

**ALFA ROMEO
ALFA 164
TD SUPER**

Da, vsi avtomobili Alfa Romeo nosijo na pokrovu motorja navzdol obrnjeni trikotnik. Ampak tega imajo alfe že od nekdaj. Danes govorimo o drugem trikotniku, ki je obrnjen navzgor. In v zgornjem kotu, z veliko večjimi črkami kot spodaj Alfa Romeo, piše: Fiat!

ŽIVLJENJE V TRIKOTNIKU





Težko je reči, ali je to dobro ali slabo. Alfa Romeo je šlo v osemdesetih letih finančno vedno slabše in prestop k nacionalnemu gigantu je pomenil vsaj trenutno rešitev teh težav. Pravi "alfisti" so se ob tem zgrozili, a so se pač morali vdati v usodo. Fiat je, kolikor je le mogel, zadržal imidž milanske hiše, danes pa gre tudi njemu slabo, vendar vodilni (po pokazanem in napovedanem sodeč upravičeno) napovedujejo svežo prihodnost.

Zamisel o alfi 164 sega še v "predfiatovsko" obdobje, kljub temu pa je nastala v sodelovanju z njim. Spomnite se projekta "tipo 4", kjer so sodelovali tudi fiat croma, lancia thema in saab 9000. Hočeš nočeš je torej alfa 164 cromina sestrična, a z veliko žlahtnešo obliko. To je prispeval Pininfarina in različica super pomeni nedavne malenkostne lepotne popravke: predvsem na prednjih lučeh ter na obeh odbijačih. Zato je (nova) alfa 164 tudi za spoznanje daljša, ampak tu govorimo le o milimetrih. Pininfarina je tako prav s to obliko postavil temelje novi oblikovni smeri Alfa Romeo: nizke prednje luči, še nižje zadnje, ki segajo preko celega zadka, klinasta oblika bokov ter velik trikotnik, ki sega iz motornega pokrova proti odbijaču. Ko se vse našteto skladno oblikovno ujame, daje videz luksusne, a tudi športne limuzine.

Oprema v alfi 164 zna poskrbeti za udobje potnikov. Pri odklepanju ni treba seći s ključem v ključavnico vrat, ker to stori infrardeči signal, ki hrkati izključi tudi alarmno napravo. Pravilno nastavitev prednjih sedežev v poljubni smeri zaupa-

mo elektromotorjem, elektrika pa po potrebi sedeža tudi ogreje. Velikosti avtomobila primeren, v usnje odet volanski obroč s tremi prečkami nastavimo po višini in v globino, s stikalom na sredinski konzoli pa nastavimo tudi zunanj ogledali. Ko nastavimo še zeleno temperaturo na samodejni klimatski napravi (za katero menim, da je trenutno

ena boljših, saj se pri spremembah mikroklima tudi drugače in zelo učinkovito odzove), lahko zasučemo ključ in poženemo motor.

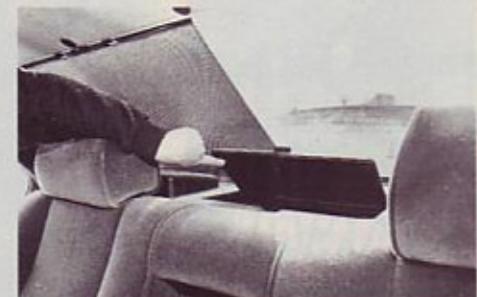
Že ko to storimo le do polovice, ugotovimo (če smo prezrlji napis TD na zadku), da gre za dizelski motor: na armaturni plošči se prižge in za današnje čase kar nekako dolgo gori opo-



Malce pusta, a popolna in nadvse pregledna armaturna plošča



Zelo velik, z vrečo za smuči, a nepovečljiv prtljažnik



Roleta, zaprt predal in veliki, a učinkoviti zglavniki

zorilna lučka za predgrevanje predkomor. Potem motor poženemo. Avtomobil se strese, motor "prime" in oddaja zvok, podoben traktorskemu. Nikar se ne zmrduje; to trajá le nekaj minut, dokler se motor vsaj za silo ne ogreje. In nikar tega ne pripisuje Alfi Romeo: motor je znamen VM, neodvisne italijanske tovarne, ki dizelske motorje izdeluje, na primer, tudi za Ford. In tale, v alfi 164, je s svojimi 92 kW (125 KM) eden najmočnejših (turbo)dizelskih motorjev v osebnih avtomobilih. Čeprav je odmična gred nameščena v bloku motorja in žene ventile prek zobnikov, je zanj značilen velik navor po vsem delovnem območju. Tuji pričakovana "luknja" turbineskega polnilnika je pomaknjena povsem v spodnje, že tako neuporabne motorne vrtljaje. Med samo vožnjo je potem, ko je mo-

In tale je eden najmočnejših (turbo)dizelskih motorjev v osebnih avtomobilih.

