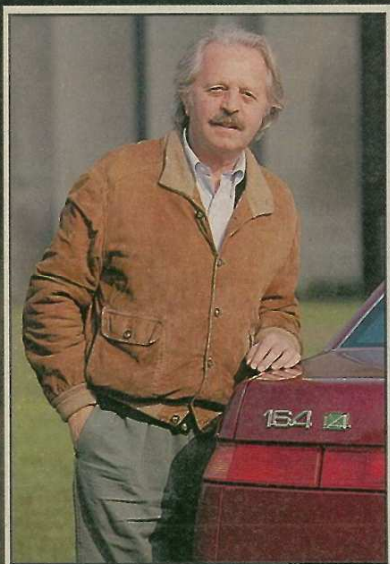




# Un'Alfa da

## Alfa Romeo 164 Q4

|                 |             |
|-----------------|-------------|
| Prezzo          | da definire |
| Potenza max.    | 230 CV      |
| Velocità max.   | 240 km/h    |
| Potenza fiscale | 26 CV       |



# vero sportiva

| Pagella           |            |
|-------------------|------------|
| Esterno           | 8          |
| Interno           | 8,5        |
| Abitabilità       | 8          |
| Posizione guida   | 7          |
| Finiture          | 8,5        |
| Motore            | 9,5        |
| Prestazioni       | 9          |
| Cambio            | 8,5        |
| Sterzo            | 8          |
| Freni             | 8,5        |
| Tenuta di strada  | 9          |
| Prezzo            | -          |
| <b>VOTO MEDIO</b> | <b>8,4</b> |

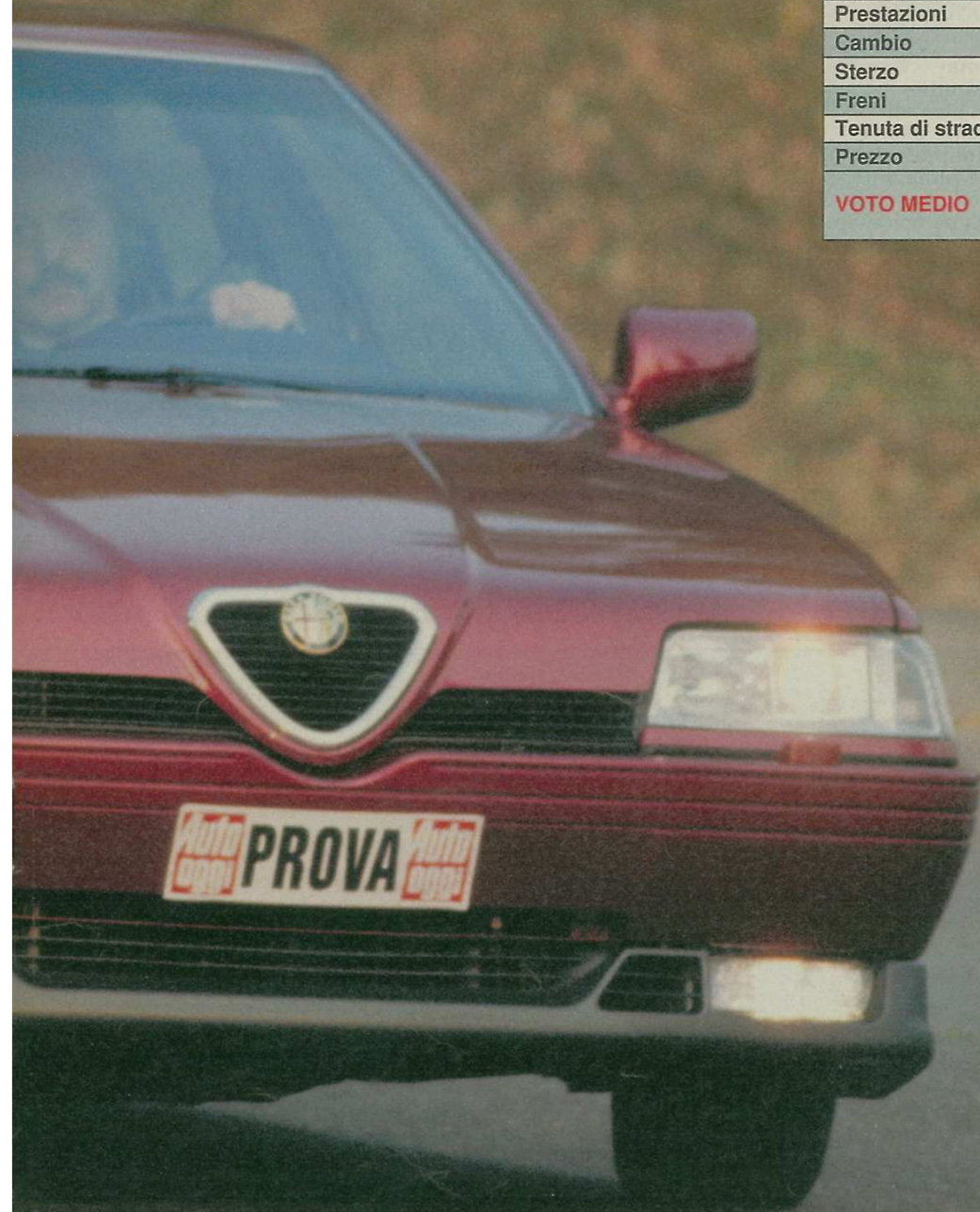
Uno dei tre litri più riusciti e la trazione integrale permanente fanno di questa 164 un'automobile davvero sportiva che i piloti più esperti possono sfruttare a fondo. Ottimo il cambio a sei marce.

