

Test:

ALFA ROMEO ALFA 155 V6

SPREME

Milano je blizu Torina, ampak milanski grb na alfinem nosu ostaja. Značilni trikotnik in ime prav tako. In še marsikaj drugega. Čisto vse pa ne več. Zakaj je to pomembno omeniti, vprašujete? Zato, ker se poslovni odnosi spreminjajo in so trenutno takšni: Alfa Romeo ni Fiat, ampak Fiat je tudi Alfa Romeo!



Notranjost: veliko neugledne plastike, povprečna sedeža

Nova alfa 155 vseeno ni fiat. Je alfa romeo. To oznanja predvsem z nosom, ki je nizek, z mrežo pred hladilnikom, ki spominja na nekdanjo Fangiovo alfetto, ter z elegantno vtisnjenim trikotnikom, ki sega v pokrov nad motorjem, kjer se razširi v precej izraziti gubi, vse do prednje šipe. Nos je kratek, potniški prostor razmeroma dolg, zadek pa skoraj oglat in zelo visok. Bolj klinaste oblike limuzina s štirimi vrati, z ugodno aerodinamiko in s še vedno dovolj skladnimi potezami v celoti, ne more imeti. Alfa Romeo vnovič goji razpoznavnost: tudi z vzdolžnima bočnima zavihkoma, ki sodita pravzaprav k Pininfarinovim značilnostim (ampak tudi k nekaterim že znanim alfam), z nizkima žarometoma (delno opremljenima z elipsoidno tehniko), z motno črmino priložne plastike, s precej gladkimi posamičnimi kosi karoserije in v celem ravnimi linijami na njej.

Prednja šipa je drzno nagnjena, zadnja strešna opornika pa sta morebiti celo prezajetna. Moteče so štrleče kljuge na vratih, premalo elegantni se zdita zunanji ogledali in odločno preširoke so reže na karoserijskih stikih.

Videz pa izboljšujejo: nizkopresečne gume na lahkih platiščih, meglenki v prednjem spojlerju, zadnje luči, ki so jih s pomočjo odbojnega stekla razvlekli čez



Prtljažnik: velik, povečljiv in z »luknjo« za smuči

celo širino vozila, in ovalna izpušna cev, ki ni le v okras, ampak plemeniti tudi zvok motorja.

Znotraj vrat je ta alfa že bolj fiat. Resda v nadrobnotih spominja na večjo alfo 164, toda marsičesa ni mogoče prezreti: razmeroma cenene plastike je odločno preveč, prednja sedeža sta visoka, s tankima naslonjaloma in s premalo bočne drže; ročici ob volanu sta iz tipa oziroma tempre. In še kaj bi se našlo, kar dokazuje torinski patronat nad tem milanskim izdelkom. Na pri-

mer pri podvožju. Torej, celoten spodnji del vozila: ta je sposojen od fiata tipa/tempre in lancie dedre. Podobnost med merami pač ni naključje. Podobnost zsnove, vodil in vzmeten prav tako ne. Karoserija, ki so jo delali tudi skupaj s torinskim studiom I.D.E.A., je torej kar učinkovit Alfin oblič čez sicer nevidno, a Fiatovo karoserijsko podlago. V primerjavi z zdaj že upokojeno alfo 75 je nova alfa večja, z dostopnejšo notranjostjo, z večjo notranjo dolžino, z izdatnejše (a še

vedno ne dovolj daleč nazaj) pomičnima sedežema, s čisto uporabnim prostorom na zadnji klopi ter z veliko večjim, predvsem pa višjim prtljažnikom v zadku.

