

Портал Kolesa.ru с удовольствием и ностальгией провел время в компании уже не молодой, но всё такой же красивой «итальянки», вспоминая старые добрые времена и сетуя на угасание спортивного духа Alfa Romeo. ▢



Несмотря на значимость события, возвращение Alfa Romeo в Россию прошло очень тихо. Можно даже сказать, незаметно. Без пафоса и громких заявлений, в давно построенном небольшом автосалоне на одной из центральных улиц Петербурга снова загорелся свет.

Наверное, оно и правильно. Ведь, кроме факта официального возвращения, хвастаться пока особо нечем: один салон да пара моделей. Всё остальное – планы, планы, планы...

Но у меня к «Альфе» отношение особое. Когда-то, практически случайно, я оказался владельцем Alfa Romeo 33 образца 1991 года. Причём, была она «правильного» для Alfa Romeo ярко-красного цвета и с самым мощным из предлагаемых к ней двигателем –

оппозитным 1,7-литровым мотором мощностью 132 лошадиные силы. Как же приятно было ездить на той машине – быстрой, чуткой и азартной! Не зря в самой Италии эту модель прозвали «Ferrari для бедных». Так что забирать тестовую машину я отправлялся с предвкушением чего-то приятного и ностальгического.

Alfa Romeo 159, конечно, уже далеко не новинка. Появившаяся в 2005 году, сегодня эта модель, фактически – «пенсионерка». Однако, неповторимый стиль маэстро Джорджетто Джуджаро до сих пор заставляет оборачиваться прохожих, а «знающих» соседей по потоку, одобрительно кивать в сторону итальянского седана. Хотя «фирменного» цвета всё же недостаёт – наша тёмная, серо-синяя 159-я сливается с сырым асфальтом бесснежного Петербурга, но только до тех пор, пока не повернётся хищным взглядом восьми линз головной оптики.

Салон – настоящий праздник для ценителей Quore Sportivo, спортивного духа. Торпедо развёрнутое к водителю; идеальный по форме руль с тремя тонкими спицами – практически такой же, какой был на моделях и десять, и двадцать лет назад; второстепенные шкалы приборов убраны в «стаканчики» на центральной консоли и видны исключительно водителю, а стрелки основных приборов «смотрят» строго вниз. Причём, выполнен интерьер повсеместно из высококачественных и дорогих материалов.



Хотя любоваться «Альфой» можно бесконечно долго, обсуждая каждую детальку, мне не терпится опробовать жгучую «итальянку» в деле. Помнится, на моей Alfa Romeo 33 замок зажигания находился слева от руля, как в Porsche. У 159-ой он на более привычном месте, справа. И по всем законам современной автомобильной моды представляет собой «разъём» для брелока-иммобилайзера и кнопку «Старт/Стоп».

Пробуждения 185 «лошадей» от секундного касания к клавише запуска никто из сидящих в салоне, скорее всего, не заметит. За исключением, конечно, водителя, которого смутит, потерявшая центровку, стрелка тахометра. Шумоизоляция на высоте. Даже «поигрывание» газом отражается далёким и еле слышным звуком работы четырех цилиндров 2,2-литрового мотора. Но для истинных ценителей «альфовского» звука – это скорее недостаток.

Но в том и дело, что Alfa Romeo 159 задумывалась как глобальная модель, рассчитанная не только на фанатов марки, которые патриотично сконцентрировались в Италии, но и на весь европейский рынок, и в частности, самый крупный – немецкий.

А германские бюргеры привыкли ощущать в автомобиле, прежде всего, комфорт, стабильность и безопасность. И потакая вкусам главного «денежного мешка» Европы, миланцам пришлось пойти на некоторые жертвы.

Помню, я долго привыкал к настройкам альфовского «оппозитника», который, как настоящий гоночный мотор, до 3 000 оборотов «ехать» вообще отказывался, зато после заветной цифры на тахометре наделял лёгкую 33-ю модель такой динамикой, что каждого свободного участка дороги я ждал, как небесной манны.

И хотя, двигатель 159-ой ещё не успели окончательно придушить нормами Евро-5, подобных ощущений в большом итальянском седане не чувствуется. Нет, «итальянке» вполне хватает 185 сил, она уверенно разгоняется и, что более важно, чутко идёт за педалью акселератора. Только слишком размеренно. Без огонька. По-немецки. Смазывает ощущения разгона и трансмиссия. У Alfa Romeo 159 она из прошлого – роботизированная шестиступенчатая с однодисковым сцеплением, которая при интенсивном разгоне, переключаясь, разрывает поток мощности, вызывая дискомфортную паузу.

