

Miss 2006?!

Tunerji bodo, jasno, reagirali; zrisali in izdelali bodo spojlerje spredaj, ob straneh, zadaj, skoraj zagotovo celo zadaj na vrhu prtljažnika. Našel se bo celo kdo, ki bo to kupil in namestil. Ampak vprašam: je to potrebno?



Morda je za nepoznavalca in zelo na hitro celo preveč podobna zdaj že stari Alfi 156, a je vseeno bistveno drugačna. Ni le večja; verjetno je enako čedna, menda nekoliko privlačnejša, zagotovo pa je agresivnejša z vsakega zornega kota. Ni kotička, za katerega bi rekel, da je Giugiaru 'ušel' izpod nadzora.

Spredaj je zlovešč trikotnik, zadaj na vsaki strani po en 'dimnik' velikega premera in vmes je vse drugo. Paša za oči!

Nekaj več ostrine je tudi znotraj. Zlobni jeziki namigujejo, da so zračniki na armaturni plošči kar Audijevi in res je, da hoče biti Alfa 159 všeč sedanjim lastnikom in ljubiteljem Audijev ali še raje

Beemvejev. Verjetno je tudi zato podobnost z Alfo 156 znotraj precej manjša. Pa ne le zaradi opazno večjih mer na prednjih sedežih in na zadnji klopi; tudi ali predvsem zato, ker je zrelejša in ker je oblikovne podobnosti zelo zelo malo. In manj je šarma. Ostajata velika merilnika pred voznikom, ostajajo trije majhni na sredi armaturne

plošče in vseh pet je lepih ter preglednih. In to je vse. Eden od trojice majhnih je merilnik temperature motornega olja, zato tam ni več analogne ure; ta je sedaj digitalna in med velikima merilnikoma, tam, kjer je potovalni računalnik. Tega so pošteno obdelali, verjetno zaradi ponavljajočih se očitkov o uporabnosti. Še vedno so na voljo dvojni



Test | Alfa Romeo Alfa 159 2.2 16V JTS Distinctive



»Spredaj je zlovešč trikotnik, zadaj na vsaki strani po en 'dimnik' velikega premera in vmes je vse drugo.«

podatki, ne glede na izbrani potovalni računalnik (se pravi 'A' ali 'B') pa sta na voljo hkrati poljubna dva podatka. Zanimiva rešitev.

Štirje od petih sedežev so odlični, saj dobro držijo telo (hrbet) po celotni višini, čeprav je nastavljivost dokaj skromna - le višinska in v ledvenem delu za voznika. A je kljub temu položaj za volanom zelo dobro nastavljen, delno tudi zaradi razkošnih nastavitev volanskega obroča, ki (žal odkar je pri Alfah mogoče nastaviti njegovo višino) spet v spodnji legi pokrije zgornji del skale obeh merilnikov. In prav za ta volanski obroč se zdi, da je pol koraka nazaj v primerjavi s tistim iz 156: ker ni več tako privlačen in ker je tudi za spoznanje manj ergonomski za oprijem. Je pa v 159 nekaj več prostora za drobnarije in celo mesto za malo plastenko so predvideli med sedežema. Toda spet: ker je ročica ročne zavore postavljena ob sovoznikov sedež (?) in ker je med sedežema komolčna opora s (hlajenim) predalom, bo v zanjo prirejeno mesto postavljena plastenka nekoliko ovirala delo s prestavno ročico.

Nerodnost še zdaleč ni kritična, bolj nespametna je znova postavitve stikal za meglenke daleč od rok in od oči na spodnji levi del armaturne plošče.

