



**PODRĘCZNIK  
WYROBU**

**ALFA  
166**



# Spis treści

## Strona

- |      |                             |   |
|------|-----------------------------|---|
| 3.   | <b>Wstęp</b>                | Najwyższa klasa, sportowe serce.                        |
| 12.  | <b>Rynek</b>                | Rynek do odzyskania.                                    |
| 22.  | <b>Styl</b>                 | Nasz Design znowu zachwyca.                             |
| 34.  | <b>Osiągi</b>               | Doskonałe silniki, szczytowe osiągi.                    |
| 50.  | <b>Komfort</b>              | Życ i podróżować w luksusowym otoczeniu.                |
| 82.  | <b>Łatwość prowadzenia</b>  | Dynamizm bogaty w odcienie.                             |
| 95.  | <b>Bezpieczeństwo</b>       | W zgodzie z najsurowszymi normatywami międzynarodowymi. |
| 115. | <b>Oferta</b>               | Wysoka klasa gwarantowana.                              |
| 121. | <b>Alfa 166 2.0 T.Spark</b> | Młody duchem.   |
| 124. | <b>Alfa 166 2.0 V6 TB</b>   | Sportowy z powołania.                                   |
| 127. | <b>Alfa 166 2.5 V6 24V</b>  | Jego ekscelencja V6.                                    |
| 130. | <b>Alfa 166 3.0 V6 24V</b>  | Wysoka klasa, wysoka moc.                               |
| 133. | <b>Alfa 166 2.4 JTD</b>     | TD o wysokich osiągnięciach.                            |
| 139. | <b>Konkurencja</b>          | My i oni w porównaniu.                                  |
| 157. | <b>Akcesoria</b>            | Dodatki w stylu Alfego Romeo.                           |
| 163. | <b>Usługi</b>               | Sprzedż to dopiero początek.                            |
| 167. | <b>Wydanie</b>              | Customer Satisfaction. Akt pierwszy.                    |
| 179. | <b>Słownik</b>              |   |

**Najwyższa klasa sportowe serce**

Alfa 166



Niniejszy podręcznik jest syntetycznym i wygodnym w użyciu narzędziem pracy, które ma wam pozwolić na **zaoszczędzenie czasu** przeznaczonego na lekturę.

Zaczyna się od przedstawienia MISJI Alfę 166 oraz od informacji wstępnych.

Następnie pojawiają się Wyznaczniki Wielkości Alfę 166, które prezentujemy na samym początku, aby już na wstępie jasne było, jak wiele **walorów** "koncentruje" w sobie nasza nowa jednostka flagowa.

Później przyjrzymy się RYNKOWI czyli przeanalizujemy kontekst, w który samochód będzie musiał się wpisać. Następnie zaprezentujemy Alfę 166 według poszczególnych obszarów zainteresowania klienta: STYL, OSIĄGI, KOMFORT, ŁATWOŚĆ PROWADZENIA, BEZPIECZEŃSTWO.

W ten sposób dotrzemy do OFERTY, w której znajdziemy wyposażenie i elementy wspólne dla wszystkich wersji oraz 4 zespoły napędowe przedstawione jako równorzędne **oddzielne samochody**: silnik, zróżnicowane wyposażenie i zalety.

W następnym rozdziale poświęconym KONKURENCJI porównujemy się z konkurentami, których wzięliśmy za punkt odniesienia: Audi, BMW i Mercedesem.

Ofertę uzupełniają AKCESORIA i USŁUGI, które oddajemy do dyspozycji klienta. Po nich następuje rozdział o WYDAWANIU pojazdu.

Ważniejszym nowinkom technicznym tak istotnym dla nowych Alf, poświęciliśmy odnośne **karty** w rozdziale Osiągi.

Elektroniczna automatyczna skrzynia biegów\* oraz system ICS, które są istotnymi nowościami z punktu widzenia użytkownika, ale dosyć trudne do objaśnienia, zostały opisane **"na żywo"** za pomocą krótkiego dziennika pokładowego.

I w końcu, wszystkie **terminy** nowe lub terminy ściśle techniczne oraz liczne **skrót**y zostały zebrane w słowniczku na końcu podręcznika, aby w ten sposób uniknąć konieczności częstego kartkowania książki w poszukiwaniu STR czy TCS.

A teraz wasza kolej.

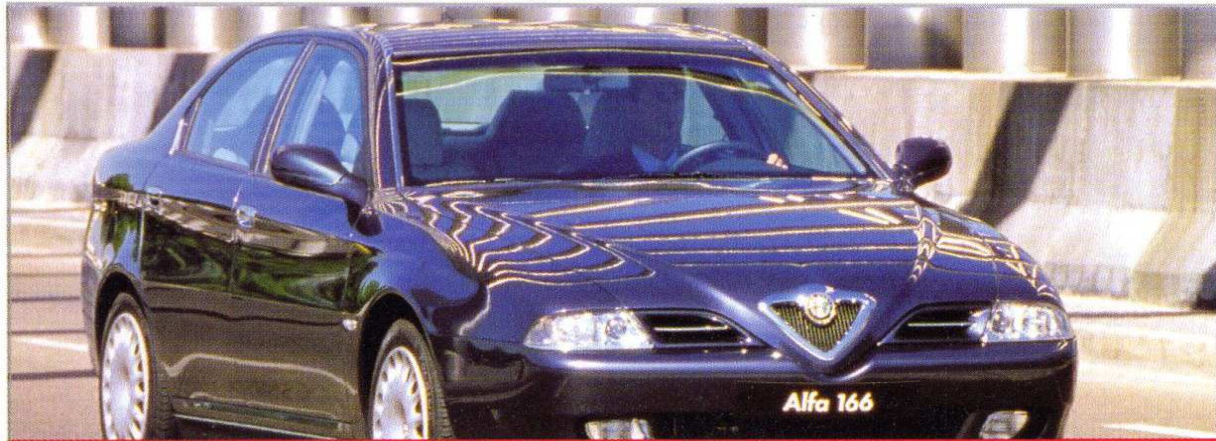
Alfa 166 będzie niedługo **w waszych rękach**: abyście poznali ją, pokochali i zarazili wszystkich tą miłością, i oczywiście abyście sprzedawali ją z sukcesem.

\* obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim

# Alfa 166 Misja

- Przejęcie roli nowej jednostki flagowej Alfey Romeo dysponującej najnowocześniejszymi rozwiązaniami technicznymi i technologicznymi marki o sportowym charakterze
- Ugruntowanie nowej silnej pozycji Alfey Romeo w dziedzinie nowatorstwa konstrukcyjnego i niezawodności technologicznej
- Umocnienie prestiżu marki, aby móc współzawodniczyć z elitarnymi konkurentami segmentu E w Europie (w szczególności z BMW).





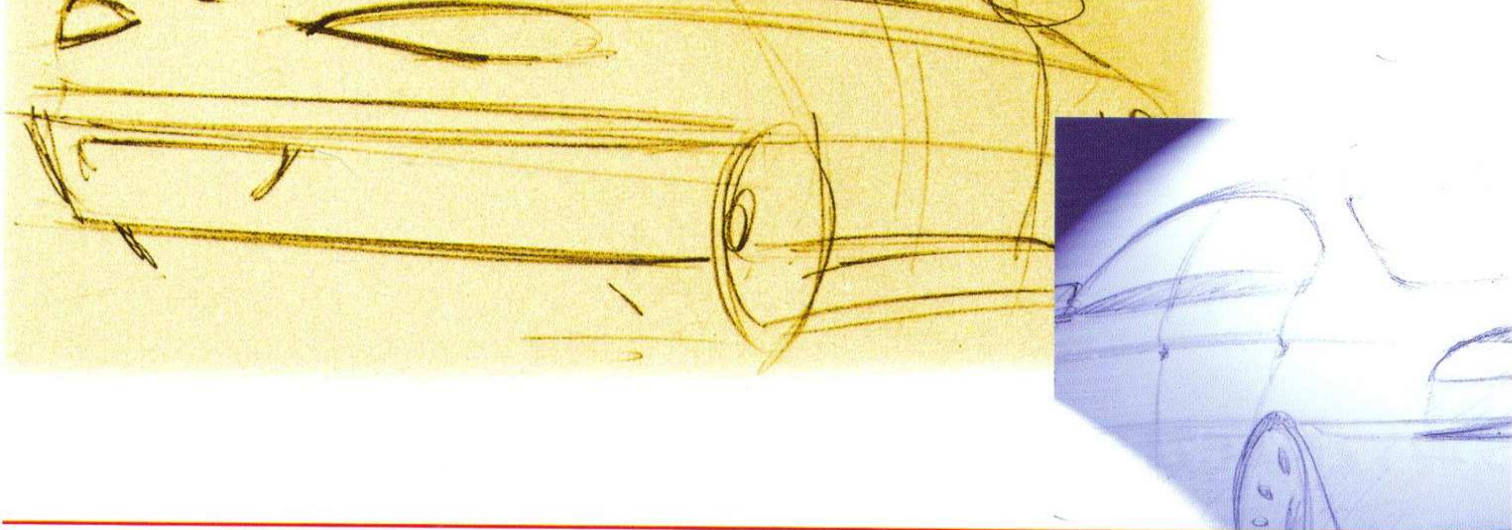
*"Promocja nowego modelu jest wydarzeniem, które zawsze planujemy i przeżywamy z wielkim zaangażowaniem.*

*Ważne jest, aby każda promocja nowego modelu była okazją do uczynienia znaczącego skoku w zakresie jakości obsługi klienta oraz do zaznaczenia obecności Marki na rynku."*

**L. Caperan**

Dyrektor Handlowy Fiat Auto S.p.A.





Każdy nowy samochód wchodzący na rynek jest wydarzeniem.

Wejście Alfę 166 jest nim w jeszcze większym stopniu, ponieważ poprzedzał je długi okres **oczekiwania**.

Jest to ważny moment zamykający cykl odnowy całej gamy, dzięki któremu marka Alfa Romeo posiada jedną z **najświeższych** gam produktu na świecie.

Jest elegancka i niepowtarzalna, skupiając w sobie zalety prestiż limuzyn segmentu "E" oraz wszelkie zalety wspaniałego samochodu sportowego.

Wzbudza szacunek dzięki swojej **size impression**, która usatysfakcjonuje oczekiwania status symbolu klienta kupującego limuzynę wyższego segmentu.

Lecz jej agresywność jest mniej podkreślona niż, na przykład, w Alfie 156.

Jest wcieleniem nowej koncepcji elegancko-sportowej limuzyny według Alfę Romeo: gdzie na pierwszy plan wysuwają się takie walory, jak **doskonałość jakościowa, zaawansowanie technologiczne i komfort** obok tradycyjnych zalet Alfę Romeo takich, jak osiągi, styl i handling.

Inną cechą wyróżniającą jest **możliwość indywidualizacji** i to nie tylko dzięki szerokiemu wyborowi silników i wyposażenia, ale także poprzez wybór stylu jazdy dzięki zastosowaniu nowych technologii.

Alfa 166 **dostosowuje się** nie tylko do osobowości prowadzącego, ale także do jego nastroju, do stopnia jego zmęczenia, do okoliczności, do gości ...

oraz oczywiście do rodzaju trasy i nawierzchni. Tworzy ulubiony mikroklimat przez zwykłe przekręcenie kluczyka w stacyjce.

Wyznacza najkrótszą i najwygodniejszą dla kierowcy trasę.

Łączy go z całym światem dzięki komunikacji satelitarnej.

To nowoczesny **wielofunkcyjny** samochód, który potrafi pokazać lwi pazur, ale i ukołysać, uwydatnić status quo swojego użytkownika i dostarczać mu przyjemności, z których największą jest przyjemność prowadzenia.

Urok zewnętrzny Alfę 166 bazuje na nowatorstwie technologicznym i na **niezawodności** osiągniętej dzięki wielkiemu zaangażowaniu.

To są właśnie filary, na których zbudujemy **sukces** Alfę 166 i nasz.



# WYZNACZNIKI WIELKOŚCI ALFY 166

Alfa 166 prezentuje się na rynku wnosząc pewne rozwiązania techniczne będące wyjątkowością samochodów Alfa, niektóre z nich zupełnie nowe, inne już wcześniej zastosowane w Alfie 156. Pozostałe elementy są na poziomie najznakomitszych osiągnięć stosowanych u konkurencji. Jednak głównym wyznacznikiem wielkości Alfya 166 jest wizja całości. Ta natomiast jest sztuką zrównoważonego doboru pomiędzy tym wszystkim, co oferuje współczesna technologia i przefiltrowania tego przez tradycję i ducha Alfya Romeo w celu osiągnięcia dokładnie określonego rezultatu końcowego:

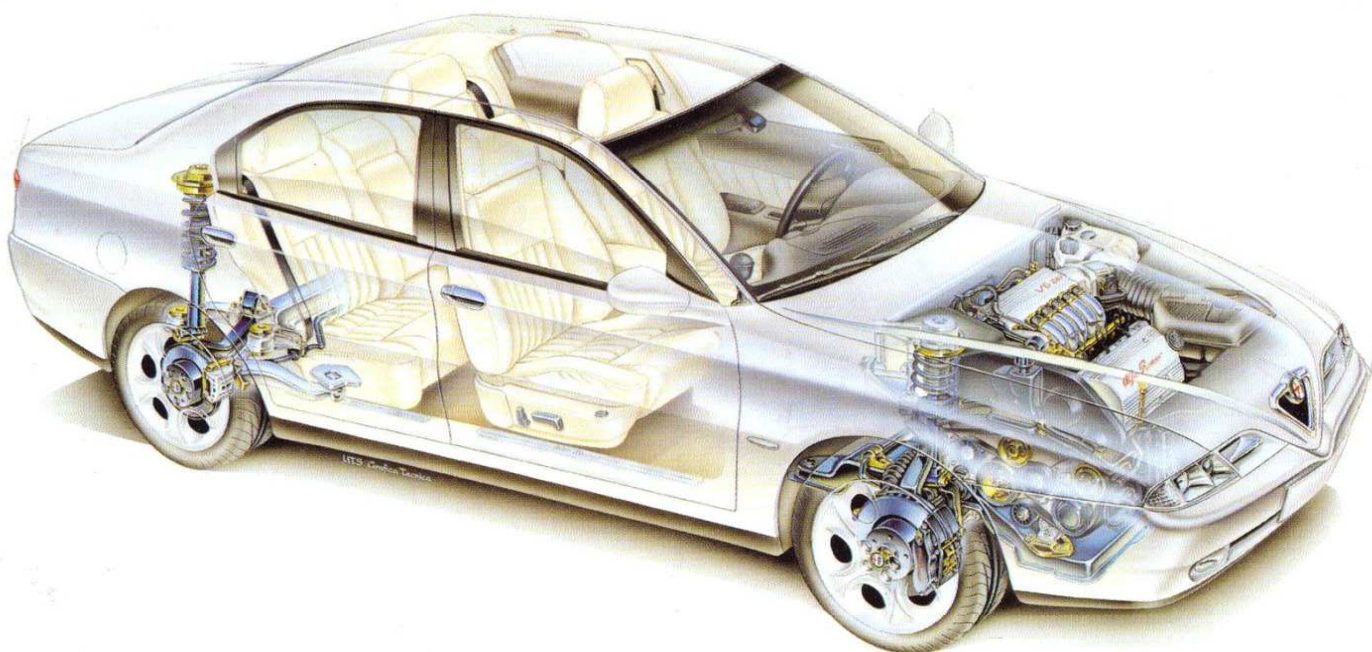
## **ALFA 166**

- **elegancka pomiędzy sportowymi**
- **sportowa pomiędzy eleganckimi**
- **fascynująca piękność w segmencie E.**

## WYŁĄCZNIE DLA ALFY ROMEO

- Nasze cenione **silniki** V6 wolnossące i z turboładowaniem.
- Elektroniczny wtrysk **Unijet** w silniku turbo Diesel\*.
- Nowa elektroniczna automatyczna skrzynia biegów (**CAE Sportronic**)\* ze sterowaniem autoadaptacyjnym.
- **Dwojako reagujący pedał** przyspieszenia (STR) normalnie i sportowo.
- **Zawieszenia** przednie czworoboczne i tylne typu multilink.
- **Zintegrowany system kontroli** (ICS) z 5-calowym kolorowym ekranem w wyposażeniu seryjnym.

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim





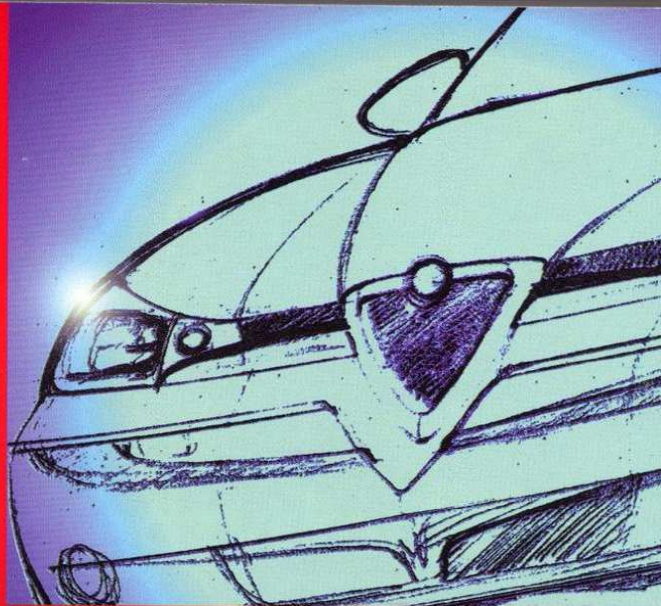


## NA POZIOMIE NAJLEPSZEJ KONKURENCJI

- **Szósty** bieg przyspieszający.
- "Automatyczny pilot" **Cruise Control**.
- ABS z czujnikami aktywnymi oraz EBD, zintegrowany z systemem **antypoślizgowym**, ASR i TCS.
- Układ regulacji dynamiki jazdy (VDC - od 1999).
- **Multimedialność** : zintegrowane autoradio wysokiej jakości, nawigator satelitarny, zintegrowany telefon GSM.



RYNNEK



"E" jak elita

# Rynek do odzyskania

W Europie sprzedaje się rocznie 1,2 miliona samochodów z segmentu E. Ich cena mieści się w przedziale od około 80 do ponad 360 tys. PLN. Są to więc ilości relatywnie niskie, ale o **dużej wartości jednostkowej** i stąd tak duże zainteresowanie poszczególnych marek.

Zainteresowanie to jest tym większe, że posiadanie wartościowego modelu w segmencie aut luksusowych, wywołuje tzw. "efekt witryny", którego nie sposób przecenić.

W ostatnich latach Alfa Romeo praktycznie nie była reprezentowana w tym segmencie.

Dzięki Alfie 166, zamierzamy powrócić do niego na pełnych prawach i odzyskać eksponowaną pozycję w **przedziale cenowym** 115-170 tys. PLN.



## SEGMENT "E" (LUKSUSOWE)

- Samochody o długości powyżej 4,50 m oraz pojemności skokowej silnika przekraczającej 2000 cm<sup>3</sup>
- Mieści się między segmentem "D" (średnie), reprezentowanym u nas przez Alfę 156, a segmentem "F" (duże luksusowe) gdzie nie jesteśmy obecni.



## BYĆ KONKURENCYJNYM W SEGMENTE "E"

W segmencie tym, jak już widzieliśmy, mamy do czynienia z największym rozrzutem cen; żaden inny nie jest aż tak zróżnicowany. Z tego powodu wszelkie rozważania na temat konkurencyjności stają się bardzo skomplikowane, ponieważ dotyczą porównań między samochodami, z których jeden kosztuje dwa albo trzy razy więcej od drugiego. Mimo to możemy w tym segmencie zauważyć istotny i podstawowy podział:

- Marki "full liners", które produkują samochody we wszystkich segmentach, a w segmencie "E" posiadają "top" swojej gamy. Między nimi znajdziemy przede wszystkim Opla Omegę i Forda Scorpio (do 1993 roku Fiata Cromę).
- Marki wyspecjalizowane, pomiędzy którymi dominują elitarne niemieckie BMW, Audi, Mercedes. Do nich dotacza szwedzkie Volvo.