Kokpit ni več tako zelo cestno-dirkaški, kot je bil pri alfah nekoč, prestavna ročica je le še povprečno, ne pa vzorno natančna, pedala so pre-

NJENO POREKLO

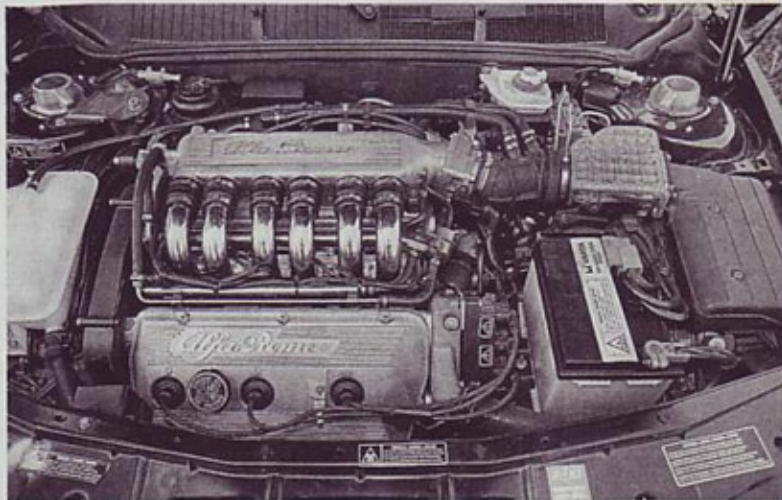




več razmaknjena, zunanji ogledali sta električno pomični, a premajhni in volanski obroč je nastavljaliv – pa vseeno ni mogoče doseči, da vam ne bi kazil pogleda na armaturno ploščo. Ta je s šestimi merilniki (temperatura hladilne tekočine in olja, hitrost, vrtljaji, oljni tlak in gorivo) sicer športno popolna, grafično pregledna, a brez tiste pristnosti, ki smo je bili pri alfa javeni v starih časih. In volanski obroč je dolgočasen: z zajetnim sredinskim delom in s preveč plastično preobleko, da bi bil oprijem uži-vaški.

Testni avtomobil je bil alfa 155 V6. K tej izvedbi sodi tudi elektrificirana prilagodljivost višine žarometnih snopov, klimatska naprava (ki pri testnem avtu ni najbolje delovala) in motor, ki ga razglaša oznaka: šestvaljnik V-oblike. Hvala bogu, tudi to je pristen izdelek Alfe Romea!

Pravzaprav je ravno takšen, kakršen je bil pred leti motor alfe 6 (ki so mu medtem povečali prostornino na okrog 3 litre, zdaj, za alfo 155, pa so jo vnovič zmanjšali na 2,5 litra, ob razmeroma velikih vrtljajih in zelo kratkih batnih gibih). Seveda so ga tudi na novo obdelali, predvsem z Boschovim motronicom in z vsem, kar ta zahteva, ter z uravnavanim izpušnim katalizatorjem. Motor ima glavo in blok iz lahke kovine, po eno odmično gred v vsaki glavi in le po dva ventila za vsak valj. Udoben ta agregat tudi zdaj ni! Vžiga z rahlim omahovanjem in stresanjem, steče pa gladko, a glasno. Ampak odziva se spontano, z ve-



Originalna reč: šestvaljnik V-oblike, zmogljiv in lep

Dve značilnosti: preširoki karoserijski spoji, ovalna (in glasna) izpušna cev

liko prožnosti in tudi z dovolj veselja do vrtljajev, da so zmogljivosti dobre, voznikov občutek, da vozi zaresen alfa romeo, pa prepričljiv. Motor je lep tudi za oči: nameščen poprek pred prednjo premo, s svetlečo zglajenimi sesalnimi cevmi, z vidno označeno hišno znamko in, žal, s težko dostopno odprtino za dolivanje olja.

Vrti se do 6500 vrtljajev v minuti, potem ga pred nasiljem zavaruje elektronski menjalnik. Trušč, ki ga zganja pred tem, je tipičen »alfa romeo sound«: rezek in plemenit. Ampak največjo moč 122 kW (166 KM) doseže že pri 5800 vrtljajih, na račun prožnosti, značilne za marsikateri

vrstni šestvaljnik s štiriventilsko tehniko, pa je moč pretikati tudi v precej nižjih in precej tišjih območjih.