tor ogret (in če seveda ne gledate merilnika vrtljajev), skoraj nemogoče ugotoviti, da gre za dizelski motor. Prvič zato, ker je zvočna izolacija motornega prostora zelo dobra, drugič pa zato, ker med 2000 in 4500 motornimi vrtljaji suvereno (a nikjer sunkovito, kot bi od turbineskega polnilnika pričakovali) vleče dobro poldrugo tono težak avtomobil in ga je sposoben pognati skoraj do 210 km/h. In naj bodo hitrostna povprečja še tako visoka, vožnja pa živahnja, zna biti motor zadovoljen tudi z manj kot 10 litri plinskega olja na sto kilometrov. Pri vsem tem se mora voznik privaditi edino na dizelskemu motorju primeren način vožnje. Pred vsakim prehitevanjem namreč ni treba pretakniti navzdol, saj bi s tem lahko motor

Test

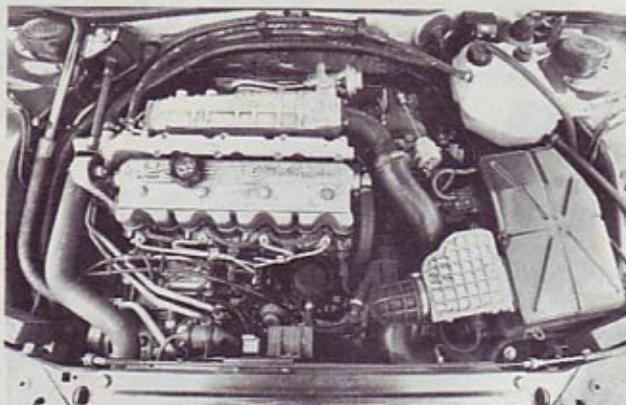
prisilili k (pre)visokim vrtljajem, kjer bodisi ne vleče dobro ali pa mu to celo škoduje.

Ko se privadite (tudi v najnižjem položaju sedeža) nekoliko visokemu sedenju, ne morete zanikati športnega značaja te limuzine zgornjega srednjega razreda. Trd in neposreden volanski servovojačevalnik, ki uboga vsak voznikov gib, trd pedal sklopke, skoraj dirkaška opora za voznikovo levo nogo, bočna oprijemljiva sedeža, kratki gibi spremno izračunalnega menjalnika ter trdo vzmetenje in s tem tudi odlična lega avtomobila poženejo po krvi voznika vsaj nekaj kapljic adrenalina. Velika medosna razdalja je naklonjena blažjim, a hitro voženim ovinkom, za neutralno lego pa poleg podvozja skrbijo tudi odlične Pirellijeve gume dimenzij 205/55 na 16-palčnih(!) lahkih platičih in v prtljažnik nameščen zajeten akumulator. Tam najdemo tudi rezervno kolo pravih mer, pa je prostora za prtljago kljub temu še za več kot 500 litrov. Ta se sicer z zgbanjem zadnjega naslonjala ne da povečati, je pa v naslonjalnu vrča za smuči.

Pokrova prtljažnika in odprite za dolivanje goriva se odpreta s pritiskom na gumb na srednjem delu armaturne plošče. Tam so tudi stikalna za varnostne utripalke, prednji in zadnjo meglenko ter pozicionske luči. Nekoliko niže je zaslon z uro, ki obvešča tudi o zunanji in nastavljeni notranji temperaturi, ter kar pet najst stikal za upravljanje klimatske naprave. Ne ustrašite se: oznake so tako logične, da ni treba prebrati knjižice z navodili. Pod "klimatskim" delom sta še pokrit prostor za radijski sprejemnik in pepelnik. S tem pa se seznam stikal še ne konča: za



Hočeš nočes je torej alfa 164 cromina sestrična.



Sprva glasen, potem pa zelo zmogljiv (turbo)dizel



V prtljažnik: tudi takole



*Elegantno, diskretno, športno:
Alfa + Pininfarina!*



prestavno ročico je gumb za zlaganje zunanjih vzvratnih ogledal (ja, nekatere ulice v Italiji so res zelo ozke), potem gumba za nastavitev ogledal, pa za zaklepjanje avtomobila od znotraj in za pomik zadnjih bočnih šip. Stikala na stropu služijo za osvetljevanje notranjosti in to je eden redkih avtomobilov, kjer so pomisili tudi na osvetlitev nožnega prostora, osvetljeno pa je tudi ogledalce v sopotnikovem senčniku. Snovalci so pomisili tudi na drobnarje, ki jim včasih tako težko najdemo prostor: zaprt predal pred sovoznikom je zelo velik in seveda osvetljen, nekaj prostora je tudi v (zaprtih) predalih v vratih, na sredinski konzoli ter v (spet zapartem) predalu na zadnji polici. Vožnji po sončnih krajih v prid (vidljivosti pa rahlo v škodo) sta na zadnji polici tudi (serijski) roleti.

