



Hudi časi so spet srečno mimo. Vsaj pri Alfa Romeo, ne kar tako, na splošno. Milanska tovarna se je znašla v varnem finančnem okrilju mogočnega Fiata in tako v miru ter dovolj samostojno končala že zdavnaj začeti projekt. Alfa 164 je vrhunski hišni model, ki hoče seči tudi nad ugledno lancio themo. Nekakšna alfissima – bi temu rekli Italijani!

Iz tria je nastal kvartet. Označa 164 pomeni številko hišnega projekta, ki se je sprožil tisti hip – nekje pred začetkom tega desetletja – ko je Alfa Romeo pristopil k združenemu delu Fiata, Lancia in Saaba, seveda s ciljem poenotiti in poceniti razvoj novega, v nasnovi štirikrat enakega vozila. Saab 9000, lancia theme, fiat croma in alfa 164 so torej v dovolj tesnem sorodstvu, čeprav tega na prvi v hiter pogled ni mogoče opaziti.

Prvi avtomobilski trojki je dal oblikovni pečat Giorgio Giugiaro, novi alfi pa Sergio Pininfarina, zato ni zgolj naključje, da ta alfa čisto narahlo spominja na prav tako novi peugeot 405. Od strani na primer. Ne pa v nos, ki je nekaj neverjetno svežega v vse obširnejši avtomobilski ponudbi, močno sploščen in prestižno naklonjen uglednemu alfinemu trikotniku na sredi. Celotna karoserija je logično nadas-

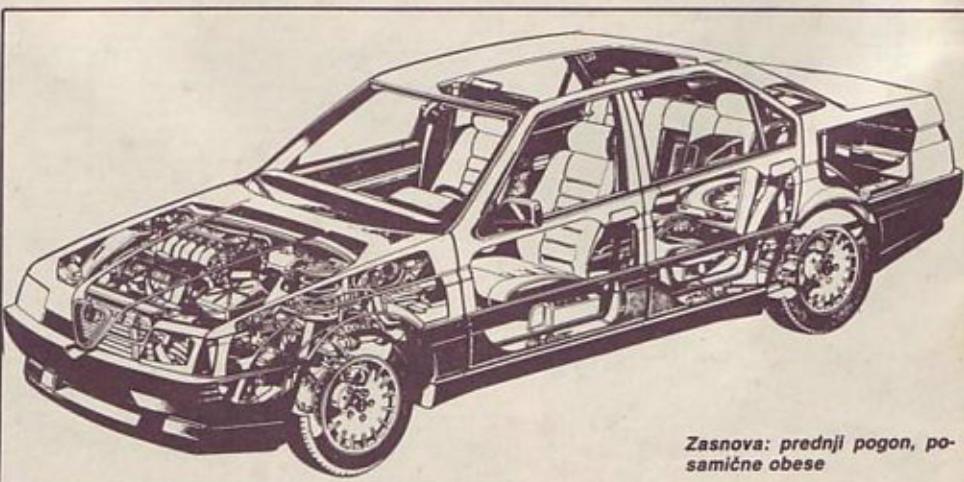
Alfa romeo 164

## Vračanje ugleda

**Zaključek projekta »tipo 4«: moderna limuzina višjega razreda**

Ijevanje klinastega prednjega dela vozila: z dvigajočima se bočoma in z visokim ter razmeroma kratkim zadkom. Monotonost bočnih površin so razbili z zajetnima plastičnima oplamama, ki sta nadaljevanje obeh obibačev in spoilerjev pod njima,

ter z ozkim »nadstreškom«, ki poteka vzdolž celega avtomobila in obroblja tudi zadek ter daje prostor širokim, a nizkim lučem na njem. Nizka in široka sta tudi žaromet in skladno nizek ter širok se zdi očem avtomobil v celoti.



Zasnova: prednji pogon, posamične obese

Aerodinamiki ( $C_w=0,30$ ) služijo: v streho zarezana vrata, sploščene klijke na njih, zglede na robovi vseh stekel na avtu, skrbno staknjeni karoserijski deli, prisekan nos, pod zadnji rob prednjega pokrova skrita brisalnika, skrbno obdelani zunanjji ogledali, zajetna spoilerja in druge potankosti.