Prestavna ročica ni dirkaško »hitra«, a je pretikanje vseeno prijetno: ker je petstopenjski menjalnik na kratko izračunan in tudi po tej plati spretno prilagojen motornim lastnostim, značaju vozila in končnim zmogljivostim. Jasno: razmeroma kratka peta prestava je kriva, da se motorni vrtljaji ob največji hitrosti vozila precej približajo zgornji dovoljeni meji vrtenja ročične gredi, to pa zvišuje tudi porabo goriva

(nadaljevanje na str. 8)



Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – V 60°
– nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 88,0 x 68,3 mm – gibna prostornina 2492 kubikov – kompresija 10,0:1
– največja moč 122 kW (166 KM) pri 5800/min – srednja hitrost bata pri največji moči 13,2 m/s – specifična moč 49,0 kW/liter (66,6 KM/liter) – največji navor 213 Nm pri 4500/min – ročna gred v 4 ležajih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (zaboti jermen) – 2 ventila za vsak valj – glava in blok iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic ML 1.7)
– vodno hlajenje, 9,2 litra – motorno olje 6,0 litra – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 1400 W – uravnani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I. 3,500; II. 2,176; III. 1,524; IV. 1,156; V. 0,917; vzvratna 3,545; diferencial 3,410 – platišča 6 1/2 J x 15 – gume 205/50 ZR 15 (pirelli), katalni obseg 1,84 m (rezervno kolo: 4J x 15, 115/70 R 15) – hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 35,3 km/h).

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnim okvirjem – Cx = 0,29 – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj vijajne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kalutne (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zaboto letvijo, servo, prestava 10,7:1, 2,8 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4443 mm – širina 1700 mm – višina 1440 mm – medosna razdalja 2540 mm – kolotek spredaj 1477 mm, zadaj 1402 mm F15–F13 – rajdni krog 10,5 m – notranje: dolžina (od arm. plošče do zad. naslonjala) 1560 mm – širina (komojci) spredaj 1445 mm, zadaj 1435 mm – višina (nad sedežem) spredaj 950 mm, zadaj 870 mm – vzdolžnica prednji sedež 970-1070, zadnja klopa 770-670 mm – premer valanskega obroča 375 mm – prtljažnik (narmno) 525 litrov – posoda za gorivo 63 litrov.

Teže: prazno vozilo 1290 kg – dovoljena skupna teža 1770 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 500 kg – dovoljena obtežba strehe 80 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 215 km/h – pospešek 0-100 km/h 8,4 s – poraba goriva (ECE): 7,3/9,3/12,0 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost
214 km/h (V. prestava)

Pospeški

0–60 km/h	4,7 s
0–80 km/h	6,8 s
0–100 km/h	9,9 s
0–120 km/h	14,0 s
0–140 km/h	19,5 s
0–160 km/h	26,7 s
0–180 km/h	38,7 s

1000 m z mesta:
31,3 s (170 km/h)

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.):	33,4 s (165 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	38,3 s (143 km/h)

Zavorna pot

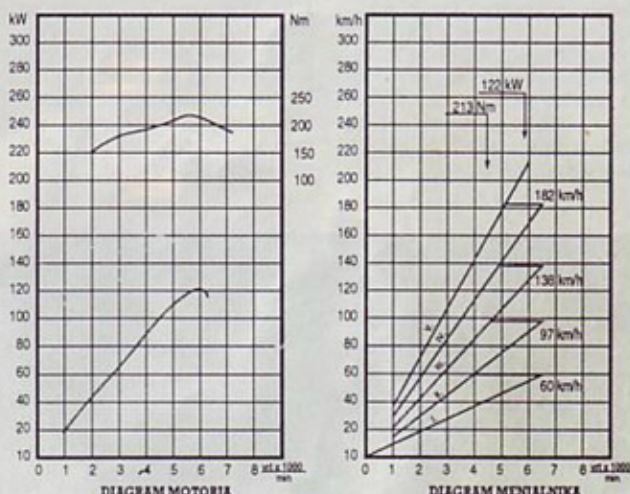
od 150 km/h	93,4 m
od 100 km/h	38,4 m

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec 60	resnično 58,1
kazalec 80	resnično 77,5
kazalec 100	resnično 96,
kazalec 120	resnično 117,8