Po vzoru tekmecev so tudi pri Alfa Romeu klasičen mehanski ključ zamenjali za elektronskega, a to je tudi vse. Ni namreč dovolj pameten, da bi lahko brez njega stopili v avtomobil, in gumb za zagon ni dovolj pameten, da bi za zagon zadostoval kratek pritisk nanj. Povsem enako kot pri južnobavarskih tekmejih. Povsem nove so tudi obvolanske ročice, vključno s stikalom za vklop luči (na levi ročici), novo je tudi mesto stikala za odpiranje pokrova prtljavnika (na stropu ob gumbih za notranjo osvetlitev, kar vsaj na začetku vodi do zmote, predvsem pa pokrova prtljavnika ni mogoče odpreti od zunaj brez daljincev v ključu), ampak lega, velikost in postavitve stopalk, vključno z oporo za levo nogo, so prav takšne, kot to od športnega avtomobila pričakuje voznik.

Tudi Alfa 159 namreč - k sreči - ostaja zvesta svoji tradiciji: narejena

»Zapriseženi alfisti menda tudi nočejo vedeti, od kod izvira spodnji mehanski del motorja, je pa glava v celoti Alfina in Alfin je njegov značaj.«



je predvsem za užitek v vožnji. Morda se zdi stopalka sklopke za športno vožnjo premeška in volanski servo premočan, a le prvih nekaj trenutkov. Motor ima že v prostem teku lep zvok z nizkimi frekvencami in hoče namigniti, da je njegova prostornina večja in valjev v njem več. Pa je 'le' 2,2-litrski štirivaljnik. Zapriseženi alfisti menda niti nočejo vedeti, od kod izvira spodnji mehanski del motorja, je pa glava v celoti Alfina in Alfin je njegov značaj. Če zapišem, da je to verjetno najboljši sesalni štirivaljnik, resnica ni daleč. Blizu je sicer Hondin VTi V-TEC, a bi natančnejše rezultate lahko dala le neposredna primerjava. Zakaj takšne pohvale? No, cviljenje po zagonu pri temperaturah pod ničlo in rahla nejevoljnost ob speljevanju nista ravno pohvalni lastnosti, je pa to edino, kar mu lahko zamerite. V preostalem pa - odlični! V vseh šestih prestavah je uporaben vsaj v 5500, v prvih petih pa celo v 6000 motornih vrtljajih. Se pravi: od 1000 do 6500 (kjer se prične rdeče polje) oziroma do 7000. Pravzaprav od prostega teka naprej. Prestavite v 3. prestavo in pri 20 kilometrih na uro (1000 vrtljajev v minuti) nežno pohodite plin: brez težav potegne. Prestavite v 5. presta-

vo pri 50 kilometrih na uro (1500 vrtljajev v minuti), pohodite plin in čez dobro sekundo bo merilnik hitrosti kazal 60 kilometrov na uro. Pustite ga vrteti do 6500 vrtljajev v minuti v šesti prestavi (230 kilometrov na uro) in slišati bo, kot da so to vrtljaji, pri katerih bi z veseljem vztrajal od Münchna do Ingolstadta in naprej.

Res je, da so prestavna razmerja menjalnika športno kratka, a na splošen vtis o značaju motorja to ne vpliva. Motor v spodnjem območju vrtljajev vleče kot dizel, v zgornjem pa se odziva kot klasičen športni stroj. In če to ni dovolj: verjemite, da že dolgo niste slišali sesalnega bencinskega motorja s tako izrazitimi, sikajočimi sesalno-izpušnimi šumi.

Zato pravim: velja počakati, da se kazalčka merilnikov temperature motornih tekočin postavi v desno (voda 90, olje 110 stopinj Celzija), potem pa - uživati. Tudi menjalnik, denimo, je odlični: prestavna ročica ima kratke in natančne gibe z odlično povratno informacijo. Kratka razmerja in motorne zmogljivosti so krive, da se krivulji v dveh sosednjih prestavah lepo prekrivata, zato se zvočne frekvence prekrivajo kot pri motociklih za motokros. In ustrezne

so zmogljivosti na kolesih. Podvozje v vseh pogojih odlično prenaša vse napore, ki mu jih naložite prek pogonskih koles, naj bo to v kratkih ovinkih na slabi cesti ali na hitrih ovinkih velikega polmera na avtomobilski cesti. Zdi se tudi, da je kompromis med udobjem in športnim nenagibanjem karoserije spet premaknil fizikalne meje, in največji sladokusci bodo najbrž lahko ugotovili le to, da bi bilo bolje samo s pogonom na zadnji kolesi. Preseneča tudi volan: ostaja skoraj dirkaško natančen in neposreden, a skoraj povsem brez udarcev na obroču, ki so se pri Alfi 156 tja prenese izpod koles.

