



Slibná novinka



Alfa 155 V6

Více než osmdesátiletou historií automobilky Alfa Romeo se vine nepravidelná křivka jejich slavných i nepřilíš úspěšných let. První půlstoletí existence ji získalo dodnes trvajícím věhlas, ale pak přišlo období pádu, datující se od projektu nového výrobního závodu na jihu Itálie a pozdější spolupráce s japonským Nissanem. Obrát, a zdá se že trvalý, nastal v roce 1986, kdy tuto značku převzal pod svou mocnou „křídla“ automobilový gigant Fiat a dal jí nejen nové vedení, ale i tvrdý režim. S ním také rozdal další karty v dobře promyšlené vývojové a obchodní politice jednotlivých svých značek, reprezentujících dnes drtivou většinu potenciálu italského automobilového průmyslu. Využil přítom image značky Alfa Romeo a přidělal jí roli výrobce cestovních vozů sportovního charakteru.

Prvním plodem tohoto spojení, počatým ovšem již o něco dříve, byl největší typ této značky — sedan Alfa 164. Jeho vývoj začal v rámci společného projektu automobilek Alfa Romeo, Fiat, Lancia a SAAB, od něhož však jednotliví partneři

Alfa 155

brzy ustoupili a dali se vlastními cestami. „Velká“ Alfa se však skutečně povedla a ve své třídě patří k nejlepším evropským vozům druhé poloviny osmdesátých let (viz příště). „Zápisné“ nového člena rozvětveného rodu Fiatů rozhodně předčilo pověst, kterou získal v posledních letech své samostatnosti.

Na druhou novinku kdysi slavné značky, zrozenou od prvních okamžiků vývoje již pod „patronací“ Fiatu, si museli její příznivci počkat dalších pět let. Poprvé se jim představila na letošním autosalonu v Ženevě pod označením Alfa 155. Tříprostorový sedan vyšší střední třídy se řadí po bok „konfekčními“ Fiatu Tempra

Také Alfa 155 zachovává typický styling této značky, již prozrazuje i střední charakteristická část masky chladiče. Zde je typ V6.

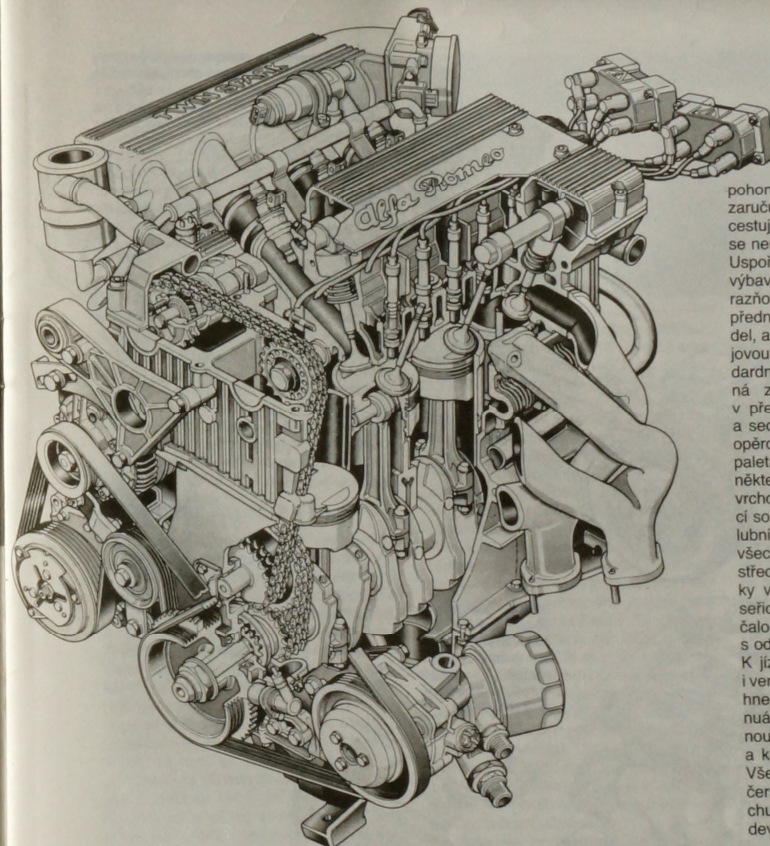
a jeho luxusnímu protějšku Lancia Dedra, ale paletou motorů a jejich výkonovými parametry patří ještě o stupínek výš, zejména dynamickými vlastnostmi, odpovídajícími pověsti této značky. Vše nasvědčuje, že Alfa 155 potvrdí oprávněnou víru v trvalý obrát této značky k lepšímu, který, jako první, naznačil větší typ 164.

DYNAMICKÝ DESIGN

Podobně jako již dříve Lancii začlenil Fiat automobilku z Arese do svého koncernu s tím, že jí ponechá naprostou vývojovou samostatnost. Tím nejen stimuluje její aktivitu, ale také zpestruje nabídku svých vozů a diferencuje srovnatelné typy jednotlivých svých značek tak, aby si na trhu nekonkurovaly, ale naopak specifickými vlastnostmi vzbudily zájem co nejširší klientely.