Zjawiskiem najbardziej znaczącym w ostatnich latach jest zdecydowane przesunięcie środka ciężkości na korzyść firm wyspecjalizowanych, które zajmują obecnie 70% segmentu.

Alfa Romeo tradycyjnie plasuje się:

- Na szczycie wśród marek "full liners"
- Na konkurencyjnej pozycji w stosunku do firm specjalistycznych.

## SEGMENT "E" W EUROPIE

Chłonność rynku: ok. 1,2 mln samochodów rocznie.

Przewidywany trend rynku do 2000 roku:

raczej stabilny.

Kraj	Samochodów/rok (około)	Trend do 2000 roku
Niemcy	550.000	stabilny
W. Brytania	160.000	stabilny
Włochy	102.000	+ ok. 20.000
Francja	75.000	lekkie wahania
Szwecja	70.000	+ ok. 10.000
Hiszpania	40.000	lekkie wahania
Holandia	45.000	lekkie wahania
Belgia	35.000	lekkie wahania
Szwajcaria	35.000	lekkie wahania

## ALFA ROMEO W SEGMENTCIE "E"

- Nasz poprzedni model: Alfa 164, której sprzedaż spadła z 52 tys. samochodów w 1989 do 6 tys. samochodów sprzedanych w 1996.
- Cel przed Alfą 166 : odzyskać znaczącą pozycję na rynku.

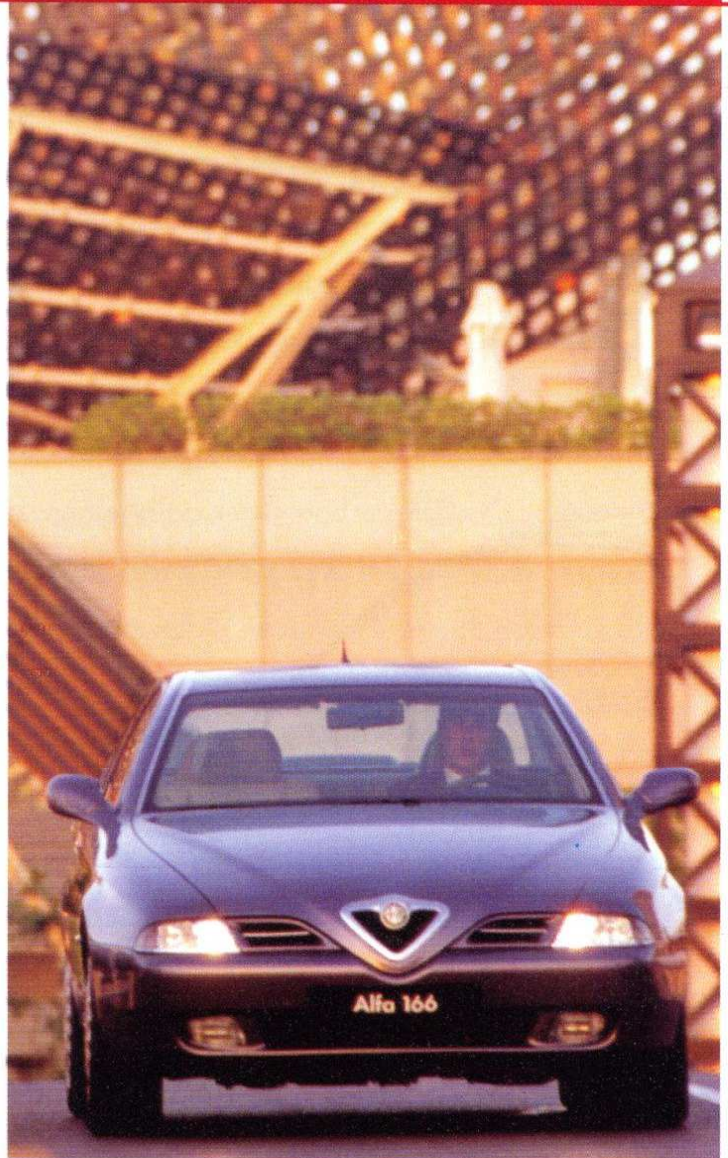
### NOWE OKAZJE DO ODNIESIENIA SUKCESU

Alfa 166 staje na polu bitwy dając nam nowe narzędzia do walki konkurencyjnej. Przy jej pomocy będziemy mogli **zweryfikować profil i rozszerzyć** krąg naszych klientów na wszystkich rynkach.

W szczególności zaś, operując również Alfą 156, będziemy silnie obecni w **dwóch segmentach** sąsiadujących ze sobą (D i E). Będziemy mogli w ten sposób zaproponować klientom z warstwy średnio-wyższej i wyższej całą serię zdecydowanie atrakcyjnych możliwości oraz zdobyć nowych użytkowników spoza tradycyjnego kręgu naszych najwierniejszych klientów, którymi być może wkrótce się staną.

Sądzimy, że spokojnie będziemy mogli **zmierzyć się** z BMW serii 5 oraz Audi A6.

Jeśli chodzi o Mercedesa C i E będziemy mogli zaatakować go z dwóch stron i może chociaż w części naruszyć jego pozycję lidera co do ilości sprzedawanych aut.



### DANE RYNKOWE ZA 1997 (% EUROPA)

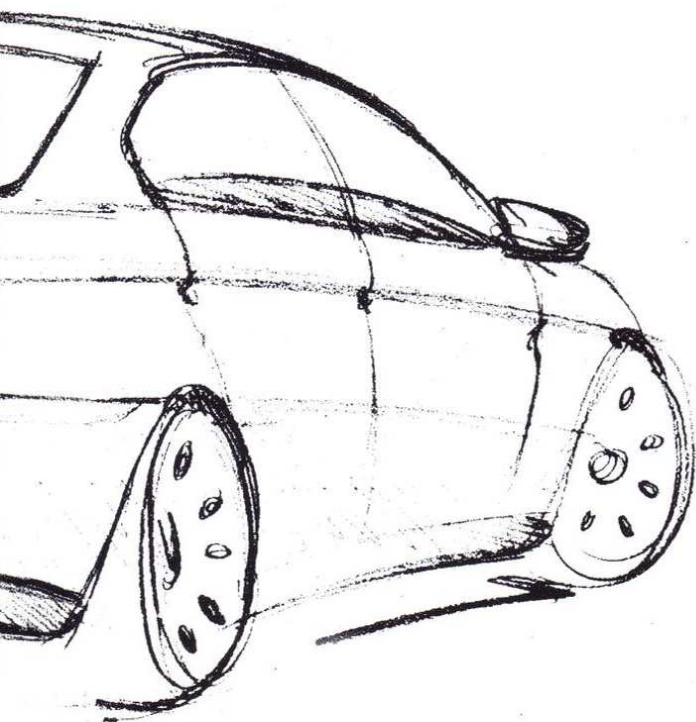
BMW S5	13,65%
Mercedes E	15,65%
Audi A6	7,69%
Volvo S70	6,89%

### NASZA GAMA JAKO CAŁOŚĆ

145/146	top segmentu C
156	centrum gamy marki
166	jednostka flagowa
GTV/Spider	samochody sportowe

## Klient

# Chce jak najwięcej i potrafi oceniać



Alfa 166 przeznaczona jest dla klientów bardzo wymagających i dobrze przygotowanych. Nie będąc już osobami pierwszej młodości, zgromadzili duże **doświadczenie** w zakresie samochodów; prawdopodobnie w swoim dotychczasowym życiu mieli do czynienia z pełną gamą zespołów napędowych i prześledzili ich ewolucję technologiczną. Posiadają już samochód z niższego segmentu (C lub D - 44%) oraz co ważniejsze, byli już posiadaczami jednego lub więcej samochodów z segmentu E (w 26 % pochodzą z tego samego segmentu) lub wyższych i dlatego od każdego nowego auta oczekują jakiegoś istotnego **"kroku do przodu"**.

### KLIENT SEGMENTU "E"

*Posiada mniej więcej podobny profil na różnych rynkach, klient polski zaś:*

- Ma około 50 lat.
- Mężczyzna (90%), żonaty, 1 dziecko.
- Dochód wysoki i wysoki poziom wykształcenia.
- Przedsiębiorca (48%), menadżer (16%), przedstawiciel wolnego zawodu (10%).
- Posiada już przynajmniej jeden samochód.
- Używa samochodu zarówno do pracy jak i do spędzania wolnego czasu.
- Pochodzi z tego samego lub wyższego segmentu (47%) albo z segmentu C lub D (44%).

## FULL LINERS

Klienci zainteresowani "topem" gamy marek należących do grupy "full liners", to **racjonaliści**, zainteresowani istotą rzeczy, pragnący jednak posiadać samochód poważnych rozmiarów. Dla nas są to klienci o pierwszorzędym znaczeniu. Produkt, który mamy im do zaoferowania spełnia bowiem wszystkie ich wymagania, a dodatkowym jego "plusem" jest urok i prestiż związany z historią i stylem Alfę Romeo.



## FIRMY WYSPECJALIZOWANE

Dla klientów wybierających samochody marek wyspecjalizowanych status, prestiż, image są ich stylem życia, uważają je za coś normalnego, a koncentrują się na elementach wyposażenia, które muszą być na **najwyższym** aktualnie osiągalnym poziomie pod względem jakości i nowatorstwa. Mają duże możliwości finansowe i nie zadowolają się łatwo, wymagając ponadto maksymalnej niezawodności.

Dla nas stanowią oni **wyzwanie**.

Musimy im udowodnić, że nasz produkt reprezentuje coś nowego i interesującego, odpowiadającego ich wymaganiom przy znacznie niższych cenach.

Wśród tych klientów znajdują się, między innymi, posiadacze BMW, Audi, Volvo, którzy mogą teraz otworzyć przed nami szansę **pozyskania** ich.



# MOTYWACJE ZAKUPU

## WIZERUNEK I WYPOSAŻENIE RÓWNIIE WAŻNE

Prestiz tak, ale przede wszystkim nowatorskie rozwiązania techniczne i najnowocześniejsze wyposażenie. Klient segmentu E, szczególnie klient marek specjalistycznych, posiada już wysoki status społeczno-ekonomiczny i pragnie samochodu, który to adekwatnie **odzwierciedli** a nie dopiero mu go przypisze.

Dlatego jego głównymi **motywami** do zakupu są:

- wierność marce
- stylistyka
- poziom wyposażenia
- bezpieczeństwo
- podoba mi się
- prestiż.

Elementy **zadowolenia** klienta stwierdzone po 6 miesiącach od daty zakupu uzupełniają ten obraz:

- stylistyka
- poziom wyposażenia
- trzymanie się drogi
- bezpieczeństwo
- wygoda

## SILNE STRONY NOWEJ KONCEPCJI

Tradycyjnie silnymi punktami samochodów Alfa Romeo są linia stylistyczna, osiągi oraz trzymanie się drogi/przyjemność prowadzenia. Jest oczywiste, że aby osiągnąć sukces naszej nowej jednostki flagowej musieliśmy dokonać **szczególnego wysiłku** odnośnie wszystkich innych punktów.

Po zakończeniu tej pracy zadajemy sobie pytanie: czy to się udało ?

Sądzymy, że tak.

Teraz kolej na klientów, którzy powiedzą nam czy mieliśmy rację.





**OD SWOJEGO SAMOCHODU  
Z SEGMENTU "E" KLIENT WYMAGA :**

**ALFA 166 OFERUJE  
KLIENTOWI :**

**aby był przestronny i wygodny zarówno dla osób  
jak i dla rzeczy**

przestrzeń życiową nieoczekiwanie obszerną i wygodną oraz jeden z najpojemniejszych bagażników w segmencie (490 litrów). Większy bagażnik mają tylko Audi A6 (550 l) oraz Mercedes E (520 l)

**aby przy szybkości 200 km/h sprawiał wrażenie  
jazdy z szybkością 120 km/h**

samochód cichy nawet na wysokich obrotach, co pozwala na swobodną rozmowę i słuchanie muzyki, jazdę płynną, stabilną i pozorny brak wibracji

**żeby brał na siebie trudności i problemy na  
drodze od niespodziewanej utraty przyczepności  
na śliskim podłożu, aż po nierówne nawierzchnie**

pierwszorzędny handling osiągnięty dzięki niepowtarzalnym rozwiązaniom (dalsza ewolucja w stosunku do rozwiązań Alfę 156, która już też odniosła nadzwyczajny sukces)

**żeby był maksymalnie wyposażony  
pod względem bezpieczeństwa**

bezpieczeństwo czynne i bierne na najwyższym poziomie

**aby posiadał wszystkie przyrządy i urządzenia  
ostatniej generacji**

ICS (zintegrowany system kontroli), stereo hi-fi, komputer pokładowy, telefonię i najnowocześniejsze łącza satelitarne

**aby zawsze doskonale funkcjonował**

niezawodność osiągnięta z ekstremalnym rygiorem

**aby każdym detalem mówił, że jest przedmiotem  
wartościowym**

wysoką klasę prawdziwej, wielkiej Alfę Romeo

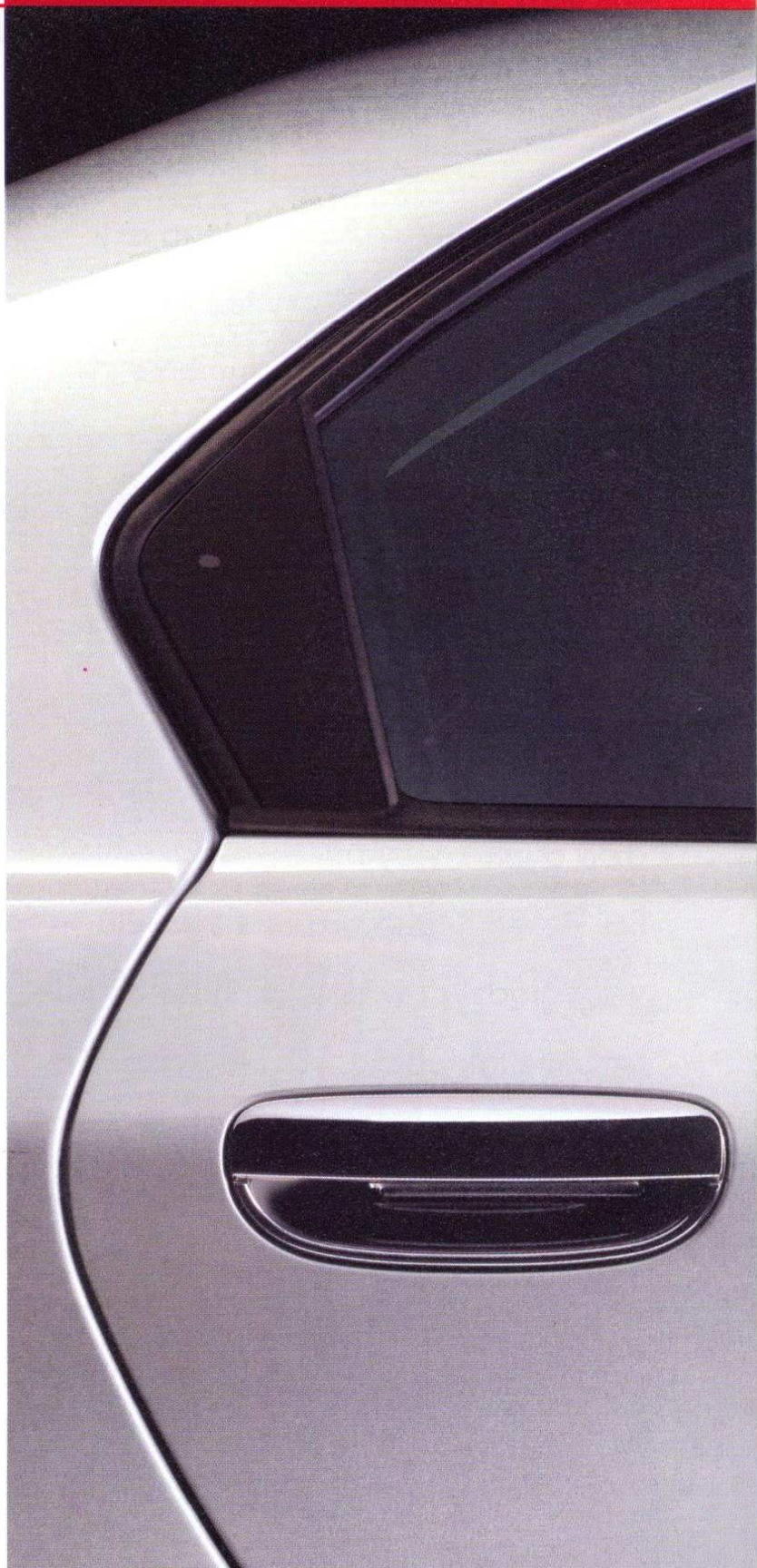
STYL

Kiedy piękne  
staje się jeszcze  
piękniejsze



# Nasz design znowu zachwyca

Alfy Romeo przez wielu uważane są za najpiękniejsze samochody produkowane dzisiaj seryjnie. Alfa 166, jak przystało na jednostkę flagową, jest najdoskonalszym tego wyrazem; trudno wyobrazić sobie coś wspa- nialszego jako top model naszej gamy.



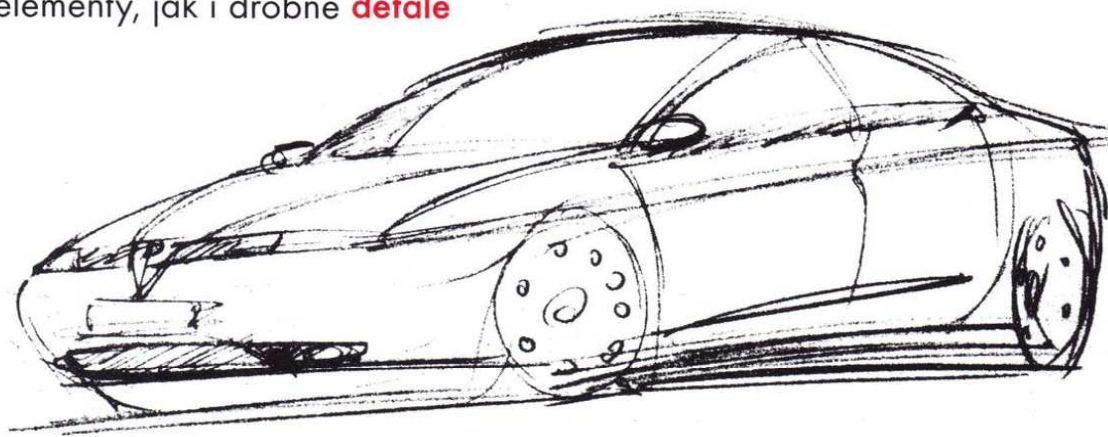
**PIĘKNO  
PIERWSZYM  
NARZĘDZIEM**

Ktokolwiek patrzy na Alfę 166, niezależnie od tego czy należy do "targetu" czy też nie, natychmiast odczuje **pragnienie** posiadania jej. Kiedy następnie zajrzy do środka odkryje, że piękne jest także **wnętrze**, a nawet layout silnika. Odkryje też - i to liczy się najbardziej - że pięknu towarzyszy nadzwyczajny **komfort**, nieoczekiwany w samochodzie o tak zdecydowanie sportowej linii oraz wyrafinowana elegancja w wyglądzie i w dotyku, która charakteryzuje tak obicia, jak i tapicerkę, tak duże elementy, jak i drobne **detale**

Oczywiście piękno jest tylko pierwszym instrumentem dla przyciągnięcia uwagi. Wiemy, że aby zdobyć pozycję w segmencie E, potrzeba wiele **innych wartości**.

Alfa 166 nimi dysponuje i zobaczymy to na następnych stronach tego podręcznika.

Natomiast teraz porozmawiajmy o stylu. Oddajmy się więc rozkoszom estetycznym, które zawdzięczamy naszym nadzwyczajnym projektantom.





**ELEGANCKA,  
OBSZERNA,  
DYNAMICZNA**

Alfa 166 jest najdoskonalszym wcieleniem "nowej Alfy Romeo". Jest prawdziwą limuzyną stworzoną jako **flagowy model gamy**, z nastawieniem na prestiż i elegancję. Jednak duch sportowy przebija w jej charakterze z pełną wyrazistością: wydłużony przód, harmonijna kabina, lekki i zwarty tył. Niespodzianką jest obszerny **bagażnik**, o który tak zgrabny tył trudno zgoła podejrzewać.

#### WYMIARY ALFY 166

Długość	4720 mm
Szerokość	1815 mm
Rozstaw osi	2700 mm
Pojemność bagażnika	490 l.

Przy pierwszym kontakcie Alfa 166 prezentuje się jako samochód wzbudzający szacunek, dobrze osadzony na podłożu, solidny i władczy.

**Na drodze** zdobywa przestrzeń i daje się rozpoznać zarówno z przodu, jak i z boku czy z tyłu.

Żadnej banalności, a jednak ogromna wyrazistość kształtu; nie przyciężka, a jednak imponująca bryła. Jej linia płynna i dojrzała wyraża harmonię formy i treści.



## BOGATA I PEŁNA DYNAMIKI LINIA



### PRZÓD

Tarcza firmowa Alfy jest bardzo wyrazista, w klasycznym centralnym położeniu z charakterystyczną obwódką poniżej.

Potężna maska zakrzywia się i pochyła ku przodowi pod miękko zarysowanym "V", którego ramiona otaczają silnik i podążając dalej obejmują cały samochód.

Charakterystyczne "wąsy", których kontur obejmuje reflektory.

Zespoły lamp zwarte, głębokie, o kształcie współgrającym z funkcjonalnością.

Zderzak stanowiący jedną płaszczyznę z karoserią, zlewający się w jedną całość z korpusem samochodu.

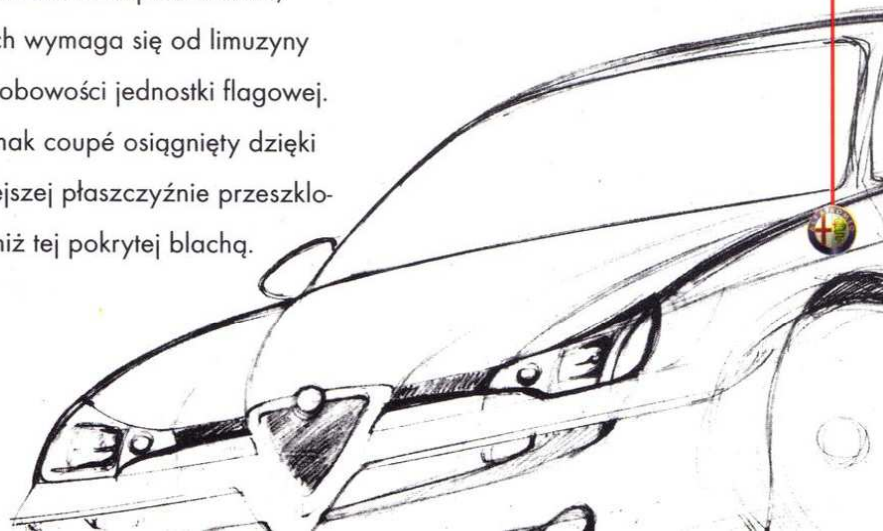
### BOK

Uderza wznosząca się linia pasa bocznego wypukłona dodatkowo wzdłużnym przetłoczeniem (bardzo charakterystycznym), od którego łagodnie opada płaszczyzna boczna, i które rozpywa się subtelnie ku górze w okolicy słupka tylnego. Ostry kąt tylnej szyby, stanowiący jakby "łokieć", który wyraża pęd ku przodowi, został zakrzywiony w oryginalny kształt greckiej litery "ε" (epsilon). Falująca linia boku z profilu, sugeruje przestronność, władczość i bezpieczeństwo, jakich wymaga się od limuzyny o osobowości jednostki flagowej. Posmak coupé osiągnięty dzięki mniejszej płaszczyźnie przeszklonej niż tej pokrytej blachą.

### TYŁ

Szeroko osadzony kufer, słupek tylny mocno wsparty nad kołami. Zwis tylny zwarty i zgrabny. Lampy wtopione jak klejnoty w pokrywę bagażnika zachodzące na krawędzie boczne.

Cały zespół świetlny tradycyjnie w kolorze czerwonym, włącznie z kierunkowskazami, które zmieniają barwę w cyklu włączony / wyłączony dzięki specjalnej diodzie typu LED zastępującej tradycyjną żarówkę.



**ZANURZMY SIĘ  
W HARMONIE  
LUKSUSU**

Wraz z otwarciem drzwi, Alfa 166 wydaje się otwierać ramiona na nasze przyjęcie: takie wrażenie sprawia harmonijny i płynny design wnętrza. Każda linia ma swoją kontynuację. Pikowany **pas** na panelu drzwi znajduje swoje przedłużenie pod deską rozdzielczą; całe wnętrze, w każdym szczególe, otacza przytulnością, jest miękkie ale męskie.

Siedzenia obszerne, solidne i obejmujące pasażera. Tak eleganckie i wysmakowane jak fotele robione przez tuningowców.

Trzy gamy kolorystyczne oferowane seryjnie i dwie opcjonalnie, przemyślane i dobrane z niezwykłą starannością, aby każdemu klientowi Alfę dać możliwość kolorystycznego wykreowania własnego otoczenia zgodnie z upodobaniem, bez ryzyka niezgodności stylistycznej.



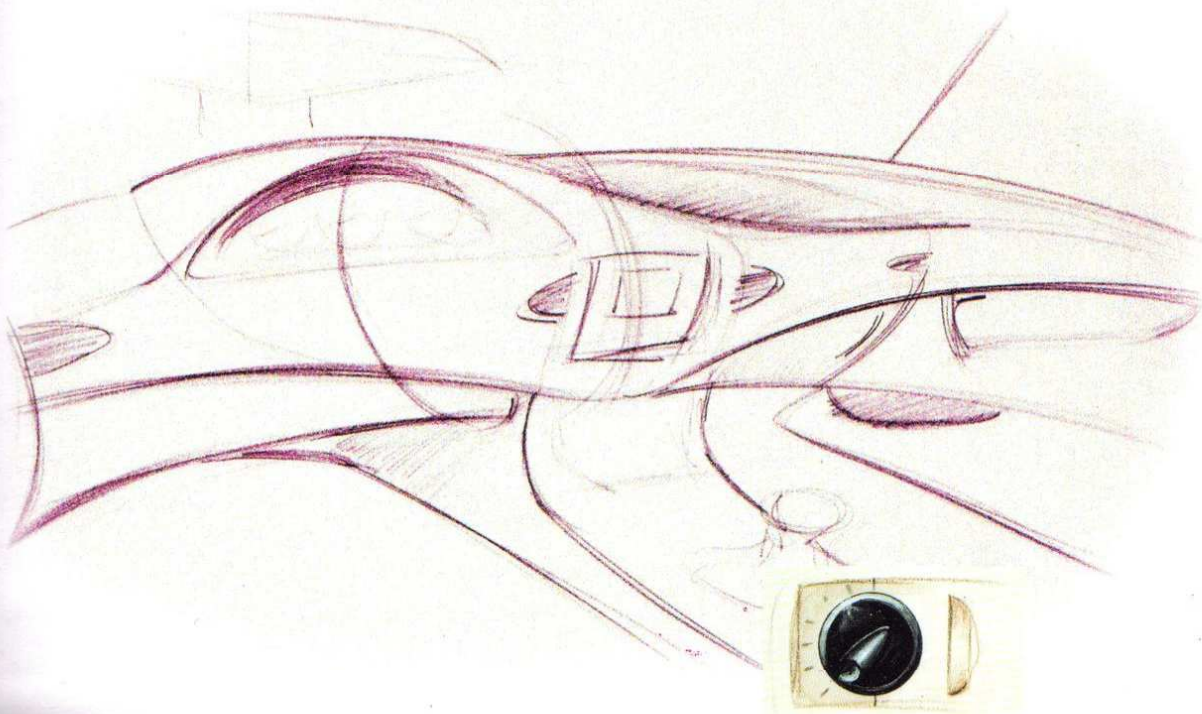




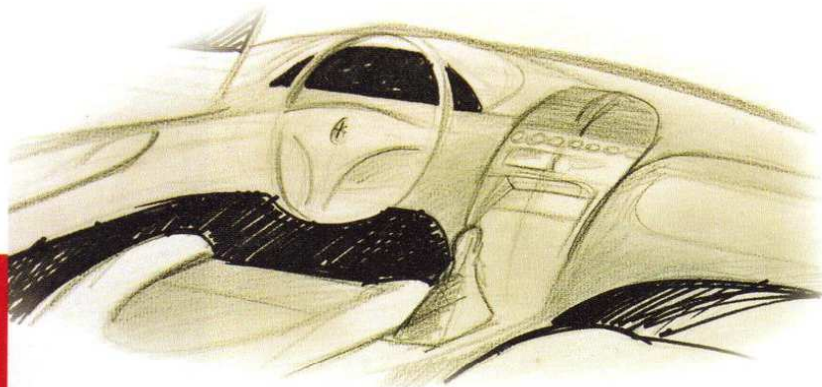
Drobne elementy **komfortu**, niespotykane w samochodzie sportowym, ale niezbędne w limuzynie, takie jak **kasetka** dla kierowcy i obfitość pótek i zagłębień na drobiazgi rozlokowanych w różnych miejscach kabiny.

**Elegancja** szczegółów podkreślająca wysoki komfort jak kontrolki i przelączniki na desce rozdzielczej wkomponowane w trójwymiarowość powierzchni albo chromowane brzozy okrągłych otworów nawiewu od klimatyzacji.

**Konsola** już sama w sobie jest dziełem sztuki użytkowej, z jej łukowatym wygięciem idealnie wkomponowanym w krąg kierownicy. Mieści cztery koła wskaźników (koniecznie analogowych). Natomiast wszystkie pozostałe "elementy funkcjonalności" zostały zebrane i precyzyjnie uporządkowane na środkowej konsoli samochodu. Tutaj wyróżnia się kolorowy monitor zintegrowanego systemu kontroli ICS (**Integrated Control System**) wraz z jego zespołem ergonomicznych przelączników.



**TRZY  
WYSTROJE  
WNĘTRZA  
DLA TRZECH  
OSOBOWOŚCI**



z decyzji, do których podjęcia zapraszany jest klient, by mógł wyrazić swoją osobowość.

Wystrój wnętrza nie jest już podporządkowany jednemu typowi silnika, ale przygotowano trzy różne, starannie skoordynowane z kolorami zewnętrznymi gamy kolorów wnętrza dla trzech typów osobowości, pozostawione do wyboru klienta oraz dwie opcje

**Red Style\*** i **Blue Style\*\***.

Górna część deski rozdzielczej oraz korpus paneli drzwi pozostają zawsze czarne.

**\*Red Style:**

opcja dostępna dla :  
2.0 V6 TB Super,  
3.0 V6 24V Super

**\*\*Blue Style:**

opcja dostępna dla :  
2.0 T.Spark,  
2.5 V6 24V

Wystrój wnętrza jest pierwszą

Pozostałe elementy wnętrza zmieniają kolory według następujących alternatywnych wersji :

- **"Elegancka"** w jasnym tonie beżu z tłem konsoli i tłem przyrządów pokładowych w kolorze tytanu.

- **"Klasyczna"** w jasnych odcieniach szarości. Także tutaj konsola i przyrządy pokładowe w kolorze tytanu.

- **"Sportowa"** w odcieniach antracytu i czerni z przyrządami również w czerni i konsolą w kolorze tytanu.

W każdej z tych trzech wersji siedzenie z tkaniny może być zastąpione siedzeniem ze skóry Momo (opcja).

## WYSTROJE WNĘTRZA W WYPOSAŻENIU SERYJNYM

	ELEGANCKI	KLASYCZNY	SPORTOWY
Siedziska	welur beżowy	welur szary	tkanina antracytowa
Wykładzina podłogi i dywaniki	beż	szary	antracyt
Deska rozdzielcza góra/dół	beż/czarny	szary/czarny	czarny/czarny
Konsola centralna	beż	szary	czarny
Hamulec ręczny (rączka i osłona)	czarny	czarny	czarny
Panele drzwi i boki konsoli centralnej	beż	szary	czarny
Podłokietnik środkowy	beż	szary	czarny
Listwa progowa	beż	czarny	czarny
Fotele	beż	szary	czarny
Podsufitka, słupki, tylna półka	beż	szary	szary
Tarcza zegara i przyrządy pokładowe	tytan	tytan	czarny
Tła konsoli centralnej	tytan	tytan	tytan

## WYSTROJE WNĘTRZA JAKO WYPOSAŻENIE OPCJONALNE

	ELEGANCKI	KLASYCZNY	SPORTOWY	RED STYLE	BLUE STYLE
Siedziska	skóra beżowa	skóra szara	skóra czarna	skóra czerwona	skóra niebieska
Wykładzina podłogi i dywaniki	beż	szary	antracyt	czerwony	niebieski
Deska rozdzielcza góra/dół	beż/czarny	szary/czarny	czarny/czarny	czarny/czarny	czarny/czarny
Konsola środkowa	beż	szary	czarny	czerwony	niebieski
Hamulec ręczny (rączka i osłona)	czarny	czarny	czarny	skóra czerwona	skóra niebieska
Panele drzwi i boki konsoli centralnej	beż	szary	czarny	skóra czerwona	skóra niebieska
Podłokietnik środkowy	beż	szary	czarny	skóra czerwona	skóra niebieska
Listwa progowa	beż	czarny	czarny	czerwony	niebieski
Fotele	beż	szary	czarny	czerwony	niebieski
Podsufitka, słupki, tylna półka	beż	szary	szary	szary	szary
Tarcza zegara i przyrządy pokładowe	tytan	tytan	czarny	czarny	czarny
Tła konsoli centralnej	tytan	tytan	tytan	tytan	tytan

**RED STYLE:** opcja dla 2.0 V6 TB Super, 3.0 V6 24V Super

**BLUE STYLE:** opcja dla 2.0 T.Spark, 2.5 V6 24V

## DOBÓR SERYJNY KOLORÓW WEWNĘTRZNYCH Z ZEWNĘTRZNYMI

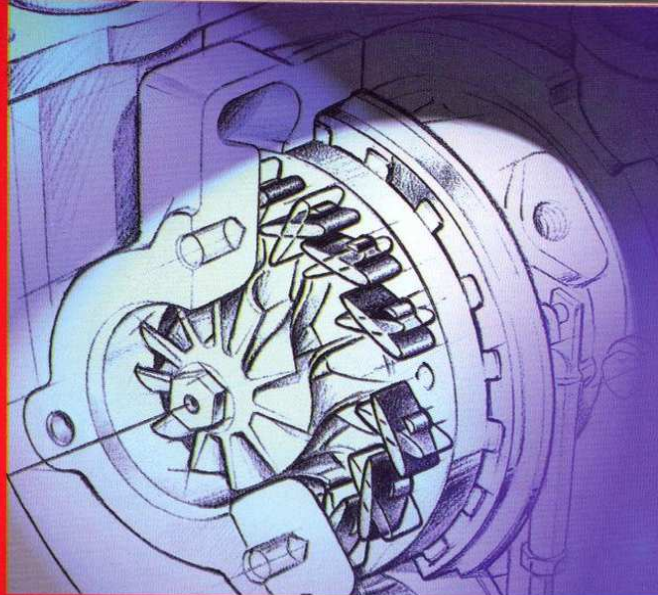
	ELEGANCKI	KLASYCZNY	SPORTOWY
Wnętrze	welur beżowy	welur szary	tkanina antracytowa
Czarny Luxor	•	•	•
Czerwony Alfa	•	•	•
Czerwony Proteo	•	•	•
Szary Chiaro	-	•	•
Szary Nettuno	-	•	•
Zielony Argo	•	•	•
Zielony Minerva	•	-	•
Niebieski Ontario	•	•	-
Niebieski Odissea	•	•	-
Czarny Vulcano	•	-	•
Opalizujący Błękit Nuvola	•	-	•
Opalizujący Aurora	-	•	•

## DOBÓR OPCJONALNY KOLORÓW WEWNĘTRZNYCH Z ZEWNĘTRZNYMI

	ELEGANCKI	KLASYCZNY	SPORTOWY	RED STYLE	BLUE STYLE
Wnętrza	skóra beżowa	skóra szara	skóra czarna	skóra czerwona	skóra niebieska
Czarny Luxor	•	•	•	•	-
Czerwony Alfa	•	•	•	•	-
Czerwony Proteo	•	•	•	•	-
Szary Chiaro	-	•	•	•	•
Szary Nettuno	-	•	•	•	•
Zielony Argo	•	•	•	-	•
Zielony Minerva	•	-	•	-	•
Niebieski Ontario	•	•	-	•	•
Niebieski Odissea	•	•	-	-	•
Czarny Vulcano	•	-	•	•	-
Opalizujący Błękit Nuvola	•	-	•	•	•
Opalizujący Aurora	-	•	•	-	•

# OSIĄGI

Domena  
mocy



# Doskonałe silniki szczytowe osiągi

Alfa Romeo powstała jako firma silnikowa. Alfa 166 jest w tym względzie doskonałością, jako że dysponuje naszymi pięcioma **najlepszymi silnikami**, które już zdobyły sobie bezdyskusyjną sławę i które zostały dodatkowo zoptymalizowane w celu zapewnienia najwyższych osiągnięć i sterowności. Tradycyjnie już nasze silniki pod względem mocy, momentu obrotowego, prędkości czy przyspieszenia plasują się na wysokich miejscach w poszczególnych kategoriach. Alfa 166 kontynuuje tę szlachetną tradycję. Prawdą jest jednak, że dla współczesnej limuzyny nie wystarczy **prymat** w poszczególnych kategoriach, a kilka km/h czy kilka KM więcej czy mniej nie jest elementem decydującym. Właśnie dlatego w Alfie 166, sportowym osiągom towarzyszy wysoki komfort oraz wyjątkowa oryginalność. Niemniej jednak, ten zapas mocy, ten "lwi pazur", który nasze silniki potrafią pokazać, pozostaje ciągle w centrum **oczekiwań** każdego klienta wielkiej Alfey Romeo.





## SILNIKI ALFY 166

### ***Benzynowe***

2.0 T.Spark 16V	155 KM	213 km/h
2.0 V6 TB Super	205 KM	237 km/h
2.5 V6 24V	190 KM	225 km/h
2.5 V6 24V Sportronic*	190 KM	220 km/h
3.0 V6 24V Super	226 KM	243 km/h
3.0 V6 24V Sportronic*	226 KM	237 km/h

### ***Turbodiesel z bezpośrednim wtryskiem\****

2.4 JTD*	136 KM	202 km/h
----------	--------	----------

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim



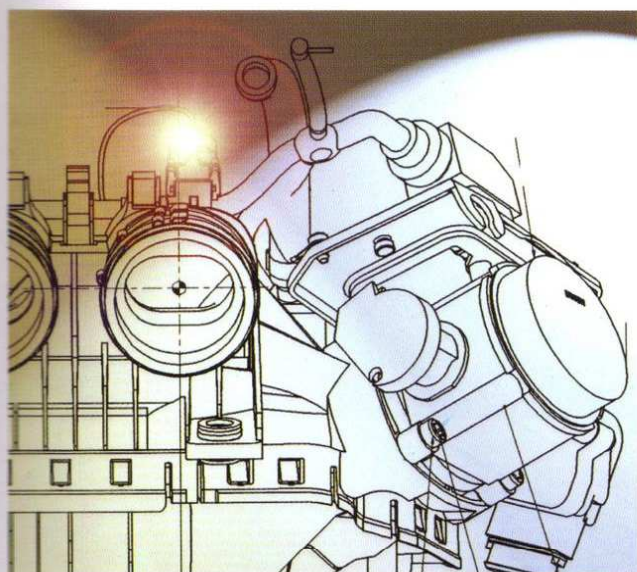
**WSZYSTKO, CO  
NAJLEPSZE W  
TECHNOLOGII  
SILNIKOWEJ  
ALFY ROMEO**

W silnikach  
Alfy 166

**zawarte** są

nasze najnowsze zdobycze technologiczne oparte na najbardziej zaawansowanym know-how światowej technologii silnikowej.