Motorji so – ne glede na razlike – nameščeni poprek in nosu, kar prispeva tudi k ugledni prostornosti novega vozila. Notranji dolžina in širina sta dovolj zajetni, da se štiri do pet potnikov v vozilu udobno počutti. Ob tem pa ostane tudi dovolj praznega zadka, da je v njem prostora za 504 prtljažnih litrov. Daljšim prtljažnim kosom na ljubo

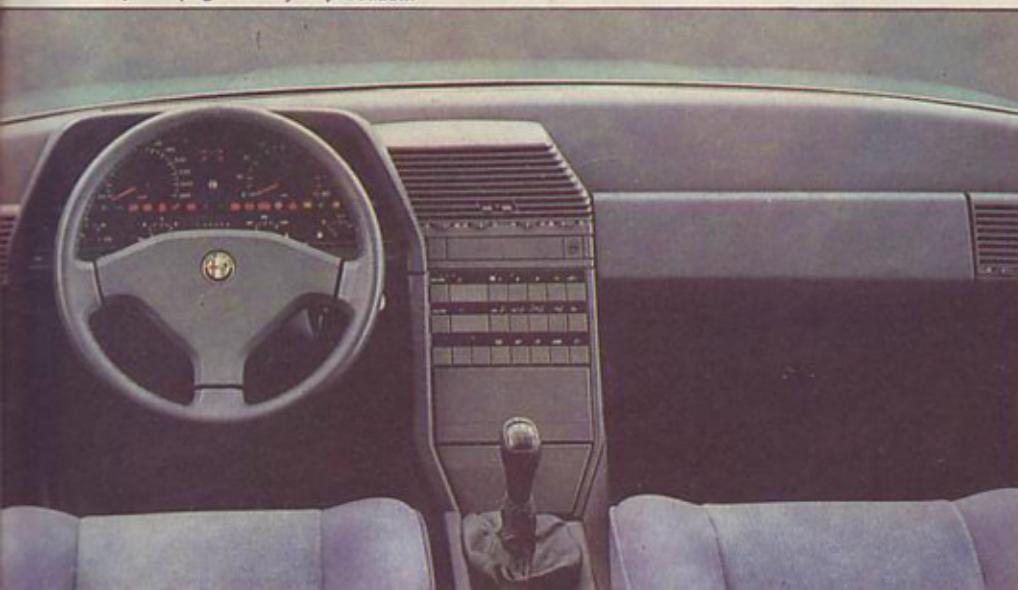
pa je mogoče doplačati tudi za zložljivo vrečo v zadnjem naslojalju.

Tako kot celotno vozilo je elegantno oblikovana tudi njegova notranjost. Odlikujejo jo gladke in čiste poteze na armaturni plošči (ki je značilno Alfino temeljito opremljena in dobro pregledna), športno čokat in skrbno obložen volanski obroč in zavetna sredinska konzola z morebiti malce nepregledno, a vsekakor lčno razporejenimi stikali za večino dodatnih naprav v vozilu. Športno limuzinska je kratka in natančna prestavna ročica, na širokem sredinskem grebenu, ki razmika prednja sedeža in na katerem je prostor tudi za stikala oken in ključavnice v vratih.

Vozniku po volji je dovolj velik sedežni pomik, hvale vredna je tudi sedežna oblika, vštevši te-