Jak již bylo řečeno, vozy Alfa Romeo mají mít při všech dnešních požadovaných užitných vlastnostech výrazný sportovní charakter. Taková je tedy i nová Alfa 155, která jej na první pohled prozrazuje i vzhledem své karosérie. „Klasický“ tříprostorový sedan s krátkou stupňovitou záďí prozrazuje příslušnost k této značce zejména nízkou čelní stěnou s typickou střední částí masky chladiče. Dynamičnost vozu zdůrazňuje klinovitý profil pontonu stoupající dosti strmě linii dolního okraje bočních oken k odtokové hraně na víku zavazadlového prostoru a zvýrazněný bočním prolisem navazujícím pod klikami dveří na okraj kapoty motoru a odělujícím pásmo většího ostřihu. S tímto

Víko zavazadlového prostoru v poněkud hranatě stupňovité zádi sahá až k nárazníku vestavěnému do karosérie.



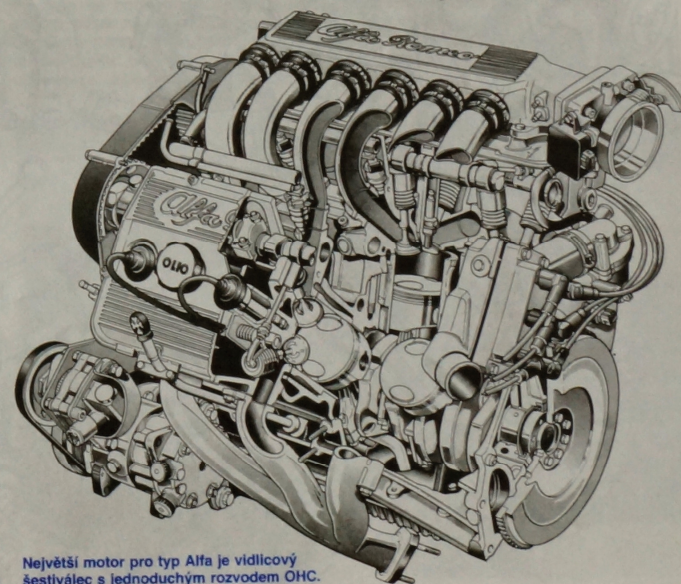
Oba motory Twin Spark s dvojitým zapalováním bez rozdělovače mají stejnou konstrukci a liší se jen klíčovými mechanizmem s kratším zdvihem, a s tím souvisejícími objemy a výkonovými parametry.

pohonem) vysoce nadprůměrný. Alfa 155 zaručuje plný komfort čtyřem dospělými cestujícími, ale ani tři na zadním sedadle se nemusí příliš tísnit.

Uspořádání prostoru pro cestující i jeho výbava odpovídají charakteru vozu, zdůrazňovaného nejen anatomickým tvarem předních a obou krajních zadních sedadel, ale i třímramenným volantem a přístrojovou deskou. Všechny typy mají standardně elektricky seřiditelná vnější zpětná zrcátka, elektricky ovládaná skla v předních dveřích, centrální zamykání a sedadlo řidiče se seřiditelnou bederní opěrou. Diferencované se nabízí pestrá paleta mimořádné výbavy na přání, jejíž některé prvky jsou započteny do ceny vrcholných typů V6 a Q4 — např. vytápěcí soustava se samočinnou regulací, palubní počítač. Jiné lze objednat pro všechny typy, jako elektrickou posuvnou střešku, ostřikovače světlometů, elektricky vyhříváná zpětná zrcátka, elektricky seřiditelná a vyhříváná přední sedadla, čalounění pravou kůží či metalizovaný lak s odolnou transparentní vrstvou.

K jízdnímu komfortu významně přispívá i ventilační a vytápěcí soustava, nabízená hned ve třech verzích — základní s manuální regulací, dokonalejší se samočinnou regulací předem zvolené teploty a konečně úplná klimatizační soustava. Všem společný je komplikovaný rozvod čerstvého, resp. temperovaného vzduchu do jednotlivých míst interiéru celkem devatenácti výstupními otvory, zčásti

