

treby paliva o 15%. Tieto parametre predznamenal obrovský úspech aký tento motor dosiahol.

Teraz prichádza na trh ďalšia generácia motorov JTD vybavených ultramoderným vstrekovaním Multijet a viacventilovou hlavou valcov. Privilégium zahájiť novú éru medzi vznetrovými motormi bolo zverené najobľúbenejšiemu štvorvalcu 1.9 JTD 16v.



Výhody 16 ventilového rozvodu

Obdivuhodné parametre, výkon 103 kW a nemenej pôsobivý točivý moment 305 N.m dosiahol nový štvorvalec 1.9 JTD 16v použitím najmodernejšej technológie a konštrukčných prvkov. Ide predovšetkým o: nové nastavenie riadiacej jednotky, zväčšenie vstrekovacieho tlaku z 1300 na 1400 barov, nové nastavenie turbodúchadla. Motor je prepĺňovaný výfukovým turbodúchadlom Garrett s premennou geometriou lopatiek, ktorá zlepšuje priebeh točivého momentu a zaisťuje jeho nárast najmä v nižších otáčkach. Najlepšie to zdokumentujú jednoduché čísla: celých 90% točivého momentu nového motoru je k dispozícii v neuveriteľne veľkom rozsahu otáčok od 1750 do 3250/min. Počas jazdy však vodiča viac než čísla zaujíma ochota motora zrýchľovať a práve tieto hodnoty dokumentujú to, že akcelerácia Alfy 147 JTD a 156 alebo Sportwagonu JTD je naozaj úžasná.

Príkladom môžu byť namerané časy pri pružnom zrýchlení. Aj na piaty rýchlostný stupeň Alfa 147 dokáže zrýchliť z 80 na 120 km/h za neskutočných 7,9s. Prítom dosahuje maximálnu rýchlosť 206 km/h a akceleráciu z 0 na 100 km/h za 9,1 s. Ale tým sa zázračné čísla nekončia - všetko korunuje mimoriadne nízka spotreba paliva. Pri konštantnej rýchlosti na najvyšší, šiesty stupeň, dosahuje nový model vybavený motorom so vstrekovaním Multijet nasledujúcu spotrebu:

- 4,5 l na 100 km pri 90km/h,
- 6,0 l na 100 km pri 120 km/h,
- 7,5 l na 100 km pri 150 km/h.

S tým istým motorom dosahuje aj väčšia Alfa 156 vynikajúce výsledky. Maximálna rýchlosť je v tomto prípade 209 km/h, akcelerácia z 0 na 100 km/h trvá len 9,3 s. Aj Sportwagon potrebuje stále perfektných 9,7 s. Tu je tiež spotreba ako z ríše fantázie. N šiestom stupni vozidlo vykazuje tieto nároky na pohonné hmoty:

- 4,5l na 100 km pri 90 km/h,
- 5,9 l na 100 km pri 120 km/h,
- 7,3 l na 100 km pri 150 km/h.

Alfa Romeo 147 GTA už aj na Slovensku

Deň otvorených dverí

V dňoch 2.-3. júla 2003 sme pre našich zákazníkov pripravili Deň otvorených dverí pri príležitosti uvedenia novej Alfa Romeo 147 GTA na slovenský trh. (bližšie sme sa venovali novému modelu v 1 čísle Spravodaja). Pozvaní zákazníci si mohli obzrieť pekný nový model zblízka, ako i vyskúšať jeho jazdné vlastnosti na cestách. Aj naďalej sa môžete informovať a prezrieť si Alfu Romeo 147 GTA v našej predajni. Bližšie informácie Vám poskytne predajca Jozef Ondrášek na č. t. 02/48 20 87 20, prípadne osobne.

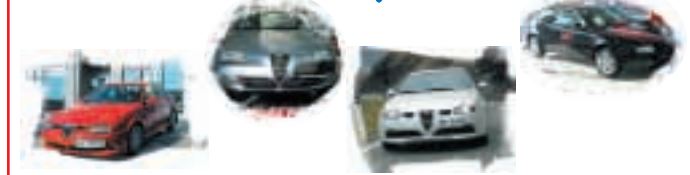


Pozvánka na Autosalón



V dňoch 17. (novinársky deň) až 22. septembra 2003 sa už po jedenásty krát uskutoční na výstavisku Agrokomplex v Nitre výstava automobilov – Autosalón. Zaujímavú expozíciu Alfa Romeo nájdete v hale M1.

Srdelčne všetkých pozývame.



AUTOTYP hľadá šikovného AUTOMECHANIKA

Záujemcovia sa môžu hlásiť na č. t. 02/4820 8711

Požiadavky:

- Vyučený v odbore VP sk. B (C)
- Odborná prax 2 roky
- Zodpovedný prístup k práci
- Ukončená ZVS



ŠPECIÁLNA letná PONUKA od ALFY ROMEO

Alfa Romeo 156 GTA 3,2

- 250 koní/184kW
- r. v. 2002
- 6x airbag, vyhrievané sedadlá, ABS+EBD, atermické sklá, imobilizér, Hi-Fi systém + subwoofer, klíma, športový výfuk
- interiér - čierna koža
- najazdených 13 500 km
- farba červená

1 395 000 Sk



Alfa Romeo 147 progresion 1.6/benzín

685 000 Sk

- 120 koní
- klimatizácia
- rádio
- najazdené 10 500 km
- strieborná metalíza



Alfa Romeo 156 2.0 JTS

aktuálna cena 999 900 Sk

- 121 kW
- ABS+EBD, alarm, imobilizér, automatická klíma, 6x airbag, hi-fi systém BOSE, volant a páka v koži, cruise control (tempomat)
- nejazdené
- zelená metalíza



Zľava 130 000 Sk

Alfa Romeo 156 2.4 JTD

aktuálna cena 976 400 Sk

- 110 kW
- 6x airbag, alarm, klíma, atermické sklá, ABS+EBD, VDC(vehicle dynamic control), autorádio Blaupunkt CD 6x repro, disky kolies z ľah. zliat. 15" 205/60 R15
- nejazdené
- azurová metalíza



Zľava 130 000 Sk

HRA o 500 000 Sk POKRAČUJE!



AUTOCENTRUM - AUTOTYP
Rožňavská ulica 28/A, 821 04 Bratislava

Predaj: Po - Pi: 9⁰⁰ - 18⁰⁰
So - Ne: 9⁰⁰ - 15⁰⁰
Tel.: 02/4820 8720, 21 Fax: 02/4820 8712

Servis: Po - Pi: 7⁰⁰ - 18⁰⁰
So - Ne: 9⁰⁰ - 15⁰⁰
Tel.: 02/4820 8760, 61, 62 Fax: 02/4820 8712

Asistenčná služba NONSTOP 24 hodín: Mobil: 0903/753353

Odťahová služba: Mobil: 0903/455631

www.autotyp.sk

Alfa Romeo od minulosti až po súčasnosť

Keby sme pátrali po vzniku automobilky Alfa Romeo naozaj dôkladne, dostali by sme sa až do roku 1906. Práve vtedy vznikla spoločnosť „Società Italiana Automobili Darracq“, ktorá vyrábala lacné autá. Prvá Alfa, ktorá opustila brány závodu mala názov 24 HP a poháňal ju motor so zdvihovým objemom 4,1l. Venujeme sa aspoň stručným pohľadom histórii vývoja tejto značky.

Nová éra začala s príchodom veľmi skúseného inžiniera Nicolou Romea. Ten v roku 1915 kúpil spoločnosť a v tom čase aj vzniklo prvé logo tejto svetoznámej značky. Nachádzal sa v ňom lombardský



kríž a had, a na oceľový krúžok sa k nápisu Alfa pridala aj nápis Romeo, takisto tu bol aj názov mesta Milano. Názov Alfa Romeo sa však na autá dostal až do roku 1919. V roku 1925 sa už vyrába tisíc automobilov a značka Alfa Romeo vyhráva majstrovstvá sveta. No štyri roky nato prichádza úpadok, keď sa z Alfy Romeo stáva štátny podnik. Počas druhej svetovej vojny bola továrňakmer úplne zničená, no napriek tomu na začiatku roka 1946 pokračuje vo svojej tradícii novým modelom 6 C 2500. V roku 1950 sa už rozbieha skutočná sériová výroba Alfy Romeo.

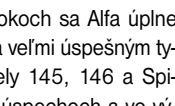
S príchodom modelu Alfa 1900 (Saloon a Sprint) sa značka vydáva na cestu do obmedzeného počtu luxusných vozidiel k veľkosériovému producentovi. Obrovský úspech zožala v roku 1955 Alfa Giulietta a v roku 1962 Alfa Giulia. Od roku 1963 sa výroba presťahovala do nového závodu v Arese pri Miláne. Na prelome rokov 1971 a 1972 sa rozbehla výroba aj v južnom Taliansku. Prichádza tak „neapolský“ model Alfasud, ktorý mal pomerne veľký komerčný úspech. V sedemdesiatych rokoch sa na problémoch podniku podpísali nielen silné odborárske demonstrácie, ale aj bezvládne vo firme. V roku 1981 sa otvorila tretia továrňak pre model Arna, postavená v spolupráci s Nissanom, no problémy Alfy sa stále prehlbovali a preto sa podnik v roku 1986 dostal do rúk schopnej súkromnej spoločnosti FIAT. Tej sa podarilo s modelom Alfa 164 vstup na trh luxusných vozidiel. V deväťdesiatych rokoch sa Alfa úplne preorientovala na pohon predných kolies, pričom prvým a veľmi úspešným typom bol model 155. Na tradície naväzujú neskôr modely 145, 146 a Spider/GTV. Prelom storočia zasahuje Alfu v jej najväčších úspechoch a vo výbornom stave. Odbyť neustále stúpa aj vďaka uvedeniu vynikajúceho sedanu a neskôr kombi 156, pričom jednoznačne v ich stopách pokračuje aj veľmi úspešný hatchback 147 a Alfa 166.



Alfa Romeo Giulietta



Alfa Romeo Giulia



1300 Junior la Giulia che vince

Alfa Romeo Kamal – syntéza protikladov



ot/min a krútiaci moment 300 Nm pri 4800 ot/min. Tento výkon sa na všetky štyri kolesá prenáša prostredníctvom robotizovanej šesťstupňovej prevodovky Salespees, ktorá umožňuje

Terénny automobil kombinovaný so športovým vozidlom? Prečo nie?

Nový koncept Kamal predstavila automobilka Alfa Romeo po prvýkrát na marcovom ženevskom autosalóne. Koncept Kamal má byť stelesnením lásky k jazde a lásky k cestovaniu. O takýto komfort sa postarali profesionáli z dizajnérskeho štúdia Arese v Taliansku. Päťdverový model Alfy Romeo so špeciálnym systémom otvárania dverí je 4350 mm dlhý, 1860 mm široký a 1620 mm vysoký. Predné

voľbu jednotlivých prevodových stupňov pomocou páčiek umiestnených na volante. Alfa Romeo Kamal bude vybavená dvojím lichobežníkovým zavese-ním predných a zadných kolies a výškovu nastaviteľnými pneumatikami pružinami, ktoré sa automaticky znížia pri dosiahnutí určitej rýchlosti. Vodič si dokonca bude môcť nastavovať svetlú výšku automobilu v závislosti na spôsobe použitia. Zaručiť pôžitok z jazdy bolo hlavným cieľom pri navrhovaní interiéru vozidla. Interiér sa za niekoľko minút môže zmeniť zo štvormiestneho na dvojmiestny s objemným batožinovým priestorom. Dôležité je, že automobil nie je päťmiestny, ale štvormiest-