Poraba goriva

testno povprečje
12,0 litra/100 km



Hvalimo

- motorne zmogljivosti
- lega na cesti
- oblika nosu
- notranja dolžina
- prostornina prtljažnika
- zavore
- žarometi

Grajamo

- težko vidni merilniki
- plastična notranjost
- premajhni zunanji ogledali
- široke karoserijske reže
- majava prednja zglavnika
- preveč nagnjena odprtina za olje

Cena DEM 42.900
(Fiat/Alfa Romeo, Nemčija)

BEBOP
OMNI

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.,
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda

(nadaljevanje s str. 6)

– ampak takšen je davek pri vseh zares športnih limuzinah. In to ta alfa še vedno je!

Fiatovskemu podvožju navkljub štiri posamične obese so čvrsto vzmetene in ostro blažene, tudi stabilizatorja skrbita, da je nagibanje karoserije ves čas nadzirano in omejeno. Testno vozilo je bilo hkrati tudi dodatno opremljeno: s samodejno kontrolo stabilnosti (ASC), ki jo s pomočjo petih tipal (za zavore, za kolesni kot, za hitrost sukarnja volana, za hitrost vozila in prečne pospeške) krmili elektrohidravlika, vozniku pa je na voljo stikalo s položajema za samodejnost delovanja in za njegovo športno možnost. Resnici na ljubo zapišem, da v sami legi na cesti, ki je pri tej alfi že tako in tako dobra, ni bistvenih razlik.



Fiat romeo: ročica iz tipa in tempore

Kdor izbere možnost »sport«, se pač odloči za manj nežno vožnjo in se začne počutiti kot kocka ledu v posodi za mešanje pijač. Precejšnje zasluge za zanesljivost vozila na ovinkih pa sem med testom pripisoval tudi odličnim Pirelijevim gumam.

Odlične so tudi štiri kolutne zavore: se zlepa ne pregrejejo, prijemajo mehko in odločno in ne kvarijo ravne smeri vozila.

Dodatek ABS je serijski. Šele zelo velike hitrosti zahtevajo odločnejši pritisk na zavorni pedal; ne

pa tudi strahu pred natančnim vodenjem vozila. Volan s samo 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke je namreč izrazito neposreden, a ker je močno servojačan, je tudi izrazito pripraven za vsakršna vijuganja – ne glede na zahtevnost ovinkov in alfino hitrost; pa tudi za natančne ravne vožnje.

Seveda ne smete prezreti: motor alfe 155 poganja prednji kolesi (štirikolesni pogon pride na vrsto pozneje), pa je znameniti spyder ne le zadnji pravi alfa romeo, ampak tudi edina še »živeča« alfa z zadnjim pogonom.

Prednji pogon alfe 155 prav nič ne kvari. Avto je zelo dolgo povsem nevtralen, zadek skoraj nikoli ne skuša bežati, če pa že, je zdravavanje umirjeno in zlahka nadzirljivo. Pa tudi tolikanj očitno, da ga je moč izkoristiti za pomoč pri vijuganju.

Sicer pa: alfa 155 ni na voljo le s serijskimi različicami, motoriziranimi z močmi od 129 do 190 KM, ampak tudi kot dirkaška GTA, namenjena resničnim dirkališčem in bojem na njih.

Torej je alfa 155 zares predvsem alfa romeo.

No, medtem ko je še nedavno aktualna alfa 75 imela zelo slavno preteklost – na račun giuliette, giulie in po rodovniku nazaj v zares znamenite čase, ima sveža alfa 155 v svoji krvi nekaj več fiatovsko plebejskega porekla. Shujševalni finančni kuri se po torinskem diktatu v Milanu pač niso mogli ogniti.

Velja pa vseeno: sprememba porekla ni tragična! Alfi 155 V6 ostaja Alfin motor pa tudi veliko vsega, kar se od alfe romea ponavadi pričakuje. Ampak, časi se spreminjajo in alfe z njimi. Vsega minulega pač ni mogoče vselej znova obuditi. Ne le pri tej znamki, tudi marsikje drugje ne!



Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović