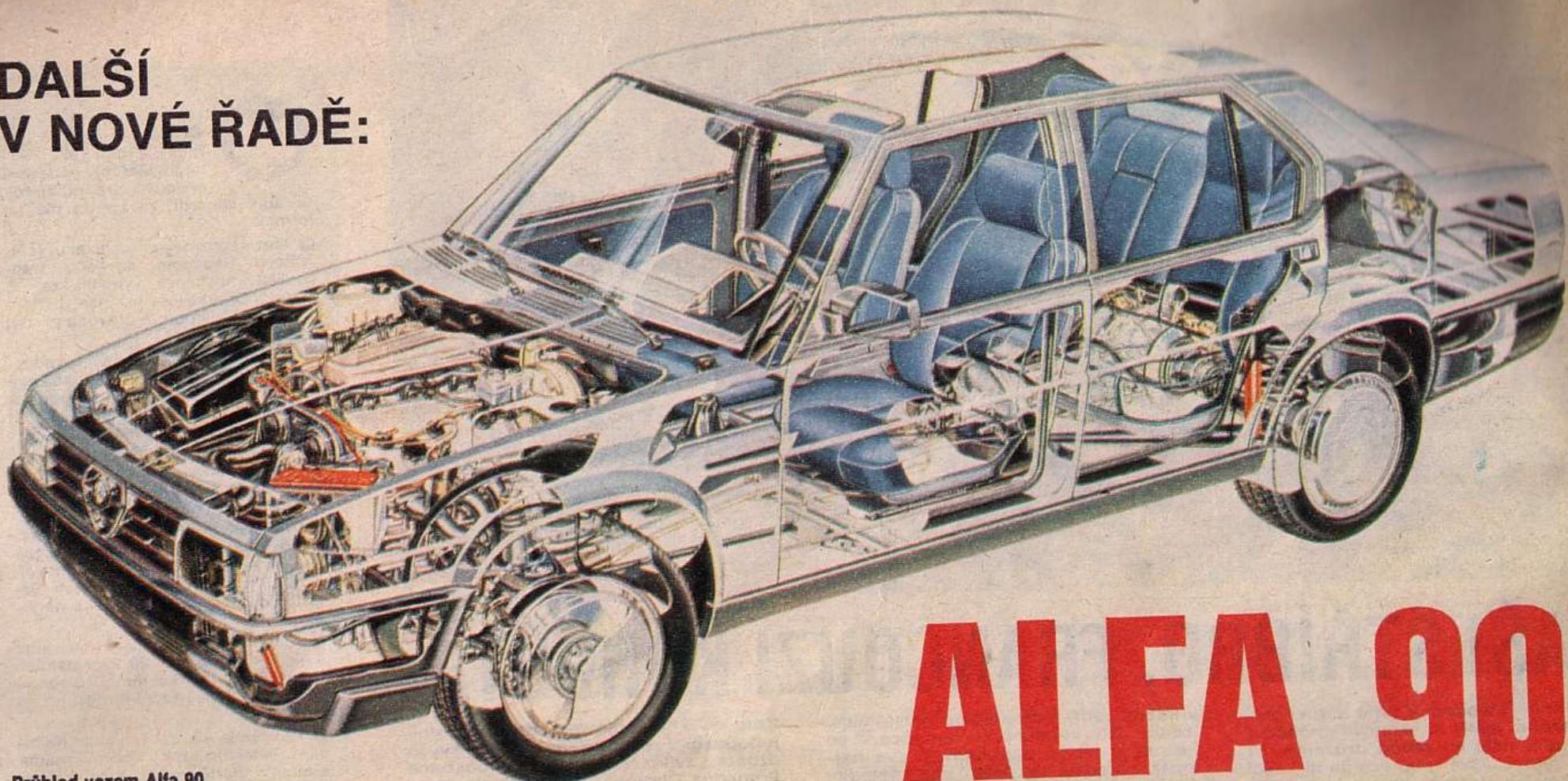


DALŠÍ  
V NOVÉ ŘADĚ:



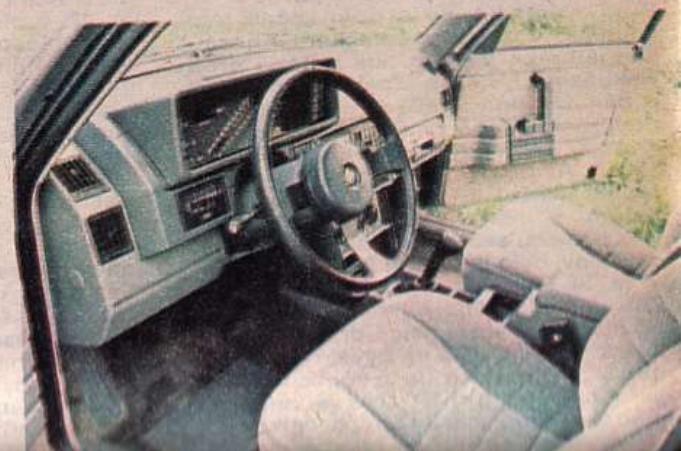
Průhled vozem Alfa 90  
s šestiválcovým V-motorem 2,5 l.