profilem ladí i značný sklon čelního a zadního okna, jež jsou obě vlepena do karosérie. Oba nárazníky, přední v celku se spoilerem, jsou vestavěny do karosérie a spolu s dalšími detaily a utěsněnými spárami se podílejí na příznivých aerodynamických vlastnostech vozu, dokumentovaných i součinitelem odporu vzduchu $c_x = 0,29$, jímž se Alfa 155 řadí k nejlepším vozům této třídy. Utěsnění spár ve styku jednotlivých částí karosérie rovněž výrazně potlačilo aerodynamický hluk vyvolávaný turbulentním prouděním vzduchu. Neméně významným výsledkem aerodynamické optimalizace je i snížení vzltlaku, ovlivňujícího zejména při vysokých rychlostech směrovou stabilitu a ovladatelnost vozu, jakož i citlivost na boční vítr. Alfa 155 se zatím nabízí ve čtyřech typech — Twin Spark 1.8, Twin Spark 2.0, V6 a Q4, které se podstatněji liší především poháněcími soustavami, ale rozdílly jsou i v úrovni standardní výbavy jinak rozměrově zcela shodných interiéru. Vnitřní rozměry odpovídají standardu nejlepších vozů této velikosti — šířka ve výši loktů vpředu/vzadu 1458/1436 mm, resp. výška stropu nad sedáky 960/937 mm. Díky vysoké zádi je objem zavazadlového prostoru 0,525 m³ (u typu s předním

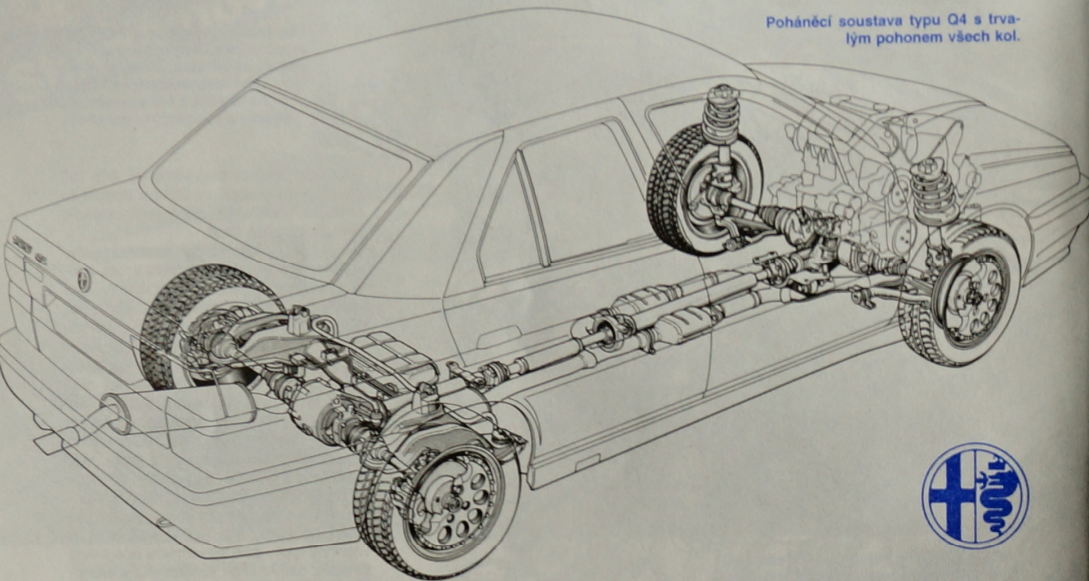


Největší motor pro typ Alfa je vidlicový šestiválec s jednoduchým rozvodem OHC.

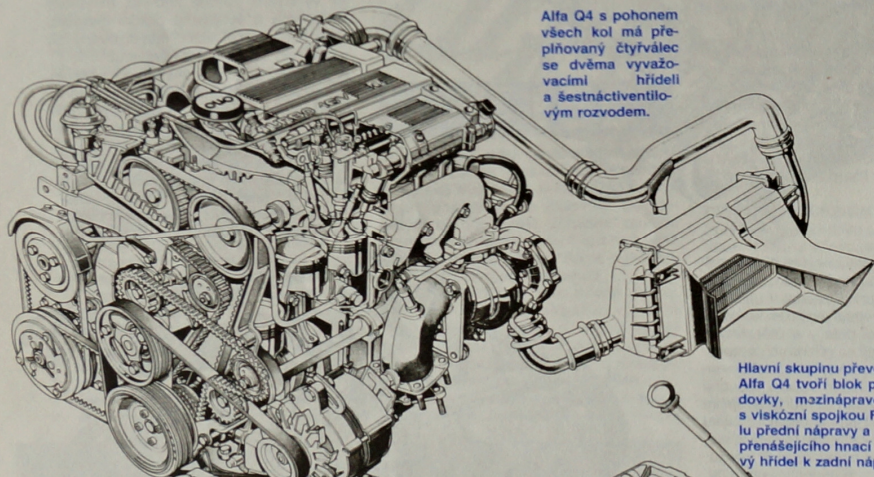


Alfa 155 T. Spark 1.8

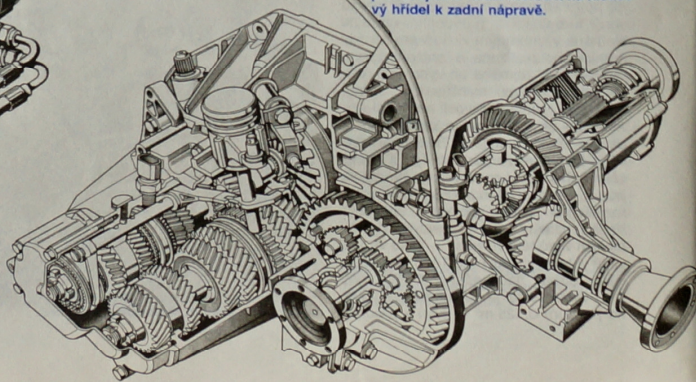
Pohánecí soustava typu Q4 s trvalým pohonem všech kol.



