



Vozili smo: ALFA ROMEO 164 SUPER V6
24V, 164 SUPER TD in 164
QUADRIFOGLIO

BLIŽE VRHU

Alfa Romeo je svojo športno limuzino višjega srednjega razreda, alfo 164, temeljito prenovil in obenem z novimi motorji ponudil tudi več prestiža in kakovosti.



Po novem celotno paleto šestih modelov tvorita seriji 164 in 164 Super. Snovalci so poseben poudarek namenili aktivni in pasivni varnosti, »čistosti« motorjev, ergonomski izpopolnjenosti notranjosti, udobju potnikov v avtomobilu in kakovosti končne obdelave. Serijo 164 sestavljajo po novem trije modeli: 164 TD z novim 2,5-litrskim dizelskim motorjem opremljenim s turbinskim polnilnikom, 164 twin spark, ki jo poganja vrstni 2,0-litrski bencinski štirivaljnik z močjo 146 KM in 164 quadrifoglio, ki predstavlja vrh celotne palete.

V seriji 164 Super pa so: 164 S TD, 164 S V6 TB, ki jo poganja 2,0-litrski motor V6, okrepljen s turbinskim polnilnikom z močjo 205 KM in prestižna 164 S V6 24V.

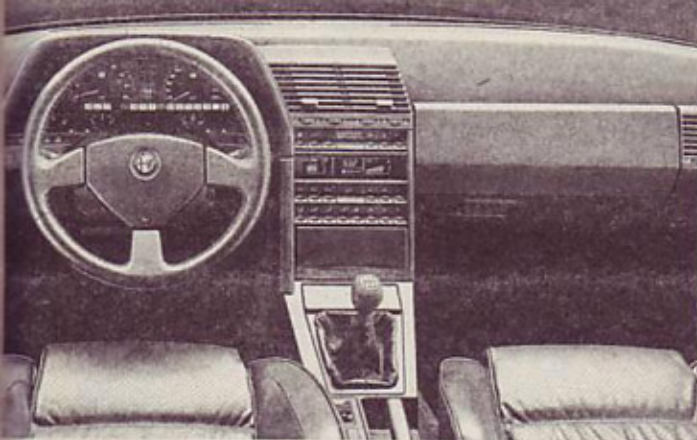
Serija Super se od dosedanje serije 164 na zunanji loči po novih

prednjih lučeh z elipsoidnimi žarometi ter z njimi »združenimi« utripalkami, logo hiše na nosu avtomobila je večji, izdatnejša in oblikovno prenovljena pa sta tudi odbijača iz termoplastike, ki absorbirata udarce do 4 km na uro in zaradi katerih je nova alfa 164 tudi za 11 cm daljša od predhodnice, ki je v dolžino merila 4,66 metra. Odbijača imata zaradi posebnih dušilnih blažilnikov sposobnost omejenega vzdolžnega gibanja, po katerem se znova vrmeta v prvotno obliko in lego. Kovinski nosilci ob tem preprečujejo poškodbe karoserije ob že omenjenih morebitnih trčenjih. Na novo oblikovani so tudi zunanji ogledali, kolesni pokrovi in bočni aluminijasti trakovi, ki služijo optični dopolnitvi celote, sprememb pa je bilo deležno tudi steklo zadnjih luči. Kot prispevek k varnosti imajo v vratih dodane še jeklene ojačitve, zaradi katerih je skupna teža av-

tomobila sicer za 24 kg večja, vendar pa ojačitve ustrezajo ameriškim varnostnim normam. Novost so tudi na novo oblikovani električno vodeni sedeži ter delno spremenjena in bogato opremljena armaturna plošča, nov je volanski obroč, večje pa je tudi notranje vzratno ogledalo. V serijsko opremo sodijo še alarmna naprava, zavorni dodatek ABS in za nekatere trge tudi klimatska naprava, kupec pa lahko izbira med sedmimi barvami avtomobila. Zračna vreča za doplačilo je namenjena le vozniku.

Preskusili smo tri modele, ki imajo vstavljene nove motorje. Alfa Romeo 164 S TD poganja novi štirivaljni 2,5-litrski turbodizel s hladilnikom polnilnega zraka. Motor ima na novo

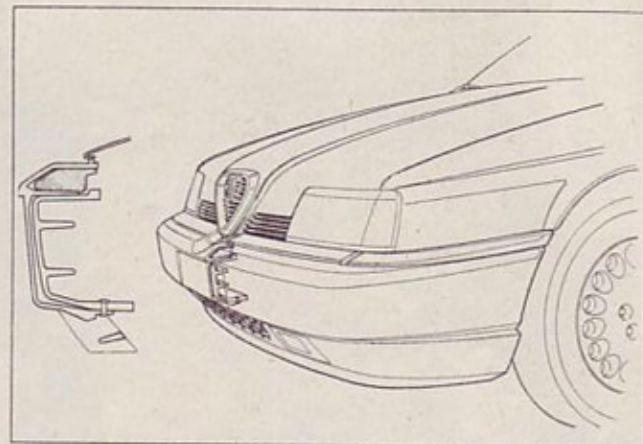
obdelano glavo, dvojno vrtnično predkomoro in »hitro« predgretje, da ga je moč vžigati brez čakanja, kot je to v navadi pri običajnih tovrstnih motorjih. Motor je opremljen tudi z elektronskim sistemom turbotronic, ki s pomočjo dveh mikroprocesorjev nadzoruje 12 parametrov: dodajanje plina (elektronski pedal), temperaturo sesanega zraka, zračni tlak, vrtljaje motorja, odprto prvega vbrizgovalnika, temperaturo hladilne tekočine, hitrost vozila, delovanje zavor in sklopke, uporabo klimatske naprave, temperaturo goriva in količino vode v njem. Poleg tega je sistem opremljen še z ventilom za odvajanje odpadnih snovi, z vbrizgovalno črpalko in z ventilom EGR (Exhaust Gas Recirculation) za dodatno kroženje izpušnih plinov ob delnem polnjenju valjev z gorivom, kar zmanjšuje strupenost izpuha. Motor je prepričljiv in kultiviran, zasnovan