Aby prześledzić **najważniejsze** z nich, zaczniemy od wlotu powietrza do silnika (przepustnica) i prześledzimy całą jego drogę aż do wyjścia w postaci gazów spalinowych.



Kolejno na ten wysoki poziom technologiczny składają się :

- przepustnica sterowana przez moduł elektronicznego pedału gazu (karta 1), zapewniająca optymalne przyspieszenie i redukcję prędkości
- jako bezpośrednia konsekwencja STR, (karta 2) i Cruise Control (karta 3), o których powiemy później
- kolektory ssące o zmiennej geometrii (karta 4) służące zwiększeniu momentu obrotowego przy niskich obrotach i mocy przy wysokich
- rezonatory w przewodach powietrza dla wytłumienia dokuczliwych częstotliwości dźwięku
- turbokompresory o zmiennej geometrii (karta 5) zapewniające optymalny stopień sprężenia powietrza na wszystkich poziomach obrotów silnika
- zawory z elektronicznym wariatorem fazy
- recyding gazów spalinowych "EGR"
- sonda lambda typu warstwowego
- przednie przewody wydechu ze stali nierdzewnej o małej bezwładności termicznej dla przyspieszenia procesu nagrzewania katalizatora
- trójdrożny katalizator z wkładem ceramicznym



Ponadto:

- elektroniczne wtryskiwacze nie tylko w silnikach benzynowych, ale także w turbo Dieslu "Unijet"\* (karta 6) służące poprawie parametrów wtrysku i rozpylenia paliwa
- świece z indywidualnymi cewkami dla poprawy jakości wytwarzania iskry
- koło zamachowe o podwójnym przeci ciężarze "DVA" służące wy tłumieniu wibracji przenoszonych przez wał silnika na skrzynię biegów i do kabiny
- nylonowe pokrywy głowicy silnika ze zintegrowanym obwodem blow-by, zintegrowanie wszystkich elementów wnętrza silnika i optymalizacja jego lay-out'u w celu zmniejszenia ciężaru
- Hydrauliczne popychacze, automatyczne napinacze pasków zębatych, platynowe świece long-life; wszystko to w celu zredukowania do minimum czynności obsługowych.

Niektóre z tych elementów występują we wszystkich silnikach, inne natomiast są tak dobrane, aby każdy z 5 silników posiadał wyraźnie odmienną osobowość.

Wszystkie jednak - najlepsze osiągi.

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim



## NOWATORSKIE ROZWIĄZANIA TECHNICZNE

Alfa 166  
prezentuje się

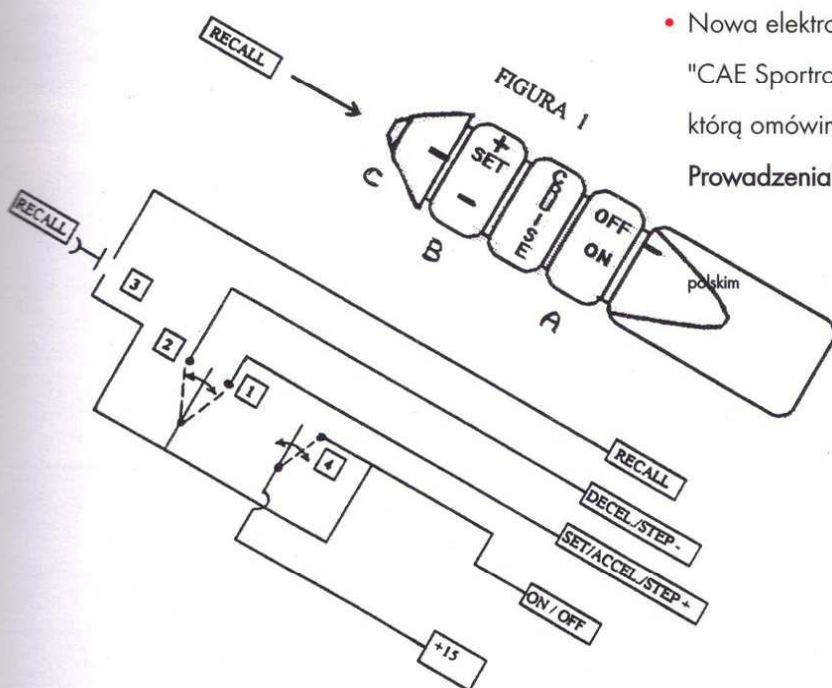
na rynku wyposażona w rozwiązania na najwyższym poziomie technologicznym, opracowane dla podkreślenia nadzwyczajnej zdolności auta do **dostosowania** się do temperamentu kierowcy i warunków drogowych.

Również silnika dotyczy ta kluczowa zasada indywidualizacji, rozumianej nie tylko jako wolny wybór w momencie zakupu, ale także jako otwartość samochodu na ciągłe zmiany sposobu użytkowania.

Stają możliwość wyboru zapewniają:

- Podwójna reakcja pedału przyspieszenia **Sport Throttle Response** czyli "STR" (karta 4), która pozwala na wybór pomiędzy dwoma różnymi stylami jazdy: normalnym i sportowym, zależnie od wymagań kierowcy i rodzaju podróży (dla silników V6 z ręczną skrzynią biegów).
- "Automatyczny pilot" **Cruise Control** czyli regulator stałej prędkości (karta 5), który pozwala na zaprogramowanie dowolnej prędkości i zdjęcie nogi z pedału gazu, aby zrelaksować się w czasie długich podróży zachowując jednak możliwość natychmiastowej reakcji w razie potrzeby (dla silników 5 i 6-cylindrowych)
- Nowa elektroniczna automatyczna **skrzynia biegów** "CAE Sportronic"\* z autoadaptacyjnym sterowaniem, którą omówimy szczegółowiej w rozdziale "Łatwość Prowadzenia"

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku



## ZESTAWIENIE JEDNOSTEK NAPĘDOWYCH

	2.0 T.SPARK	2.0 V6 TB	2.5 V6 24V	3.0 V6 24V	2.4 JTD	
Cylindry	4 w linii	6 a V	6 a V	6 a V	5 w linii	
Zawory	16	12	24	24	10	
Wałki rozrządu	2 z elektronicznym wariatorem fazy	2	4	4	1	
Skrzynie biegów	Ręczna	Ręczna	Ręczna lub Sportronic*	Ręczna lub Sportronic*	Ręczna	
Biegi	5 biegów	6 biegów z 6° biegiem przyspieszającym	5 biegów (4 w Sportronic*)	6 biegów z 6° biegiem przyspieszającym (4 w Sportronic*)	6 biegów z 6° biegiem przyspieszającym (opcja: 6° nadbieg)	
Inne wyposażenie seryjne					Wtrysk bezpośredni Unijet	
		Turbokompr. z waste-gate			Turbocompr. Garrett o zmiennej geometrii	
		Intercooler			Intercooler	
		Elektroniczny pedał gazu Sport Throttle Response	Elektroniczny pedał gazu Sport Throttle Response (tylko z ręczną skrzynią biegów)	Elektroniczny pedał gazu Sport Throttle Response (tylko z ręczną skrzynią biegów)		
		Cruise Control		Cruise Control		
		Kolektor ssący o zmiennej geometrii				
		2 czujniki detonacji (1 x rzqd)	2 czujniki detonacji (1 x rzqd)	2 czujniki detonacji (1 x rzqd)		
		2 wałki wyrównowazające			1 wałek wyrównowazający	
	Układ zasilania	returnless		returnless	returnless	

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim

## ZESTAWIENIE OSIĄGÓW

		2.0 T.SPARK	2.0 V6 TB SUPER	2.5 V6 24V	2.5 V6 24V SPORTRONIC*	3.0 V6 24V SUPER	3.0 V6 24V SPORTRONIC*	2.4 JTD*
Pojemność	cm <sup>3</sup>	1970	1996	2492	2492	2959	2959	2387
Moc	CV	155	205	190	190	226	226	136
	kW	114	151	140	140	166	166	100
	giri/min.	6400	6000	6200	6200	6200	6200	4000
Moment Obr.	kgm.	19,1	28,5	22,6	22,6	28,0	28,0	31,0
	Nm.	187,0	279,5	221,7	221,7	275,0	275,0	304,1
	giri/min.	2800	2500	5000	5000	5000	5000	2000
Prędkość max	km/h	213	237	225	220	243	237	202
Przyspieszenie 0-100 km/h	sec.	9,6	8,1	8,4	9,5	7,8	8,5	9,9
Przyspieszenie 0-1000 m.	sec.	30,6	28,4	28,6	30,0	27,9	28,5	31,7

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim



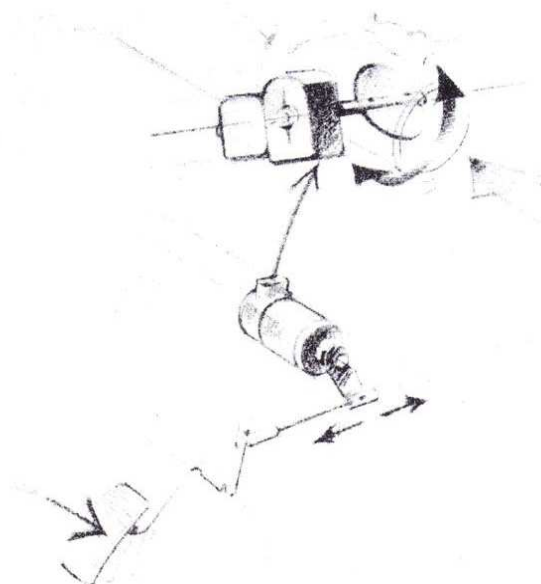
## "ELEKTRONICZNY GAZ"

Dlaczego elektronika w mechanizmie przyspieszania?

Ponieważ elektroniczny moduł potrafi optymalnie zgrać nasze polecenie zwiększenia mocy ze wszystkimi innymi parametrami i poprawić osiągi, jednocześnie kontrolując poziom emisji spalin i zużycia paliwa. Tradycyjny pedał gazu połączony był z przepustnicą linką doprowadzającą powietrze do kolektora. Rejestrując pozycję przepustnicy, moduł odczytywał intencje kierowcy: pedał wciśnięty = przepustnica otwarta = duże zapotrzebowanie mocy; pedał zwolniony = przepustnica zamknięta = małe zapotrzebowanie mocy.

Elektroniczny pedał gazu komunikuje się bezpośrednio z modułem i właśnie ten ostatni reguluje stopień otwarcia przepustnicy, a więc reakcję silnika na pedał.

Dzięki temu możliwe jest między innymi zastosowanie dwóch różnych strategii zachowania się samochodu: jednej bardziej sportowej, a drugiej spokojniejszej i bardziej oszczędnej.



### ZALETY

- Optymalizacja pracy silnika podczas przyspieszania i redukcji gazu
- Łatwiejsze prowadzenie przy zimnym silniku

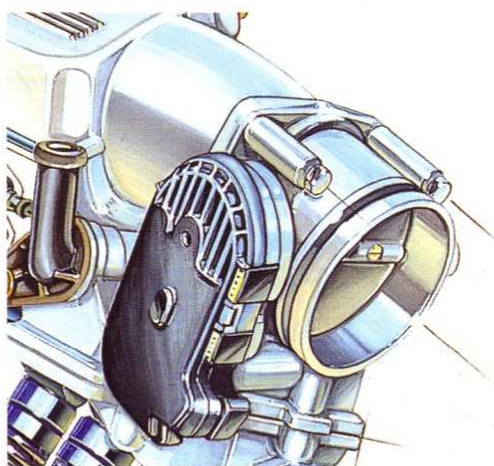
## STR - SPORT THROTTLE RESPONSE

Dlaczego "sportowa przepustnica" ?

Aby dać możliwość wyboru między dwoma stylami jazdy:

- normalnym z oszczędnością energii i paliwa, odpowiednim, na przykład, do jazdy miejskiej
- sportowym z błyskawicznymi reakcjami i ostrymi zrywami, do jazdy bardziej błyskotliwej i dającej więcej przyjemności.

Kiedy kierowca naciska pedał gazu silnik reaguje na dwa różne sposoby zależnie od wybranego stylu, ponieważ w module zapamiętane są dwie różne strategie zasilania. Wyboru między "standard" a "sport" dokonuje się za pomocą przełącznika na konsoli centralnej w pobliżu dźwigni zmiany biegów. Aby uniknąć przypadkowego przełączenia, konieczne jest całkowite zwolnienie pedału gazu przy zmianie stylu jazdy.

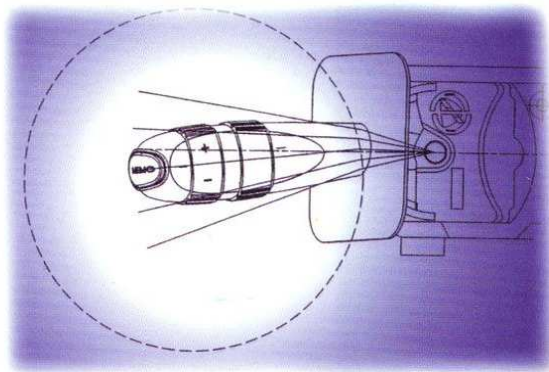


Przy uruchamianiu silnika przepustnica jest zawsze ustawiona w pozycji "standard". Kiedy prowadzący chce przejść na "sport", zwalnia pedał gazu i wciska przełącznik (na którym zapala się kontrolka). Podobnie postępuje, gdy chce wrócić do pozycji "standard".

**UWAGA:** kiedy silnik zarejestruje silne i zdecydowane wciśnięcie pedału gazu (na przykład podczas szybkiego wyprzedzania) system automatycznie przechodzi na strategię "sport" mimo, że w tym momencie nastawiony był na "standard", a następnie automatycznie wraca do tej ostatniej.

### ZALETY

- optymalna praca silnika podczas przyspieszania i zwalniania gazu
- samochód potrafi dostosować się nie tylko do warunków drogowych, ale także do nastroju i kondycji kierowcy.



## CRUISE CONTROL

### REGULATOR STAŁEJ PRĘDKOŚCI

Dlaczego automatyczna kontrola szybkości? Aby ograniczyć wysiłek kierowcy szczególnie podczas długiej jazdy autostradą; zaleca się bowiem jej stosowanie dopiero gdy jest się na czwartym biegu lub wyżej. W każdym razie nie działa poniżej 30 km/h. Sterowanie odbywa się za pomocą dźwigni umieszczonej tuż pod kierownicą i wyposażonej w dwa obrotowe pierścienie oraz przycisk.

Niższy pierścień obsługuje funkcję on/off (włącza i wyłącza Cruise Control). Pierścień górny oznaczony jest symbolami + i - (obracając nim zwiększa się lub zmniejsza programowaną szybkość).

Przyciskiem uruchamia się funkcję "recall", czyli powrót poprzedniego ustawienia, kiedy z jakiegoś powodu kierowca musiał użyć hamulca albo sprzęgła.

Cruise Control wyłącza się bowiem automatycznie w następujących przypadkach:

- kierowca hamuje
- kierowca używa sprzęgła
- nawierzchnia drogi doprowadza do ślizgania się pojazdu, z powodu czego włącza się system Antislip (który ma zawsze pierwszeństwo przed Cruise Control).

W pierwszych dwóch przypadkach Cruise Control nie włącza się automatycznie

na powrót i trzeba włączyć go ponownie przyciskiem "Recall".

W trzecim przypadku załącza się na powrót automatycznie, gdy tylko ustaje się działanie systemu Antislip. Także w przypadku, kiedy kierujący na moment przyspieszy (na przykład, aby wyprzedzić pojazd poruszający się z identyczną szybkością) Cruise Control przywraca ustawioną prędkość, gdy tylko pedał gazu zostanie zwolniony.

### ZALETY

- w ogromnym stopniu zmniejsza wysiłek prowadzenia samochodu
- pozwala uniknąć trzymania prawej nogi przez długi czas nieruchomo na pedale gazu
- nie zachęca do ciągłych manewrów wyprzedzania generujących stres, pozwalając jednak na ich wykonywanie, gdy jest to konieczne
- racjonalizuje zużycie paliwa.

## KOLEKTOR O ZMIENNEJ GEOMETRII

Dlaczego kolektor o zmiennej geometrii?

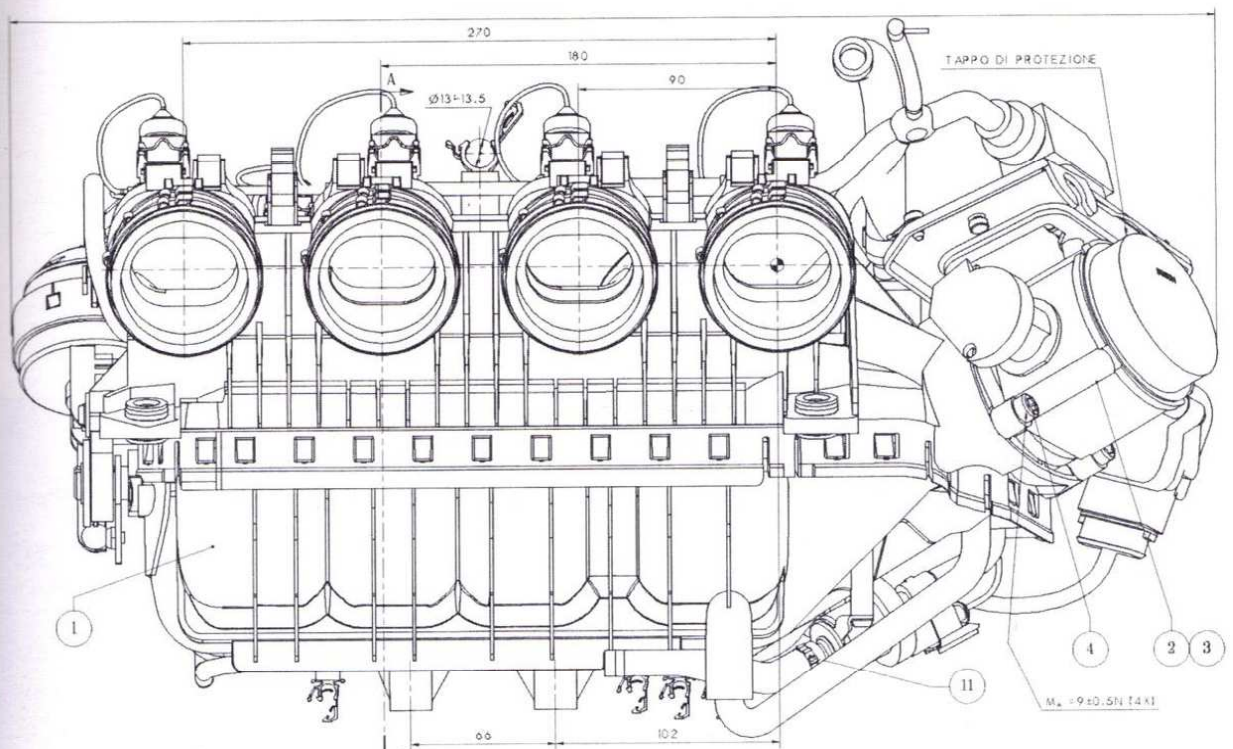
Aby można lepiej sterować zmienną ilością powietrza, które wpada przez przepustnicę reagującą na zmieniające się położenie pedału gazu.