di Giancarlo Baghetti

**L'**Alfa Romeo non poteva trovare momento migliore per presentare la nuova 164 Q4, vista la trionfale conclusione del campionato Turismo tedesco, dove con la 155 DTM ha vinto sia il titolo marche, superando la Mercedes, che quello piloti con Nicola Larini. Un successo che ha ridato smalto a quell'immagine sportiva che da sempre ha caratterizzato le vetture con il marchio del Biscione.

La nuova 164 Q4, che subentra alla Quadrifoglio e verrà commercializzata in gennaio a un prezzo di circa 85 milioni, propone un sofisticato e innovativo sistema di trazione integrale permanente che, sebbene non abbia nulla in comune con quello della 155 DTM, punta a valorizzare gli elevati contenuti prestazionali della vettura e ad alzare la sicurezza attiva. Che le finalità della trazione integrale siano orientate verso il lato sportivo è indubbio: sia perché sulla 164 Q4 è stata scelta la motorizzazione più potente, sia perché il look della vettura punta a esaltare questo aspetto e sia perché il tutto viene supportato da un inedito cambio a sei marce. Una scelta, quest'ultima, premiante ai fini dello sfruttamento della potenza, ma che comporta un'ulterio-

segue a pag. 35 →



Uno spaccato del dispositivo Viscomatic che trasferisce la coppia motrice al retrotreno.

## Un computer gestisce la trazione

Il sistema di trazione integrale della Q4 si basa sul dispositivo Viscomatic, ovvero su un giunto viscodinamico a controllo elettronico montato sull'albero di trasmissione, subito dopo il differenziale centrale. Una centralina determina automaticamente l'intervento del giunto a lamelle ogni volta che la differenza di velocità media fra l'assale anteriore e quello posteriore supera un valore che è stato prefissato. In pratica un pistoncino idraulico consente di variare la distanza fra i dischi a lamelle del giunto da un minimo di 0,15 a un massimo di 0,5 mm variando di conseguenza l'attrito fra queste il fluido - che contemporaneamente viene aumentato o diminuito di volume - e, in ultima istanza, l'intervento del giunto stesso.

La mappatura elettronica di questo dispositivo permette di variare il modo d'intervento in funzione dello slittamento relativo fra i due assali e delle condizioni di marcia. Per esempio il Vi-

scomatic si adegua automaticamente alle variazioni di velocità fra le ruote anteriori e posteriori quando la vettura sta percorrendo una curva. E in più, nel caso in cui le condizioni di aderenza divengano critiche e fra gli assi si verifichino differenze di velocità di rotazione macroscopiche, interviene anche il bloccaggio del differenziale epicicloidale. In sostanza nel caso limite in cui uno degli assi perda completamente aderenza, la coppia motrice passa completamente alle ruote che hanno presa con il terreno e la vettura riesce comunque a muoversi.

Il Viscomatic, già montato in via sperimentale sul prototipo Proteo, è stato sviluppato in collaborazione con la Steyr Puch, si avvale degli stessi sensori dell'ABS e interagisce con l'impianto di alimentazione Motronic.

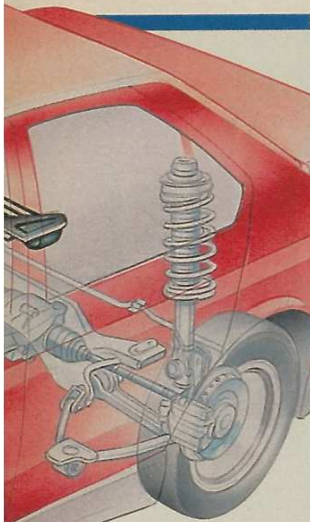
### Dati tecnici

|                     |                            |
|---------------------|----------------------------|
| Motore              | ant. long. a 6 cil. a V    |
| Cilindrata          | 2.959 cc                   |
| Potenza massima     | 230 CV a 6.300 giri/min.   |
| Coppia massima      | 29,0 kgm a 5.000 giri/min. |
| Distribuzione       | 4 ACT, 4 valvole per cil.  |
| Alimentazione       | a iniezione                |
| Trazione            | integrale permanente       |
| Cambio              | a 6 marce                  |
| Sospensioni ant.    | indipendenti               |
| Sospensioni post.   | indipendenti               |
| Sterzo              | a cremagliera con servo    |
| Freni               | a disco, ant. autov, ABS   |
| Lungh./Largh./Alt.  | 4,66/1,76/1,39 metri       |
| Capacità bagagliaio | 504 dmc                    |
| Peso                | 1.680 kg                   |