Alfa Q4 s pohonem všech kol má přeplňovaný čtyřválec se dvěma vyvažovacími hřídelemi a šestnáctiventilovým rozvodem.



Hlavní skupinu převodného ústrojí typu Alfa Q4 tvoří blok pětistupňové převodovky, mšzinápravového diferenciálu s viskózní spojkou Ferguson, diferenciálu přední nápravy a kuželového soukoll přenářejícího hnací moment na kloubový hřídele k zadní nápravě.



Výrazný klínovitý profil pontonu karosérie, zdůrazňující dynamičnost vozu, stoupá k vysoké stupňovité zádí. Podíl na dobrých aerodynamických vlastnostech mají i velmi pečlivě tvarované prahy.

směrově i průtokově seřiditelnými. Všechny soustavy mohou být vybaveny speciálním filtrem, jenž zachytí pyl, a také částičky prachu o velikosti pouhých 3 mikrometrů.

Tvůrci vozu mu dali do vínku i další kvality, které sice budoucí majitelé hned neoceňují, ale bez nichž by byl bez nadějí na úspěch v souboji s konkurencí. Zahnují celou oblast technologie počínaje přísnou kontrolou kvality jednotlivých výrobních operací a konče důkladnou ochranou karosérie proti korozi, na níž se podílí i 70 % všech dílů předem povrchově galvanizovaných. Samozřejmě se uplatní i nejmodernější výpočtové postupy zaručující dostatečnou tuhost karosérie, a tím vysokou pasivní bezpečnost vozu při optimálním využití materiálu, nezvyšujícím zbytečné hmotnost.

ČTYŘI MOTORY

Je běžné a racionální, že při vývoji zcela nových vozů se využívají již osvědčené a i nadále konkurence schopné konstrukční skupiny již vyráběných typů. To platí především o motorech pro Alfa 155, z nichž však žádný nebyl převzat beze změny. Zpočátku jsou pro ni určeny čtyři zážehové, všechny s elektronickým vstřikováním paliva s třicetistým katalyzátorem výfukových plynů. Základem prvních dvou je čtyřválec Twin Spark s dvojitým zapalováním pro Alfa 164. Při stejném vrtání 84 mm se prodloužením zdvihů o 1,5 mm na 90 mm zvětšil zdvihový objem z 1962 na 1995 cm³ a výkon vzrostl o 2 kW, přičemž točivý moment má sice nepatrně nižší maximum posunutě k 5000 min⁻¹, ale v širokém rozpětí otáček příznivější průběh, neboť od 2000 do 6000 min⁻¹ neklesá pod 160 N.m. Od tohoto motoru byla při stejném vrtání, ale se zdvihem zkráceným na 80 mm odvozena menší verze objemu 1773 cm³. Až na hlavní rozměry jsou oba tyto čtyřválece shodné konstrukce a mají kromě již zmíněného dvojitého zapalování bez rozdělovače, se dvěma svíčkami v každém válci, variabilní časování sacích ventilů třetí generace podle patentu Alfa Romeo, jež se děje elektrohydraulickým natáčením příslušného vačkového hřídele. Větší motor má navíc chladič oleje a přídavné chlazení pístů olejem stříkajícím zevnitř na jejich plášť. Při vývoji těchto motorů byla rekonstruována hlava válců pro zlepšení chlazení, pozměněn byl i tvar spalovacího prostoru a sacích i výfukových kanálů, a byly vybaveny novým alternátorem s dvojitým vnitřním chlazením, jenž má vyšší výkon při nižších otáčkách a je tedy i méně hlučný.

Také motor typu V6 má základ ve vidlic-

Přehledná přístrojová deska před tříramenným volantem „ladi“ se sportovním charakterem vozu. Na středovém panelu jsou v horní části ovládací prvky účinné a výkonné ventilační a topné soustavy.



vém šestiválci téže konstrukce, používaném již v typech 75 a 164. Zmenšením vrtání z 93 na 88 mm a zkrácením zdvihů ze 72,6 na 68,3 mm se zmenšil zdvihový objem z 2959 na 2492 cm³, měrný výkon však vzrostl ze 44,6 na 48,6 kW.l⁻¹. Příznivé charakteristiky se dosáhlo úplnou rekonstrukcí sacího a výfukového traktu a změnou časování rozvodu.

