



znosno klimo v vozilu in preprečujejo, da bi vanj vdiral ultravijolični žarki. Njihova zasenčenost se prilagaja zunanji svetlobi in prispeva k enakomernjšemu »svetlobnemu« počutju obeh potnikov. Sedeža sta Recarovo delo, posebej prirejena za različne pomike in prilagoditve telesu ter opremljena z integriranimi varnostnima pasovoma. Seveda je notranjost obložena s črnim usnjem.

Prečno nameščen motor v nosu je različica že znanega Alfinega motorja V6. Zdaj ima po štiri ventile za vsak valj, Boschev motoric M 1.7, močnejše mazanje in oljno hlajenje batov. Dodali so mu stalni štirikolesni pogon, ki je nastal z združenim delom Alfe Romea in avstrijske firme Steyr-Daimler-Puch. Zamisel so poimenovali viscomatic, deluje pa z elektronsko pametjo in z lastnostjo, da znaša razpon mo-

tornega navora k zadnjima kolesoma od 0 do 60 odstotkov. Nanj vplivajo kotne hitrosti koles, hitrosti vozila, volanski koti, odpiranje sesalne lopute in jakost zaviranja. Sredinski diferencial vsebuje viskozno sklopko, ki je drugačna od do zdaj uporabljanih: količina silikonskega olja v njej se da namreč sproti spreminjati z dodanimi bati in s hidravliko. Tako je »pretakanje« motornega navora hitreje in natančnejše.

Premiera je bila v začetku marca, v Ženevi (Am, 6/1991). Alfa 164 protèo je oboje hkrati: spretno uresničena športna izpeljanka limuzine 164 in »laboratorij« tehnoloških domislic za prihodnost.

Protèo ima – v primerjavi s serijsko limuzino – za 15 cm krajšo medosno razdaljo in je tudi v celem za 40 cm krajši. S svojim nosom ne taji porekla: resda so mu namesto običajnih žarometov vsadili šest majhnih, okroglih in lečastih luči, ampak Alfin trikotnik z znakom vred je ostal in gubi se iznad njega širita vse do prednje šipe. Boki so obli in izbočeni, bočni liniji pa se strmo dvigata, vse do topega zadka. Posebnost je streha. Ta je čvrsta, a snemljiva, zato je protèo kupe in spider hkrati. Hidravlika je zmožna – na pritisk gumba v kokpitu – streho zložiti pod zadnji pokrov in jo seveda vnovič izvleči, če se vreme skvari. Vsa stekla na avtu so posebne vrste (solextra), da vzdržujejo

Nova vozila: ALFA 164 PROTÈO



PROTOTIP

Štirim kolesom služi tudi štirikolesni volan z mikroročunalniškimi nadzorom (glede na hitrost vozila) in z možnostjo obračanja zadnjih koles za plus/minus 5 stopinj. To izboljšuje smernost vozila, olajšuje prehitvalne manevre in zmanjšuje rajdni krog. Podvožje s 17-colskimi lahкими platišči (gume pirelli zero) je prav tako elektronicirano in omogoča samodejno ali ročno (s stikalom) aktivno prilagajanje voznim okoliščinam.

In zmogljivosti? Največja moč 188 kW/260 KM pri 7200/min, največji navor 282 Nm pri 5000/min, največja hitrost 250 km na uro, pospešek 0–100 km uro v 6,0 sekunde in poraba goriva (ECE): 8,0/9,5/14,5 litra neosvinčenega bencina na 100 km. Vendar naj vas ti tovarniško natančni podatki ne zapeljejo: protèo je prototip in še nihče ni na glas rekel, da ga bodo tudi serijsko izdelovali.

Martin Česenj

