



Alfa brutale

Bombnik! Bombnik? Verjetno zaradi navora in brutalnosti, morda tudi zaradi zvoka, njegovih frekvenc, njegove barve. Bombnik!

Besedilo in foto Vinko Kernc

Lepa stran: tudi če vanjo sede miren človek, z željo po mirni vožnji, bo (nekako) šlo. Le s stopalko plina bo moral biti nekoliko previden.

Še lepša stran: če vajeti v roke vzame temperamenten voznik, bo v trenutku pozabil na želje po GTA. Že, že, GTA ima celih 75 konjskih moči več, a tudi celih 85 njutonmetrov navora manj! In to 2800 vrtljajev ročične gredi v minuti niže! Brutale!

Dva močna razloga sta, da kupiš Alfo: oblika in motor. Zdaj že nekaj časa ni treba več posegati po (sicer še vedno odličnih) bencinskih strojih, pravzaprav se mi zdi, da je celo bolje, da dobro razmislite o dizlu. O turbodizlu, seveda, saj dizlov brez turbopuha (v Alfah) ni. Tako hitro in tako varčno hkrati se ne boste mogli peljati z nobenim bencinskim strojem.

Ampak začnimo na začetku. Dva močna razloga sta, da kupiš Alfo: oblika in motor. Nedavno so jo nekoliko prenovili in ji s to prenovo nadeli nekoliko agresivnejši videz. Dovolj za to je bila sprememba žarometov, ogromnega trikotnika in odbijača in če kdo omeni, da 156 na cestah videvamo že od leta 1997, je to kar težko verjeti. Dama se ne dá.

Komur v osnovi ni dovolj športnega videza, lahko doplača za paket TI. S tem bo (med drugim) dobil 17-palčna platišča z nizkimi gumami (215/45), športne školjke sedeže pa napise TI na zadku, platiščih in pragovih. Paket deluje skladno in agresivno, ampak šlo bi tudi brez njega.



Če vajeti v roke vzame temperamenten voznik, bo v hipu pozabil na želje po GTA.



Tako hitro in tako varčno hkrati se ne boste mogli peljati z nobenim bencinskim strojem.

Sedeža: usnje, nastavljiva sedala dolžina, zelo dobra bočna oprijemljivost.

Pomembnejša je mehanika. 156 ima še vedno skoraj zagotovo najbolj komunikativen, natančen in neposreden volan med serijskimi športnimi avtomobili in podvozje je brezkompromisno toga. Ne neudobno, toga. Udobje seveda nekoliko trpi, ampak med togostjo v smislu boljše lege na cesti in med udobjem so izključno kompromisi. In tale je zelo dober.

Menjalnik? Zelo hiter in z odlično povratno informacijo, kdaj je prestava vklopljena. Morda so gibi ročice nekoliko predolgi in nedvomno je hladen bistveno slabši kot ogret. Ampak stroj je tako ali tako treba najprej ogreti.

Dva kromirana dimnika na zadku imata kaj odvajati. Turbina se zbudi pri približno 1700 vrtljajih ročične gredi v minuti, motor pa polno diha od 2000 do 4000 vrtljajev. Zavrti se sicer do 4500, morda še nekaj čez, in čeprav se rdeče polje prične (še) pri številki 5000 na merilniku vrtljajev, je vsako priganjanje prek 3500 vrtljajev v minuti brez smisla. Ti vrtljaji v zadnji, šesti prestavi pomenijo okrog 180 kilometrov na uro, in dokler se vozite s pol plina v območju med 2500 in 3500 vrtljaji, boste približno sodili v en odstotek najhitrejših na cesti. Se pravi, da jih bo 99 odstotkov počasnejših, vi pa že zelo zelo globoko v rdečem polju hitrostnih omejitev.

Šesta prestava in 3000 motornih vrtljajev pomeni potovalnih 160 kilometrov na uro, obenem pa tudi zmerno porabo goriva: potovalni računalnik obljublja 9,2 litra na 100 kilometrov in tudi naša skupna po-

raba je kljub priganjanju znašala le približno tri četrt litra več. Vozniki iz prvega odstavka tega zapisa pa bi lahko dosegli tudi za četrtno in več manjšo porabo plinskega olja. Glede na zmogljivosti in občutke v vožnji zelo ugodno.

Občutki? Vožnja je uživaška. Zasluga gre seveda že naštetim mehaniki ter podvozu. V ovinke gre lahkotno in natančno, nagibanja je zelo malo in moč se kljub velikemu navoru ter prednjemu pogonu na cesto prenaša zelo dobro in z zelo malo »oglašanja« sistema ASR - seveda na suhem. Sistem proti zdrsu pogonskih koles ASR pa lahko izklopite in s tem še povečate užitke v ovinkih.

Ob vsem tem pa je tudi življenje v takšni Alfi lahkotno. Resda v njej (še vedno) ni prostora, kamor bi odložili pločevinko ali majhno plastenko, je pa 156 že v osnovi bogato opremljena, takšna (motor, oprema TI, kombijevska karoserija) pa še posebej. Poleg usnja (volanski obroč, sedeži) razvajajo reže za zračenje k zadnji klopi, celotna električna pomoč vključno z nastavitvijo (le) naklona naslonjala prednjih sedežev, tempomat, potovalni računalnik, deljiva klimatska naprava, na račun zadnje klopi tretjinsko prilagodljiv prtljažnik in v njem mesta za pritrditev prtljage ter dva dodatna predala na bokih.

Ampak ne kaže pozabiti: Alfo kupite iz dveh močnih razlogov: oblike in motorja. In preostale mehanike. Če je takšna, kot jo vidite na naših fotografijah, je »brutale« zagoavljen. Bombnik, vam povem. ■

CENA OSNOVNEGA MODELA: 6.399.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 7.408.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeski
0-100 km/h: 8,6 s
402 m z mesta: 16,3 s (141 km/h)
1000 m z mesta: 29,7 s (178 km/h)

Prožnost
50-90 km/h (IV./V.): 6,3/13,7 s
80-120 km/h (V./VI.): 7,7/10,8 s

Največja hitrost
225 km/h (VI. prestava)

Zavorna pot
od 100 km/h: 37,4 m (AM meja 40 m)

Poraba goriva
skupno testno povprečje 9,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2387 cm³ - največja moč 129 kW (176 KM) pri 4000/min - največji navor 385 Nm pri 2000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/45 ZR 17 W (Pirelli P7000).

Mase: prazno vozilo 1435 kg - dovoljena skupna masa 1935 kg.

Mere: dolžina 4441 mm - širina 1743 mm - višina 1430 mm - prtljažnik 360-1180 l - posoda za gorivo 63 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,6 s - poraba goriva (ECE) 8,9/5,5/6,7 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ brutalnost in športnost motorja
- ▲ menjalnik
- ▲ volan
- ▲ videz

- ▼ majhni zunanji ogledali
- ▼ »enosmerni« potovalni računalnik

Končna ocena

Upravičuje sloves! Odlična kombinacija prave športnosti (počutje in zmogljivosti!) ter vsakdanje uporabnosti.

Okoliščine meritve: T = 0 °C / p = 1002 mbar / rel. vl. = 60 % / Stanje kilometrskega števca : 2684 km