6,7/8,8/9,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.

ECE). Brez njega znaša največja moč 95 kW oziroma 129 KM, največji navor pa 167 Nm, obakrat pri nespremenjenih vrtljajih.

Občutek o motorni prožnosti veča tudi menjalnik s pospeševanju naklonjenimi prestavnimi razmerji, gume so petnajstcolske, zavore štirikat kolutne in brez ABS, volan s samo tremi zavrtljaji (ob servovojačevalniku) pa omogoča dovolj neposredne odzive prednjih koles.

Podvozje s štirimi posamičnimi obesami je tudi pri tej različici (enako kot pri alfi 155 V6) namenjeno zahtevnejši vožnji. Zato je čvrsto, trdo blaženo in dovolj stabilizirano, da se avtomobil na hitrih ovinkih ne nagiba čez alfino športno mero. Ker je razdelitev teže vozila med obe premi dolgo v prid nevtralnosti, zna biti tudi alfa 155 – 1.8 hiter in ugodno nevtralen avtomobil.

Jasno: čudežev razmeroma pičla gibna prostornina ob 1205-kilogramskem avtomobilu ne more delati. Je pa ugodna – glede na naše obdavčitvene razrede. In ker verjamem, da številnim ljubiteljem alfa romea Fiatov

patronat ne bo kazil navdušenja nad to milansko znamko, utegne 1,8-litrska alfa 155 imeti dosti slovenskih (in hrvaških) ljubiteljev.



Celo to, da je alfa 155 za naš trg precej pozna trgatav, ni nič slabega. Časa za razmislek o nakupu je bilo več, pa tudi podatek, da gre ta Alfin model drugje v Evropi razmeroma dobro v denar, utegne marsikomu olajšati končno odločitev.

Martin Česenj

Alfa 155, vila Bled in gosti

Predstavitve alfe 155 na Bledu je bila priložnost tudi za prvi uradni nastop Fiatovega predstavništva v Ljubljani oziroma njegovega vodje ing. Maura Rapettija, prisotni pa so bili tudi predstavniki ljubljanskega AM Cosmosa (prodaja Alfa Romeo) in tržaškega Adriaimpexa (prodaja Fiat). Lancia, tretja v tej torinski navezi, v Sloveniji ta hip še nima uradnega zastopnika. Predvsem časnikarji pa so na Bledu spoznali gospoda Franza Dannerja, Avstrijca, ki je prav tisti dan prevzel dolžnosti glavnega tiskovnega predstavnika Alfa Romea za Evropo. Pred tem je podobno delo opravljal za Alfa Romeo Deutschland v Frankfurtu in še prej za Daimler-Steyr-Puch na Dunaju.



Od leve: Hercolani (Alfa Romeo), Danner (Alfa Romeo), Česenj (Avto-magazin), Nicolucci (Fiat Avto)

Od leve: Hudarin (AM Cosmos), Lemež (Slovenec), Martinčič (Val 202), skrajno desno: Rapetti (Fiat Auto)



Od leve: Mavrič (Adria Auto), Čebulec (Adriaimpex), Nicolucci (Fiat Auto), Soldić (Fiat Auto)



Od leve: Martinčič (Val 202), Smolnikar (TVS), Hudarin (AM Cosmos), Deželak (AM Cosmos)