# ALFA 90



Vlevo:  
Elegantní  
tvary karosérie  
jsou dílem  
Nuccia  
Bertoneho.

Vpravo:  
Na „elektronické“  
přístrojové desce  
jsou základní  
měřené hodnoty  
udávány jak  
analogovou  
formou



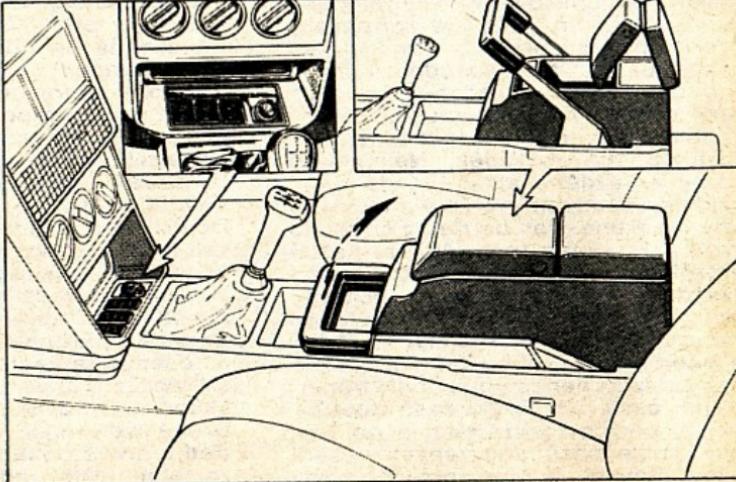
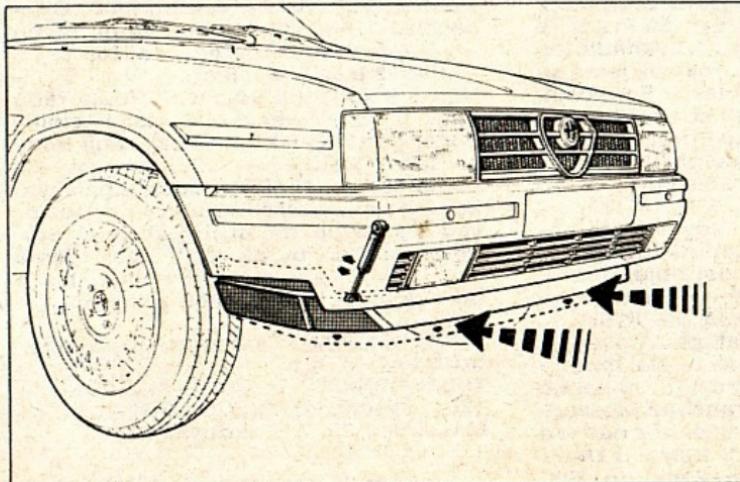
italský automobilový průmysl má značné starosti, v největší krizi se však nachází státní koncern Alfa Romeo. Projekt, na kterém stavěl základ své budoucnosti — Alfasud — zklamal na celé čáře. Ne však technickou úrovní, ta byla dokonce velmi dobrá, ale hrubými nedostaty v kvalitě. O Alfasudu se mluvilo jako o kupě rzi, kterou nelze žádným opatřením zchránit. A tak se v zcela novém závodě, speciálně vybudovaném pro Alfasud v Pomigliano d'Arco u Neapole, postupně zkracovala pracovní doba, až byla výroba zastavena úplně. Rok co rok, už celých deset let, je koncern dotován značnými finančními částkami a tato situace ještě nějaký čas potrvá.