Kdor bi si upal trditi, da vožnja s takšno Alfo ni uživaška, laže ali pa ne zna peljati. Zadnje dvome razblini izklopljiv elektronski sistem za stabilizacijo VSC. Alfin inženir, zadolžen za podvozje, mi je na mednarodni predstavitvi sicer zatrjeval, da je 159 na stezi z vklopljenim VSC hitrejša; prav mogoče, ampak zabave pa le ni toliko, kot če sistem izklopite. Na koncu pa se izkaže tudi napoved motornega inženirja, ki je na isti predstavitvi odkrito pojasnil smisel neposrednega vbrzga (JTS) v njihovih bencinskih strojih; ta naj bi bil namreč naravnana na



Iz oči v oči



Običajno me pri novih avtomobilih zmoti to, da ohranijo veliko tistega, kar je imel že njihov predhodnik. Ampak za testno Alfo to tudi slučajno ne velja. Vse, kar je lepo, so ohranili, spremenili pa tisto, kar je bilo nujno potrebno. Pa še nekaj: zdaj je srednje velika Alfa končno tudi povsem uporaben družinski avto. Če vam to seveda kaj pomeni.

Matevž Korošec



Takole na prvi pogled bi rekel, da gre le za malo osveženo 156. A le, dokler ne sedeš za volan. Potem postane jasno, da 159 ni le sodobnejša, temveč je predvsem bolj odrasla. Po materialih in izdelavi, ne pa tudi obliki in duši, je manj italijanska in bolj 'nemška'. Boljša.

Dušan Lukič

Test | Alfa Romeo Alfa 159 2.2 16V JTS Distinctive



najboljše možne zmogljivosti in ne na varčnost. Če si namreč drznete tako Alfo peljati blizu njenih meja, lahko pričakujete tudi precej veliko porabo goriva; pri največji hitrosti 24 litrov za 100 kilometrov; pri divjanju

po avtomobilski cesti 21 litrov; pri preskušanju meja mehanike in fizike na cesti na Jezersko 19 litrov; pri zmerno hitri vožnji 14 litrov; pri stalnih 90 kilometrih na uro v 6. prestavi (2500 vrtljajev) 8 litrov; in pri vožnji

po predpisih na podeželski cesti 7,8 litra na 100 kilometrov.

Da, tako je s tem: cena slave nikoli ni bila majhna. Če resno razmišljate o takšni Alfi, se potolažite s tem, da (vsaj v tem cenovnem razredu) ni avtomobi-

la, ki bi ponujal enakovredne občutke v vožnji: kako čutite cesto pod kolesi, kako se odziva menjalnik in kako uboga motor. Ali pa vsaj s tem, da vozite najlepšo tega leta. Tudi le to je lahko dober vzrok za odločitve, ne? ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA

Varnostna blazina za sovoznikovi

koleni 36.200

Biksenonska žaromet 179.900

Hi-fi ozvočenje Bose 159.500

Alarmna naprava 96.600

Usnjeno oblačenje 349.000

NEKATERI NADOMESTNI DELI

Prednji žaromet s smernikom 64.200

Prednji bočni smernik 4.200

Prednja meglenka 12.900

Prednji odbijač 68.100

Okrasna maska 13.800

Prednja šipa 59.500

Znak 10.100

Prednji blatnik 34.100

Tabela konkurence

				
Model	Alfa Romeo Alfa 159 2.2 16V JTS Distinctive	Audi A4 2.0T FSI	Volkswagen Passat 2.0 Turbo FSI Comfortline	Volvo S60 2.0T Kinetic
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	5-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	2198	1984	1984	1984
največja moč (kW/KM pri 1/min)	136/185 pri 6500	147/200 pri 5100	147/200 pri 5100	132/180 pri 5300
največji navor (Nm pri 1/min)	230 pri 4500	280 pri 1800-5000	280 pri 1800-5000	240 pri 1850-5000
dolžina × širina × višina (mm)	4660 × 1828 × 1417	4586 × 1772 × 1427	4765 × 1820 × 1472	4576 × 1804 × 1420
največja hitrost (km/h)	222	241	235	225
pospešek 0-100 km/h (s)	8,8	7,3	7,6	8,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	13,0/7,3/9,4	10,9/5,8/7,7	11,3/6,4/8,4	12,4/6,9/8,9
cena osnovnega modela (SIT)	6.999.000	7.976.000	6.751.000	6.776.000

Alfa Romeo Alfa 159 2.2 16V JTS Distinctive

CENA:	(Avto Triglav)
Osnovni model:	6.999.000 SIT
Testno vozilo:	7.261.000 SIT
Moč:	136 kW (185 KM)
Pospešek:	8,9
Največja hitrost:	222 km/h
Povpr. poraba:	12,2 l/100 km

Garancija:
(2 leti splošne garancije, 8 let garancije za prerjavljene, 2 leti mobilne garancije FLAR SDS.)

Predvideni redni servisi:
menjava olja na 30.000 km
sistematični pregled na 30.000 km

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	33.330	obvezno zavarovanje [2]:	1.301.000
material:	105.800	kasko zavarovanje [2]:	1.043.000
gorivo:	2.684.000		
gume [1]:	500.000	Skupaj:	10.167.130
izguba vrednosti po 5 letih:	4.500.000	Strošek za prevoženi km:	101,7 SIT/km

[1] - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

(T = -20°C / p = 1016 mbar / rel. vl. 67 % / Gume: Nokian WR M+S / Stanje km stevec: 4907 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	8,9
402 m z mesta:	16,5
	(140 km/h)
1000 m z mesta:	29,8
	(181 km/h)

Prožnost

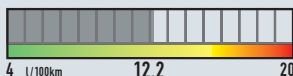
50-90 km/h (IV./V.):	8,4/10,0
80-120 km/h (V./VI.):	10,47/10,8

Največja hitrost

222 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	7,8
največje povprečje	17,3
skupno testno povprečje	12,2

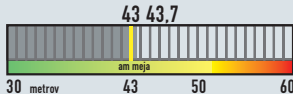


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.	VI.
Prestava	56	54	53	53
50 km/h	56	54	53	53
90 km/h	65	63	62	61
130 km/h	67	66	65	65
Prosti tek				37

Zavorna pot

od 100 km/h:	43,7
od 130 km/h:	72,3
(AM meja 43 m)	



Napake med testom

- voznikova vrata se zatikajo
- stopalka sklopke na trenutke zastane stisnjena

DIAGRAM MENJALNIKA:

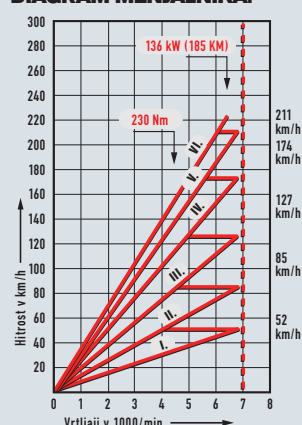
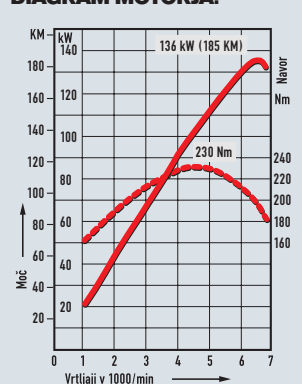