Zatímco tyto tři motory jsou určeny výhradně pro Alfa 155 s předním pohonem, nejvýkonnější typ celé řady — Alfa 155 Q4 s pohonem všech kol — pohání přeplňovaný zážehový čtyřválec se čtyřventilovým rozvodem. I ten je výsledkem dalšího vývoje již používaného motoru, tentokrát z vozu Lancia Dedra. Při stejných základních rozměrech má však o 5 kW vyšší výkon a o 12 N.m vyšší točivý moment než dosud nejvýkonnější verze, což se dosáhlo zvětšením kompresního poměru a změnou programu komplexní regulace vstřikování paliva a zapalování. Původní konstrukce motoru se ale nezměnila, má tedy, na rozdíl od ostatních pro Alfa 155, litinový blok a v něm dva protiběžné vyvažovací hřídele z lehké slitiny, potlačující vibrace.

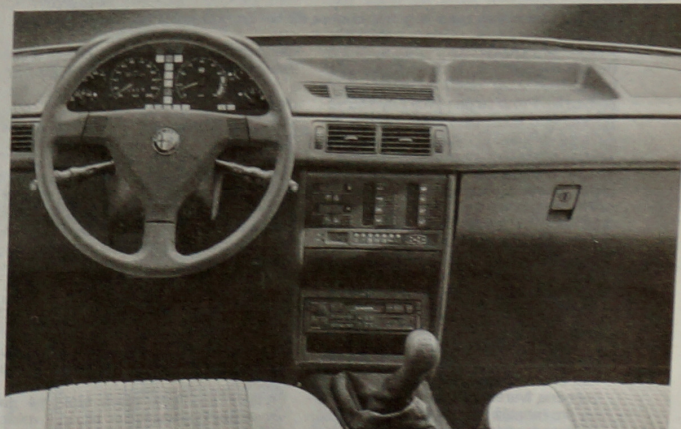
Přestože se podle tradice značky kladl značný důraz na co nejlepší výkonové parametry motorů, nezbytné pro dosažení sportovního charakteru vozů, nebyla opomenuta ekologie. Kromě již zmíně-

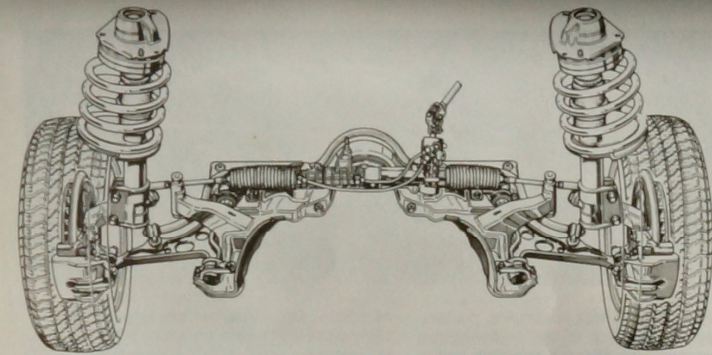
ných katalyzátorů mají všechny typy odvětrány palivové nádrže do sacího potrubí. Zajímavým detailem vozů vybavených klimatizací je její dočasné vyřazení z provozu, je-li třeba nejvyššího výkonu motoru.

Všechny typy mají výhradně pětistupňové převodovky s přímým řazením, shodné konstrukce, lišící se jen rozměry některých částí v závislosti na přenášeném momentu a ovládáním. Převodovka pro typy s motory Twin Spark pro 206 N.m má ovládání dvěma táhly, kdežto větší, pro V6 a Q4 přenese až 304 N.m a ovládá se dvěma lanovody. Obě převodovky mají synchronizaci Borg Warner, jejíž spojky jsou rozděleny na oba hřídele, takže kola třetího, čtvrtého a pátého stupně se netočí při zařazení neutrálu, čímž se snižují ztráty i hluk.

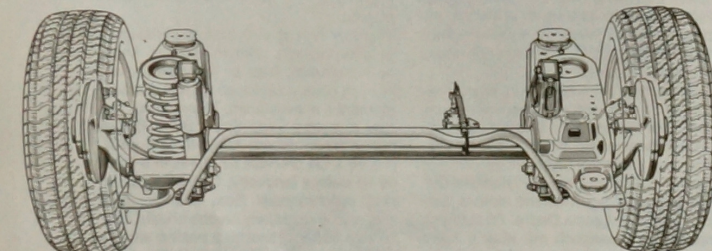
Alfa 155 Q4 s pohonem všech kol má převodné ústrojí doplněno dalšími částmi pro pohon zadních kol a pro rozdělení hnacího momentu na přední a zadní kola. Je to především mezinápravový diferenciál, dělicí hnací moment v poměru 47-53, vybavený viskózní spojkou Ferguson, která tento poměr mění podle okamžitých adhezčních podmínek předních a zadních kol až k extrémům.

Stejnou funkci pro zadní kola má samosvorný šroubový diferenciál Torsen v rozvodovce.