pa je po strogih ameriških normativih o varovanju okolja.

Preskusili smo tudi oba nova 3,0-litrska motorja V6 s po štirimi ventili na valj, ki sta bila zasnovana na že znanem šestvaljnem agregatu z valji pod kotom 60 stopinj.

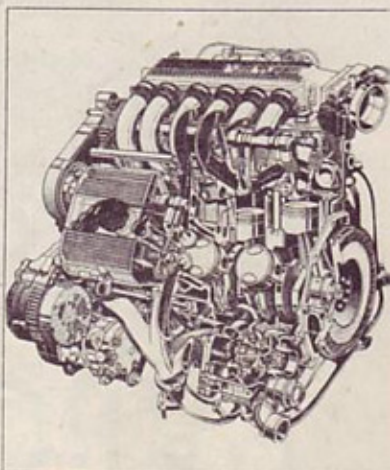
Oba imata po novem 120-amperska alternatorja z dvojnimi notranjim hlajenjem, na novo obdelane motorne glave, po dve odmični gredi v glavah, hidravlično krmiljene ventile ter svečke NGK z dvojno platinasto elektrodo (menjava svečk vsakih 100.000 km). Motorju so pritaknili



tudi Boschov elektronski sistem motronic 1.7 s po eno tuljavo nad vsako svečko in z dvojnimi nadzorom vžiga z enim tipalom za vsak valj posebej. Oljni sistem deluje prek posebnih vbrizgovalnih šob neposredno v valje, ob tem pa se izmenično hladi z oljem in zrakom. Poseben poudarek so snovalci namenili ekologiji: izpušni sistem so opremili z dvojnimi tristezniim uravnanim katalizatorjem z lambda sondi, ki je celo večji, kot je potrebno (3,2 litra).

Obenem so dosegli tudi manjše onesnaževanje zraka med ogrevanjem motorja s pomočjo toplotnih reaktorjev, ki so dvojno prevlečeni z jeklom namesto z litim železom, kot je bilo doslej v navadi (prvi imajo nižjo toplotno vrednost).

Močnejši od obeh novih motorjev je sicer v osnovi enak šibkejšemu, vendar so mu tehniko namenili še dodatno povečane vrtnice izpušnih in sesalnih kanalov, s tem pridobili na moči in navoru, priredili pa so tudi izpušni sistem. Ta motor je zdaj pri tej hiši najzmogljivejši, poganja pa model 164 quadrifoglio, katerega je moč prepoznati tudi po športnih platiščih, dvojni okrogli izpušni cevi in štiriperesni detelji-ki na zadku, po kateri je dobil ime. Alfa 164 quadrifoglio je vrh ponudbe v seriji, tako po oprem-



ljenosti kot po voznih zmogljivostih, saj je v celoti naravnana na športnost. Motor blesti, menjalnik (s sinhronizirano vzvratno prestavo) ob njem je spretno preračunan, voznik pa uživa v vožnji.

Vsi trije testni avtomobili so bili opremljeni tudi z volanskim mehanizmom, oplemenitenim s sistemom HRS (Hydro Reacting System): ta vsebuje povratno napravo, ki omogoča hitrejši odzive prednjih koles prek volana tudi v najslabših razmerah, ko na primer prednji kolesi različno reagirata na cestišče, ali pa ob hitrih spremembah smeri. Zavori so v celem boljše, to pa pomeni predvsem večjo črpalko za dovod zavornega olja, izboljšane čeljusti, večje prednje zavorne kolute in ABS najnovejše generacije.

ALFA 164	TD	V6 24V	quadrifoglio
Št. valjev	4	6	6
Vrsta motorja	vrstni	V/60 stopinj	V/60 stopinj
Gibna prostornina 2500 kubikov	2959 kubikov	2959 kubikov	
Največja moč	91,9 kW/125 KM pri 4200/min	152 kW/210 KM pri 6300/min	168 kW/230 KM pri 6300/min
Največji navor	294,3 Nm pri 2000/min	270 Nm pri 5000/min	280 Nm pri 5000/min
Pospešek 0-100 km/h	10,8 s	8,0 s	7,7 s
Največja hitrost	202 km/h	240 km/h	245 km/h
Poraba goriva	5,2/6,8/8,5	7,5/9,4/13,5	7,5/9,4/13,5
Teža vozila	1510 kg	1500 kg	1510 kg