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

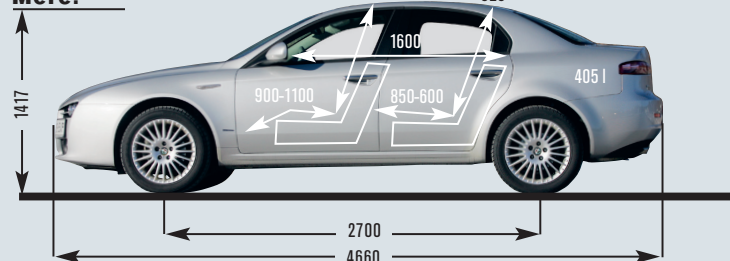


Jasno: s šestvaljnikom ali celo kot GTA bo veselja še več, ampak že s tem motorjem in ob dani mehaniki so užitki v vožnji vrhunski. Kdor zna to izkoristiti.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 86,0 × 94,6 mm - gibna prostornina 2198 cm³ - kompresija 11,3 : 1 - največja moč 136 kW (185 KM) pri 6500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 20,5 m/s - specifična moč 61,9 kW/l (84,1 KM/l) - največji navor 230 Nm pri 4500/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - neposredni vbrizg goriva. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,818; II. 2,353; III. 1,571; IV. 1,146; V. 0,943; VI. 0,861; vzvratna 3,545 - diferencial 4,176 - platišča 7J × 17 - gume 225/50 R 17 W, kotalni obseg 1,98 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 33,1 km/h. **Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,5 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1490 kg - dovoljena skupna masa 2010 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1500 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 222 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,8 s - poraba goriva (ECE) 13,0/7,3/9,4 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1828 mm - kolotek spredaj 1578 mm - zadaj 1555 mm - rajdni krog 11,1 m.

Notranje mere: širina spredaj 1470 mm, zadaj 1490 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, zadnja klopi 420 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 70 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - varnostna blazina za voznikovi kolena - VDC - ASR - MSR - sistem za pomoč pri speljevanju na klancu (Hill Holder) - HBA - servo volan - 5 vzglavnikov - 5 tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna klimatska naprava - 4 × električni pomik šip - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - zložljivo naslonjalo zadnje klopi - po višini nastavljivi vznožniki sedežev.

Ocena

Zunanost (15)	14	O lepoti so mnenja enotna, viden napredek je tudi na natančnosti izdelave.
Notranost (140)	119	Malce šepa ergonomija (nekaj stikal) in število odlagalnih mest. Le povprečen je prtljajnik. V drugem je zelo dobra.
Motor, menjalnik (40)	39	Le še 2.4 JTD bi bil ustrenejši kompromis tehnike, zmogljivosti in porabe. Tehnika motorja in menjalnik v celoti sta odlična.
Vozne lastnosti (95)	90	Kot predhodnice se tudi 159 odlično vozi ("handling"), stopalko so odlične in lega na cesti je vrhunska.
Zmogljivosti (35)	31	Ob pospeševanju je nagajala sklopka, zato meritve ne pokažejo dejanskih zmogljivosti motorja. Za bencinski sesalni stroj vrhunska prožnost!
Varnost (45)	42	Odlični varnostni paket - pasivni in aktivni. Dobra vidljivost v zunanji ogledali, učinkovit brisalnik.
Gospodarnost (50)	30	Razmeroma ugodna osnovna cena, a v splošnem prevelika poraba goriva tudi ob zmerni vožnji.

Skupaj

365

Tehnično odlična je namenjena uživanju, a hoče biti v novi obleki vseh tudi kupcem, ki so doslej vozili pretežno nemške izdelke. Takšna jim je Alfa 159 morda res privlačnejša (kot 156), a je na drugi strani predvsem znotraj manj vseh zapri-seženim alfistom.

OCENA avto magazin

1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zunanji videz
- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ podvozje, volan
- ▲ rajdni krog
- ▲ zunanji ogledali
- ▲ merilniki
- ▼ nima parkirnega pripomočka PDC
- ▼ originalne preproge drsijo
- ▼ nastavitve notranje temperature
- ▼ malo odlagalnih mest
- ▼ postavitve nekaterih stikal in ročice ročne zavore
- ▼ poraba