



Naj že na začetku razčistimo; če so vam kombiji všeč zato, ker v njihov zadek lahko naložite na primer deset zabojev ozimnice, pet vreč cementa ali velik žakelj gnoja, potem o Alfi 156 Sportwagon ne razmišljajte kot o vašem bodočem avtomobilu.

## Linea sportiva

**V**tovarni Alfa Romeo namreč o takšnih in podobnih težavah ne razmišljajo in tudi kupci, ki so odločajo za te avtomobile, tega od njih ne pričakujejo. Že o Alfi 156 nikakor ne moremo zapisati, da razvaja s prostornostjo. Limuzina, ki očitno spominja na kupe, ima sicer štiri vrata za udobno vstopanje, zato pa je počutje v njeni notranjosti mnogo bolj podobno tistemu, ki smo ga vajeni v kupejih. Rahla utesnjenost, dva z informacijami

precej okleščena merilnika ter zelo dober položaj za volanskim obročem vozniku pričarajo počutje, ki je blizu tistemu v športnih avtomobilih. Žal pa ima prav ta avto eno veliko napako. Prtljažni prostor! Že v osnovi meri le 378 litrov, še manj uporaben pa postane takrat, ko želimo v njem prepeljati nekoliko večjo, predvsem pa daljšo stvar. To je lahko precej neugodno, če svoj prosti čas radi preživljate v naravi, na primer na kolesu.

Vsakokratno pritrjevanje strešnega prtljažnika sčasoma postane precej nadležno opravilo. Mnogo lažje je podreti zadnje klop, biciklu odmontirati prednje kolo in oba kosa položiti v zadek avtomobila. Toda Alfa 156 tega ne omogoča, čeprav sem prepričan, da ni malo lastnikov vozil te znamke, ki šport ljubijo še kako drugače kot zgolj pred televizijskim zaslonom.

Alfa 156 Sportwagon se od svoje limuzinske sestre vse do

stebrička B ne razlikuje. Njene linije se zasukajo drugače šele za njim. Zaradi podaljšane strehe so se nekoliko spremenila že zadnja stranska vrata, ki imajo tako kot pri limuzini kljuko za odpiranje še vedno skrito v črnem trikotniku nad pločevino, povsem nov pa je seveda zadek. Dvovov tu ni; oblikovalci so tudi tokrat dali obliki prednost pred uporabnostjo. Alfa 156 Sportwagon namreč v dolžino meri natanko toliko kot njena li-

muzinska sestra, torej prtljažnik v dolžino ni pridobil nič. In če pogledate še streho, ki se dokaj strmo spušča proti zadku, potem vam je morda že jasno, da tudi v višino ta prtljažnik nima razkošnih mer. Kako uporaben je pravzaprav prtljažnik, poznate takoj, ko odprete njegova vrata. Priznati sicer moram, da je odprtina za nalaganje dovolj velika, kako tudi ne, saj se rob vrat zajeda globoko v steho (ni kaj, ne le uporabno, ampak tudi

športno elegantno!), zato pa o kvadratni obliki prostora tu še zdaleč ne morem pisati. Izbokline ob robovih tega nikakor ne zagotavljajo, dokaj visok rob na dnu, čez katerega je treba dvigovati prtljago, nikakor ni pripraven za težke tovore, nizka streha in razmeroma kratka površina pa le potrjujeta vse tisto, o čemer sem že pisal v uvodu. Skratka, ljubitelji ogromnih kombijev: misli čim dlje od Alfe 156 Sportwagon! Iz vrste pa stopite vsi ti-

sti, ki radi pogledate urejen prtljažni prostor! Ta Alfa ima v zadku poleg roloja in dveh mrež, ki ju preprosto izvlečete iz konzole, ki jo je mogoče tudi odstraniti, še naslednje uporabne dodatke: mrežo na dnu prtljažnika, s katero je mogoče zavarovati predmete, da se ne vozijo po prtljažniku, mrežo za naslonjalom zadnje klopi, ki jo brez večjih težav pritrđite in odstranite in ki varno zadržuje na primer obvezno opremo, dva sicer dokaj majhna, zato pa izredno elegantna predalčka na vsaki strani in celo vtičnico za napajanje z elektriko. Urejen je tudi prostor v dnu prtljažnika, kjer se skriva zasilno re-

preden sedete nanju, saj se na zglavnkih, sicer diskretno, a kljub temu dovolj opazno, baha napis Momo. Pohvaliti moram še nastavitve višine voznikovega sedeža, kajti v nasprotju s številnimi drugimi italijanskimi avtomobili v tej Alfi sedež lahko pomaknete tudi dovolj nizko. Za resnično dober voznikov položaj je tudi odlični trikraki volanski obroč nastavljen po višini in globini. Občutek športnosti pričarata tudi dva okrogla merilnika. Oblikovne neizvirnosti jima nikakor ne morem očitati, vendar zaradi svojih oblik žal ne moreta ponuditi dovolj informacij. Toda s tem ne mislim na ti-

zervno kolo, in zadnja klop je brez kakršnihkoli težav zložljiva in po tretjini deljiva, v naslonjalu pa je še odprtina za smuči.

