

Zbogom, romantika



FOTO: JERNEJ PRELAC

Morda si bo kdo predstavljal s cvetjem posut travnik, pa drevored, pa dekle v dolgem, nabranem belem krilu s sončnikom v ročicah, pa konje, ki tečejo ob ogradi, pa mladca v črni obleki, s cilindrom in s sprehajalno palico v rokah, pa kako oba odhajata v sončni zahod in kajvemkajševse. Ne. Mi, avtomobilski romantiki, smo drugačni.

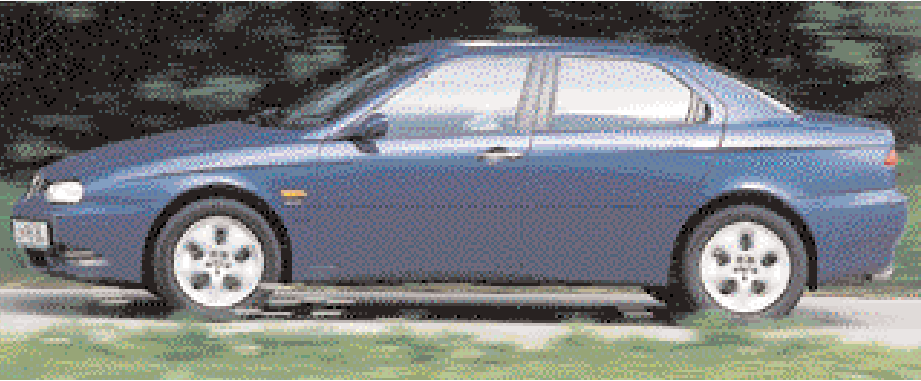
Od vsega, zaradi česar smo pred desetletjem ali raje dvema moški na kup zlagali denar, je pri Alfa Romeih ostalo bolj malo, pravzaprav le še dvoje: prepoznaven videz in v celoti športen občutek. Mi, ki nam je nekajdesetletna zgodovina avtomobilizma znana iz prakse, smo v tem času izgubili uplinjače, zadnji pogon in lahke štirivaljne motorje. Iz dneva v dan ugotavljamo, da se časi spreminjajo. In Alfa Romeo seveda ni izjema.

Pravzaprav je bila tudi (tehnična) avantgardnost dolgo lastnost Alf in zakaj ne bi bila tudi danes? Zato, predvsem pa zaradi trenutnih tehničnih trendov so uspešni Alfi 156 ob prenovitvi namenili »nov« motor. Narekovaji ob besedi nov niso tam zama; dvolitrski štirivaljnik, ki je imel do nedavnega po štiri ventile na valj in po dve svečki na valj, je v vsako od glav nad 83 milimetrov velikimi zgorevalnimi prostori dobil še eno luknjo. Za neposredni vbrizg.

Ni torej treba posebej razlagati, kam je poseg pripeljal; večje so motorne zmogljivosti in manjše je onesnaževanje.

Ni drobnega tiska! Medtem ko večina tekmecev uporablja neposredni vbrizg zaradi možnosti delovanja motorja v področju revne zmesi (presežek zraka), kar posledično pomeni manj porabljenega goriva in s tem manjše onesnaževanje okolja, so se pri Alfa Romeu za vbrizg v zgorevalni prostor odločili predvsem zaradi večje motorne moči. Tudi ekologija in vsi prihajajoči predpisi ECE seveda štejejo, ampak nič prej kot na drugem mestu.

Ni torej treba posebej razlagati, kam je poseg pripeljal; večje so motorne zmogljivosti in manjše je onesnaževanje. Ker gre pravzaprav le za evolucijo že znanega stroja, se ta obnaša podobno kot njegov predhodnik. Ima čudovit glas (kar velja veliko bolj za poslušalca v kokpitu kot za zunanjega opazovalca), ni ravno varčen z gorivom in se neverjetno rad vrti; več je vrtljajev, zadovoljnejše prede. Pri 5000 vrtljajih v peti prestavi



se zdi, kot da bi pri okroglih 180 kilometrih na uro motor lahko z veseljem vrtel v nedogled - ali pa vsaj do naslednje bencinske črpalke, in to nekajkrat zapored.

S prirastkom moči je motor izgubil nekaj lepih lastnosti nad prostim tekom, ko ga obletavajo muhe, ki se jih je treba pač privaditi. Speljati (še posebej pri hladnem motorju) ni čisto lahkotno, pri počasni, »polžji« vožnji v nizkih vrtljajih pa motor nadležno cuka. Lastnosti nista lepi, še zlasti ker vemo, da so Alfe že precej bolje delovale. Ampak v isti sapi in v približno enaki meri se je še povečala volja

Lepo jo je voziti in lepo jo je poslušati. Tako kot vse Alfe zadnjih 90 let.

motorja do športne vožnje. Že pri 1500 vrtljajih slabosti izginejo, pri 2500 vrtljajih (če imate ravno v peti prestavi) se boste prav lepo peljali 90 kilometrov na uro in vse naprej je stvar užitka.