Każdy przewód doprowadzający powietrze do cylindra wyposażony jest w zawór kierunkowy, który otwiera powietrzu dwa alternatywne obiegi:

- obieg długi "momentu obrotowego" dla niskich obrotów
- obieg krótki "mocy" dla wysokich obrotów.

### ZALETY

- silnik pracuje w całym zakresie obrotów najwydajniej i daje zawsze wysoki moment obrotowy.





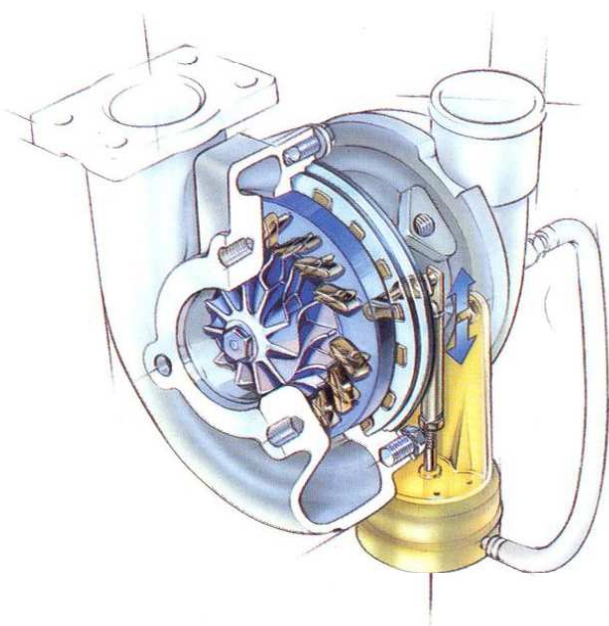
## TURBOSPĘŻARKA O ZMIENNEJ GEOMETRII (JTD) \*

Dlaczego zmienna geometria także w turbo? Aby zapewnić właściwy stopień sprężenia powietrza przy wszystkich poziomach obrotów. Turbina napędzająca sprężarkę jest z kolei wprawiana w ruch przez gazy spalinowe. Kiedy obroty silnika rosną, rośnie też szybkość przepływu spalin, a więc rośnie i ciśnienie, które generują i które może być nadmierne. To narzuca konieczność odprowadzenia ze sprężarki nadmiernej ilości spalin, do czego właśnie służy zawór waste-gate, który kieruje je bezpośrednio do układu wydechowego.

W turbosprężarkach o zmiennej geometrii, wokół wirnika turbiny znajduje się pierścień ruchomych łopatek. Przy niskich obrotach, kiedy napływające spaliny mają małą prędkość, łopatki zaciskają wlot i dzięki temu spaliny przyspieszają.

Przy wysokich obrotach, kiedy napływające spaliny mają dużą prędkość, łopatki rozwierają się.

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim



### ZALETY

- turbina zapewnia właściwy stopień sprężania już przy niskich obrotach, zwiększając moment obrotowy, a także przy wysokich obrotach zwiększając moc.



## UNIJET COMMON RAIL\*

Dlaczego elektroniczny wtrysk także w Dieslu? Aby połączyć zalety niskiego zużycia paliwa wtrysku bezpośredniego z niskim poziomem hałasu silników z wtryskiem pośrednim.

W tradycyjnym Dieslu do rozpylenia oleju napędowego w komorze spalania dochodzi w momencie, gdy iglica wtryskiwacza jest cofnięta siłą napływającego pod ciśnieniem paliwa. Ciśnienie to wytwarzane jest przez pompę wtryskową, której obroty są takie same jak obroty wału korbowego silnika, a więc generuje większe lub mniejsze ciśnienie zależnie od tego czy obroty silnika rosną czy maleją. Istnieje więc ryzyko zbyt niskiego ciśnienia przy małych obrotach, na skutek czego paliwo nie zostaje dobrze rozpylone. W systemie Unijet pompa wytwarza zawsze maksymalne ciśnienie (aż do 1350 bar) i przesyła olej napędowy nie pojedynczo do poszczególnych wtryskiwaczy, ale do wspólnego przewodu zwanego

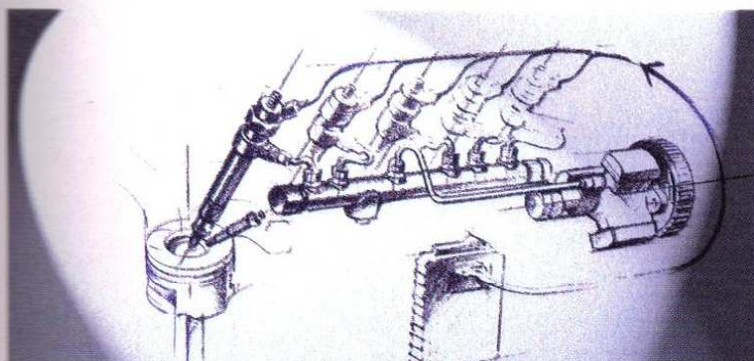
właśnie "common rail". Poszczególne wtryskiwacze są następnie uruchamiane na polecenie elektronicznego modułu, który decyduje o momencie cofnięcia iglicy.

W ten sposób uzyskuje się optymalne rozpylenie paliwa w pełnym zakresie obrotów silnika. Ponadto istnieje wstępny wtrysk, który podnosi temperaturę komory poprawiając jeszcze spalanie: mniejsze zużycie i mniejsze zanieczyszczenie środowiska.

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim

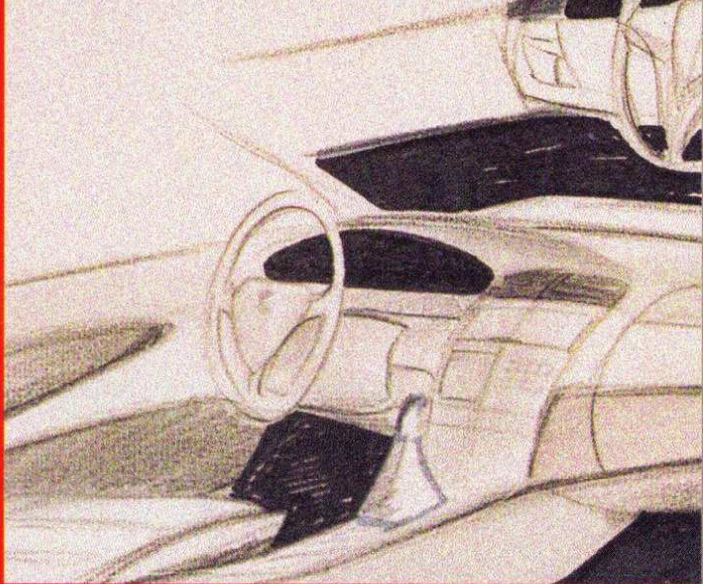
### ZALETY

- doskonały moment obrotowy w całym zakresie obrotów i wrażenie niewyczerpanego zapasu mocy gotowego na każde wezwanie. Rezultatem jest Diesel ekonomiczny i dający jednocześnie wysokie osiągi ze znacznym wzrostem mocy (około 15 KM więcej niż tradycyjny) oraz zmniejszeniem zużycia paliwa (aż do 15% mniej).



# KOMFORT

Misja:  
dobre  
samopoczucie



# Życ i podróżować w luksusowym otoczeniu

**Zautomatyzowana**, skomputeryzowana, multimedialna niemal jak kosmiczna kapsuła. **Wygodna** i relaksująca jak spacerowa dorożka, nawet kiedy asfalt ucieka spod jej kół w zawrotnym tempie. Alfa 166 jest tym wszystkim, a ponadto jest bardzo **łatwa** i prosta w prowadzeniu.

Klient wymaga komfortu; my stworzyliśmy go dla niego pracując w trzech kierunkach:

- otoczenie w kabinie (klimat, ergonomia, oświetlenie, niski poziom hałasu)
- zautomatyzowane urządzenia i przyrządy (audio, telekomunikacja, automatyczne sterowanie)
- zachowanie się na drodze (handling)



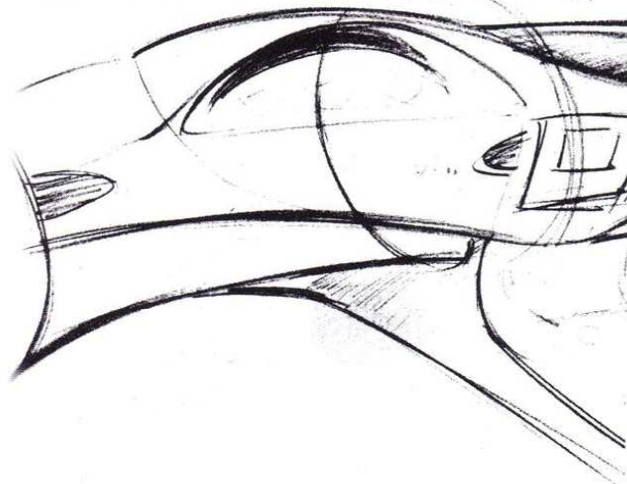
## WYPOSAŻENIE PODNO SZĄCE KOMFORT

### SERYJNE

- Klimatyzacja automatyczna.
- Czujnik deszczu uruchamiający wycieraczki (montowany seryjnie w 2.0 V6 TB Super i 3.0 V6 24V Super, opcja dla pozostałych wersji silnikowych).
- Kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów w skórze dla wersji 2.0 V6 TB Super, 3.0 V6 24V Super w wyposażeniu seryjnym i jako opcja dla pozostałych; w drewnie jako opcja dla wszystkich wersji.
- Elektryczne podnośniki bocznych szyb przednich i tylnych z możliwością sterowania przez kierowcę.
- 2 lusterka elektrycznie podgrzewane.
- Centralny zamek sterowany pilotem.
- Przednie siedzenia z regulacją wysokości.
- Przedni podłokietnik składany ze schowkiem.
- Oświetlenie za osłonami przeciwsłonecznymi.
- Przednia szyba przyciemniona.
- Wnęka na narty.

### OPCJONALNE

- Zintegrowany Navigator z czytnikiem CD-ROM i łączem satelitarnym z systemem GPS, opcja dla wszystkich wersji.
- Zintegrowany telefon GSM głosnomówiący, opcja dla wszystkich wersji.
- Przednie siedzenia podgrzewane z regulacją mechaniczną.
- Przednie siedzenia kubekowe podgrzewane z elektryczną regulacją, łącznie z regulacją odcinka lędźwiowego.
- Automatyczny przełącznik pozycji dzień/noc wewnętrznego lusterka.
- Lusterka boczne elektrycznie podgrzewane składane.
- Elektrycznie otwierany dach.
- Tylne rolety przeciwsłoneczne.
- Przednia szyba ogrzewana w części przy wycieraczkach.
- Autoradio Hi-Fi z DSP i ładowarką CD oraz z 10 głośnikami.
- Instalacja pod telefon komórkowy głosnomówiący.



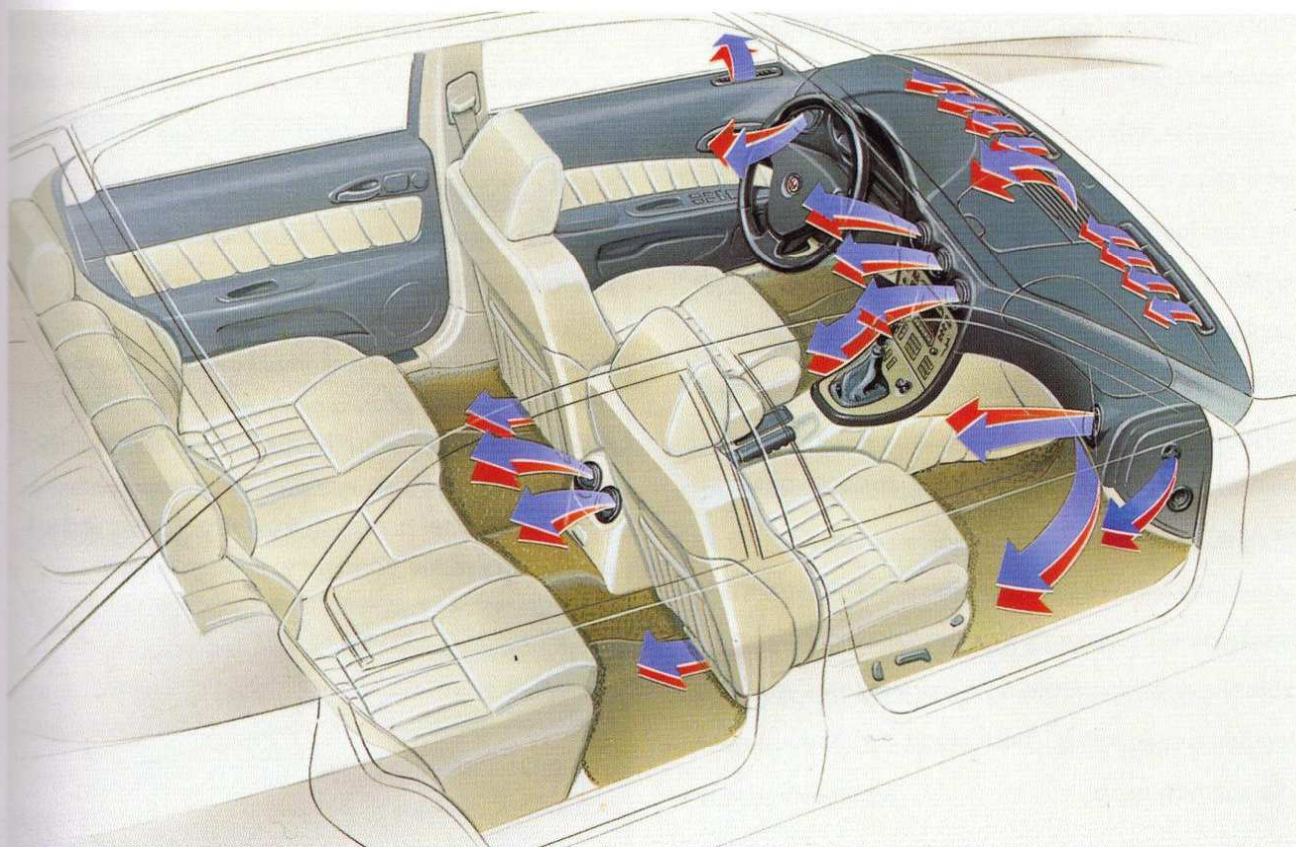
# Klimat

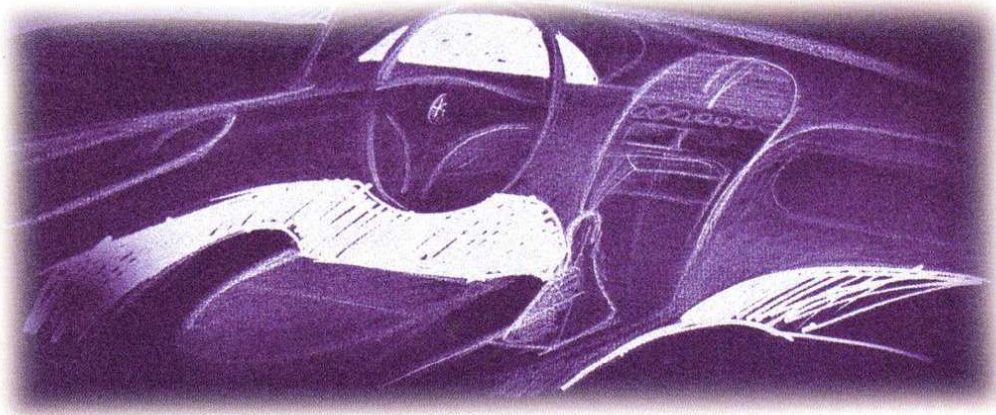
## Od prostego ciepło/zimno do prawdziwego "komfortu termicznego"

Kiedy mówi się o klimatyzacji instynktownie myślimy o urządzeniu, które generuje zimne powietrze, kiedy na zewnątrz jest gorąco.

Jednak na **dobrze samopoczucie** składa się coś więcej niż tylko odczuwanie ciepła i zimna: także wiele innych elementów takich jak wilgotność, wentylacja, nasycenie powietrza tlenem.

W ten sposób przechodzi się od banalnego pojęcia temperatury do bardziej zaawansowanego pojęcia "temperatury adekwatnej" jako podstawy pełnego "komfortu termicznego".





# Klimat

## KOMFORT TERMICZNY

Pojęcie "komfortu termicznego" stanowi ogromny krok do przodu w kreowaniu optymalnego otoczenia w kabinie.

Bierze się w nim pod uwagę fakt, że nie jest ważne **ile stopni** temperatury jest rzeczywiście w kabinie, ale ile ich "czujemy" na sobie.

Na przykład, kiedy słońce uderza przez szyby, promienie podczerwone powodują, że czujemy ciepło mimo iż termometr wskazuje niewiele stopni.

Dlatego w Alfie 166 zamontowany jest czujnik nasłonecznienia.

I odwrotnie, gdy w kabinie działa strumień suchego powietrza, będziemy odczuwać chłód pomimo wyższej temperatury. Dlatego właśnie mamy tak wiele wylotów powietrza umieszczonych w strategicznych punktach kabiny i tak dużą wydajność systemu wentylacyjnego.

Z tych i innych rozważań narodził się system klimatyzacji najnowszej generacji zastosowany w Alfie 166.

Działa on z zastosowaniem pojęcia "temperatury adekwatnej", to znaczy z zastosowaniem całego zbioru czynników, które dają człowiekowi "wrażenie" temperatury idealnej i które mogą być różne dla różnych osób.

Dzięki temu użytkownik Alfie 166, kiedy już raz znajdzie "temperaturę adekwatną", w której czuje się najlepiej, musi tylko zaprogramować ją na ICS.

Od tej pory system sam będzie odtwarzał mu ją w każdych warunkach pogodowych, najszybciej jak to możliwe, po każdym uruchomieniu silnika.

### POJĘCIE TEMPERATURY "ADEKWATNEJ"

*Jest to miernik oceniający temperaturę najlepiej odpowiadającą kierowcy opracowany przez naszą firmę. Wykorzystuje on skomplikowany algorytm (PATENT FIATA), pozwalający na dynamiczną regulację zmierzającą do utrzymywania optymalnej temperatury na bazie wartości temperatury wewnętrznej ustawionej przez użytkownika, biorąc jednak pod uwagę różne parametry, między innymi:*

- temperaturę powietrza wewnątrz
- temperaturę powietrza na zewnątrz
- stopień nasłonecznienia (specjalny czujnik)
- temperaturę powietrza, które przepuszczone jest przez zespół klimatyzacji
- kierunek nadmuchu powietrza
- fakt czy kompresor jest włączony czy wyłączony

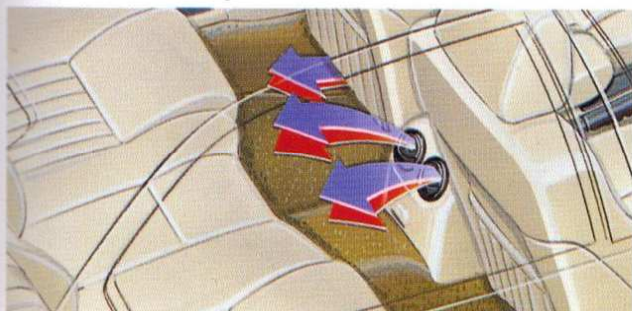
# ZAAWANSOWANY SYSTEM KLIMATYZACJI

Klimat

## JAKA JEST ?

Klimatyzacja Alfy 166, zintegrowana z systemem kontroli ICS, **jest całkowicie zautomatyzowana** i może pozostawać zawsze włączona, ponieważ po każdym uruchomieniu silnika powraca do ustawienia zapamiętanego w momencie ostatniego wyłączenia. Może pracować w trybie całkowicie zautomatyzowanym (FULL AUTO), częściowo automatycznym (AUTO) i ręcznym.

