

## KRATEK TEST - ALFA ROMEO ALFA 156 2.5 V6 24V Q-SYSTEM SPORTWAGON



# Najprej šport. »Wagon« precej kasneje

Kdor je pričakoval kaj drugega, verjetno ni od tod. Alfa Romeo je bil vselej, tudi v svojih najslabših in najhujših časih, predvsem športni avtomobil. Tudi tale je natanko takšen.

Karoserijsko pogonsko kombinacijo nam obeta že samo ime. Kočija udobno sedi v srednjem avtomobilskem razredu, konji so čistokrvni in dovolj številčni, da slabih 1400 kilogramov težko kočijo suvereno vlečejo. Karoserija ni več rosno mlada, saj šteje že štiri leta, je pa kombijevska različica (ali Sportwagon po njihovo) z dobrim letom še dokaj sveža. Po oblikovni plati bo najbrž še nekaj časa zanimiva, česar smo pri Alfah v zadnjem času vajeni.

Motor je že v zrelih letih, a je spretno prilagojen sodobnim zahtevam kupcev, voznikov (tudi bolj zahtevnih) in okoljevarstvenih predpisov. V celoti izdelan iz aluminija ima ta stroj štirikrat uležajeno ročično gred, šest valjev pod kotom 60 stopinj, 24 ventilov, prekrasen zvok, odlično odzivnost, zelo dober navor prek celotnega delovnega območja in konkurenčno naj-

**Kdor kupi Alfo, da bo var-  
len pri gorivu, je povsem**

večjo moč. OK, lahko je žejen in požrešen pri bencinu, lahko je tudi povprečen, skromen pa nikakor. Ali pa zelo zelo težko. Sicer pa: kdor kupi Alfo, da bi privarčeval gorivo, je povsem zgrešil bistvo.

Da bi ta lep kombi še bolje prodajali lenobnim Nemcem (pa ne le njim), so se pri Alfa Romeo lotili projekta »samodejni menjalnik«. Izhodišča so bila jasna: menjalnik mora biti klasičen samodejni, obenem pa mora biti tudi nekaj posebnega. In nastal je Q-System. Večji del menjalnika je nemškega porekla, kot velik delež samodejnih menjalnikov za evropske avtomobile, tista posebnost pa je gotovo zrasla na Alfinem »željniku«. Gre namreč za poseben način pretikanja; poleg standardnih položajev za parkiranje, vzvratno vožnjo, prosti tek in vožnjo naprej, ki si vsi sledijo v ravni črti drug za drugim, ima ročica menjalnika še dodatne položaje. Ti so povsem enaki kot pri ročnem menjalniku, torej voznik lahko, če želi, izbira prestave po shemi v obliki črke H. Prva, druga, tretja, četrta. Peta? Ne, te ni. Na žalost. Kdo ve, zakaj samodejni menjalnik v avtomobilu ene najbolj športnih znamk nima

petih prestav; morda zato, ker bi v kulisi ročice zanj težko našli prostor? No, kakorkoli, klasična hidravlična sklopka in le štiri prestave precej oklestijo zmogljivosti tega avtomobila.

Sicer pa je menjalnik zelo dober. Pretika športno hitro, kar od takšnega izdelka seveda pričakujemo, najbolj pa razveseljuje velika razlika med ekonomičnim (»City«) in športnim (»Sport«) programom vožnje. Prvi je spisan tako, da vozi mirno in ležerno, drugi pa je tako energičen, da pogosto, ko ga vklopite, dvakrat prestavi navzdol, obenem pa pri odvzemanju plina ne pretika navzgor. Nerodna je le postavitev gumbov za vklopjanje programov (tudi tretjega - »Ice«, namenjenega zimski vožnji), saj so nameščeni za prestavno ročico. Prav nič ergonomsko.

Ročno pretikanje je seveda svojevrstna zabava, bolj sicer zaradi izvirnosti, ampak

**Podvozje je portno trdo z  
močnim poudarkom na**

tudi to šteje. Zmogljivosti stroja, kolikor se ne izgubijo skozi menjalnik, so še vedno visoke, sedež je prijetno bočno oprijemljiv, volanski mehanizem odlično natančen in neposreden, podvozje pa športno trdo z močnim poudarkom na obeh besedah. Sukanje volanskega obroča ostaja tudi v tej Alfi prjetno opravilo, še posebej zato, ker Sportwagon vrača z zelo dobro lego na cesti. Med vsemi Stošestipetdeseticami ta zaradi velike teže motorja in menjalnika še najbolj sili iz ovinka, a še vedno ne toliko, da z dodajanjem volana tega ne bi mogli popraviti. Oddrsavanja zadka, po drugi strani, pri odvzetem plinu v ovinku skoraj ni, saj zadnji kolesi ves čas pridno sledita začrtani poti. Užitek dinamične vožnje ne pokvarijo zavore, ki ves čas zaviranja vračajo dober občutek na stopalki o dogajanju med kolesi in podlago. Z eno besedo: »sportivo«.

