

Alfa Romeo 164 twin spark

ŽIVLJENJE V TRIKOTNIKU

Največja alfa z najmanjšim motorjem ter dvojnim vžigom zanj

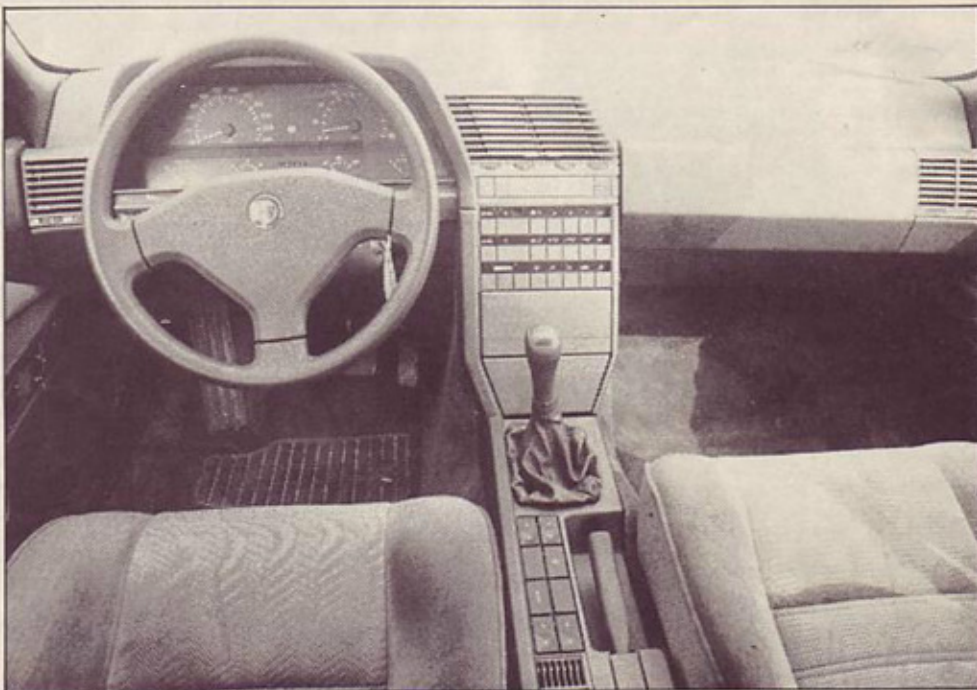


Alfa Romeo je že dolga desetletja simbol avtomobilске športnosti, ne glede na to, v kakšni obliki jo ponujajo. Zatakni se je utegnilo – in se tudi je – le pri največjih hišnih primerkih, torej pri avtomobilih, ki so zahtevali izredno uglašeno mešanico luksusno-limuzinskih lastnosti in cestno-dirkaškega značaja. Alfa romeo 164 je glede tega dovolj spretno zasnovano vozilo, da ni v sramoto znaku, ki ga nosi.

Porod je bil težak in dolgotrajen. Alfa 164 je nastajala v obdobju velikih denarnih in programskih težav te milanske hiše in – čeprav so jo snovali v okviru projekta »tipo 4«, ki je združeval zamisli Fiata, Saaba, Lancie in Alfe – njen razvoj ni uspel loviti koraka s časom pri ostalih treh partnerjih. Tako se je alfa 164 znašla pri kupcih precej za ostalo trojico – saabom 9000, lancio themo in fiatom cromo: to je bilo jeseni 1987, istega leta torej, ko se je firma Alfa Romeo znašla v Fiatovih rokah.