Podczas funkcjonowania automatycznego - pełnego lub częściowego - system działa dla precyzyjnego celu: osiągnięcia i utrzymania w całej kabinie temperatury adekwatnej, którą użytkownik zaprogramował i w tym kierunku system podejmuje odpowiednie decyzje. Temperatura adekwatna jest więc **pierwszym parametrem** do zaprogramowania, ponieważ to ona steruje funkcjonowaniem całego systemu automatycznego. Aby to zrobić, wystarczy nacisnąć przycisk TEMP : za pomocą czerwonej strzałki podwyższamy ją, zaś za pomocą niebieskiej obniżamy. Wartość wyświetlana jest na monitorze.

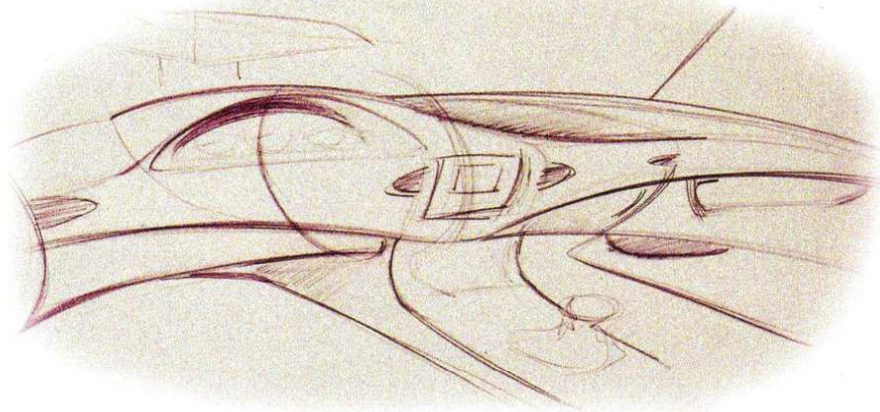


## JAK DZIAŁA ?

- Kiedy jest ciepło, nadmucha chłodne powietrze, kiedy jest zimno, nadmucha powietrze ciepłe oraz zmniejsza jego wilgotność.
- Stosuje precyzyjną strategię zapobiegającą zaparowaniu szyb biorąc pod uwagę warunki ogólne i w zależności od nich reguluje szybkość i kierunek nawiewu powietrza.
- W ramach zamkniętego obiegu powietrza odcina dopływ powietrza z zewnątrz i dalej pracuje obracając powietrzem znajdującym się wewnątrz.
- Jej wentylator działa bezgłośnie (silnik typu brushless, bez szczotek) doprowadzając do kabiny obfity strumień powietrza.
- Liczne funkcje (z bi-level włącznie) i dokładnie opracowane wyloty powietrza (jest ich 16, z czego 7 okrągłych, obrotowych, umożliwiających precyzyjne ustawienie kierunku) zapewniają odpowiednie rozprowadzanie powietrza do wszystkich punktów samochodu, do wszystkich pasażerów.
- Jeżeli powietrze zewnętrzne jest pełne pyłów (także tak mikroskopijnych jak pyłki roślin czy inne jeszcze mniejsze zanieczyszczenia) podwójny filtr z aktywnym węglem zatrzymuje je wraz z większością nieprzyjemnych zapachów (spaliny, dymy przemysłowe, wysypiska,...).

Ważne: kompresor ma zmienną pojemność, to znaczy, że pochłania tylko tyle mocy, ile rzeczywiście potrzebuje w danym momencie.





# Klimat

## KIEDY POZOSTAWIAMY WSZYSTKO URZĄDZENIU

Naciskając przycisk AUTO (na ekranie pojawi się napis "FULL AUTO"), klimatyzacja sama będzie decydowała:

- o temperaturze powietrza dostarczanego do kabiny
- o jego ilości, czyli szybkości wentylatora
- o punktach, do których musi ono dotrzeć, czyli o typie dystrybucji (przód, tył, szyby, bi-level, max def itd.)
- o tym, czy włączyć obieg zamknięty czy też go wyłączyć.



## TEMPERATURA "ADEKWATNA" I TEMPERATURA RZECZYWISTA

Jeżeli na ekranie widnieje "19" jako temperatura "adekwatna" nie oznacza to, że jeśli umieścimy termometr na siedzeniu wskaże on 19°C; w tym miejscu może być zarówno cieplej jak i chłodniej, w zależności od warunków.

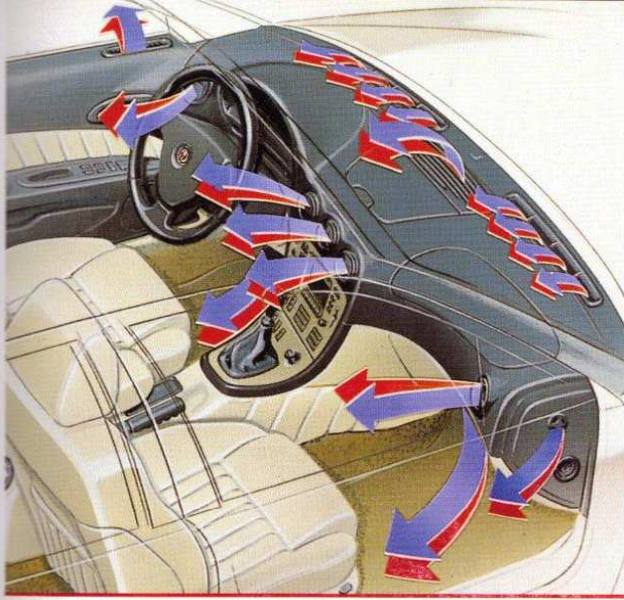
Natomiast liczy się fakt, że użytkownik chce czuć się tak, "jakby było" 19°C i system, biorąc pod uwagę wiele zmiennych wewnętrznych i zewnętrznych, dba aby takie wrażenie rzeczywiście odnosił.

## JEŻELI ZMIENIAMY COŚ SAMI

Może się też zdarzyć, że któraś z decyzji systemu nie będzie nam odpowiadała i będziemy chcieli ją zmodyfikować. W takim przypadku klimatyzacja jest posłuszna naszym poleceniom, **zachowując nadal tryb automatyczny** w stosunku do pozostałych elementów, na których nie interweniujemy; funkcjonowanie przechodzi z trybu FULL AUTO na tryb AUTO.

Oznacza to, że:

- kiedy my ingerujemy w szybkość wentylatora, klimatyzacja decyduje o dystrybucji powietrza
- kiedy my decydujemy o kierunku nawiewu powietrza, klimatyzacja decyduje o szybkości wentylatora.



## Klimat

### JEŻELI MY DECYDUJEMY O WSZYSTKIM

Jeżeli ustawimy ręcznie zarówno wentylator jak i nadmuch, system wyłącza automatykę i przechodzi na funkcjonowanie **ręczne**. Będzie wykonywał nasze polecenia nie biorąc pod uwagę zaprogramowanej temperatury "adekwatnej", dopóki nie wciśniemy ponownie przycisku AUTO.

Wtedy na ekranie pojawi się napis FULL AUTO i system ponownie zacznie pracować samodzielnie stosując własne reguły do jak najszybszego osiągnięcia temperatury "adekwatnej", którą mu zaleciliśmy.

### PRZEŁĄCZNIKI I PRZYCISKI

Elementy sterowania klimatyzacją są zebrane na **konsoli centralnej** poniżej kolorowego monitora ICS, na którym wyświetlane są wszystkie funkcje i wartości.

Przycisk TEMP pozwala na zaprogramowanie wybranej temperatury "adekwatnej": strzałka czerwona podnosi wartość temperatury, a strzałka niebieska obniża ją.

Następnie są trzy główne przyciski:

- AUTO - aktywuje klimatyzację w trybie FULL AUTO
- ECON - zatrzymuje kompresor zawieszając schładzanie i osuszanie powietrza i pozostawiając w ruchu jedynie wentylator oraz możliwość ogrzewania kabiny
- OFF - wyłącza system; powtórne naciśnięcie tego przycisku ponownie uruchamia system.

Pozostałe przyciski służą do włączania lub wyłączenia obiegu zamkniętego, MAX DEF i ogrzewania tylnej szyby oraz do ręcznej regulacji prędkości wentylatora i kierunku nawiewu powietrza, gdy chcemy częściowo lub zupełnie wyjść z automatycznego trybu pracy.

## ICS - Integrated Control System

### Tablica przyrządów z kolorowym monitorem i przekonywującym głosem



Dla tego luksusowego pojazdu postanowiono stworzyć **jedną konsolę**, poprzez którą można korzystać z wszelkich najnowocześniejszych rozwiązań techniki i najlepszej aparatury, jaką stosuje się na pokładzie samochodu.

Duża prostota i łatwość obsługi - jak to zwykle bywa kiedy mamy do czynienia z elektroniką - była możliwa do uzyskania tylko dzięki ogromnemu zaawansowaniu technologicznemu projektu.

ICS prezentuje się użytkownikowi pod postacią kolorowego, bardzo jasnego i przyjemnego monitora umieszczonego na konsoli centralnej i otoczonego przyciskami wszystkich istotnych funkcji samochodu:

- po lewej przełączniki systemu audio (radio, magnetofon, CD)
- poniżej przełączniki systemu klimatyzacji
- po prawej przyciski telefonu i nawigatora satelitarne oraz przełącznik przyciemniający ekran (DARK).

Przełączniki włączają i wyłączają poszczególne funkcje. Monitor wyświetla je i pozwala na dokonywanie najbardziej precyzyjnych regulacji.



## PRZEŁĄCZNIKI

Przyciski znajdujące się u podstawy monitora włączają ekrany startowe poszczególnych systemów; na następnych stronach zobaczymy je po kolei. Z każdego ekranu startowego (albo "strony startowej") można przejść poprzez kolejne ekrany do coraz bardziej zaawansowanych ustawień i coraz bardziej precyzyjnego sterowania.

Wszystko to wykonuje się przez obracanie i wciskanie **gałki**, która służy do wybierania i uaktywniania menu działając na podobnej zasadzie jak myszka komputera.

Monitor i przyciski są umieszczone w taki sposób, aby mogły być z łatwością używane nie tylko przez kierowcę, ale także przez pasażera i są widoczne także z tylnych siedzeń.



## SYSTEMY POD KONTROLĄ

- **autoradio** RDS z funkcją IT-Info Traffico, która przerywa audycję, kiedy nadawane są wiadomości o sytuacji na drogach i powraca do niej zaraz po zakończeniu ich nadawania (seryjnie we wszystkich wersjach); stereo hi-fi z DSP Harman, CD Changer Sony i 10 głośników (opcja dla wszystkich wersji)
- **telefon** GSM głosnomówiący (opcjonalnie montowany we wszystkich wersjach)
- **nawigator** satelitarny z mapami na CD-ROM-ie\* i przewodnikiem głosowym, (opcja dla wszystkich wersji)
- **trip computer** (seryjnie we wszystkich wersjach)
- **klimatyzacja** automatyczna (seryjnie we wszystkich wersjach).

**Uwaga:** System ICS jest zilustrowany w szczegółach w specjalnym podręczniku załączonym do Instrukcji Obsługi Samochodu.

\* CD-ROM z mapami terytorium Polski jest obecnie w trakcie realizacji - przypuszczalny termin dostępności w sprzedaży - III-kw '99.

# ICS - Integrated Control System

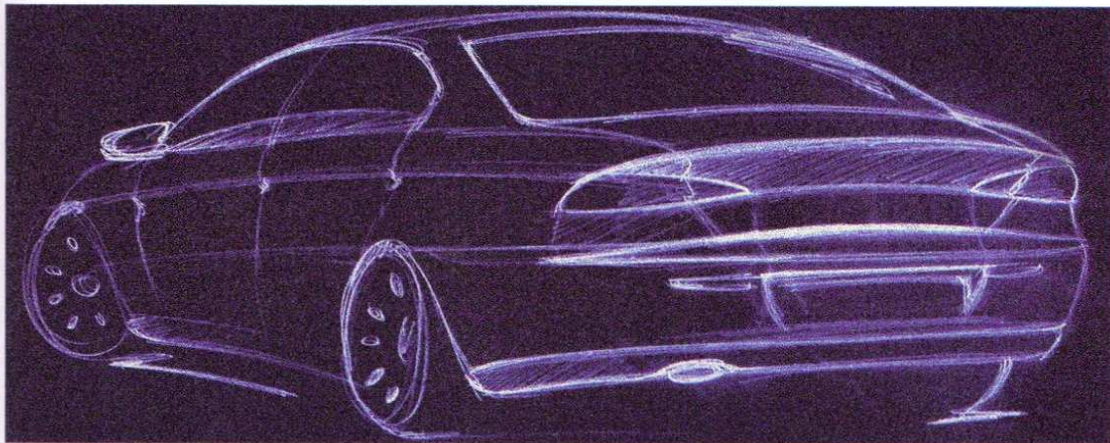
## JAK SIĘ UŻYWA

Po uruchomieniu samochodu, wszystkie funkcje ICS są **aktywne**, chyba że zostały świadomie wyłączone (pokrętko Volume radia działa też jako on-off). Ruszając mamy więc już klimatyzację pracującą nad jak najszybszym stworzeniem preferowanego klimatu i grające radio (jeżeli nie chcemy go słuchać wystarczy nacisnąć MUTE).

## KLIMATYZACJA

Może być ustawiona w trybie FULL AUTO i w takim przypadku właściwie nic nie musimy robić. Jeżeli natomiast z jakiegoś powodu, chcemy dokonać zmian, możemy zrobić to odpowiednimi przyciskami.





## RADIO

Posiada w pamięci 6 stacji, które można wybierać naciskając właściwy przycisk; podczas jazdy system automatycznie szuka najsilniejszego sygnału przechodząc z jednego nadajnika na drugi (funkcja Autobest).

By odtworzyć **kasetę magnetofonową** wystarczy włożyć ją, taśmą w prawą stronę; do przesuwania taśmy do przodu czy do tyłu używa się dwóch przycisków ze strzałkami.

Aby włączyć **odtwarzacz kompaktowy** wystarczy nacisnąć przycisk "CD" i włączy się pierwsza ścieżka pierwszego CD znajdującego się w czytniku (opcja); za pomocą dwóch przycisków ze strzałkami można przesunąć odtwarzanie do przodu lub do tyłu.

**Głośność odtwarzania** może narastać automatycznie wraz z szybkością samochodu dzięki funkcji SDV dostępnej wraz z systemem Hi-Fi (opcja), albo może być regulowana ręcznie za pomocą potencjometru. Wszystkie inne charakterystyki dźwięku mogą być dostrajane za pośrednictwem monitora po naciśnięciu przycisku AUDIO, którym wchodzi się do odnośnego menu wyboru (oczywiście przy zatrzymanym samochodzie, chyba że regulacją zajmuje się pasażer).

## TELEFON

Kiedy dzwoni telefon przez naciśnięcie przycisku ze słuchawką telefoniczną odbieramy rozmowę w trybie **głośnomówiącym** albo za pomocą dodatkowej słuchawki (linia akcesoriów).

Jeżeli natomiast my chcemy zadzwonić do kogoś, wtedy naciskamy przycisk TEL i na monitorze pojawi się strona startowa telefonu. Z menu można wybrać, czy będziemy wykręcać numer za pomocą gałki i kursora, czy też wybierzemy adresata spośród osób umieszczonych w pamięci czy w książce telefonicznej lub też spośród numerów często wybieranych, czy ostatnich 5 rozmówców.

W takich przypadkach, system wybierze numer abonenta automatycznie wyświetlając go na monitorze.

# ICS - Integrated Control System

## JAK DZIAŁA

Przy pierwszym uruchomieniu nowego samochodu, należy wprowadzić specjalny kod dostarczony razem z kluczykami; jeżeli auto dysponuje nawigatorem satelitarnym, wtedy do wprowadzenia są dwa kody. Tej operacji nie trzeba będzie więcej powtarzać, chyba że zdarzy się przerwa w zasilaniu prądem (na przykład w razie wymiany akumulatora); wówczas kody należy ponownie wprowadzić. Po włączeniu zapłonu, na ekranie pojawia się powitanie w wybranym języku (który ustawia się poprzez funkcję TRIP), a po nim "warning" odnoszący się do nawigatora.

Pod monitorem znajduje się w rzędzie 6 przycisków, którymi po kolei są:

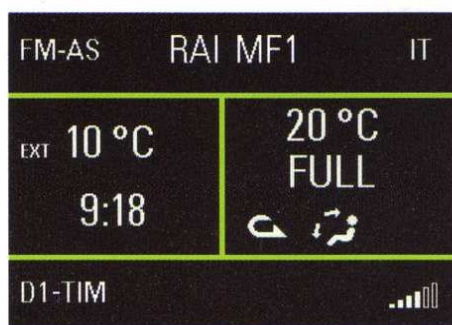
- MAIN
- AUDIO
- TEL
- NAV
- TRIP
- CLIMA

Po naciśnięciu poszczególnych klawiszy, pojawiają się strony startowe odnośnych funkcji.



## MAIN

Po naciśnięciu tego przycisku, na monitorze pojawia się główny ekran zbiorczy z informacjami odnoszącymi się do uaktywnionych w tym momencie funkcji.



W tym przykładzie znajdujemy kolejno:

- radio z zakresem fal i odbieraną stacją
- funkcję IT Info-traffic (w tym przypadku jest aktywna)
- temperaturę zewnętrzną
- godzinę i minutę
- temperaturę "adekwatną" zaprogramowaną dla klimatyzacji i sposób jej funkcjonowania (w tym przypadku: żądane 20°C, funkcja FULL AUTO, włączony obieg zamknięty, nadmuch ustawiony w kierunku głowy i stóp)
- sieć telefoniczną, do której telefon jest podłączony
- intensywność sygnału telefonicznego

Wyobraźmy sobie, że aktywny jest nawigator i że w tym momencie otrzymujemy rozmowę telefoniczną. Ekran będzie wyglądał w następujący sposób:



W górze po lewej pojawi się nazwisko osoby telefonującej i czas trwania rozmowy; na dole po lewej nazwa sieci wykorzystywanej przez naszego rozmówcę i odnośne natężenie sygnału. Po prawej znajdziemy natomiast wskazania nawigatora. Godzina, temperatura zewnętrzna i parametry klimatyzacji są wyświetlane zawsze.

Innymi możliwymi informacjami na stronie MAIN są:

- odtwarzacz CD - numer odtwarzanej płyty i numer ścieżki
- magnetofon - odtwarzana kaseeta i kierunek odtwarzania

Ekran MAIN dla uproszczenia może być pozostawiony na monitorze przez cały czas podróży.



# ICS - Integrated Control System

## AUDIO

Wyświetla ekran systemu audio z odnośnym menu, z którego można wybrać:

- radio
- odtwarzacz kasetowy
- odtwarzacz kompaktowy CD (opcja)
- Wzmacniacz DSP (opcja)

Wybór poszczególnych pozycji przenosi nas do kolejnego menu do wyboru.



## IT INFO-TRAFFIC (funkcja EON)

Chodzi o informacje niesłyszalne, transmitowane razem z danymi RDS, które przerywają słuchany chwilowo program, kiedy na innej stacji transmitowane są wiadomości o sytuacji na drogach. Po ich zakończeniu, radio wraca automatycznie do stacji wcześniej słuchanej albo powraca do odtwarzania kasyety magnetofonowej czy CD.