Po tem naštevanju ni dvoma: alfa 164 je res luksusna in športna limuzina. Ampak časi so drugačni kot pred desetletjem. In pri vsem tem se Italijanov še vedno (in žal tudi upravičeno) drži sloves površnih izdelovalcev avtomobilov. Bo temu vsaj pri Alfa Romeo naredil konec Fiat, z nedavno napovedanim "loščenjem" te znamke? Ja, življenje v trikotniku utegne biti tudi težko: za obe ali celo za vse tri strani!

ALFA ROMEO ALFA 164 TD SUPER

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - dizelski s predkomoro - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 92x94 mm - gibna prostornina 2500 cm³ - kompresija 22:1 - največja moč 91,9 kW (125 KM) pri 4200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,2 m/s - specifična moč 36,8 kW/liter (50,0 KW/liter) - največji novor 294,3 Nm pri 2000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 stranska odmična gred (zobnik) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronsko nadzorovana črpalka za posredni vbrizga (bosch) - turbinski polnilnik KKK polnilni tlak 1,1 barja s hladilnikom komprimiranega zraka - vodno hlađenje 9 litrov - motorno olje 7,2 litra - akumulator 12 V, 100 Ah - alternator 80 A - ventil za povratni tek izpušnih plinov (EGR)

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,75 : II: 2,18 : III: 1,36; IV: 0,97; V: 0,72; vzvratna 3,55; diferencial 3,41 - platišča 6,5 x 16 - gume 205/55 ZR 16 (Pirelli P 700 Z), kolalni obseg 1,99 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 48,6 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj s pomožnimi okvirji - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetni nogi, dvojna trikotna vodila, natezne opore, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kulutne (notranje hlađenje), zadaj kulutne, servo, ABS, mehanična ročna zavora na zadnjih kolesih (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zavijanja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4665 mm - širina 1760 mm - višina 1390 mm - medosno razdalja 2660 mm - kolotek spredaj 1515 mm, zadaj 1488 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajdnih krog 10,8 m - **notranje:** dolžino (od armaturne plošče do zadnjega naslonjalja) 1730 mm - širina (komolci) spredaj 1470 mm, zadaj 1460 mm - višina (nad sedežem) spredaj 890-950 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednjih sedežev 890-1080 mm, zadnja klop 900-680 mm - premer volanskega obroča 390 mm - prtljažnik (normno) 504 litre - posoda za gorivo 70 literov

Teža: prazno vozilo 1510 kg - dovoljena skupna teža 1935 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 720 kg - dovoljena obtežba streha 80 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 202 km/h - pospešek 0-100 km/h: 10,8 s - poraba goriva (ECE): 5,2/6,8/8,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
209 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	4,9 s
0 - 80 km/h	8,2 s
0 - 100 km/h	12,0 s
0 - 120 km/h	17,9 s
0 - 140 km/h	24,1 s
1000 m z mesta:	
	31,6 s (155 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	37,4 s (154 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	46,2 s (138 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h:	88,3 m
od 100 km/h:	40,6 m

Natančnost

merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	57,6 km/h
80	78,5 km/h
100	96,5 km/h
120	117,8 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje	11,1 litra/100 km
------------------	-------------------

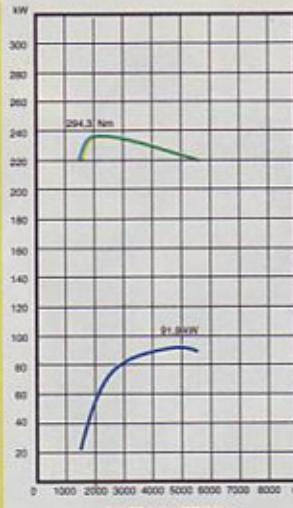


DIAGRAM MOTORJA

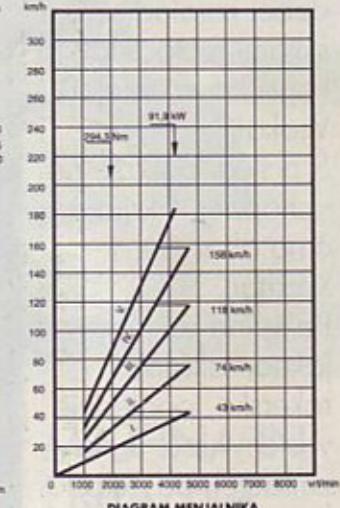


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- lega na cesti
- zavore
- oprema
- športno počutje
- osvetlitev notranjosti
- rezervno kolo pravih mer
- aerodinamika

Grajamo

- drobne površnosti pri izdelavi
- slaba vidljivost nazaj
- zagon motorja

Cena ITL 49,550.000

(Fiat, Italija)

Končna ocena

Alfa Romeo 164 TD super je odličen avtomobil za poslovneža: razmeroma poceni, dovolj prestižen, zelo prostoren, s tem motorjem pa tudi varčen in še dovolj zmogljiv. Seveda se ne brani tudi vloge družinskega avtomobila, vsekakor pa je dobra možnost za vsakogar, ki prezira veliko časa v avtomobilu. Bodoči lastnik mora vzeti v zakup le nekaj drobnih površnosti; potem mu bo alfa 164 dobro služila.