dvere sa otvárajú klasicky - pomocou kľučky, zadné sú aktivované vnútorným mechanizmom. Novinkou je okno na batožinovom priestore, ktorý má niečo cez 400 litrov a priehľadná strecha. Predná časť je navrhnutá agresívne. Mohutne vyzerajúcu prednú masku s tradičným znakom obklopujú z bokov dva výrazné otvory pre prístup vzduchu do chladiča. V ich rohoch sú umiestnené bodové hmlôčky. Z prednej masky sa otvára výrazné „véčko“ až k úrovni predných stĺpkov. Celé vozidlo pôsobí dosť futuristicky, čo podtrhujú rôzne oblúky s opačnými orientáciami miešanými s ladvými krívkami dverí. Nadčasovosť celej konštrukcie a terénny charakter Kamalu je podčiarknutý 20 palcovými pneumatikami Pirelli Scorpion 265/45 R20 so zmesou a dezénom špeciálne navrhnutými pre Alfu Romeo. Pod kapotou sa ukrýva motor 3,2 V6 24v, ktorý vyprodukuje 250 konských síl pri 6200

ny, kde má každý cestujúci anatomic-ky tvarovanú sedačku. Priestory oddeľuje vysoký stredový tunel, ktorý je aj medzi zadnými sedadlami a obsahuje výbavu určenú pre pohodlie na cestách. Je na ňom množstvo držiakov a úchytiel. Pokiaľ je predný cestujúci počas jazdy unudený, môže si otočiť sedačku o 180° a konverzovať s cestujúcimi na zadnej sedačke. Kedy sa koncept Kamal dostane na cesty, zatiaľ nie je známe, avšak v prípade realizácie návrhu tohto viacúčelového vozidla sa máme na čo tešiť.



Nový turbodiesel 1.9 JTD 16v Multijet

Alfa Romeo s hrdosťou predstavuje druhú generáciu pohonných jednotiek s priamym vysokotlakým vstrekaním Common Rail – 16 ventilové turbodiesely s novou technikou Multijet. Prvým členom novej rodiny je štvorvalec 1.9 JTD s výkonom 103 kW (140 k), montovaný do vozidla Alfa Romeo 147, 156 a Sportwagon spolu so športovo ladenou šesťstupňovou prevodovkou.

Nový motor je bez preháňania revolučný. Prvýkrát sa jednotka JTD so vstrekaním Unijet Common Rail objavila v Alfe 156 v roku 1997 a okamžite sa zradila na špičku medzi najmodernejšie turbodiesely. Konštruktéri z vývojového centra Fiatu však nezaspali na vavrínoch, ale ďalej skúmali možnosti vstrekovacieho systému Common Rail. Výsledkom ich práce je práve uvádzaná druhá generácia motorov JTD s názvom Multijet.

Novo navrhnutý štvorvalec 1.9 JTD ponúka rad výhod. V prvom rade je to nízka úroveň hluku počas zahrievania jednotky. Podľa otáčok motora a teploty vonkajšieho vzduchu sa jedná o zníženie hlučnosti o 3 až 6 decibelov. Ďalším výrazným kladom je vynikajúci výkon 103 kW pri 4000 ot/min a skutočne ohromujúci točivý moment 305 Nm pri 2000 ot/min. Oba tieto parametre patria na vrchol v rámci tejto objemovej triedy, avšak spotreba zostala mimoriadne nízka. A na čo sa určite nesmie zabudnúť, sú ešte nižšie emisie, ktoré jednotka dosahuje, bez toho, že by sa vo výfukovom potrubí používalo komplikované zariadenie na ich obmedzenie.

Pozrime sa teda zblízka ako funguje a hlavne čo všetko dokáže nový motor JTD so vstrekaním Multijet a šesťnásťvalcovým rozvodom.

Konštrukcia motoru

Nová pohonná jednotka je odvodená od osvedčeného štvorvalca 1.9 JTD s osemventilovým rozvodom a vstrekaním Common Rail. Zásadnou zmenou je použitie novej hlavy valca so šesťnástimi ventilmi a dvomi vačkovými hriadeľmi. Zdokonalený turbodiesel prešiel rôznymi úpravami, ktoré zvyšujú výkon a točivý moment v nižších otáčkach a súčasne obmedzujú hlučnosť a vibrácie.