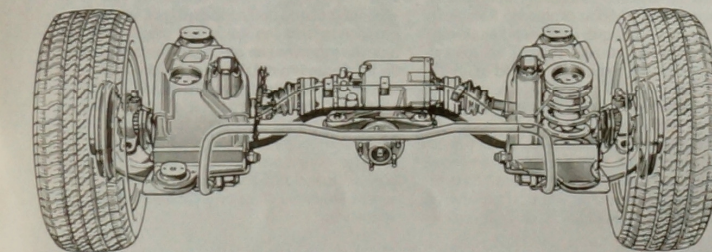




Přední nápravy typů s předním pohonem a Q4 se liší jen tvarem nápravnice, nesoucí kromě spodních příčných ramen i převodku řízení a zkrutný stabilizátor.



Zadní kliková náprava typů s předním pohonem s vlečenými rameny uloženými na jednoduché trubkové nápravnicí a s tlumiči vně pružin.



Typ Q4 má klikovou zadní nápravu, která se liší tvarem nápravnice nesoucí rozvodovku.

KVALITNÍ PODVOZEK

Bezpečné a účinné využití výkonu motoru každého vozu závisí na vlastnostech podvozku. Proto se při vývoji Alfa 155 věnovala jeho konstrukci velká péče a využila se většinu již osvědčená technická řešení, v detailech přizpůsobená novému použití. Z tradice značky se výrazněji vymyká jen zadní náprava. Zatímco typy 33 a 75 mají tuhou nápravu a kola velké Alfa 164 jsou nezávisle zavěšena na víceprvkových závěsech, Alfa 155 má klikovou nápravu „klasické“ konstrukce s rameny nespojenými zkrutnou příčkou. Prostřednictvím valivých ložisek jsou zavěšena na nápravnicí tvaru „H“ s lisovanými podélnými členy spojenými trubkou, připevněné ke karosérii pružnými bloky tlumičmi přenos tluku a vibrací. Podobnou zadní nápravu má i typ Q4, je však zejména tvarem nápravnice přizpůsobena pro montáž rozvodovky a pohon kol. Ve standardním provedení jsou všechna

kola odpružena vlnitými pružinami s teleskopickými tlumiči (vzadu vně pružin) a příčnými zkrutnými stabilizátory. Na přání mohou mít typy Alfa V6 a Q4 soustavu se samočinnou elektronickou regulací tlumičů, převzatou s nezbytnými změnami z Alfa 164 Quadrifoglio. Soustava mění charakteristiku tlumičů podle provozních podmínek — tvrdší nastavuje při rychlé sportovní jízdě, měkčí při běžné jízdě nebo ve městech, zaručující největší pohodlí. Elektronická řídicí jednotka samočinně regulace trvale zpracovává signály čidel svislého zrychlení karosérie, úhlu a rychlosti natožení volantu, tlaku v brzdové soustavě a rychlosti jízdy, podle nichž nastavuje optimální charakteristiku tlumičů. Řídicí však může stlačením tlačítka „Sport“ trvale vyřadit samočinnou regulaci. Brzdová soustava všech typů má na všech kolech kotoučové brzdy a může být doplněna protiblokovací soustavou

(u typů V6 a Q4 standardní). Pro typy s předním pohonem má čtyři čidla a tři ovládací větve (dvě pro přední kola a jednu společnou pro obě zadní). Protiblokovací soustava typu Q4 je přizpůsobena podmínkám brzdění vozu s trvalým pohonem všech kol. Má čtyři ovládací větve a šest čidel, z nichž dvě měří navíc podélné a svislé zrychlení. Aby funkce protiblokovací soustavy neovlivňovala za extrémních podmínek (sníh, led) brzdění motorem při uvolněním akceleračního, je řídicí jednotka ABS spřažena s řídicí jednotkou motoru, jež po dobu brzdění zvyší volnoběžné otáčky a sníží tak brzdny účinek motoru.

Ovládání vozu usnadňuje nízkotlaký hydraulický posilovač řízení, jehož účinek závisí na rychlosti jízdy. Při malých rychlostech, např. při parkovacích manévrech, je největší a podstatně snižuje sílu na volantu, s rostoucí rychlostí klesá, a tak má řídicí dostatečný kontakt s vozovkou, důležitý pro bezpečnost jízdy.