Notranost takšne Alfe je sicer lepa, a že kliče po prenovi. Saj ne, da bi bila oblikovno zastarela, a vendarle ne daje tistega občutka, ki ga voznik in potniki dobijo v nekaterih (nemških?) tekmecih. Na armaturni plošči ni prostora za sodobne komunikacijske elemente, ki jih je predstavila ta znamka (Connect), sedalni del prednjih sedežev je malce prepložen (podmorniški učinek pri zaviranju), sredinska komolčna opora je povsem neučinkovita (prenizka, z le enim položajem, brez predala v njej), kar lahko trdimo tudi za kroženje zraka. Počakajte do skorajšnje prenove ali pa se zadovoljite z notranjostjo, odeto v čvrsto usnje. Ki seveda ni poceni.

In čisto na koncu: Wagon. Ta ni tam, da bi bil prostoren. Tam je zato, da je uporaben (številne dodatne mreže), da je moden in da je lep. Za dopustovanje pa si le priskrbite še strešni prtljajnik.

Vinko Kernc



Sportivo: platišče; eno najlepših na trgu



Sportivo: kulisa samodejnega menjalnika



Sportivo: videz zadka

### Tehnični podatki

**Motor:** 6-valjni - 4-taktni - 60° - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 88,0 × 68,3 mm - gibna prostornina 2492 cm<sup>3</sup> - kompresija 10,3 : 1 - največja moč 140 kW (190 KM) pri 6300/min - največji navor 222 Nm pri 5000/min - ročična gred v 4 ležajih - 2 × 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrzdi in elektronski vžig (Bosch Motronic ME 2.1) - tekočinsko hlajenje 9,2 l - motorno olje 6,4 l - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednja kolesa - 4-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,900; II. 2,228; III. 1,477; IV. 1,062; vzvratna 4,271 - diferencial 2,864 - gume 205/65 R 16 W (Michelin Pilot SX)

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

**Mere, zunanje:** dolžina 4430 mm - širina 1745 mm - višina 1420 mm - medosna razdalja 2595 mm - kolotek spredaj 1511 mm - zadaj 1498 mm - rajdni krog 11,6 m - **notranje:** dolžina 1570 mm - širina 1440/1460 mm - višina 890-930/910 mm - vzdolžnica 860-1070/880-650 mm - prtljajnik (normno) 360-1180 l - posoda za gorivo 63 l

**Mase:** prazno vozilo 1400 kg - dovoljena skupna masa 1895 kg - dovoljena masa priklole z zavoro 1400 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 227 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,5 s - poraba goriva (ECE) 17,7/8,7/12,0 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

#### NAŠE MERITVE

Pospeski:	Natančnost	merilnika	
0-60 km/h: 5,4 s	hitrost:		
0-80 km/h: 8,3 s	kazalec na: resnično:		
0-100 km/h: 11,4 s	60	58,6 km/h	
0-120 km/h: 15,3 s	80	79,2 km/h	
0-140 km/h: 21,0 s	100	99,3 km/h	
0-160 km/h: 27,6 s	120	119,0 km/h	
1000 m z mesta: 33,4 s	140	136,3 km/h	
	(152 km/h)	160	156,7 km/h

#### Največja hitrost:

222 km/h (IV. prestava)

#### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (III.): 35,6 s (154 km/h)  
1000 m od 40 km/h (IV.): 39,7 s (131 km/h)

#### Zavorna pot:

od 150 km/h: 93,2 m  
od 100 km/h: 43,7 m

#### Poraba goriva:

Testno povprečje 12,5 l/100km  
Najmanjše povprečje 11,1 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	II. III. IV.	T = 29 °C
50 km/h	58 57 57	p = 1019 mbar
100 km/h	71 66 64	rel. vl. = 76 %
150 km/h	73 69	
200 km/h	74	
Prosti tek	46	

#### Napake med testom:

- zadnja vrata se le občasno odpirajo na ukaz z daljinskega upravljalnika  
- zatič zaklepanja levega zadnjega naslonjala se zatika

#### KONČNA OCENA

Takšen Alfa Romeo je namenjen nemškemu modelu športnega voznika. »Konj« je dovolj, stopalke za sklopko ni. Le plin in zavora. Manjka le še tretja stvar: da bi vse brezhibno delovalo. Toda Alfa potem najbrž ne bo več Alfa, če se z njo ne bo treba več posebej in s čusti ukvarjati. Sicer pa je to zmogljiv, uporaben, pogojno prostoren (prtljajnik) in ne ravno varčen avtomobil. In lep.

- videz zunanosti
- motorni značaj, zmogljivosti
- kakovostni materiali
- hitrost pretikanja, izvirnost sistema mreže v prtljajniku
- lega na cesti, volan
- izguba moči skozi pogon
- zastarelost notranjosti
- le 4 prestave
- odročne tipke za izbiro programov menjalnika
- sredinska komolčna opora

**CENA: 6.889.793 SIT (Avto Triglav)**