## TEL (OPCJA)

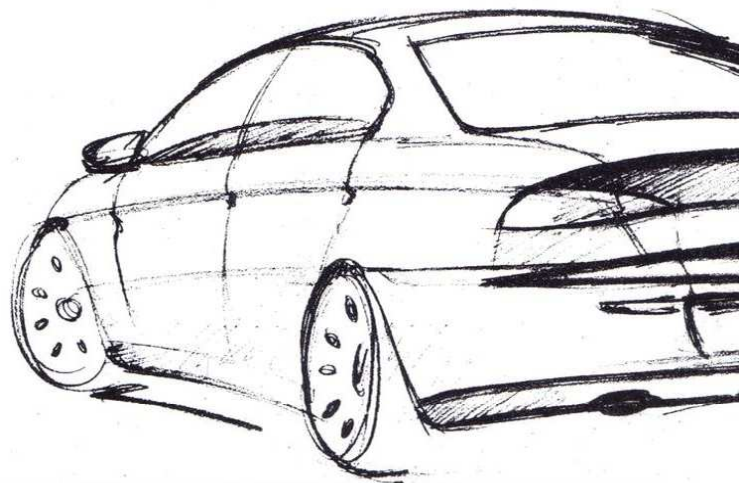
Steruje funkcjami telefonu.

Chodzi o telefon GSM z zestawem głośnomówiącym, który pozwala telefonować bez stwarzania niebezpieczeństwa. Istnieje także możliwość zainstalowania tradycyjnej słuchawki (linia akcesoriów) do rozmów poufnych.

Działa na wcześniej zakupioną kartę telefoniczną GSM albo po wprowadzeniu karty SIM własnego telefonu komórkowego GSM.

Może przyjmować krótkie informacje tekstowe (Short Message System) wysyłane z jakiegokolwiek telefonu GSM i posiada typowe funkcje nowoczesnego telefonu komórkowego (pamięć, menu, itd..).





## TRIP

Uruchamia komputer pokładowy, który dostarcza takich użytecznych danych statystycznych jak: średnie zużycie paliwa, aktualny zasięg albo ostrzega nas, że przekraczamy ograniczenie szybkości wcześniej zaprogramowanej.

Jeżeli jest używany razem z nawigatorem może dostarczyć nam dodatkowych informacji odnośnie odległości od celu podróży i przewidywanej godziny przyjazdu.

Za pomocą tej funkcji dokonuje się też ogólnych ustawień ICS jak język, jednostki miary, kolorystyka monitora, itd.

## CLIMA

Menu klimatyzacji mówi nam, jaka temperatura jest zaprogramowana, czy jest włączony czy nie: wentylator, obieg zamknięty, odraszanie przedniej szyby, kierunek nawiewu powietrza i czy sterowanie ustawione jest w trybie FULL AUTO, AUTO czy ręcznym.

Dzięki temu jednym rzutem oka można uzyskać pełny obraz sytuacji.

autonomia	467	statistiche ...
km		- alla meta
distanza	6.2	- da 8:49
km		- continue
ora di arrivo	9:07	impostazioni
h:min		reset
limite	130	
km/h		
9:04	9.0 °C	RAI MF2

Temperatura richiesta: 20 °C		
<b>FULL AUTO</b>	MAN	ECON
9:10	10 °C	RMC

# ICS - Integrated Control System

## NAV - SATELITARNY NAWIGATOR (OPCJA)

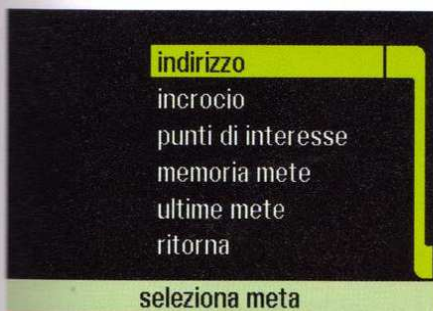
Klawisz NAV aktywuje nawigatora, który pozwala na dotarcie do każdego celu, do którego nie znamy drogi i to bez korzystania z map czy planów miast. W momencie wyjazdu **programuje się cel podróży**. Podczas jazdy nawigator będzie mówił którądy jechać sygnalizując głośno każde skrzyżowanie i każdą zmianę kierunku w wybranym języku. Informacje są wyświetlane na monitorze na dwa sposoby:

- Jeżeli na monitorze zachowany jest ekran main, to kierunek jest wskazywany przez dużą strzałkę skierowaną w kierunku najbliższego skrzyżowania, który należy wykonać w odległości podanej w metrach.
- Jeżeli natomiast wciśnięty został przycisk MAP, wtedy na monitorze pojawi się prawdziwa elektroniczna mapa zajmująca cały ekran; trójkątna strzałka góram zwrócona w kierunku jazdy wskazuje aktualne położenie samochodu. Skalę wyświetlanej mapy można dowolnie ustawić: od 50 m do 10 km zasięgu.

## ZASADA DZIAŁANIA

Pozycja pojazdu określana jest dzięki antenie **GPS** (Global Positioning System), która jest w stałej łączności z siecią **satelitów** krążących wokół ziemi. Ten sam system jest też używany m.in. przez statki do określania pozycji na otwartym morzu. Satelity "mówią" nawigatorowi gdzie znajduje się pojazd. Trasa podróży zostaje ustalona dzięki mapom drogowym dostępnym na **CD-ROM-ie**, umieszczonym w specjalnym czytniku we wnęce bagażnika. Są na nim zarejestrowane ulice w miastach, drogi i autostrady.





Jeżeli sygnał satelitarny jest zbyt słaby lub zupełnie go nie ma, nawigator oblicza jednak nadal swoją pozycję dzięki **czujnikom** na kołach (tym samym, które wykorzystuje ABS), które informują go o przejechanej odległości oraz dzięki **żyroskopowi** rejestrującemu zakręty.

Do zaprogramowanego celu można dotrzeć trzema opcjonalnymi trasami:

- najszybszą
- autostradą
- z pominięciem autostrad.

Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny **zjeżdża** się z trasy ustalonej przez nawigatora system natychmiast wytycza nową trasę.



**CD-ROM-y** pod względem **kartograficznym** są na tak zaawansowanym poziomie i tak kompletne, że zapewniają rzeczywiście skuteczne korzystanie na terenie prawie całej Europy Zachodniej, zarówno w miastach jak i na wsi. Niebawem zaś pojawią się również mapy krajów Europy Środkowej, w tym Polski.

Ponadto, do dyspozycji na CD i do instalacji w ICS jest lista interesujących miejsc (hotele, restauracje, muzea, lotniska, autoryzowane stacje obsługi, dealerzy, itd.), do których system nawigacji może nas doprowadzić.

Aktualnie dostępne są mapy następujących

**krajów europejskich:**

- Austria,
- Belgia,
- Francja,
- Holandia,
- Luxemburg,
- Niemcy,
- Szwajcaria,
- Wielka Brytania (Anglia, Walia, Szkocja),
- Włochy.



ICS

*Nienawidzę map.*

*Są niewygodne przy rozkładaniu ich i jeszcze gorsze przy składaniu.*

*Poza tym mam słaby zmysł orientacji i niekiedy (przyznaję to) trudno mi szybko się zorientować czy na najbliższym skrzyżowaniu mam skręcić w prawo czy w lewo.*

*Poza tym, przy długich podróżach, potrzebna jest mapa w skali 1:200.000, natomiast żeby znaleźć małą miejscowość musiałbyś mieć mapę 1:50.000, a jeszcze żeby jeździć po mieście potrzeba szczegółowego planu...*

*Musiałbyś wozić ze sobą całą bibliotekę !*

*Alfa 166 ma elektronicznego nawigatora , ale ja nie mam za dużo cierpliwości do tych gadżetów.*

*Jeżeli są zbyt skomplikowane, to kończy się na tym, że ich nie używam. Tak jest z magnetowidem, który ma masę funkcji, a w końcu używamy go tylko do oglądania kaset*

W miejsce map na papierze ICS używa CD-ROM-ów, na których zapamiętany jest cały dany kraj.

W tym momencie jest już kartograficznie opracowana niemal cała Europa Zachodnia i w trakcie opracowywania mapa Polski.

Skala wizualizacji może być zmieniana zależnie od potrzeb od 50 metrów do 10 kilometrów.

ICS charakteryzuje się bardzo prostą obsługą, której można nauczyć się w ciągu kilku minut.

**"JA PROWADZĘ SAMOCHÓD.  
ICS PROWADZI MNIE"**



*Uspokoilem się, kiedy w salonie wytłumaczono mi ICS: praktyczne za pomocą jednej gałki robi się wszystko.*

*No to spróbujmy. Uruchamiam silnik. We wstępnych napisach pojawia się menu MAIN, na którym znajduje się godzina, temperatura ustawiona dla klimatyzacji oraz odbierana stacja radiowa. Ale w tej chwili radio mnie nie interesuje; chcę jechać do domu.*

*Naciskam przycisk NAV. Widzę, że samochód już "wie", gdzie się znajdujemy, bo na monitorze pojawia się mapa naszego miasta i adres dealera.*

*Próbuję poruszać gałką; widzę, że strzałka na ekranie z łatwością się przesuwa. Teraz chcę, aby zaprowadzono mnie na ulicę Garibaldiego 24, do mojego domu. Z rozwijanego menu wybieram G, A i R.*

*Ukazują się trzy ulice rozpoczynające się od GAR: Garda, Garibaldi i Garofalo. Przesuwam strzałkę na ulicę Garibaldiego i "klikam"; następnie wybieram numer domu "24".*

Gałka po prawej działa jak myszka komputera. Obracając nią przesuwamy się kursorem po ekranie, naciskając robi się "klik" na wybranej pozycji.

Przy uruchamianiu silnika automatycznie włącza się także radio, które można wyciszyć przekręcając do zera pokrętkę głośności.



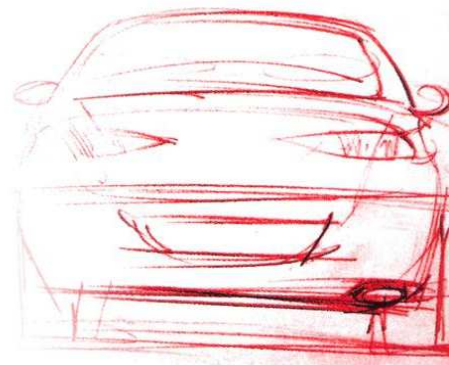
ICS

Naciskam klawisz MAP.  
I oto kolorowa mapa, która (wreszcie) nie zajmuje całej kabiny, a tylko ekran monitora. Zawdzięczam to też niewątpliwie temu, że pokazuje mi się za każdym razem tylko fragment, który jest mi akurat potrzebny. Teraz na przykład wyświetlane jest miejsce, w którym się znajduję, a za pomocą strzałki wskazuje mi kierunek, w jakim powinienem jechać. Ale nie potrzebuję nawet patrzeć; słodki kobiecy głos mówi mi: "za 50 metrów skręcić w prawo".  
Dziękuję, bardzo pani uprzejma.

Posłusznie wypełniam wskazówki i w krótkim czasie docieram do domu. Muszę stwierdzić, że zaproponowana trasa była rzeczywiście najkrótszą trasą i że zostałem doprowadzony dokładnie pod mój numer domu.

Do tego momentu było jednak łatwo ponieważ przynajmniej w mojej dzielnicy jestem w stanie sam skorygować trasę gdyby nawigator podawał jakieś nielogiczne wskazówki. Jutro jednak czeka mnie długa trasa przez Piemont, Lombardię i Ligurię. Jak się spisze moja "pani ICS"?

Oprócz wyświetlania na monitorze, wskazówki są przekazywane także kobiecym głosem w wybranym języku. Przycisk REP (repeat) pozwala na ponowne odsłuchanie, jeśli wskazówka nie została dobrze zrozumiana.



Wyjeżdżam o świcie ponieważ obiecałem koledze, że podrzucę go na lotnisko. Nigdy nie pamiętam dobrze, którym zjazdem najlepiej zjechać z autostrady. Ale z ICS wystarczy poszukać wśród opcji hasła "lotnisko", wybrać odpowiednie i zaufać. Tak zrobiłem i nie żałuję. Dojeżdżam bez problemów, koledze życzę przyjemnego lotu i programuję na ICS mój nowy cel, którym jest małe miasteczko w pobliżu Mediolanu.

Muszę spotkać się z agentem od nieruchomości, żeby obejrzeć hale wystawione na sprzedaż; ma na mnie czekać w kawiarni na rynku miasteczka. Wybieram więc nazwę miasta z opcją "centrum miejscowości". Śledzę instrukcję i po ostatnim zakręcie pojawia się plac, który system wskazuje jako wybrany cel. Rozglądam się wokół; pod portykiem widzę stoliki kawiarni.

Parkuję i idę na spotkanie z agentem od nieruchomości, który już też mnie zauważył i uśmiechając się wychodzi mi naprzeciw. Spotkanie kończy się trochę zbyt wysokokalorycznym obiadem, który nie nastraja mnie do wysiłku intelektualnego. Ale muszę ruszać dalej. Po południu mam naradę w Genui. Jeszcze raz odwołuję się do mojego wiernego nawigatora i programuję nowy adres.

Oprócz adresów system posiada także takie opcje jak: "centrum miejscowości", "ratusz" i podobne.

Także przy zgaszonym silniku nawigacja pozostaje w kontakcie z siecią satelitów GPS. Gdyby samochód został skradziony pozwoli to na szybkie jego zlokalizowanie (jeżeli zostało zamontowane zabezpieczenie satelitarne - linia akcesoriów).





ICS

Po kilku kilometrach równiny zaczyna się odcinek apeniński, a wraz z nim pierwsze tunele.

Z zadowoleniem zauważam, że także w tunelu system nawigacyjny nadal działa. Jeszcze kilka kilometrów i nareszcie pojawia się morze.

Jestem prawie na miejscu. Zjeżdżam z autostrady i znowu wpadam w miejski chaos.

W tunelu kontakt z satelitami jest niemożliwy, ale system nadal lokalizuje samego siebie za pomocą żyroskopu i czujników na kołach. Po wyjeździe z tunelu natychmiast łączy się z satelitą kontrolując prawidłowość pomiarów naziemnych.

Stojąc na czerwonym świetle oglądam na monitorze trasę, jaka mi pozostała i widzę, że nawigator doradza mi dosyć skomplikowane manewrowanie przed dotarciem do pewnego placu.

Wykonuję instrukcję, chociaż mam wątpliwości ponieważ na elektronicznej mapie jest zaznaczona prosta ulica, która wydaje mi się szybsza. Jednak także tym razem rację ma nawigator: to była ulica jednokierunkowa.

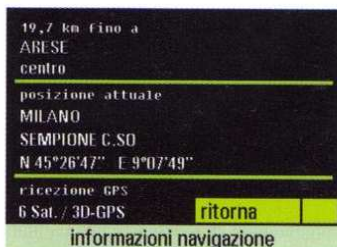
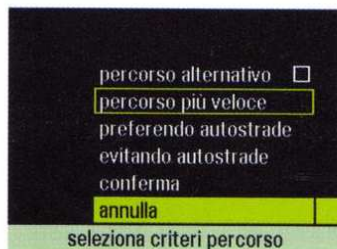
CD-ROM-y z planami miast mają zaznaczone także drogi jednokierunkowe i są uaktualniane co 6 miesięcy

Późno po południu, po załatwieniu wszystkich spraw, mogę wreszcie zaprogramować adres własnego domu. Uspokajający głos elektroniczny ciągle informuje mnie odnośnie najbliższego manewru do wykonania. Próbuję postawić go w trudnej sytuacji i po wjechaniu na autostradę zamiast jechać po niej dalej wyjeżdżam pierwszym napotkanym zjazdem. Miss ICS niewzruszonym głosem podaje mi natychmiast instrukcje jak powrócić na autostradę następnym wjazdem.



W przypadku odchyłki od trasy system oblicza trasę alternatywną do tego samego celu.

**"JEST PÓŹNO.  
 CHCIAŁBYM, ŻEBY MOJA  
 NAWIGATORKA,  
 TAKA MIŁA I ŁAGODNA,  
 POTRAFIŁA TAKŻE WZIĄĆ  
 W SVOJE RĘCE KIEROWNICĘ.  
 ROZCIĄGNAŁBYM SIĘ  
 NA TYLNYM SIEDZENIU  
 I POZOSTAWIŁ WSZYSTKO  
 NA JEJ GŁOWIE..."**



# Mechanizmy

## ZAMKI

**Bagażnik** otwiera się przyciskiem na desce rozdzielczej, który jednak jest nieaktywny jeżeli samochód znajduje się w ruchu (powyżej 2 km/godz.).

Z zewnątrz można otworzyć bagażnik kluczykiem bez żadnego wysiłku dzięki urządzeniu wspomagającemu umieszczonemu wewnątrz zamka.

**Klapka wlewu paliwa** otwiera się wyłącznikiem na konsoli centralnej, nieaktywnym jeżeli silnik jest uruchomiony.

Otwierany **dach** ma przełącznik dwukierunkowy na oprawie przedniej lampy oświetlenia wnętrza. Dopóki przyciska się go, daszek otwiera się lub zamyka. Kiedy zwalnia się przycisk i ponownie naciska dach odchyła się pod kątem.

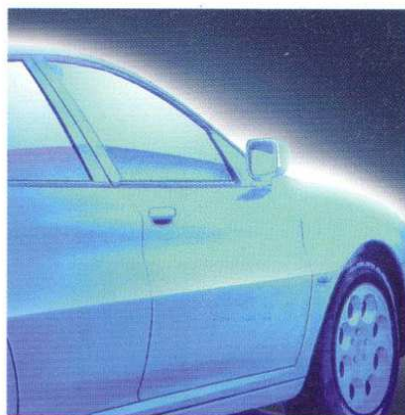


## SIEDZENIA

Przełączniki elektrycznej **regulacji** (opcja) znajdują się u podstawy siedzeń od strony drzwi, można nimi manipulować również przy wyjętym kluczyku ze stacyjki.

Także włącznik **ogrzewania** znajduje się z boku siedzenia, ale działa tylko kiedy kluczyk włożony jest do stacyjki (za wyjątkiem momentu pracy rozrusznika).





## SZYBY BOCZNE I TYLNA

Wszystkie elektryczne **podnośniki** szyb są uruchamiane (kluczyk w stacyjce) za pomocą przycisków z podświetlanymi symbolami umieszczonymi na drzwiach na podłokietniku kierowcy. Na pozostałych drzwiach są też odnośne przełączniki.

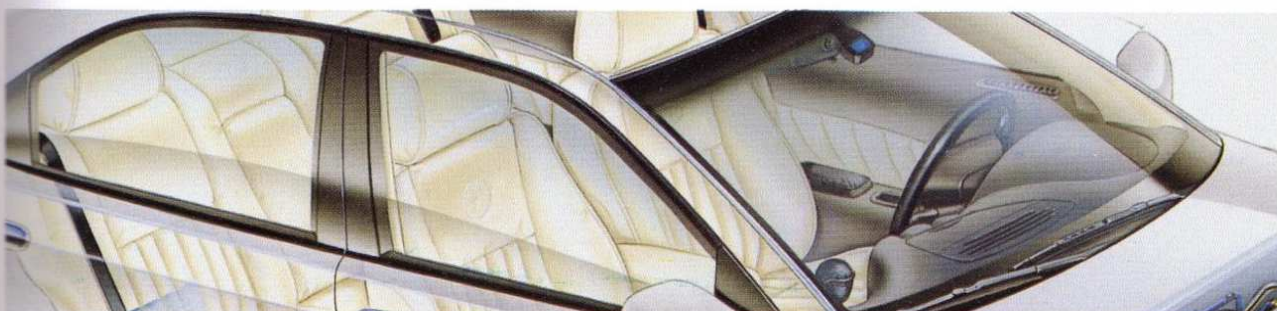
Szyby w tylnych drzwiach mogą zostać zablokowane przez kierowcę (bezpieczeństwo **dzieci**) za pomocą przycisku, który świeci gdy blokada jest włączona.