ALFA 155 PRO SPORT

Není to tak dávno, co se Alfa Romeo začasthovala — a s nemalým úspěchem — závodů cestovních vozů na okruzích. Pro již zmíněné ekonomické potíže však zmizela z této scény, na níž se ale v nových podmínkách zřejmě vrátí. Její sportovní „zbrani“ bude právě nová Alfa 155, resp. její „evoluční“ verze odvozená od typu Q4. Závodní Alfa 155 GTA má rovněž pohon všech kol, ale většina hlavních konstrukčních skupin byla upravena. Tak například výkon motoru se změnou sací a výfukové soustavy, regulace vstříkávání, zapalování a přepřehování, použitím nových ojnic, pístů aj. zvýšil na téměř 300 kW a točivý moment stoupl na 510 N.m. Vůz vyvinutý a připravený ve spolupráci se závodním oddělením Alfa Corse pro letošní italské mistrovství má mj. šestistupňovou převodovku, jiné diferenciály, některé díly převodného ústrojí z titanu, zadní nápravu s nezávisle zavěšenými koly podobné konstrukce jako Alfa 164, výkonnější brzdovou soustavu a aerodynamicky optimalizovanou karosérii s některými díly z plastu vyztužené uhlíkovými vlákny. Vůz má samozřejmě vestavěný ochranný rám a je vybaven pro závodní účely. Všemi úpravami se podařilo snížit pohotovostní hmotnost proti sériovému typu Q4 o 340 kg a dosáhnout tak výkonové hmotnosti pouhých 3,5 kg.kW⁻¹.

VÁŽNÝ KONKURENT

Vše nasvědčuje tomu, že Alfa 155 přichází na evropský trh jako vážný konkurent nejlepších vozů své třídy. Rozhodně se jím vyrovná a mnohde překonává svými dynamickými vlastnostmi, ostatně očekávanými vzhledem k pověsti této značky. Všechny typy dosahují největší rychlosti alespoň 200 km/h a jen základní Twin Spark 1.8 potřebuje ke zrychlení z 0 na 100 km/h nepatrně více než 10 sekund, zatímco Q4 pouhých 7. Údaje výrobce prozrazují, že mimořádný temperament nebyl zaplacen nepřiměřeně vysokou

spotřebou paliva — u jednotlivých typů je v „euromixu“ od 8,3 do 10 l/100 km. Za svými největšími konkurenty Alfa 155 jistě nezaostává ani jízdními vlastnostmi a zdá se, že není handicapována ani komfortem a úrovní výbavy.

To všechno by ale nestačilo, kdyby nebyla na současně vysoké úrovni jiných vozů spolehlivost a kvalita, již některé typy Alfa Romeo z posledních období nebyly zrovna proslulé. Ale při vývoji nového typu se právě této oblasti věnovala mimořádná péče. Výrobní závod Pomigliano d'Arco byl vybaven novou linkou pro montáž nového typu, karosářská linka má 190 robotů a posílena byla všechna kontrolní pracoviště. Rekonstrukce závodu pro výrobu Alfa 155 si vyžádala investici asi 700 miliard lir. A aby nabídka uspokojila co nejvíce zájemců, ještě letos přijde na trh další typ této řady s výkonným, ale sporným přepřehovaným vznětovým motorem.

Ing. OTAKAR GREGORA

ALFA ROMEO ALFA 155 ■ ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE ■

Pětimístný cestovní automobil s motorem vpředu a pohonem předních, resp. všech kol.

MOTOR — kapalinou chlazený zážehový uložený napříč před přední nápravou; hlava válců z hliníkové slitiny; elektronické vstříkávání paliva digitálně řízené společně s bezdotykovým zapalováním s víceparametrovou regulací předstihu zážehu; tloušťkový katalyzátor výfukových plynů se sondou lambda; uzavřená chladicí soustava s elektrickým větrákem; tlaková oběžná mazání s plnoprotokovým čistícím oleje; palivo bezolovnatý benzin o.č. 95 (VM); **a) Twin Spark 1.8:** řadový čtyřválec s rozvodem 2×OHC; zdvihový objem 1773 cm³ (Ø 84×80 mm), kompresní poměr 10:1; největší výkon 93 kW/6000 min⁻¹; největší točivý moment 165 N.m/5000 min⁻¹; blok motoru z hliníkové slitiny; pětikrát uložený klikový hřídel; dva vačkové hřídele v hlavě poháněné dvouřadovým řetězem; ventily ve dvou řadách V/46° ovládané hříčkovými zdvihátky; elektrohydraulická změna časování sacích ventilů natáčením jejich vačkového hřídele; vstříkávání paliva Bosch Motronic M 1.7; dvojitá zapalovací soustava se dvěma svíčkami v každém válci; alternátor 14 V—80 A, akumulátor 12—45 A.h; **b) Twin Spark 2.0:** jako a) s výjimkou; zdvihový objem 1995 cm³ (Ø 84×90 mm); největší výkon 104 kW/6000 min⁻¹; největší točivý moment 187 N.m/5000 min⁻¹; chladič oleje;



Od základní typové řady byl odvozen „evoluční“ typ Alfa 155 GTA, určený pro závody. Navenek se liší detaily karosérie, zejména větším předním spoilerem, přítláčecí plochou na zádi, menší světlou výškou, jednoramenným stíračem a koly.