K ozdravění firmy má přispět zcela nový přepracovaný výrobní program, nyní s číselným označením jednotlivých modelů, na jehož počátku stojí typ Alfa 33, představený v loňském roce. Ten používá osvědčenou mechaniku vozu Alfasud, ovšem zcela nová karoserie má zahladit stopy neúspěšné minulosti. Obdobnou techniku nabízí pod názvem Arna automobil společné produkce s japonským Nissanem, který má být podle kooperáční smlouvy vyráběn v počtu 60 až 100 000 kusů ročně až do roku 1990 a má využít kapacity závodu v Pomigliano. Do roku 1990 by měl z výroby vymízet také dnes už zřídka používaný ležatý motor s protilehlými

válci. Tato koncepce se dá navíc jen těžko využít jako základ pro vznětový motor, jež je v Itálii velmi žádaný. Zároveň by pozvolna „doběhla“ i výroba šestiválcového V-motoru, aby se bylo možno plně koncentrovat na další vývoj čtyřválcových řadových motorů. Také druhý typ nového programu, jímž je Alfa 90, kterému se budeme dále věnovat podrobněji, má svoji premiéru za sebou. Na jaře příštího roku se má objevit následovník typu Giulietta, připravovaný pod pracovní šifrou K1, ale jeho oficiální označení bude patrně Alfa 69. Poslední z nového kvarteta — Alfa

164 — bude nástupcem značně kritizovaného špičkového modelu Sei. Pokud se týče komfortu a jízdních vlastností má znamenat téměř generační skok vpřed. Ale to je budoucnost. Skutečnost je zatím reprezentována novým vozem Alfa 90. Přestože se na první pohled zdá, že nejnovější kreace Alfы Romeo je původní novinkou, není to tak úplně pravda. Dojem zcela určitě ovlivňuje nový moderní kabát, řešený v duchu současného trendu, který stylisté u některých dřívějších modelů Alfы Romeo do jisté míry ignorovali, snažíc

se o zachování tradičních tvarů. Součinitele odporu vzduchu starých typů nebyly nikdy publikovány, protože jejich hodnoty (kolem 0,43 až 0,44) nebyly nikterak oslnující. Bylo tedy nezbytné podídit základní tvary příznivé aerodynamice, obdobně jako u prvního typu nové generace, jímž je Alfa 33. Nový automobil se zvýšenou stupňovitou zadí z „dílny“ Nuccia Bertoneho má v Pininfarinově aerodynamickém tunelu změřený součinitel odporu vzduchu  $c_x = 0,35$  a vzhledem k malé čelní ploše ( $1,9 \text{ m}^2$ ) a nízký aerodynamický odpor. Pro optimalizaci prou-



dění došlo samozřejmě na taková, dnes už zavedená opatření, jako jsou vlepená skla či chybějící střešní žlábkы. Určitou zásluhu na dobrých průvodních vlastnostech má i nekonvenčně řešený přední spoiler. Poprvé u sériového automobilu byl použit výsuvný spoiler, který svoji polohu přizpůsobuje rychlosti vozidla. Při stání a pomalé jízdě je zasunut, takže nenaruší optický linii vozidla a nepřekáží při manévrování u obrubníku. Se stoupající rychlostí se vysouvá a tím eliminuje vztlačové síly na přední nápravě a omezuje proudění vzduchu v členitých partiích spodku vozu. Současně s pohybem spoileru je optimalizováno i množství vzduchu přicházejícího ke chladiči.

Při konstrukci a výběru výrobní technologie karoserie byl velký význam kladen na pasivní bezpečnost a účinnou ochranu proti korozi. První záměr se zcela evidentně zdařil, když při bariérové zkoušce z rychlosti 50 km/h prakticky nedošlo k žádné deformaci kabiny. Pokud se týče celé řady opatření, zvyšujících ochranu proti korozi, ty prověří čas. Vzhledem k tomu, že si Alfa Romeo už nemůže dovolit obdobnou blamáž jako u vozu Alfasud, byla tato oblast pečlivě zabezpečena. Od kataforézního lakování přes speciální zinkovou ochranu zvláště korozí ohrožených plechů, krytí svařovaných míst nosných částí karoserie epoxidovým filmem, vrstvy plastisolů na spodku vozu až po vystříkání dutin připravkem na bázi vosku.