Projekt »tipo 4« (ta oznaka nima niti najmanjše zveze s pozneje nastalim Fiatovim tipom) je pomenil štirikrat enako zasnovano višjega limuzinskega razreda, namenjeno prednjemu pogonu in vsaj štirim vratom. Skupno delo do te mere je pocenilo razvoj, ni pa zvezalo rok posamičnim ustvarjalcem. In medtem ko so prvi trije prepustili dokončno obliko Giorgiu Giugiaru, je alfo 164 v potankosti obrobil Sergio Pininfarina. In ji nadel tudi svojevrsten, prestižen in ličen obraz: velik in sploščen prednji pokrov, zavihnen skoraj do odbijača, oglata žarometna in nespregljiv režasti trikotnik med njima. Skladno s prednjim delom je klinaste oblike tudi vozilo v celem – vse do visokega in z zadnjo šipo nežno »zglajenega« zadka, ki ne služi le za optično ravnotežje, če gledamo alfo 164 od strani, ampak je v njem tudi za 504 normnih litrov prtljažne praznine.

Monotonost bokov so razbili z velikima plastičnima oplatama ter z ostrim, ne globokim, toda dobro vidnim robom, ki poteka vzdolž avta v višini kljuk na vratih in zavije tudi okrog zadka, tik na sicer vpadljivo majhnimi lučmi. Vzorno skladni so izrezi šip na avtu, predolga se zdi pa štrlina čez prednji kolesi; čeprav so jo obro-



Moderno, toda nepripravno: veliko težko preglednih stikal





bili s spojlerjem (ki je podaljšek obrob pod pragovoma in zadkom) ter vanj vtisnili meglenki.

Lepota je nedoločljiva in okusi so različni. Toda alfa 164 je – po naši oceni – večini ljudem všeč. Žal je Milančanom pri izbiri imena domiselnost pošla. Številka 164 ni nič drugega kot projektna oznaka tega avta med njegovim nastajanjem. Prazvaprov zelo pust nadomestek za nekdanje zveneče giulle, giuliette in alfette. Pošla pa je pri tej alfi tudi polna zagnanost pri končni obdelavi. Malomarnosti res ni veliko, so pa: najsi gre za ohlapno pričvrščene spojlerje, ali pa za slabo nastavljene zatiče vrat. Oboje in še kaj podobnega ne sodi k avtu, kakršen hoče ta alfa biti.

Tudi notranjost ni prepričljiva. Obdali so jo z nesorazmerno veliko količino plastike in jo opremili s stikali na sredinski konzoli, ki so morebitnemu opazovalcu morda celo všeč, ko pa jih je treba uporabiti, postanejo zelo nepregledni in predaleč od rok.

Želja po modernosti se torej ko-





sa z nepriročnostjo, vstevši tudi stikala na sredinskem grebenu, tik ob prestavni ročici. Pohvalnejše je pa vse drugo, namenjeno vozniku: nastavljen volanski obroč, ki je na račun servoojačevalnika dovolj lahkoten tudi ob samo treh zavrtljajih od ene do druge skrajne točke; preprosti, ampak učinkoviti stikalni ročici ob volanskem drogu; kratka in dovolj natančna prestavna ročica; skrbno odmerjena pedala s pravišnjo oporo za levo nogo; ter popolnoma, čeprav malce bleščava armaturna plošča. K že omenjenim nepripravnim stikalom sodi tudi klimatska naprava, sama po sebi učinkovita, ampak enako nenadzirljiva. Med preostalo opremo pa omenim še električno pomične šine, osrednjo ključavnico, dve električno vodeni zunanji ogledali, pa še električna stikala za odpiranje prtijažnega pokrova, za pomik voznikovega sedeža ter številne ostale nadrobnosti, ki služijo za lepšanje življenja v tem avtomobilsko-vrednostnem razredu.

