



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

Proteo ima – v primerjavi s serijsko limuzino – za 15 cm krajo medosno razdaljo in je tudi v celiem za 40 cm kraji. 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 strogo dvigata, vse do topega zadka. Posebnost je streha. Ta je čvrsta, a snemljiva, zato je proteo kupe in spider hkrati. Hidravlika je zmožna – na pritisk gumbe 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

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

Prečno nameščen motor v nosu je različica že znanega Alfinea 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 združenjem delom Alfe Romeo in avstrijske firme Steyr-Daimler-Puch. Zamisel so poimenovali viscomatic, deluje pa z elektronsko pametjo in z lastnostjo, da znaša razpon mo-

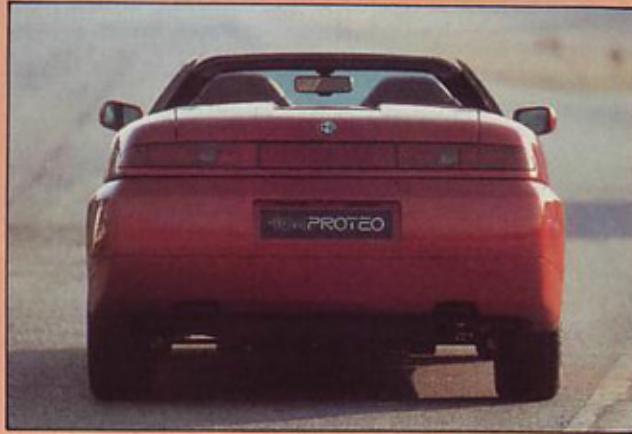
tornega navora k zadnjima kolesom od 0 do 60 odstotkov. Nanj vplivajo kotne hitrosti koles, hitrosti vozila, volanski koti, odpiranje sesalne loputke in jakost vibriranja. Sredinski diferencial vsebuje viskozno sklopko, ki je drugačna od do zdaj uporabljanih: količina silikonskega olja v njej se da namreč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

Štirim kolesom služi tudi štirikolesni volan z mikroracunalnim nadzorom (glede na hitrost vozila) in z možnostjo obračanja zadnjih koles za plus/minus 5 stopinj. To izboljšuje smernost vozila, olajšuje prehitevalne manevre in zmanjšuje rajdnih krog. Podvozje s 17-colskimi lahkimi plastiči (gume pirelli zero) je prav tako elektronizirano 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: prototip je prototip in še nihče ni na glas rekel, da ga bodo tudi serijsko izdelovali.

Martin Česenj

Nova vozila: ALFA 164 PROTEO



PROTOTIP