O to všetko sa v prvom rade zaslúžil najmodernejší vstrekovací systém Common Rail Multijet, ktorý samočinne nastavuje množstvo paliva a okamih jeho vstreknutia do valca. Veľa dielov na motore je úplne nových: hlava valcov s hydraulicky ovládanými zdvihadlami, ojnice a kluková hriadeľ alebo piesty s kanálkom umožňujúcim prístup chladiaceho oleja k ojnici a ložiskám, ktoré sú vyrobené z nového materiálu. Sacie a výfukové potrubie sú tiež iné: zatiaľ čo pôvodné diely vznikli zo špeciálneho materiálu s vysokou pevnosťou, nové súčasti sú vyrobené z hliníkovej zliatiny.

Elektronicky riadená recirkulácia výfukových plynov a chladenie výfukových plynov sú ďalšou novinkou. Mazanie obsahuje iné olejové čerpadlo a tepelný výmenník (vzduch/olej) na chladenie oleja, chladiaci okruh dostal tiež nové čerpadlo. Tieto hlavné úpravy a vylepšenia prispievajú k tomu, že sa nový motor vyznačuje vynikajúcimi výkonmi, spoľahlivosťou a nízkou spotrebou.

Vstrekovanie Multijet

Jednotka 1.9 JTD 16v je prvým motorom na svete, ktorý dostal druhú generáciu vstrekovania Multijet Common Rail. Princíp novinky je zhodný so súčasným typom Unijet Common Rail, to znamená použitie elektronicky riadeného vstrekača, ktorý vstrekuje palivo do valca vysokým tlakom. Rozdiel je v počte vstrekov: dodnes si motor typu Common Rail musel behom jedného cyklu vystačiť len s dvoma, avšak od teraz je možné to isté (alebo aj nižšie) množstvo paliva rozvrhnúť do viacerých vstrekov za sebou.

Výsledkom je predovšetkým hladší chod motora, pretože vo valci prebieha postupné spaľovanie malých dávok nafty. To sa odráža aj v nižšej hlučnosti, redukcii emisii a nárastu točivého momentu okolo 6 až 7 percent, čo tiež prispieva k príjemnejšej jazde. Výsledok je skutočne impozantný, a to nemusíme jeho technologický náskok porovnávať s pár rokmi starými vznetrovými motormi-obrovský krok dopredu sa prejaví aj pri porovnaní s bežnými turbodieselmi Common Rail, reprezentovanými doterajšou generáciou jednotiek JTD.

Tajomstvo motorov Multijet spočíva v riadiacej jednotke, ktorá ovláda vstrekače. Vďaka tejto jednotke je možné nastaviť aj niekoľko vstrekov načasovaných tesne za sebou. Vývojári zo spoločnosti Fiat Auto vyvinuli tento diel (spolu so vstrekačmi) špeciálne na toto použitie. A preto je možné zaistiť sériu extrémne precíznych vstrekov nielen čo do množstva, ale tiež so zreteľom na načasovanie. Vďaka tomu dochádza k zriadeniu paliva počas spaľovania. To má vplyv na chovanie motora - na tichší chod, znížené emisie a zvýšené výkony.

Systém Multijet vznikol na základe dlhodobého vývoja a skúsenosti. Vývojári spoločnosti Fiatu a Alfy Romeo začali tým, že vyriešili isté obmedzenie riadiacich jednotiek. Keď sa im to podarilo, zamerali sa na sériu drobných vstrekov rovnakého množstva paliva. Výsledkom je niekoľko možností nastavenia: dva druhotné vstreky nasledujúce po hlavnom vstreku, jeden predvstrek v ďalšom predstihu pred hlavným vstrekom a dva po sebe idúce druhotné vstreky, jeden predvstrek a potom dva hlavné vstreky a pod. Riadiaca jednotka nastavuje zvolené sekvencie podľa rôznych podmienok - inak prebieha vstrekovanie pri voľnobehu, nízkom zaťaženi v nízkych otáčkach, športovej jazde atď.