### Prestazioni

|                     |                        |
|---------------------|------------------------|
| Velocità massima    | 240 km/h               |
| Accel. 0-100 km/h   | 7,5 secondi            |
| Cons. a 90/120/urb. | 12,6/10,1/6,9 km/litro |
| Consumo medio       | 9,1 km/litro           |
| Prezzo              | da definire            |
| Potenza fiscale     | 26 CV                  |





## Nell'abitacolo solo piccoli ritocchi

All'interno la Q4 propone solo modifiche di dettaglio rispetto alla precedente Quadrifoglio. Posteriormente il divano è stato sostituito da due poltrone singole mentre il volante è dotato di airbag. La console centrale rimane tempestata di pulsanti, complessi e difficili da individuare e azionare con esattezza quando si è impegnati nella guida veloce.

### Pro e contro



Comportamento sportivo. Ottima tenuta di strada. Motore progressivo.



Sterzo non molto diretto nella guida veloce. Cambio un po' lento.



segue da pag. 33

re penalizzazione fiscale sul costo, in quanto le scelerate leggi italiane ritengono che una vettura a quattro ruote motrici con più di cinque marce debba passare nel settore delle fuoristrada e, quindi, pagare l'assurda sovrattassa.

La posizione di guida, con la totale mobilità del sedile e con la possibilità di spostare il volante sia in senso verticale che assiale, sebbene in misura minima, è accettabile, ma non ideale per una guida sportiva. Lo scorrimento longitudinale del volante non è sufficiente per evitare alle persone alte di dover avanzare troppo con il sedile.

La disposizione dei comandi è quella convenzionale, con la console centrale tempestata di interruttori, non sempre facili da interpretare, e la strumentazione abbastanza completa. Decisamente infelice è invece l'ubicazione dei pulsanti per la selezione della taratura delle sospensioni: troppo arretrata sul tunnel della trasmissione. Un altro appunto va fatto all'impianto di climatizzazione che oltre a non prevedere i comandi separati tra lato guida e passeggero non dispone delle bocchette di uscita dell'aria posteriori.

Il motore, che sviluppa 230 CV a 6.300 giri/min. e una coppia massima di 29 kgm a 5.000 giri/min., è lo stesso 3 litri V6 plurivalvole utilizzato sulla Quadrifoglio e anche montato sulla 164 V6 24V Super nella versione da 210 CV. Le peculiarità di questo propulsore sono ben note: pronto e

grintoso nelle risposte, progressivo e fluido nell'erogazione della potenza, regolare nel funzionamento ed entusiasmante nel suono pieno e profondo che diffonde quando si schiaccia sull'acceleratore.

Rispetto alla 164 V6 24V Super l'incremento di potenza non ha comunque generato una maggiore aggressività, ammesso che ce ne fosse bisogno, e neppure un aumento nelle prestazioni. La velocità massima è di 230 km/h e l'accelerazione da 0-100 km/h di 7,5 secondi. E' servito però a compensare le perdite dovute alla trazione integrale e all'aumento del peso.

Se da una parte la trazione integrale permanente penalizza le prestazioni, dall'altra consente un miglior sfruttamento delle potenzialità disponibili in questo V6. Gestire quasi 230 CV non sarebbe alla portata di tutti se non con una adeguata distribuzione della motricità sulle quattro ruote. Il sofisticato sistema utilizzato dall'Alfa è regolato elettronicamente. I vantaggi di questa soluzione sono quelli di permettere di ottimizzare con più rapidità la motricità in ogni situazione, di consentire un maggior sfruttamento della potenza e, cosa tutt'altro che trascurabile, di garantire un più facile controllo della vettura nelle condizioni limite.

A contribuire all'elevata tenuta di strada della nuova 164 Q4 non ci sono però solo le quattro ruote motrici, ma intervengono anche le sospensioni che, grazie alla possibilità di selezionare una taratura più rigida, contengono gli effetti di rollio e beccheggio durante la guida sportiva, naturalmente a danno del confort.

Negli inserimenti in curva la 164 Q4 è piuttosto precisa e sostanzialmente si può definire neutra, indipendentemente dal raggio delle curve. Nemmeno trasferendo a terra tutta la potenza si determinano pattinamenti delle ruote. Nei bruschi rilasci tende però a chiudere verso l'interno, ma per i guidatori più esperti questo tipo di reazione può diventare utile per la guida sui percorsi misti, perché facilita i passaggi da una curva all'altra, anche se in questi frangenti si vorrebbe uno sterzo più immediato e progressivo.

Il cambio ha una buona manovrabilità ma non è molto veloce e l'impianto frenante è potente e capace di arrestare la vettura entro spazi contenuti. ■

