

1750!

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

Če v imenu te Alfe ne bi bilo številke 1750, bi bilo vse drugače. Rekel bi: jah, tako se svet vrti; zvok te Alfe ni več značilno športno rezek kot pri večini bencinsko gnanih Alfah doslej, znotraj je avtomobil tih. Za marsikoga je to dobro, kupci se menjajo, stari, pravoverni alfisti so že v pokoju ali vozijo Beemveje. Pa tega ne morem.



| Alfa Romeo 159 Sportwagon 1750 TBi 16v Distinctive



vtis, da je motor izjemno lepo vzgojen: če voznik tega noče, njegove zmogljivosti niso sunkovito naraščajoče pri pospeševanju ali sunkovito pojenjajoče pri odvzemanju plina, pri tem pa lepo in zdravo 'poje' (pustimo zdaj barvo tega zvoka), tudi v peti prestavi do prekinjevalnika prav na začetku rdečega polja, pri 5.750 vrtljajih v minuti. Pri tem ves čas razveseljivo (in športno) vleče, odzivnost turbopuhala pa je skoraj hipna; zaznajo jo le najboljši vozniki. Ob njegovem značaju bi lahko rekli, da je motor dobre sodobne turbošole, ne stare dirkaške, in da se je mogoče z njim voziti izjemno hitro in zelo dinamično; ne razbijaško, ne v slogu voznikov reljef, če že, potem v slogu voznikov krožnih stez. Ali pa – če rahlo pretiravamo – se pusti voziti kot (turbo)dizel, z nizkimi motornimi vrtljaji za lagodno, predvsem za potnike neutrujajočo vožnjo ali potovanje.

Tudi menjalnik pri uživanju v hitri vožnji lepo pomaga. Ročica ima natančne gibe, navaditi se je treba le zdaj že nekaj časa klasičnega odziva pri prestavljanju, ko je zadnji del giba ob vklopu opazno 'trši' (kot pri drugih avtomobilih), zato mora biti voznikova desnica le malce bolj odločna. Nič hudega. Ker so Alfe že dve desetletji gnane spredaj (z nekaj štirikolesno gnanimi izjemami, in če pozabimo fantomsko 8C), jim vsaj desetletje ne moremo več očitati pogona k 'napačnim' kolesom, je pa prav ta (sprednji) pogon tule odlični: celo stabilizacijski VDC (ki so ga v tej Alfi kljub nasprotnim argumentom ob njeni predstavitvi le naučili, da zmore 'zaspati') se med divjanjem po ovinkih le redko oglasi. Piko na i postavlja podvoze, ki je, jasno, tudi športno naravnano (a se presenetljivo udobno pelje tudi čez ležeče policaje), in 'trd' ter natančen volanski mehanizem, ki skupaj s podvozjem tvori eno najbolj komunikativnih kombinacij v svetu avtomobilizma danes.

“Trd in natančen volanski mehanizem skupaj s podvozjem tvori eno najbolj komunikativnih kombinacij v svetu avtomobilizma danes.”

► Ker je v imenu številka 1750. To je, da vas spomnim, legendarna številka, ki je kot oznaka služila za Alfe, ki so jih gnali 1.779-kubični bencinski motorji. Od Giulie Coupé GT Veloce (1967) prek dirkaške Giulie Coupé GTAm (1970) do Alfe 75 Turbo (1990), ki jih nekateri danes kupujejo po ceni zlata. Motor je 'zdržal' več kot 20 let!

To, jasno, pomeni, da v Milanu (namerno, prav tradiciji na ljubo, zapišem Milano, čeprav vemo, da je štab že leta v Torinu) merijo na tiste, ki jim je ta številka v kombinaciji s to blagovno znamko nekaj pomenila.

Središče vsega je torej motor. Pa jasno, saj veste, 'Cuore sportivo', športno srce. Če izvzamemo neko kratko, zgodnjekatalizatorsko obdobje, so se v Alfah, ne glede na nji-



hov trenutni renome, vrteli bolj ali manj le dobri motorji. In tale tule je – zelo dober. Nič mu ne zamerimo, da se prav zares zbudi pri 1.500 vrtljajih v minuti, saj se tega človek navadi že po tretjem speljevanju. In to tule velja za vsa speljevanja, ne le za tista bolj odločna, vrtljaji pa iz prostega teka na to vrednost poskočijo dovolj hitro, da to ni kak težaven voznikiški projekt.

In prav nekje pri 1.500 se zdi, da krivulja navora naraste navpično, čeprav daje hkrati



svetu avtomobilizma danes. Zaradi dobrih sedežev čuti voznik oddrsavanje koles tudi prek sedeža, zato lahko ustrezno odmerja kot volanskega obroča ter položaj stopalke plina. Če odštejemo vse na pol dirkaške različice osebnih avtomobilov in avtomobile tipa Westfield, je tale Alfa v vrhu pri poglavju 'užitek v vožnji'.

