



*Alfa Romeo: Henry Ford je pred tem imenom snemal klobuk, Enzo Ferrari se je ob njem učil dirkati,*

*Giovanni Agnelli pa ga je preprosto – kupil. A tudi pod Fiatovim poveljstvom je Alfa Romeo še vedno Alfa*

*Romeo: tovarna avtomobilov, ki so tudi v svojih najbolj limuzinskih podobah dovolj športni, da vsakdo takoj ve, za kaj gre.*

Gre pa za to, da je Alfina zbirka modelov iz minulih osemdesetih let še vedno enkratna; da tudi finančna stiska pred petimi, šestimi leti ni zatrla tehniškega razuma, značilnega za to avtomobilsko hišo; in da je alfa 164 njen paradni konj: v bistvu športna limuzina, ki se odlikuje s prestižno zunanostjo, z luksuzno notranostjo ter z dobrimi voznimi lastnostmi hkrati. Capisce?

Carozzeria Pininfarina ji je nadel neizbrisljiv pečat: z zaoblje-

no ploščatim elegantnim nosom ter z »večnim« trikotnikom na njem, z visokim in tanko osvetljenim zadkom za položno zadnjo šipo ter z boki, na katerih je »linea«, ozka črta, vtisnjena v višini kljuk na vratih.

$C_w = 0,30$ ,  $V_6 = 3.0$ . Takšna je bila aerodinamično-motorna kombinacija testnega avtomobila kot ene izmed imenitnejših različic zapoznelega modela iz sestava »tipo 4«. Saab 9000, ki je

**Test: ALFA ROMEO**

# PLAY



bil prvi na vrsti, se je že močno postaral, lancio themo in fiat cromo so že nekajkrat polepšali, alfa 164 pa je – izvzemši spopolnjevanje mehanike v njej – ves čas skoraj povsem enaka. Tudi v notranjosti, namenjeni potnikom.

Talna zasnova »tipa 4« jamči za ugodno notranjo dolžino, ki je v vseh štirih primerih uravnana tudi s povsem limuzinskimi prečnimi merami. Veliki odpiralni

koti štirih vrat omogočajo sproščeno vstopanje, na tesnem so le glave potnikov na zadnji klopi, ker se streha nad njimi prezgodaj »konča«. Žal so se pri alfi 164 igrali modernizem: dokazovali so ga s preobilico plastike in površ še s stikali v gosjem redu. Kar je moderno, ni vselej pravno, in med stikali se je težko znajti. Tudi tista med sedežema niso nič bolj priročna: se je pač treba navaditi in sproti uganjevanja, kaj se bo z vsakim od njih sprožilo.

Kokpit v celem je vseeno povsem italijanski: zleknjeni, tako kot so želeli v tovarni, ne morete biti, da ne bi mislili na Nuvolarija in še mnoge druge, ki so športnim avtomobilom krojili zgodovino; in sedenje v njih. Pedali so tam, kjer je treba. Tudi opora za levo nogo ob njih je na pravem mestu. Volanski obroč je nastav-

ljiv, obdan z usnjem in vpet s tremi prečkami. Prestavna ročica je čokata, odeta v malomarno speto usnjeno manšeto in dovolj »hitra« za pretikanje. Sedež je boljši, če ni usnjen. Usnje je preveč gladko za dober oprijem telesa. In hladno, če je hladen zrak.

Klimatska naprava ne sodi v športne limuzine, ampak tokrat so naredili izjemo. Športno početje je tudi ubadanje z njo. In šport postane tudi lovljenje drobnjarij, ki se na ovinkih kotalijo z vseh strani. Predalov zanje je premalo.

Testna alfa 164 3.0 je bila rdeča. Kot ferrari. Rdeča barva zdaj ni več pretirano moderna. Pa saj lahko pomeni tudi ljubezen. Ljubezen do avtomobilov. Ljubezen do alfe (ali ferrarija). Ljubezen do motorja v nosu.

Ta je V6! V6 je najboljši del te

alfe. To je pravi alfa romeo! V celem iz lahke kovine, z dvema odmičnima gredema, z elektrono za vbrizgavanje in vžig (Boscheva oznaka na njej vliva zaupanje) in z zamoklim izpušnim zvokom, brez katerega alfa ne bi bila to, kar je.

Vžge oklevajoče in steče uglajeno, saj je alfa romeo. Vrtljaji se vzpenjajo tako bliskovito, da je z delom na sklopki in na prestavni ročici treba pohiteti. Ali pa tudi ne, če nočete. Motor teče povsem gladko nad 2500 vrtljaji, pri čemer je enako tih in le mehko šumeč kot v kakšnem jaguarju z dvakrat toliko valji v gobcu. Šele potem da vedeti, da je njegova pesem lepša od radijske. In ko ste pri številki 5800 (pa to še ni vrhunec, tam je le začetek rdečega polja), lahko mirne duše ugasnete radio. V6 se zelo dobro poda ušesom.