Ob tem moram poudariti, da Alfa 156 Sportwagon s tem še zdaleč ni izgubila svojih genov in karakterja. Poleg izredno športne oblike, ki bo zagotovo marsikomu celo bolj prirasla k srcu kot oblika limuzine, Alfa 156 Sportwagon ponuja tudi boljšo aerodinamiko ter spojler na zadnjih vratih, ki pri večjih hitrostih zagotavlja tudi boljšo lego. Torej? Ne, nikakor se ne bom strinjal s tistim, ki bo trdil, da je ta Alfa postala preveč družinski avto. Še zdaleč ne! Res je sicer, da je postala prijaznejša do prtljage, toda tega voznik skorajda ne opazi, razen ko se zazre v vzvratno ogledalo, kjer zagleda od straneh zajetna stebrička D ter dokaj majhno zadnjo šipo (ki pa jo zadnji brisalnik v celoti obriše). Toda počutje za volanskim obročem je ostalo povsem nespremenjeno. Odlična prednja sedeža, ki sta bila v testni Alfi tako kot zadnja klop in obloge na vratih oblečena v sivo usnje, nista le prijetna na pogled, ampak zagotavljata tudi odlični kompromis med udobjem in oprijemljivostjo. To pravzaprav lahko zaslutite, še

ste najosnovnejše, čeprav je treba merilnika za temperaturo hladilne tekočine in količine goriva v posodi iskati na sredinski konzoli, temveč na tiste, ki jih avtomobili v tem cenovnem razredu imajo že serijsko. Na primer podatke o zunanji temperaturi, o povprečni in trenutni porabi goriva, o številu kilometrov, ki jih voznik še lahko naredi s preostalo količino goriva v posodi, o povprečni hitrosti in še bi lahko našteval. Za prikazovalnike teh podatkov v Alfi 156 očitno še niso našli prostora. Toda, da ne bo pomote! Alfa 156 Sportwagon 2.0 Twin Spark Selespeed še zdaleč ni skopo opremljen avtomobil. Že v serijski opremi so ABS, EBD, samodejna klimatska naprava, daljinsko zaklepanje, električni pomik vseh štirih stekel in zunanjih ogledal, štiri varnostne blazine, volanski servomehanizem, možnost izklopa sovoznikove varnostne blazine, odpiranje vrat prtljažnika in posode za gorivo iz kabine, osvetljen prtljažni prostor, po višini nastavljen voznikov sedež ter po višini in globini nastavljen volanski obroč in še bi lahko našteval. No, testna Alfa je bila ob vsem tem obogatena še s paketom Sport 3, ki vključuje sredinsko konzolo v





**Elegantno in uporabno! Zadnja vrata se zajedajo globoko v streho in se od tam tudi odpirajo.**

hanski menjalnik Selespeed, mešanica ročnega in samodejnega pretikanja, je že na začetku obljubljal, da igračkanka s to Alfino bo tako hitro konec. No ja, če že navzgor ta menjalnik ne pretika enako hitro, kot bi se dalo z ročnim, pa je pretikanje navzdol, pri katerem elektronika



**Prtljažnik ima v osnovi celo nekoliko manjšo prostornino kot v limuzini, zato pa je izredno lično obdelan, toda ...**

poskrbi za dodajanje vmesnega plina, pravi užitek za ušesa. In če k temu prištem še odlični volanski servomehanizem, ki je izredno neposreden, volanski obroč, vodljivost in lego na cesti, potem ... potem trdim, da Alfa 156 Sportwagon kljub kombijevskemu zadku še zdaleč ni klasičen kombi.

In prepičan sem, da so prav to oblikovalci želeli doseči. Ne klasičen, marveč predvsem športen kombi. In priznati jim moram, uspelo jim je. Linea sportiva, na kratko!