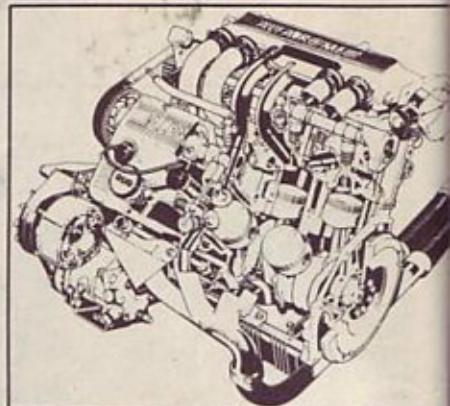


Notranjost: spogledovanje s prestižom



lesno oprijemljivost na hitrih ovinkih. Vse je natančno in prestižno narejeno, pa tako ni moč spregledati alfine namere, da hoče segati čez višji srednji razred, v katerega po merah pravzaprav sodi. Zato je ugledno bogat tudi spisek opreme. Serijsko vgrajeni so toplotno odporna stekla, osrednja ključavnica, po višini nastavljivi varnostni pasovi, zglavniki, električno voden zunanjí ogledali, »alfa control« (skupec 24 kontrolnih luči na armaturni plošči), bralne luči, priključek za radio z že vgrajenimi zvočniki, pri močnejših fazličicah pa tudi električno nastavljiva prednja sedeža in karoserijske barve s kovinskim odtenkom. Za doplačilo si je mogoče zaželeti ABS, usnje na sedežih, klimatsko napravo (enako kot v lancii themi), lahka platišča, brišalnike, ogrevane sedeže, pomično streho, sončne roloje ob zadnji šipi in tako dalje.

Kupcem pa so na voljo tudi štirje različni, a ugledno zmogljivi motorji. Najmočnejši je trilitski šestvaljnik, sposojen pri sestrskem modelu alfa 75 3.0 V 6 america. Za vgraditev v alfo 164 so ga dodatno obdelali, tako da zmore zdaj ta superkvadratno zasnovan motor, s pomočjo najnovejšega Boschevega motronica 138 kW oziroma 192 KM pri 5600 vrtljajih v minutti. Zelo prepričljiv je tudi njegov največji navor: 245 Nm pri 3000 vrtljajih v minutti. Obenem streže ta motor tudi z uglednim, tradicionalno dobrim alfinim zvočkom, voznika pa vsak trenutek vožnje sproti prepričuje o tem, da ima v nosu vozila ugljen, a skorajda dirkaško prepričljiv pogonski agregat, ki si odlično podaja roko s petstopenjskim menjalnikom in ki je enako kos te-



Na vrhu: trilitrski šestvaljnik, 192 KM

koči vožnji ali pa bliskovitim pospeškom. Največja hitrost: preko 230 kilometrov na uro.

Še živahnejši pri pospeševanju in le za 10 urnih kilometrov počasnejši je dvolitrski od Fiata in Lancie sposojeni štirivaljnik z dvema odmičnima gredema v lahki glavi, z Boschevim jetronicom LE-2 ter s turbinskim polnilnikom garrett T3/50. V prid večji končni moči 125 kW (175 KM) so se pri Alfa Romeo odrekle dodatnima gredema, ki temu motorju pri fiatih in lanciah umirjata tek. Obddržali pa so "overboost", ki je v zvezi s tipali

zoper klenkanje, z vzgljalno napravo in z Marellijskim microplex elektronsko-vzgljalnim sistemom, pa se ob naglih pritiskih na plin (na primer med prehitovanjem) odzove s povečanim pritiskom turbinskega polnilnika, kar omogoči nekaj trenutno povečanje motornega navora za približno 12 odsototkov.

Tretja bencinska možnost v novi alfi je iz alfe 75 2.0 twin-spark presajeni dvolitrski štirivaljnik z dvema odmičnima gredema, s po dvema svečicama za vsak valj, z Boschevim motronicom in z elektrohidravlico napravo za sprotno prilagajanje odpiralnih časov pri sesalnih

ventilih. Vse skupaj se odraža z optimiranjem polnjena in izgorjanja, pa so tudi zmogljivosti tega motorja zavidljivo velike: največja moč 107 kW oziroma 148 KM, največji navor 186 Nm pri 4000 vrtljajih v minutih. Oboje zadošča za pospešek 0–100 km na uro v 9,2 sekunde in za največjo hitrost preko 210 kilometrov na uro.

Najpočasnejša (največja hitrost malce čez 200 km na uro) in najmanj živahnja (0–100 km na uro: 10,8 s) je turbodizelska različica, ki je za zdaj, takoj po krstu nove alfe, na voljo le italijanskim kupcem. Pa ne le z zmogljivostmi, tudi s spontanimi.

odzivanjem na vsak gib plinskega pedala in z izredno kultiviranim zvokom ter tekom ta motor zelo dobro prikriva svoje dizelsko poreklo. Polnjenje v predkomore opravlja Boscheva visokotlačna črpalka, pomaga pa ji turbinski polnilnik KKK. Ta, 2,5-litrski štirivaljnik streže z največjo močjo 84 kW (117 KM) pri 4200 vrtljajih v minutih in z največjim navorom 258 Nm pri 2500 vrtljajih v minutih.