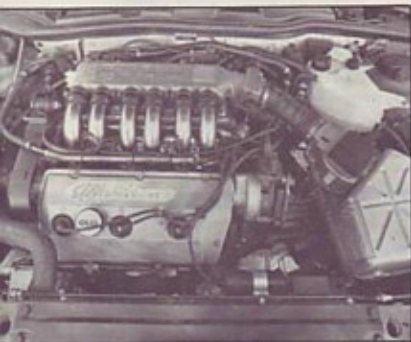
ALFA 164 3.0 V6

BACK





Kokpit: veliko plastike in veliko stikal



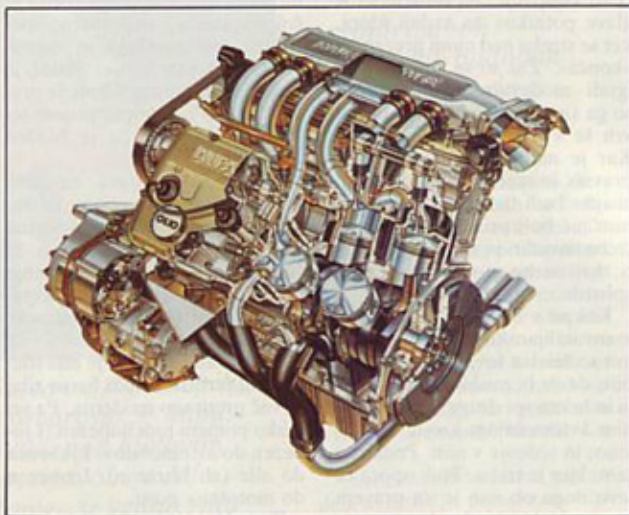
Nos napolnjen z V6



Prtljažnik: limuzinski, z luknjo za smuči

Pa tudi očem: poprek v nosu blesti s šestimi zglijenimi sesalnimi cevmi, le gobaste mrežice manjkajo, pa bi bila motorna idila popolna. Umetnost je bila tako orjaški trilitrnik stlačiti v tako sploščen prednji del avta, ampak poskus je uspel. Zato je motor nagnjen v smeri vožnje, oprema ob njem pa je precej razdrobljena. Speli so ga s tako izračunanim menjalnikom, da ima navorska krivulja ves čas prijetno podporo posamičnih prestavnih razmerij, pa je prožnosti dovolj tudi za tiste, ki dajo več na elegantno zmernost kot pa na vseh 184 hrzajočih konj.

Kdor pa do konca in z vso ostrostjo pritiska na pedal plina, vozi tako, kot smo vozili med našimi meritvami: to omogoči pospeške z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,0 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,3 se-



V6: klobuk dol, to je alfa romeo!

kunde, do hitrosti 100 km na uro v 8,0 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 11,6 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 15,8 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 21,2 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 29,0 sekunde. Po približno treh kilometrih doseže avto tudi največjo hitrost 231 kilometrov na uro. In po štiri tisoč prevoženih kilometrih smo izračunali tudi povprečno porabo goriva: 12,7 litra neosvinčenega bencina na 100 kilometrov.

Motor poganja prednji kolesi in pogon je, to je treba reči, zelo skrbno nadziran. Nobenega puljenja volana iz rok, nobenega odvečnega zdrsanja, razen če to izrecno hočete. Prednji alfin pogon jamči za dosledno vztrajanje v ravni smeri, pa tudi za težo v nosu, ki zaradi tega na ovinkih sili naravnost. To ni še nič hudega. Z dodajanjem volana ga je zlahka moč krotiti. Volan je servojačan in s samo 3,25 zavrtljaja dovolj neposreden za hitre in odločne premike. Ampak potem se zbudi zadek in hoče po svoje. To je presenetljiva in precej zoprna razvada. Potrebno je odvzemanje volana in čvrsta zavest, da bi zaviranje zadevo še poslab-

šalo. Čeprav so zavore – štirikrat kolutne in z ABS – zelo zanesljive.

No, opletanje zadka se ne zgodi zmeremu vozniku, ampak zahtevnežu. Navsezadnje to ni napaka, ampak športna lastnost te (tudi) športne alfe. Če je tako, se vam zadeva odlično ujame s športnim podvozjem. To pomeni štiri posamične obese, veliko prečnih vodil in nateznih opor ter čvrsta stabilizatorja. Nagibanje karoserije na ovinkih sodi k alfi 164 kot limuzini; trdi udarci spod koles, ki goltajo neravna tla, pa sodijo k alfi 164 kot športni limuzini.

Pa saj ste hoteli športno-limuzinski avtomobil, sicer se za alfo 164 pač ne bi ozirali, ne?

*Zato je s tem avtom tako kot s playbackom. Spominja na dobre, a minule Alfine čase, ponuja pa to, kar zahteva sprotna avtomobilska moda. »Videti« in »slišati« pri alfi 164 3.0 V6*

## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – vrstni – V 60° – nameščen spredaj prečno – vrtna in glb 93,0x72,6 mm – gibna prostornina 2959 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 132 kw (184 KM) pri 5600/min – največji navor 261 Nm pri 4400/min – ročična gred v 4 ležajih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (zobati jermen) – glavi in blok iz lahke kovine – elektronsko vbrzganje goriva in vžig (bosch matronic ML 4.1) – vodna hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 1190 W – uravnovani izpušni katalizator **Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na fleh – prestavna razmerja: I. 3,500; 2,1760; III. 1,518; IV. 1,132; V. 0,928; vzvratna 3,545; diferencial 2,944 – platišča 6Jx15 – gume 195/65 VR 15 (god year)

**Voz in obese:** limuzina – 4 vrata, 5 oseb – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirom – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, dvojna prečna vodila, natezne opore, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj dodatna hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato levitvijo, servo, 3,25 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**More 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 – rojčni krog 10,8 m – teža praznega vozila 1350 kg – dovoljena skupna teža 1725 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 1400 kg – prtljažnik (normno) 504 litre – pasoda za gorivo 70 litrov

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 230 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 7,9 s – poraba goriva (ECE): 7,2/9,1/12,8 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

*ni čisto isto; pa je morebiti prav zato Alfa Romeo, krizam navkljub še vedno tisto, kar je vselej bil. Hvala bogu!*

**Tekst: Martin Česenj, foto: Srđan Živulović**