Mehanika ima eno samo slabo lastnost - veliko porabo goriva. Tipično za Alfe 'od nekdaj', a tokrat v ne najbolj primernem času. Potovalni računalnik je rekel takole: za 100 kilometrov na uro potrebuje motor v tretji prestavi 11,4 litra na 100 kilometrov, v četrti 9,3, v peti 8,3 in v šesti 8,2 litra. Pri 130 kilometrih na uro so številke 13,5, 11,8, 11,3 in 10,0. Že iz tega je jasno, da to ni avtomobil za varčevanje, ravno nasprotno, če mu boste poskušali izvleči dušo (v kar

vas bo motor naravnost prisilil, saj se zdi, da pri tem neznansko uživa), bo na avtomobilski cesti pil 22 litrov na 100 kilometrov. Na podlagi tega postane jasno tudi to, zakaj je menjalnik rahlo na dolgo izračunan. In ko že divjamo: samodejno vklapljanje varnostnih utripalk je absolutno prehitro, že pri malo izdatnejšem zaviranju, daleč pod kritično mejo, se vklaplja in delajo zmedo zadaj vozečim.

Torej, takšno Alfo moraš imeti približno toliko rad kot zapravlivo ženo, sicer kupi dizla. Rad jo moraš imeti tudi zaradi kake manjkajoče ali odpadle plastike (ki sicer niti najmanj ne vpliva na uporabo avtomobila, a vseeno), pa tudi zaradi utrujajočega tepiha pod voznikovimi nogami, katerega pritrdilni gumb se (očitno) rad odtrga, premikajoči tepih pa potem v skrajnih razmerah ni le zoprn, ampak tudi nevaren. Rad jo moraš imeti tudi zato, ker ima le eno mesto za pijačo v plastenki ali pločevniki, a je to hkrati tudi edino uporabno mesto za karkoli drugega, ali zaradi na videz velikega predala pred sovoznikom, v katerega pa je treba že originalno knjižico z navodili dobesedno stlačiti, ali zaradi klimatske naprave, ki zagotavlja ugodno klimo šele pri nastavljenih 16 stopinjah Celzija. Da tole ni Alfa za ženo, žensko, bejbo, dekle in vse podobne, priča tudi dejstvo, da na voznikovem senčniku ni ogledalca in da pri odpiranju (zadnjih) vrat ali pri nastavljanju volanskega obroča hitro odleti kak lepo negovan noht.

"Z motorjem je mogoče izjemno hitro in zelo dinamično voziti; ne razbijaško, ne v slogu voznikov relijev, če že, potem v slogu voznikov krožnih stez."

Alfa Romeo 159 Sportwagon 1750 TBi 16v Distinctive

Cena osnovnega modela: 32.640 EUR
Cena testnega vozila: 35.841 EUR

NAŠE MERITVE

T = 8 °C / p = 980 mbar / rel. vl. = 51 % / Stanje kilometrskega števca: 6.932 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 8,5 s
402 m z mesta: 16,7 s (141 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (V/V.): 6,0 s/7,8 s
80-120 km/h (V./V.): 9,1 s/11,8 s

NAJVEČJA HITROST
233 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 41,3 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 16,5 l/100 km

NAPAKE MED TESTOM

nekaj manjkajočih in odpadlih plastik

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.742 cm³ - največja moč 147 kW (200 KM) pri 5.000/min - največji navor 320 Nm pri 1.400/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 235/45 R 18 V (Bridgestone Blizzak LM-25V M+S).
Mase: prazno vozilo 1.555 kg - dovoljena skupna masa 2.030 kg.
Mere: dolžina 4.661 mm - širina 1.830 mm - višina 1.452 mm - prtljažnik 445-1.500 l - posoda za gorivo 70 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 233 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,9 s - poraba goriva [ECE] 12,0/6,2/8,3 l/100 km, izpust CO₂: 194 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motorne zmogljivosti in značaj
- ▲ menjalnik
- ▲ volan, podvožje
- ▲ komunikativnost mehanike in vozila v celoti
- ▲ agresiven videz zunanosti
- ▲ lega na cesti, trakcija
- ▲ merilnik nadtlaka turbopuhala
- ▲ dober in izklopljiv VDC
- ▲ tri lučke za osvetlitev prtljažnika

- ▼ poraba goriva
- ▼ prehiter samodejni vklop varnostnih utripalk
- ▼ slaba mesta za drobnarije in pijačo
- ▼ motor do 1.500 vrtljajev v minuti
- ▼ ni ogledalca v voznikovem senčniku
- ▼ zložljivo le naslonjalo zadnje klopi (ne tudi sedalo)
- ▼ ni navigacije, Bluetootha
- ▼ samodejni pomik šip v zadnjih vratih le navzdol

Končna ocena

Tole bo lahko idealen avtomobil za družino, v kateri je on željan hitre, ampak zares hitre vožnje, če ne bi bila motorna žeja tako velika. Sicer pa dober komplet: čeden videz, uporabna notranjost (prtljažnik) in odlična mehanika.

Je pa takšna Alfa dobra bejba in dober avtomobil, ki na svoj značilen način postavlja merila športnega osebnega (družinskega) avtomobila. Bejba, ker je čedna, športna pa znova zaradi odlične mehanike. Da je v njenem imenu številka 1750, je sicer lepo, po vsem, kar so že zapravili pri starih alfistih, pa niti ni več nujno. ◀◀