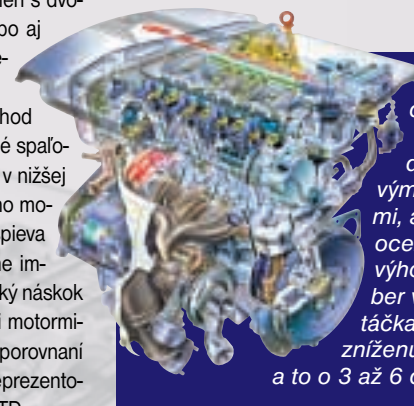
Štúdie odhalili doteraz nevidané možnosti tohto

systému a znamenali obrovský prínos. Nesmieme zabudnúť, že na motor sa kladú veľké protichodné požiadavky, ktoré sa odrážajú aj vo zvolenej konštrukcii: jednou z priorit je rýchle zohriatie po ranných studených štartoch, iné hľadisko uprednostňuje nárast točivého momentu a obmedzenie hlučnosti, zatiaľ čo ďalší vyzdvihuje zníženie emisii.

Použitie viacnásobného vstrelu pri motoroch Multijet vychádza v ústrety všetkým týmto hľadiskám a významne tak zdokonaľuje konštrukciu vznetrového motora. Konštruktéri Fiatu týmto opäť dosiahli v oblasti dieselových jednotiek prvenstvo a potvrdili svoj náskok pred konkurenciou. Je to ďalšia úspešná kapitola v dlhom príbehu, v ktorom prvé riadky napísala Cromia TDI v roku 1986, kedy sa stala prvým automobíлом s dieselom vybaveným priamym vstrekaním nafty na svete.

Alfa stála pri zrode vstrekovania Common Rail

Vtedy sa jednalo o skutočný prelom v konštrukcii osobných automobilov s vznetrovými motormi, ktorý prelomil bariéry aj pre ostatné automobilky. Jednotky s priamym vstrekaním ponúkali lepšie výkony, nižšiu spotrebu, ale ťažko sa bránili vyššej hlučnosti



Nový turbodiesel JTD Multijet berie dych špičkovými parametrami, ale pri jazde oceníte aj iné výhody: živší záber v nízkych otáčkach a výrazne zníženú hlučnosť, a to o 3 až 6 decibelov

v nízkych otáčkach a pri náhlej zmene režimu. Preto sa vývoji pracovníci zamerali na ešte lepšie systémy priameho vstrekovania, čo pred niekoľkými rokmi viedlo k uvedeniu princípu Common Rail s vstrekaním Unijet.

Prvýkrát tento nápad zverejnila v roku 1987 univerzita v Zurichu, v ktorej laboratóriách vedci pracovali na úplnej novinke doteraz nepoužitej v aute-vznetrovom motore so vstrekačom a vysokotlakovým zásobníkom paliva. Univerzita tiež dala tejto novej generácii vstrekovania meno Common Rail. Princíp je prostý a účinný: zvýšením tlaku nafty v zásobníku sa z neho stane akýsi hydraulický akumulátor schopný okamžite dodávať stlačené palivo.

O tri roky neskôr vstúpil systém Common Rail, dopracovaný spoločnosťami Magneti Marelli, Fiat a Elasis, do fázy tesne pred sériovou výrobou. Behom roku 994, keď bolo všetko pripravené, hľadal Fiat partnera s čo možno najlepšimi skúsenosťami v oblasti vstrekovacích motorov a našiel ho v spoločnosti Bosch, ktorá sa ujala završenia vývoja a priemyselnej výroby. Prvýkrát sa turbodiesel s týmto vstrekaním predstavil pod kapotou Alfy 156 JTD v roku 1997. V porovnaní s obvyklými vznetrovými jednotkami zaručoval motor JTD v priemere o 12% lepšie jazdné parametre pri súčasnom znížení spo-

Celoročná súťaž

Každý, kto si v priebehu roka zakúpi nové vozidlo Alfa Romeo bude zaradený do žrebovania o pekné a hodnotné ceny. Každý štvrtok vyžrebujeme jedného šťastlivca, ktorý vyhráva:

1. štvrtok 🎁 digitálny fotoaparát
2. štvrtok 🎁 videokamera
3. štvrtok 🎁 DVD prehrávač
4. štvrtok 🎁 domáce kino

VYHRAJTE S ALFOU

Veľká zákaznická hra

Každý, kto si v roku 2003 u nás zakúpi novú Alfa Romeo, bude zaradený do žrebovania o **500 000,-Sk.**