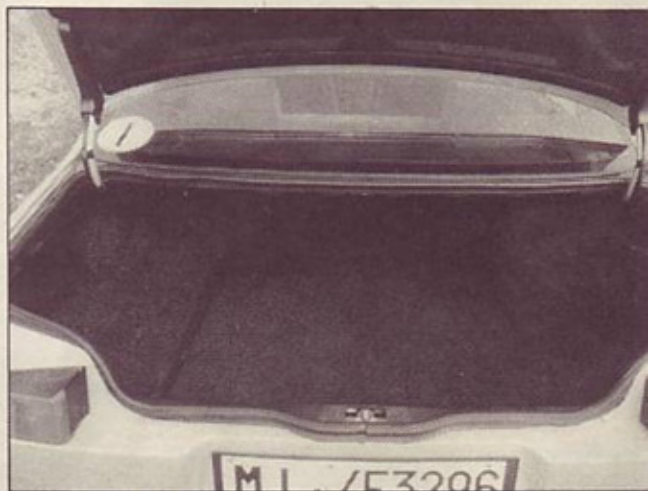
Prednja sedeža je mogoče odiniti dovolj daleč nazaj, dovolj prostora za noge pa je tudi pred zadnjo klopjo. K splošnemu udobju sodijo še štiri široka vrata, kviri ga pa bližina stropa nad zadnjo klopjo. Dolgini morajo tamkaj sklanjati glave.

Potem ko se voznik privadi razmeroma visokega zadka, z vidljivostjo nima nikakršnih težav; tudi med uporabo žarometov in brisalnikov ne. In, če si lastnim meram po okusu naravna sedež ter volanski obroč, so mu dobro na očeh tudi merilniki: za motorne vrtljaje, za hitrost vozila, za napetost akumulatorja, za oljni tlak, za temperaturo hladilne tekočine in za količino goriva v 70-litrski posodi. V vodoraven niz med merilniki je vstavljena »alfa control« - skupek luči za nadzor najpomembnejših naprav in tekočin v avtu.

Na zadku testne alfe 164 je pisa-



Prtljažni pokrov: poleg stikala tudi ključavnica pod znakom



Prtljažnik: velik, z akumulatorjem ob levi steni



AVTOMOBILSKA GUMIJASTA PREPROGA

GLED RING

Naročite že danes!

Po meri notranjosti za skoraj vse osebne avtomobile, po želji tudi za poltovorna in tovorna vozila.

ALFA ROMEO - AUDI - AUSTIN - BMW - CHRYSLER - CITROËN - DAIHATSU - FIAT - FORD - LADA - LANCIA - MAZDA - MERCEDES BENZ - MITSUBISHI - NISSAN - OPEL - PEUGEOT - PORSCHE - RENAULT - ROVER - SAAB - SUBARU - SUZUKI - ŠKODA - TOYOTA - VOLKSWAGEN - VOLVO - ZASTAVA, vsi tipi, vključno florida

Cena 4 kosov za osebni avto je 480.000 din. Skupni znesek, povečan za stroške poštne, bom plačal(a) po povzetju ob prejemu pošiljke.

GLED RING, 61000 Ljubljana, Kamnogiška 26, tel. (061) 579-467 do 14. ure.

◀ avtomobilska gumijasta preproga, ki ohranja originalno talno oblogo kot novo - tudi pod pedali!

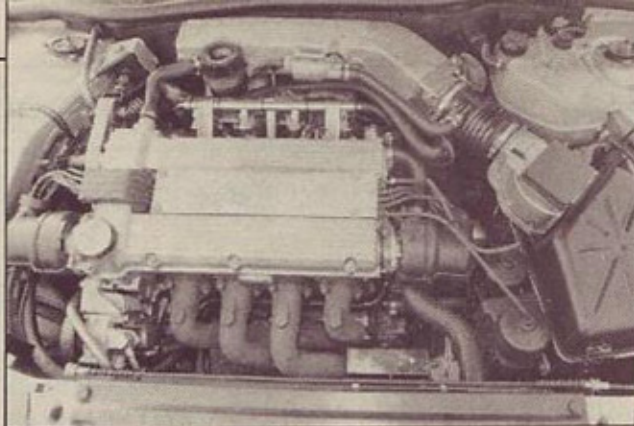
lo T. spark (T = twin), kar pomeni dvojni vžig in oznanja tudi velikost motorja v nosu: to je dvolitrski štiritaktni štiritaktni z glavno in blok iz lahke kovine, z dvema odmičnima gredema, ki ju žene veriga, z razmeroma velikimi batnimi gibi, pa z Boschovo elektroniko za vžig in vbrizgavanje goriva ter z dvojnimi vžigom, kar pomeni tudi po dve svečici za vsak valj. Enako zasnovan in enako velik motor poganja tudi alfo 75 twin spark, dvojni vžig sam po sebi pa poznajo (in v naslednjih uporabljajo) pri Alfa Romeo že od davnega leta 1913, sprva seveda le v dirkaške namene.