Torej je jasno: najsi bo bencinski ali dizelski motor, ostaja alfa 164 izredno hitra in živahnja potovalna limuzina, ob kateri se v isti sapi izkažejo tudi dovolj temeljite štirikrat kolutne in spredaj posebej hlajene zavore, s celotnim podvozjem vred. Prednji kolesi se opirata na vzmetni nogi, prečna vodila in stabilizator, zadnji pa na dvojna prečna vodila, na vzdolžne opore in stabilizator. Za doplačilo si je mogoče začeti samodejno regulacijo višine vozila od tal (nad zadnjo premo), pri čemer je v pomoč servojačevalna volanska črpalka.

Vse štiri alfe 164 se odlikujejo z odlično vožnjo v ravni smeri, z brezhibnim stikom koles s tlemi tudi na drzno voženih ovinkih in s skoraj neutralno lego na (med preskusno vožnjo) suhi cesti. Prednji pogon zahteva malce potrpljenja med ostrom speljavanjem, seveda, če vam gre cviljenje gum na žive, omogoča pa zlahka nadzirljivo zdrsanjanje zadka ob odvzetem plinu ali spremem zaviranju. Udobna zasnova vozila v celem je za potnike tudi udobno vatljiva: niti opazijo ne, kako hitro in ostro ih voznik približuje cilju.



## Tehnični podatki

Različica	alfa 164 T spark	alfa 164 TB	alfa 164 3.0 GV	alfa 164 TD
motor	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni, turbo	6-valjni, V-oblike	4-valjni, vrstni, turbodizel
gibna prostornina (kubiki)	1962	1995	2959	2500
vrtina in gib (mm)	84,0×88,5	84,0×90,0	93,0×72,6	92,0×90,0
največja moč kW (KM) pri 1/min	107 (148) pri 5800	126 (175) pri 5250	138 (192) pri 5600	84 (117) pri 4200
kompresija	10,0 : 1	8,0 : 1	9,5 : 1	22,0 : 1
največji navor (Nm pri 1/min)	186 pri 4000	265/284 pri 2500	245 pri 3000	258 pri 2500
odmična gred (pogan)	2, v glavi	2, v glavi	po 1 v glavi	1, v glavi
polnjenje z gorivom	elektronsko (motronic)	elektronsko (LE jetronic), turbo, over-boost	elektronsko (motronic)	visokotlačna črpalka, turbo
menjalnik (št. prestav)	5	5	5	5
prednja prema	vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator			
zadnja prema	vzmetni nogi, vzdolžna in prečna vodila, stabilizator			
zavore spredaj	kolutne, servo, po želji ABS			
zavore zadaj	kolutne, servo, omejevalnik moči, po želji ABS			
platišča	51/2J × 14	6J × 15	6J × 15	6J × 15
gume	185/70 VR 14	195/60 VR 15	195/60 VR 15	185/60 HR 15
teža praznega vozila (kg)	1200	1250	1300	1320
dovoljena skupna teža (kg)	1625	1675	1725	1745
medosna razdalja (m)	2.660	2.660	2.660	2.660
daljina × širina × višina (m)	4,555 × 1,760 × 1,400			
0–100 km na uro (s)	9,2	7,2	7,7	10,8
največja hitrost (km/h)	210	220	230	200
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,5/8,5/10,0 (super)	6,3/8,2/9,9 (super)	7,2/9,1/12,8 (super)	5,3/6,5/8,6 (pl. olje)

Alfa romeo 164 je torej najnoviji in zadnji primerek projekta »tip 4«. Je avtomobil z velikimi načrti in obetavno prihodnostjo. Je prestižna športna limuzina, kakršno Alfa Romeo zelo potrebuje. Zdaj jo ima in zato pravim, da so hudi časi mimo. Alfa 164 je preprtičljivo vračanje nekdajnega ugleda.

MARTIN ČESENJ