Kako? No, menjalnik je športno stopnjevan vse do pete prestave, čeprav se za kak zob ali dva krajšega diferenciala ne bi branili. Podvozje je lahko na luknjasti cesti res glasno (pokanje!), ampak srednja pot med športnostjo in udobjem je že tovarniško lepo pomaknjena v področje športnosti. ASR? Zelo hiter, kar pomeni, da se ne boste zelo jezili, če ga boste pozabili izključiti na ostrejših ovinkih. Volan? Čudovito in še vedno neprekosljivo neposreden (premaga ga le Alfa GTA), ampak z glasnim servom v skrajnih legah in - kar mu tudi zamerimo - s tovarnjaškim obračalnim krogom. Od vse tehnike se s športnostjo pravza-

prav še najbolj prereka zavorni ABS, ki povzroči, da med močnim zaviranjem v ovinku karoserija nekoliko zaniha. Ampak to pride šele pri bitkah s fizikalnimi mejami.

Kaj pa sicer? Alfa 156 že na zunaj, kjer ima v primerjavi s predhodnico le nekaj več barve namesto črnine, nakazuje, da gre pravzaprav za drobne izboljšave. Znotraj je plastika nekaj kakovostnejšega videza, a premalo, da bi se na Bavarskem tega ustrašili. Tudi tam ni dovolj mest za drobnarije in nobenega mesta za pločevinke ali male plastenke. Ni. Sintetika sedežev je groba; potnikom s kratkimi

rokavi in hlačami (ali krilci?) hitro načenja mejo prijetnosti. Radijski sprejemnik se krasno vklopi v podobo, le gumb za vklop in glasnost je hudo neroden. In medtem, ko klimatska naprava še ni našla poti v predal pred sovoznikom, je svoj prostor našel potovalni računalnik z dvojnimi podatki. Nerodno je le, da ga upravljate le z enim gumbom, kar pomeni precej »dolgo pot« naokrog prek podatkov.

In kje je tu romantika ter njen konec? Ah, vi avtomobilski romantiki! Se spomnite, ko ste še nedavno pod motornim pokrovom Alf zagledali motor, motorno glavo, črpalko, sesalni sistem, izpušni kolektor, cevke in cevčice, električne žice ... No, odslej je tam plastičen pokrov. Velik, lep, ampak plastičen. In padel je še zadnji vojak.

Vinko Kernc

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski z neposrednim vbrizgom goriva - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 83,0 × 91,0 mm - glbna prostornina 1970 cm³ - kompresija 11,3 : 1 - največja moč 121 kW (165 KM) pri 6400/min - največji navor 206 Nm pri 3250/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (MPI MED 7.1.1) - tekočinsko hlajenje 7,0 l - motorno olje 4,5 l - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,909; II. 2,238; III. 1,520; IV. 1,156; V. 0,946; vzvratna 3,909 - diferencial 3,563 - gume 205/55 R 16

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4430 mm - širina 1745 mm - višina 1415 mm - medosna razdalja 1595 mm - kolotek spredaj 1519 mm - zadaj 1506 mm - rajdni krog 11,1 m - **notranje:** dolžina 1600 mm - širina 1450/1450 mm - višina 900-940/930 mm - vzdolžnica 890-1100/900-680 mm - prtljažnik (normno) 378 l - posoda za gorivo 63 l

Mase: prazno vozilo 1285 kg - dovoljena skupna masa 1800 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,2 s - poraba goriva (ECE) 12,2/6,6/8,6 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE			
Pospeški:		Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,3 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	6,4 s	kazalec na:	resnično:
0-100 km/h:	9,2 s	50	46,1 km/h
0-120 km/h:	13,1 s	70	71,7 km/h
0-140 km/h:	17,8 s	90	89,3 km/h
1000 m z mesta:	30,6 s	100	100,8 km/h
	(171 km/h)		
Največja hitrost:			
222 km/h (V. prestava)			
Prožnost:			
50-90 km/h (IV.):		11,1 s	
80-120 km/h (V.):		14,1 s	
Zavorna pot:			
od 130 km/h:		61,0 m	
od 100 km/h:		34,6 m	
Poraba goriva:			
najmanjše povprečje		13,7 l/100km	
skupno testno povprečje		10,7 l/100km	
Trušč v notranjosti (dB):		Okoliščine meritev	
Prestava:	III. IV. V.	T = 18 °C	
50 km/h	58 58 56	p = 1015 mbar	
90 km/h	64 62 62	rel. vl. = 91 %	
130 km/h	68 66 66	Stanje kilometrskega	
Prosti tek	40	števca: 8011 km	
		Gume: Pirelli P 6000	

Napake med testom:

- slabo pritrjena zgornja obloga prtljažnika

KONČNA OCENA

Jasno je, kdo bo posegel po tem avtomobilu: tisti, ki mu je šestvaljnik stroškovno predaleč in ki obenem zna izrabiti moč ter navor zelo dobrega, športnega bencinskega štirivaljnika. Nerodno je le to, da so tudi (turbo)dizli pri takšnih Alfah hudičevo dobri ... No, kakorkoli, Alfe 156 s tem motorjem nima smisla kupovati zato, ker vam je všeč karoserija; v tem primeru kupite raje kako cenejšo.

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------------|
| ➤ športnost in zvok motorja | ➤ poraba motorja |
| ➤ volan | ➤ delovanje motorja nad prostim tekom |
| ➤ mehanika, podvozje | ➤ le štirje zglavniki |
| ➤ športnost podvozja | ➤ groba tkanina sedežev |
| ➤ oprema | |

CENE (Avto Triglav)	SIT
OSNOVNI MODEL:	5.378.099
TESTNO VOZILO:	5.539.571