Vsak par svečic je vstavljen navpično v motorno glavo, glave batov pa so skoraj povsem sploščene – v korist večji kompaktnosti izgorovalnih prostorov. Značilna za ta motor je še ena tehniška posebnost: s pomočjo hidravlične naprave uravnava odmična gred za sesalne ventile. Ta dodatek omogoča prestavljanje odpiralnih časov (do sedem stopinj na ročni gredi) v najzahtevnejšem (nižjem) delovnem območju motorja, kar zagotavlja večjo prožnost, več moči in čistejšo zgorevanje. Vse te lastnosti pa pridobijo na veljavi tudi s pomočjo že omenjenega dvojnega vžiga.

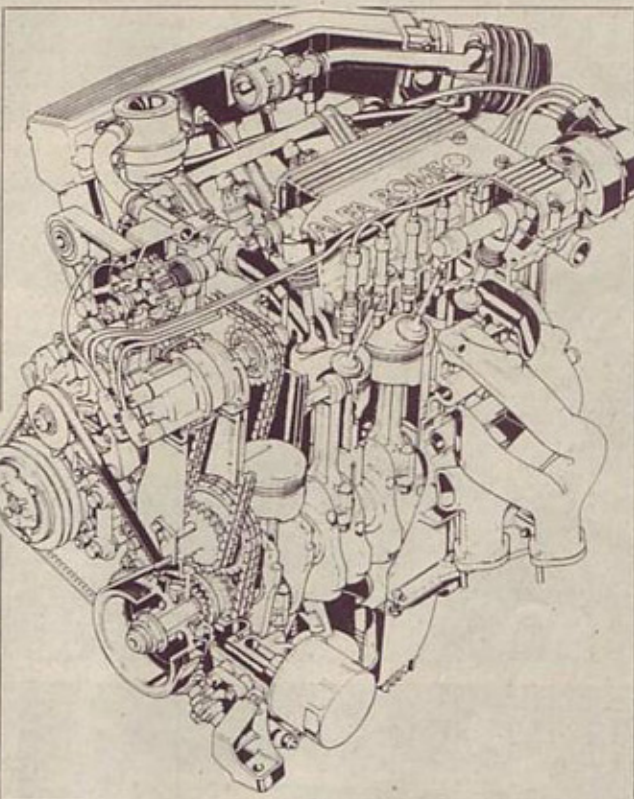
Hladen motor vžiga brezhibno, vroč pa z nenevarnim oklevanjem. Steče gladko in se tudi takoj zelo zdravo oglasi. Zvok izpušne cevi pa je prijeten za ušesa le do približno 5000 vrtljajev v minuti, po tem postane motor robatejši in tudi očitno glasnejši.

Je pa to tiste sorte motor, ki ne zahteva doslednega priganjanja k še dovoljenim 6000 vrtljajem (nad to številko se na merilniku začne prepovedano rdeče polje), ampak dobro streže tudi vozniku, ki s pretikanjem okleva. Pospeševanja olajša tudi kratko izračunani petstopenjski menjalnik, pri katerem je peta prestava komajda daljša od direktne.

Med našimi meritvami z dvema osebam v avtu in s polno posodo goriva, smo zahtevali polne motorne zmogljivosti in pospeševali takole: z mesta do hitrosti 60 km



Prečno v nosu: dvolitrski motor iz lahke kovine



Twin spark: osem svečic, dve odmični gredi, prilagodljivo odpiranje sesalnih ventilov

na uro v 5,0 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,3 sekunde, do hitrosti 100 km uro v 10,1 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 14,0 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 20,2 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 28,9 sekunde. Največja izmerjena hitrost je znašala 211 kilometrov na uro, seveda v peti prestavi.