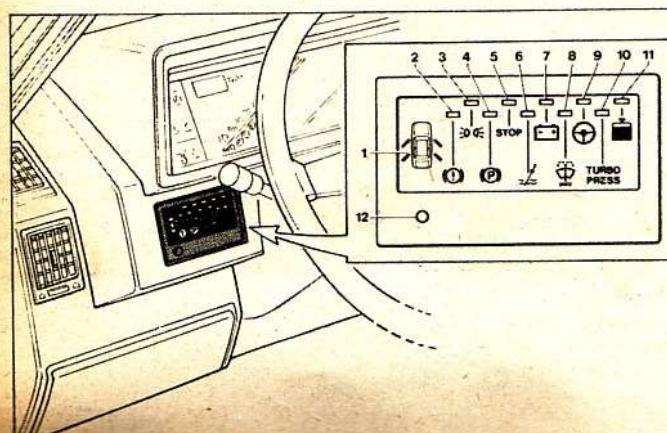
Při řešení podvozkové části vycházeli konstruktéři a technici z vydařené konцепce, použité u předchůdce vozu Alfa 90, kterým je známá Alfetta. Pro výhodné rozdělení hmotnosti, příznivě ovlivňující jízdní vlastnosti automobilu, byl spojovací hřídel veden od spojky k pětistupňové převodovce, umístěné u zadní nápravy ve společné skříni s rozvodovkou a s diferenciálem (tzv. systém Transaxle). Náročná je i konstrukce zavěšení předních kol na přičních lichoběžníkových ramenech s odpružením podélnými zkrutnými tyčemi s teleskopickými tlumiči a přičním zkrutným stabilizátorem. Zadní tuhá náprava De Dion je zavěšena na šikmých suvných ramenech a přičně ustavená Wattovým přímovodem. Pěrování je vinutými pružinami s teleskopickými tlumiči a přičním zkrutným stabilizátorem. U hřebenového řízení byl použit kapalinový posilovač, jehož účinek se mění s rychlosťí vozidla. To znamená, že např. při manévrování s vozidlem na parkovišti je posilovací účinek největší. Polohu volantu je možné nastavovat jak ve svislém tak i v horizontálním směru.

Pohonné jednotky nové Alfy jsou v podstatě upravené verze motorů, které byly použity u typu Alfetta, doplněné o šestiválcový V-motor z typu GTV a Alfa Sei. Jedná se o dva pečlivě

upravené karburační motory 1,8 a 2,0 l s rozvodem 2x OHC, jejich výkony 88 kW/5300 1/min, resp. 94 kW/5400 1/min přesahují obvyklý průměr. Kromě karburační verze dvoulitrového motoru je k dispozici i zajímavá verze s elektronickým vstřikováním benzínu. Mimo vstřikování a zapalování má tento motor ještě další elektronicky řízený systém, vyvinutý a patentovaný firmou Alfa Romeo. Jedná se o mechanismus, umožňující změnu časování rozvodu pro různé provozní režimy. Při nízkých otáčkách motoru je překryt ventili menší, aby se omezila možnost nedokonalého spalování. Naopak v režimu středních a vysokých otáček se překrytí ventili nepatrne zvětšuje pro zajištění lepšího plnění válců. Tímto opatřením se zvyšuje výkon motoru při současném snížení množství škodlivin ve výfuku. Alfa 90 s tímto motorem dosahuje rychlosť 190 km/h a má spotřebu 5,8/7,6/9,8 l/100 km (při rychlosti 90/120 km/h a v městském provozu). Sestiválcový V-motor 2x OHC o objemu 2,5 l je vybaven opět elektronickým vstřikováním benzínu (Bosch L-Jetronic) a dává výkon 116 kW při 5800 1/min. Tento motor umožňuje automobilu Alfa 90 největší rychlosť přes 200 km/h a výrobce u něho udává spotřebu 6,8/8,9/12,9 l/100 km. K dispozici je také vznětový čtyřválec o objemu 2,4 l vybavený turbodmychadlem a chladičem stlačeného vzduchu, snižujícím jeho teplotu o 50 až 60°C. Výkon tohoto motoru je 81 kW a největší točivý moment 235 N.m dosahuje při 2300 1/min. Spotřeba automobilu s tímto motorem je 5,8/8,0/9,0 l/100 km.

Progresivní technika slouží řidiči i pro kontrolu jednotlivých funkcí. Kromě základních přístrojů je na elektronicky řešené přístrojové desce v jejím spodním dílu na levé straně speciální diagnostický panel. Rozsvícení příslušné „kontrolky“ signalizuje nedostatky v množství motorového oleje, chladiči kapaliny, vody v ostříkovači, brzdové kapaliny, opotřebení brzdového obložení, výpadek světel či kontrolních svítidel na přístrojové desce, zataženou parkovací brzdu nebo neuzavřené dveře. Signalizace na diagnostickém panelu vede samočinně k rozsvícení centrálního červeného světla na přístrojové desce, upozorňujícího důrazně na vzniklou závadu. Palubní počítač doplňuje u modelu Quadrifoglio Oro s motorem 2,5 l elektronický informační systém. Řidič jeho pomocí může zjišťovat momentální spotřebu paliva, průměrnou hodnotu spotřeby, možnost dojezdu s benzínem nacházejícím se v nádrži, vnější teplotu a čas. Ke zvýšení pohody posádky slouží elektrické ovládání polohy sedadla a skel dveřních oken.

**Ing. P. Biskup  
Kresby a snímky AR**



**Zleva:**  
**Mechanismus pohybu spoileru.**

**Střední konzola s nekonvenčně řešenou parkovací brzdou.**

**Diagnostický panel se signalizací poruchy některé z funkcí.**