c) V6: vidlicový šestiválec V/60° s rozvodem OHC; zdvihový objem 2492 cm³ (Ø 88,0×68,3 mm) kompresní poměr 10:1; největší výkon 121 kW/5800 min⁻¹; největší točivý moment 216 N.m/4500 min⁻¹; blok motoru z hliníkové slitiny; čtyřikrát uložený klikový hřídel; vačkové hřídele (v každé hlavě jeden) poháněné ozubeným řemenem; ventily ve dvou řadách V/47°, sací ovládané přímo hříčkovými zdvihátky, výfukové tyčkami a vahadly; vstříkávání paliva Bosch Motronic M 1.7; chladič oleje; alternátor 14 V—80 A, akumulátor 12 V—60 A; **d) Q4:** přepřehovaný řadový čtyřválec s rozvodem 2×OHC; zdvihový objem 1995 cm³ (Ø 84×90 mm), kompresní poměr 8:1; největší výkon 137 kW/6000 min⁻¹; největší točivý moment 291 N.m/2500 min⁻¹; blok motoru litinový; pětikrát uložený klikový hřídel; dva protiběžné vyvažovací hřídele v bloku; dva vačkové hřídele v hlavě poháněné ozubeným řemenem; ventily ve dvou řadách V/65° (v každém válci dva sací a dva výfukové) ovládané hříčkovými zdvihátky; vstříkávání paliva Weber Marelli IAW; přepřehování kapalinou chlazeným výfukovým turbodmyčadlem Garrett T3 s chladičem stlačeného vzduchu, největší plnicí tlak 100 kPa; chladič oleje; alternátor 14 V—85 A, akumulátor 12 V—60 A.h.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ — a) přední pohon (s motory a, b, c); jednokotoučová suchá spoj-

ka s talířovou pružinou a kapalinovým ovládaním; plně synchronizovaná pětistupňová převodovka s přímým řazením — pro a, b (3,545—2,267—1,542—1,156—0,943—Z 3,909), pro c (3,500—2,176—1,524—1,156—0,917—Z 3,545); stálý převod nápravy 3,56 (a), 3,35 (b), 3,41 (c); b) trvalý pohon všech kol (jen s motorem d); jednokotoučová suchá spojka s talířovou pružinou a kapalinovým ovládaním; plně synchronizovaná pětistupňová převodovka s přímým řazením (3,500—2,176—1,524—1,156—0,917—Z 3,545); mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou, dělicí hříčkový moment na přední a zadní nápravu v poměru 47:53; stálý převod nápravy 2,26, samosvorný šroubový diferenciál Torsen zadní nápravy.

PODVOZEK — bezramenná konstrukce; všechna kola nezávisle zavěšená; přední náprava se spodními příčnými rameny a vzpěrami McPherson; zadní náprava kliková s rameny zakřivenými na nápravnicí; přerovná vlnitými pružinami s teleskopickými tlumiči (přední uvnitř, zadní vně pružin) a příčnými zkrutnými stabilizátory; provozní brzdy kapalinové dvouokružové s podtlakovým posilovačem a regulátorem tlaku zadních brzd; V6 a Q4 standardně s protiblokovací soustavou; přední brzdy duté kotoučové Ø 257 mm (a, b), Ø 284 mm (c, d); zadní brzdy plně kotoučové Ø 240 mm (všechny typy); bezbezostové obložení; parkovací brzda mechanická na zadní kola; hřebenové řízení s posilovačem a výškové seřizitelným volantem; kola s ráfky 6 J×14 (a, b), 6 J×15 (c, d); pneumatiky 185/60 HR 14 (a), 195/55 VR 14 (b), 195/55 VR 15 (c), 205/50 ZR 15 (d); náhradní kolo s ráfkem 4 J×15, pneumatika 115/70 R 15.

KAROSÉRIE — samonosná ocelová; čtyřdvéřový tříprostorový sedan; c_x=0,29.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI — rozvor náprav 2540 mm, rozchod kol vpředu/vzadu 1496/1402 mm (a, b), 1477/1402 mm (c, d); délka 4443 mm, šířka 1700 mm, výška (nezatížený) 1440 mm; světlá výška 140 mm; pohotovostní hmotnost 1205 kg (a), 1215 kg (b), 1290 kg (c), 1390 kg (d); užitečná hmotnost 500 kg (a, b, 480 kg (c), 455 kg (d); objem zavazadlového prostoru 0,525 m³ (a, b, c), 0,410 m³ (d); objem palivové nádrže 63 l (a, b, c), 60 l (d); hmotnost brzděného přívěsu 1300 kg (a), 1400 kg (b, d), 1500 kg (c).

PROVOZNÍ VLASTNOSTI — největší rychlost v km/h: 200 (a), 205 (b), 215 (c), 225 (d); zrychlení z 0 na 100 km/h v s: 10,3 (a), 9,3 (b), 8,4 (c), 7,0 (d); 1000 m za 31,8 (a), 31,3 (b), 29,4 (c), 28,3 (d); spotřeba paliva EHK v l/100 km: 6,7/8,8/9,5 (a), 6,3/8,1/9,7 (b), 7,3/8,3/12,0 (c), 7,7/8,8/12,3 (d).

Hlavní vnější rozměry v milimetrech.