Kljub zelo ostrim testnim vožnjam (vštevši tudi dolgotrajna priganjanja po avtomobilskih cestah) pa smo izmerili precej ugodno povprečno porabo: 10,9 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov. To je zadosten dokaz, da dvojni vžig in spreminjanje sesalnih časov nista le v okras, čeprav je res, da gre ugodna želja tudi na račun ugodne karoserijske aerodinamike ($C_w = 0,30$).

Manj ugodne pri tem avtu pa so nekatere druge vozne lastnosti. Na primer težak nos, ki sili voznika k dodajanju volana na hitrih in ostrih ovinkih. In potem malce zloben zadek, ki zdrsne brez pravnega opozorila, da je treba volan hitro sukati v nasprotno smer. Zadek je nemiren tudi pri naglih odvezemanjih plina in pri zaviranjih v neravni smeri. Toda vse to je mogoče opaziti le pri velikih voznikovih zahtevnostih. Ob zmernejšem okusu zna biti ta alfa dostojno nevtralna, zna tudi vztrajati v ravni smeri, povsem brez oklevanja pa se je mogoče zanesti na štiri kolutne in dobro hlajene zavore. Testni avtomobil je stregel še z zavornim dodatkom ABS, ki je sicer za doplačilo.

Ker hoče biti alfa 164 kljub svojim limuzinskim lastnostim tudi dovolj športni avtomobil, je vzmetenje uravnano na daljše vzmetne valove, ne pa tudi na kratke asfaltno gube. Vzmetno trdoto morajo v tem primeru ublažiti kar potniki sami.

Prednjemu pogonu je potrebno prilagajati ostra speljavanja: spolzkejša tla ali pesek pod kolesi zahtevajo pač previdnejšo nogo na pedal sklopke in nežnejši pritisk na plin. Med vožnjo samo pa s stikom med kolesi in vozništem ni opaznejših težav. Tudi, če se zadnje (glede na ovinek) notranje kolo za hip privzdigne, nagib še ni tolikšen, da bi strašil živo vsebino vozila.

Ne glede na veliko dobrih lastnosti, ki jih alfa romeo 164 twin spark zmore, pa njeno življenje v trikotniku ni lahko. Kajti, tudi če prezmemo oddaljeni saab 9000, ostajata v njeni neposredni bližini še dva tekmeča, povrhu tega kar iz iste hiše: preprostejša in tudi cenejša croma in dognana pa tudi kakovostnejša tema. In zdi se mi, da bi bila alfa rajne nad njima – kot pa neke vmes.

MARTIN ČEŠENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIC

Tehnični podatki

Motor: štiritaktni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 84,0 × 88,5 mm – gibna prostornina 1962 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 109 kW (148 KM) pri 5800/min – največji navor 186 Nm pri 400/min – ročnična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – blok in glava iz lahke kovine – po 2 svečici za vsak valj – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic ML 4.1) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 55Ah – alternator 1190 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enoko-

lurna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,750; II. 2,325; III. 1,518; IV. 1,132; V. 0,928; vzvratna 3,583; diferencial 3,421 – platišča 5 1/2 J × 14 – gume 185/70 VR 14 (pirelli)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirjem – vsa šriti kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – dvo-krožne zavore, štirikrat kolutne, servo, omejevalnik moči zadaj (testni avto: ABS), mehanska ročna zavora na zadnji kolesi

(ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,555 m – širina 1,760 m – višina 1,400 m – medosna razdalja 2,660 m – kolotek spredaj 1,515 m, zadaj 1,488 m – rajdni krog 10,8 m – teža praznega vozila 1200 kg – dovoljena skupna teža 1625 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 1300 kg – prtljažnik (normno) 504 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 210 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 9,2 s – poraba goriva (ECE): 6,5/8,5/10,0 litra bencina super na 100 km