*Matevž Korošec*

kot pri drugih Alfah 156. Ob tem pa še sicer dober tovarniško vgrajen radio s CD-predvajalnikom, znamke Clarion, pričara osvetlitev, ki je bližje Audijevi kot Alfini. Tega od italijanskih oblikovalcev resnično nisem pričakoval! Toda človek se kaj hitro pomiri, ko zažene Alfin motor. Štirivaljni 2,0-litrski motor je tudi tokrat navduševal z zvokom in željo po visokih vrtljajih. Me-

**Odlična prednja sedeža znamke Momo nista le lepa na pogled, ampak tudi prijetna za sedenje.**

**V nos se Alfa 156 Sportwagon od svoje limuzinske sestre ne razlikuje v ničemer.**

barvi karbonskih vlaken, usnje na volanskem obroču in prestavni ročici, tretji zglavnik in varnostni pas, naslon za roke in odprtino za smuči v zadnjem naslonjalu, naslon za roke med prednjima sedežema, anteno in napeljavo za prenosni telefon, dodatne pragove in obrobe v barvi karoserije, 16-palčna platišča, za dva centimetra nižja podvozje, usnjene sedeže Momo in ozadje merilnikov v črni barvi z rdečo osvetlitvijo. Ni kaj, oprema je izredno bogata, toda prav pri tem me je nekaj zmotilo. Nikakor si namreč ne znam razložiti, da Italijani, ki slovijo po oblikovni estetiki, dopustijo, da ob oranžno-rdeče osvetljenih merilnikih ostanejo vrtljiva stikala za uravnavanje prezračevanja v kabini, pepelnik in shema



**Zadek Alfe 156 Sportwagon je pravzaprav oblikovna mešanica kombijevskega in kupejevskega zadka, seveda s pritilkami limuzinske sestre.**

**Armaturna plošča je lepa na pogled, toda žal nekoliko okleščena z informacijami.**



**avto 156 SPORTWAGON 2.0 SELESPEED 114 kW (155 KM) • 10,5 s • 211 km/h • 11,1 l/100km • 5.985.423 SIT**

### NAŠE MERITVE

#### Vozne lastnosti

<b>Pospeski</b>	<b>s</b>
0 - 60 km/h:	5,3
0 - 80 km/h:	7,6
0 - 100 km/h:	10,5
0 - 120 km/h:	15,2
0 - 140 km/h:	20,5
0 - 160 km/h:	29,1
1000 m z mesta:	32,2
	(166 km/h)

#### Prožnost

Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna

**Največja hitrost** **211 km/h**  
(V. prestava)

#### Poraba goriva

<b>najmanjše povprečje</b>	<b>l/100km</b>
največje povprečje	9,0
<b>skupno testno povprečje</b>	<b>11,1</b>

#### Trušč v notranjosti

<b>Prestava</b>	<b>III.</b>	<b>IV.</b>	<b>V.</b>
50 km/h	60	60	59
100 km/h	65	64	63
150 km/h		70	78
200 km/h			73
Prosti tek			39

#### Natančnost merilnika hitrosti

<b>kazalec na</b>	<b>resnično km/h</b>
60	57,1
80	78,5
100	98,9
120	118,3
140	139,9
160	159,1

#### Zavorna pot

<b>od 150 km/h:</b>	<b>m</b>
od 100 km/h:	93,4
	40,0

#### Okoliščine meritev

T= 19 °C  
p= 1003 mbar  
rel. vl.= 54 %

#### Napake med testom

- brez napak

### GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

#### Garancija:

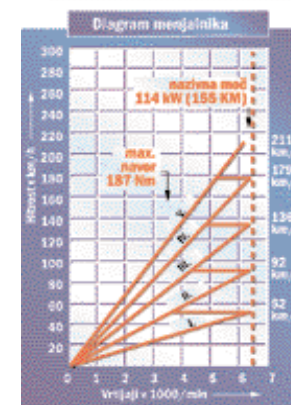
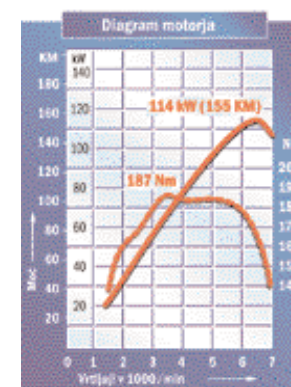
1 leto splošne garancije, 8 let garancije proti prerjavenju, 1 leto pomoči na cesti FLAR SOS

#### Obvezno zavarovanje:

91.000 SIT
------------

#### Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):

210.000 SIT
-------------



### TEHNIČNI PODATKI

#### Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 83,0 x 91,0 mm - gibna prostornina 1970 cm<sup>3</sup> - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 114 kW (155 KM) pri 6400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 19,4 m/s - specifična moč 57,9 kW/l (78,7 KM/l) - največji navor 187 Nm pri 3500/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Motronic) - tekočinsko hlajenje 6,9 l - motorno olje 4,4 l - akumulator 12V, 60 Ah - alternator 100 A - uravnani katalizator

#### Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolturna suha sklopka z elektrohidravličnim krmiljenjem - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik (Selespeed), položaji prestavne ročice (+/-)-N-R - prestavna razmerja I. 3,909; II. 2,238; III. 1,520; IV. 1,156; V. 0,946; vzvratna 3,909 - prestava v diferencialu 3,563 - platišča 6,5J x 15 - gume 205/60 R 15 (Pirelli P 6000 Power GY), kotalni obseg 1,89 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,7 km/h - rezervno kolo 125/80 R 15 95 M na platišču 4J x 15, dovoljena hitrost 80 km/h

#### Voz in obese:

kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dviojna trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, vzdolžna vodila, dvojna prečna vodila, stabilizator, samonastavljivo vzmetenje (Nivomat) - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj kolturne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,2 zasuka med skrajnjima točkama

#### Mere:

**zunanje:** dolžina 4430 mm - širina 1745 mm - višina 1420 mm - medosna razdalja 2595 mm - kolotek spredaj 1511 mm - zadaj 1498 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajdni krog 11,1 m

**notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1600 mm - širina (kololci) spredaj 1450 mm, zadaj 1450 mm - višina nad sedežem spredaj 900-940 mm, zadaj 930 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1100 mm, zadnja klop 900-680 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 530 mm, zadnja klop 530 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normno) 360-1180 l - posoda za gorivo 63 l

#### Mase:

prazno vozilo 1300 kg - dovoljena skupna masa 1815 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

#### Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 216 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,8 s - poraba goriva (ECE) 12,2/6,8/8,8 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

### CENE

#### Testirani model

**5.985.423**  
(Avto Triglav)

#### Cene dodatne opreme

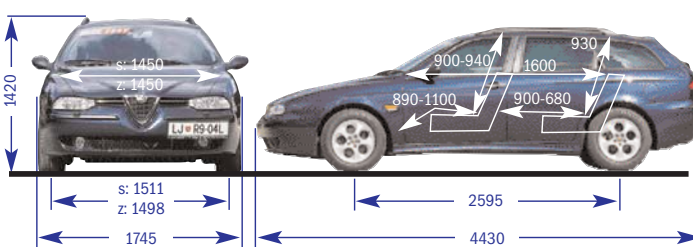
Cena osnovnega modela	5.249.599
Ogrevanje prednjih sedežev	33.551
Kovinska barva	64.200
Radijski sprejemnik s CD-jem	127.096
Vzdolžne prečke za prtljažnik	58.507
Alarmna naprava	100.322
Nivomat	115.692

#### Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet	55.904
Alu. Platišče	53.020
Prednja utripalka	v žarometu
Prednja meglenka	16.405
Prednji odbijač	74.954
Prednja maska	16.364
Prednja šipa	51.911
Znak	4.239
Prednji blatnik	39.409
Zadnji odbijač	76.671

### SIT

### MERE



vse mere so v mm

### KONČNA OCENA

**Vsi tisti, ki kupujete kombije zaradi prostornega prtljažnika, nad Alfa 156 Sportwagon zagotovo ne boste navdušeni, zato o njej raje ne razmišljajte. Povsem drugače lahko trdim za vse tiste, ki so jim Alfe všeč in ki pri avtomobilih te znamke pogrešajo zgolj nekoliko večji in uporabnejši prtljažnik. Njim je Alfa 156 Sportwagon pisana na kožo! Poleg uporabnega in ličnega prtljažnika namreč ponuja tudi vse tisto, kar dobite v limuzini, in prepičan sem, da vas ne bo razočarala.**

- oblika
- ličen in po potrebi tudi uporaben prtljažnik
- motor (zmogljivosti in zvok)
- lega in vodljivost
- bogata oprema
- z informacijami nekoliko okleščena armaturna plošča
- (pre)majhni zunanji ogledali
- v osnovi dokaj majhen prtljažnik
- ogledalci v senčnikih (zvižugana slika)

Primerjalna tabela konkurence			
Model	Alfa Romeo 156 Sportwagon 2.0 Selespeed	Alfa Romeo 156 Sportwagon 2.0 T. Spark *	BMW 320 iA Touring
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm <sup>3</sup> )	1970	1970	1991
največja moč (kW/KM pri 1/min)	114/155 pri 6400	114/155 pri 6400	110/150 pri 5900
največji navor (Nm pri 1/min)	187 pri 3500	187 pri 3500	190 pri 3500
dolžina x širina x višina (mm)	4430 x 1745 x 1420	4430 x 1745 x 1420	4478 x 1739 x 1409
največja hitrost (km/h)	216	216	214
pospešek 0-100 km/h (s)	8,8	8,8	11,4
poraba goriva po ECE (l/100 km)	12,2/6,8/8,8	12,2/6,8/8,8	14,7/7,6/9,0
cena osnovnega modela (SIT)	5.249.599	4.734.088	6.766.976

\* Podatki veljajo za model z navadnim menjalnikom.