**Ogrzewanie tylnej szyby** włącza się (kiedy kluczyk jest w stacyjce) przez zwolnienie przycisku prawej dźwigni przy kierownicy i jest ogrzewaniem czasowym (wyłączenie co 10 lub 15 minut, a także w przypadku niewystarczającej mocy akumulatora). Kontrolka sygnalizuje włączenie ogrzewania i pozostaje zapalona podczas automatycznych wyłączeń.

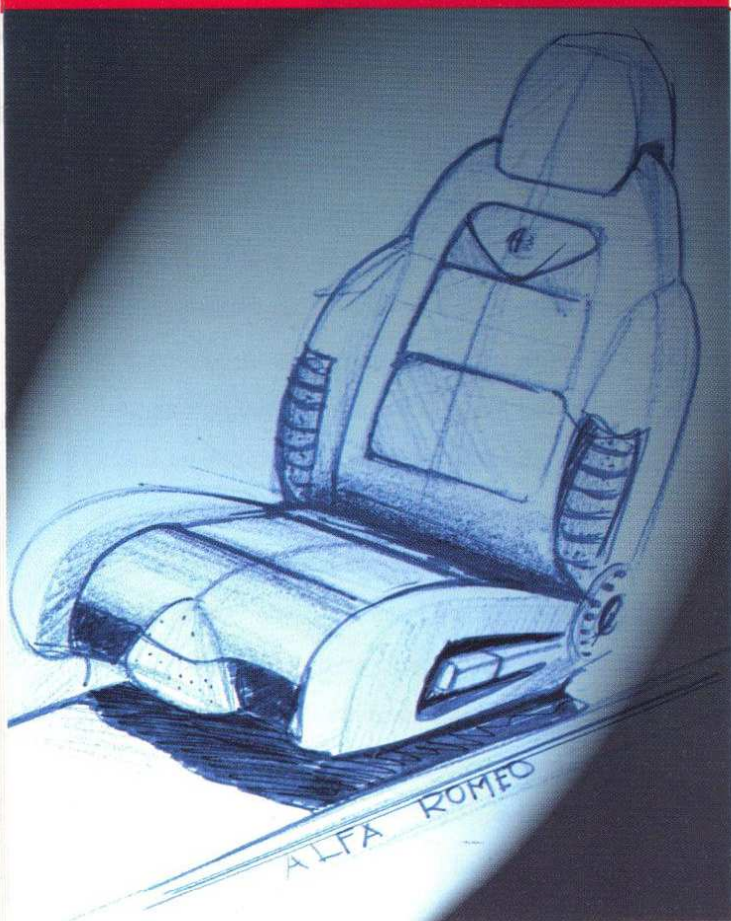
## CZUJNIK DESZCZU (OPCJA)

W przypadku deszczu wystarczy przełączyć prawą dźwignię pod kierownicą na pozycję "cykl przerywany" i można zapomnieć o istnieniu **wycieraczek**, które od tej chwili działają w sposób automatyczny: jeżeli pada włączają się, jeżeli lekko mży zwalniają rytm, kiedy przestaje padać wyłączają się.

Dzieje się tak dzięki **czujnikowi** na podczerwień, który umieszczony jest wysoko na przedniej szybie za środkowym wstecznym lusterkiem. Mierzy on załamanie światła padającego przez szybę i krople wody. Następnie wysyła sygnał do elektronicznego minikontrolera znajdującego się na wycieraczce. Wrażliwość czujnika może być regulowana przy pomocy pierścienia na dźwigni wycieraczki.



# Oświetlenie



## PUNKTY OŚWIETLENIA W KABINIE

Podczas projektowania komfortu ALFY 166 szczególną uwagę poświęcono rozplanowaniu oświetlenia wnętrza.

Klosz przedni posiada dwie lampy ustawione w kierunku kierowcy i pasażera.

Następne dwa **klosze** pod osłonami przeciwsłonecznymi zapalają się także, kiedy nie ma kluczyka w stacyjce.

Kolejne dwa klosze umieszczone są z tyłu na słupkach; każdy punkt świetlny ma swój wyłącznik.

Kiedy otworzy się którekolwiek z drzwi **zapalają się** wszystkie lampy (za wyjątkiem lamp pod osłonami przeciwsłonecznymi) i pozostają zapalone przez 8 sekund po zamknięciu. Jeżeli drzwi pozostają otwarte przez dłuższy okres czasu oświetlenie **wyłączą się** automatycznie po 3 minutach.

## REGULACJA INTENSYWNOŚCI OŚWIETLENIA

Włączanie i wyłączenie oświetlenia wewnętrznego regulowane jest za pomocą **ściemniacza**, który stopniowo zmienia intensywność światła, przez co unika się nieprzyjemnych wrażeń oślepienia czy kompletnej ciemności.

Wraz z oświetleniem wewnętrznym zapalają się i gasną także 4 **światła** pod drzwiami.

Światło w **schowku** na drobiazgi zapala się po jego otwarciu - podobnie jak światło wnęki bagażnika - i pozostaje zaświecone przez około 20 minut jeżeli drzwiczki nie zostaną zamknięte. Specjalny **regulator** pozwala na zwiększenie lub zmniejszenie natężenia światła na tablicy przyrządów i oświetlenia przełączników na konsoli centralnej. Inny przełącznik reguluje kontrast kolorowego monitora.



# Wyciszenie

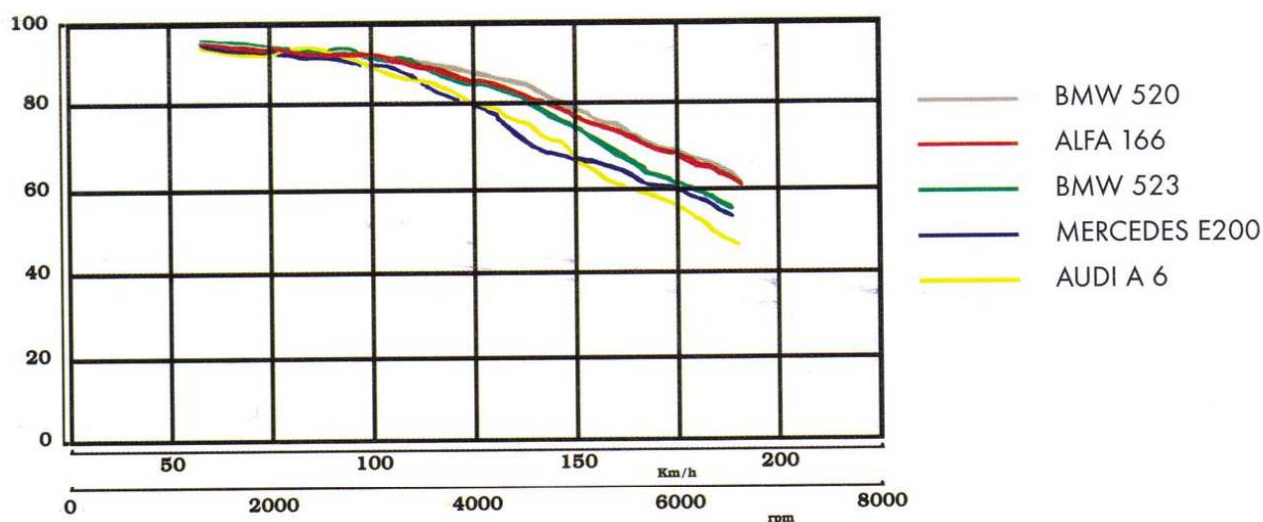
## DOSKONAŁE WYCISZENIE

Komfort akustyczno-wibracyjny jest dziedziną, nad którą pracowaliśmy ze szczególnym zaangażowaniem. Tradycyjnie od samochodu Alfy Romeo nie wymaga się, żeby był cichy; przeciwnie, pomruk silnika Alfy jest ceniony przez tak wielu, że w niektórych modelach świadomie pozostawiamy słyszalne te **częstotliwości dźwięku**, które kształtują charakterystyczny "Alfy Romeo sound", natomiast eliminujemy inne częstotliwości, odbierane jako nieprzyjemne dla ucha.

Ale **limuzyna** wysokiej klasy nie ryczy, ale **szepcze** nawet kiedy zrywa się z zawrotnym przyspieszeniem, robi to dyskretnie.

A goście w kabinie muszą mieć możliwość **pogawędzenia sobie** bez wysiłku, telefonowania z łatwością, słuchania muzyki słysząc wszystkie rejestry dźwięku. Dla Alfy 166, postawiliśmy sobie za cel wyciszenie. Cel osiągnięto : zarówno w zakresie dB hałasu wewnętrznego, jak i pod względem wskaźnika artykulacji plasujemy się w **czołówce** sektora, na tym samym poziomie, minimalnie niżej od BMW 520 i wyraźnie wyżej od pozostałych.

## WSKAŹNIK ARTYKULACJI





**Wskaźnik artykulacji** mierzy zrozumiałość **syłab** ludzkiego języka w obecności hałasu zagłuszającego.

Na polu motoryzacji jest to więc wskaźnik komfortu akustycznego, który ustala stopień słyszalności i zrozumiałości ludzkiego głosu wewnątrz kabiny. Jego wartość jest tym **większa**, im większa **cisza** panuje w samochodzie i im łatwiej można rozmawiać podczas jazdy.

Aby osiągnąć ten rezultat przeprowadza się żmudne analizy **poszczególnych częstotliwości** i w różny sposób interweniuje się by zapobiec hałasowi i wibracjom, eliminując je u źródła, kiedy to możliwe lub wygłuszając, kiedy zupełna eliminacja nie jest możliwa.

Na podłodze **kabiny**, na przykład, arkusze o zróżnicowanej chropowatości nie tylko blokują hałas zewnętrzny, ale pochłaniają także niepożądane rezonanse generowane wewnątrz, co pozwala na słuchanie muzyki o bardzo wysokiej **czystości dźwięku**.

## GŁÓWNE DZIAŁANIA

- DVA, podwójne koło zamachowe wytłumiające, seryjnie we wszystkich silnikach.
- Przeciwwałki w silnikach 4-cylindrowych.
- Silniki i skrzynie biegów zawieszono na hydraulicznych poduszkach.
- Dynamiczne elementy tłumiące na wszystkich częściach wibrujących (korbówód, półosie, itd.).
- Rezonatory Helmholtz w układach zasilania.
- Układ wydechowy z elementów o wysokim spasowaniu.
- Zawieszenie wysoko filtrujące.
- Wkładki z Betacore i Teracore do neutralizowania kanalizujących się odgłosów.
- Staranny dobór stosowanych materiałów wyciszających
- Materiały chropowate o zróżnicowanej gęstości dla poprawy dźwiękochłonności.
- Dywanik kabiny z "materiału chropowatego" oraz obicia z "materiału porowatego o zróżnicowanej gęstości"





## Komfort pod karoserią

Alfa 166 została tak zaprojektowana, aby jeździć z dużą **szybkością** w całkowitym **spokoju**.

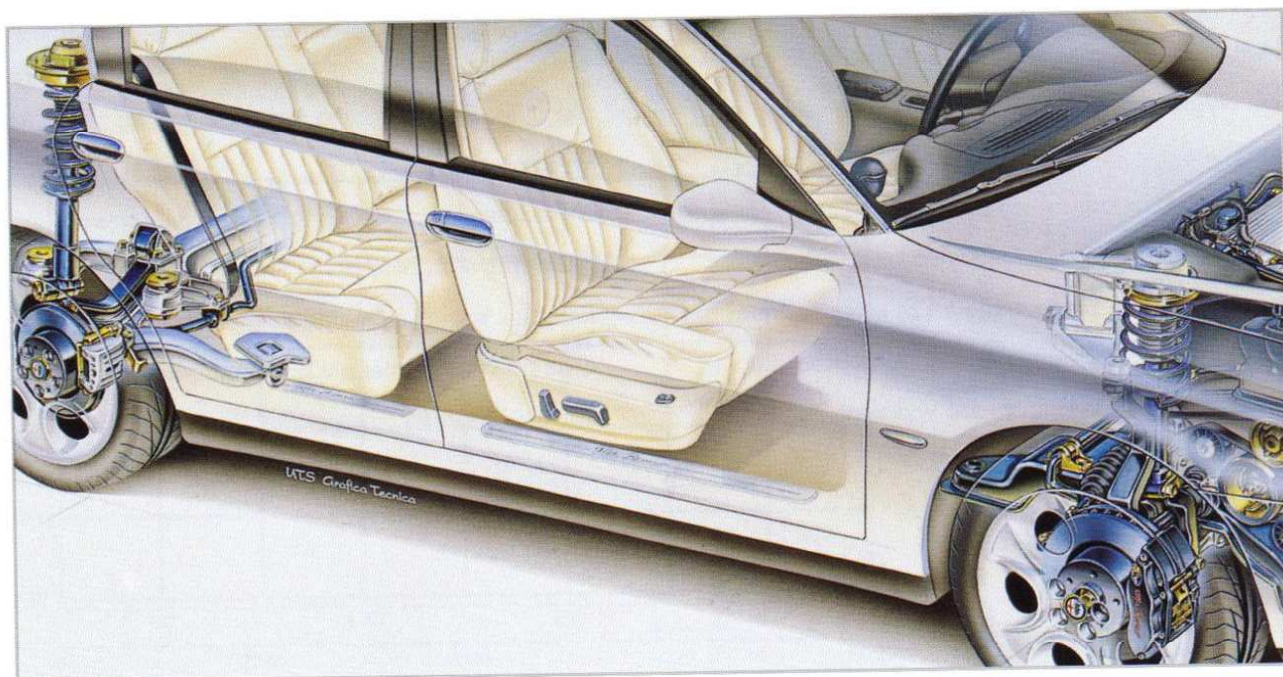
Kiedy podnosi się wskazówka szybkościomierza najmniejsze nawet niedoskonałości podłoża są jak szybkie, gwałtowne uderzenia młota udarowego padające ze wszystkich stron.

Ale do kabiny nie dochodzi ani jeden z nich, ponieważ jest ona **zawieszona** na zaawansowanym technologicznie systemie elastycznych elementów pochłaniających wszystkie drgania. Osiągnięto efekt na poziomie najlepszych w tym sektorze.

Tradycyjnie handling - trzymanie się drogi jest mocną stroną naszych samochodów i w ogóle samochodów włoskich.

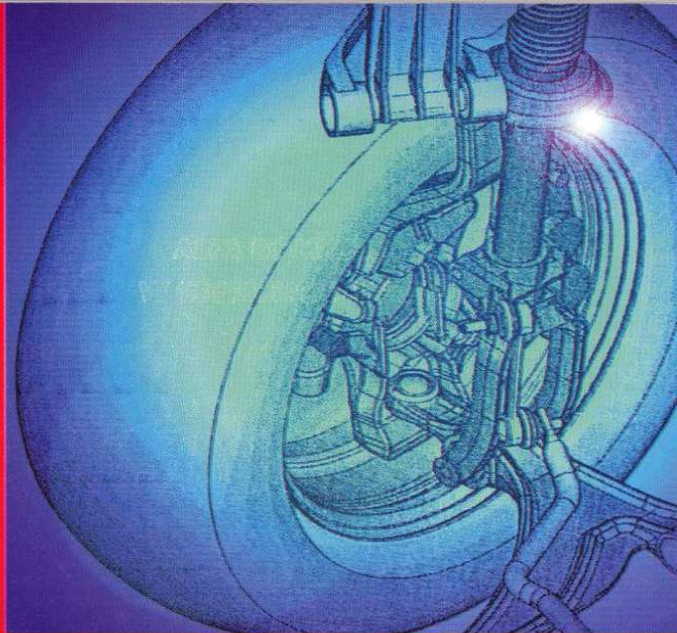
Nie przypadkiem inne firmy samochodowe przejawiają ostatnio bardzo pilną potrzebę skoncentrowania się na bezpieczeństwie biernym (powiemy o tym więcej w rozdziale "Łatwość Prowadzenia").

W zawieszeniu Alfę 166 połączyliśmy handling z komfortem uzyskując efekty godne szacunku. Podwyższony czworobok z przodu, multilink z tyłu plus wyjątkowo nowatorskie resorowanie tylnej osi, to elementy, dzięki którym Alfa 166 prowadzi się gładko i przyjemnie w każdych warunkach drogowych.



# PROWADZENIA

Przyjazna  
Droga



## Dynamizm bogaty w odcienie

Zachowanie się na drodze jest dziedziną, od której w dużej części zależy sukces samochodu i w której wyraża się jego osobowość. Od samochodu sportowego wymaga się, aby "ujarzmiał" drogę i wspomagał kierowcę w panowaniu nad nią.

Od limuzyny sportowej wymaga się tego samego, ale żeby to robiła z elegancją.

Dla Alfy 166, nasi eksperci od trzymania się drogi stworzyli formułę, która bierze na siebie rozwiązywanie wszystkich trudności.

Na wszelkiego rodzaju trasach, pozwala na **rozluźnienie** naszej uwagi, zwykle przykutej do nawierzchni drogi, ale potrafi także zaspokoić chęć na szybką jazdę, reagując w sposób zachwycający.

Takie rezultaty osiąga się między innymi dzięki coraz ściślejszej integracji między poszczególnymi zespołami samochodu, od silnika, poprzez skrzynię biegów, po koła. Zespoły te współpracują między sobą, by w każdych warunkach zastosować najwłaściwszą procedurę.



## WYPOSAŻENIE UKŁADU JEZDNEGO

### Ręczna skrzynia biegów

- 5-biegowa (2.0 T.Spark, 2.5 V6 V24)
- 6-biegowa z 6° biegiem przyspieszającym (2.0 V6 TB Super i 3.0 V6 V24 Super)
- 6-biegowa z 6° biegiem przyspieszającym, opcja - jako nadbieg (2.4 JTD)\*

### Elektroniczna automatyczna skrzynia biegów Sportronic\* ze sterowaniem autoadaptacyjnym

- 4-biegowa (2.5 V6 V24 Sportronic, 3.0 V6 V24 Sportronic)\*

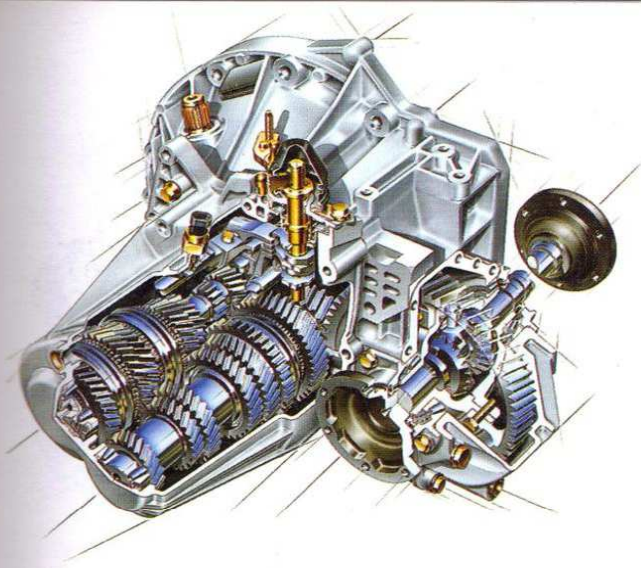
**Zwieszenie przednie : podwyższony czworobok.**

**Zawieszenie tylne : Multilink.**

**System antypoślizgowy ASR (Anti-Slip Regulation) i TCS (Traction Control System).**

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim





## Skrzynia biegów

### SKRZYNIĘ BIEGÓW RĘCZNE

Wszystkie jednostki napędowe Alfy 166 mają zamontowaną nową **skrzynię biegów C530** cichą, precyzyjną, o niewielkich rozmiarach i o wyjątkowej łatwości manewrowania dźwignią zmiany biegów. Jest to przekładnia poprzeczna z dwoma wałkami ułożonymi kaskadowo i mechanizmem różnicowym. Na tylnym łożysku wałka głównego zamontowany jest kompensator termiczny z Vitonu, który w porównaniu z rozwiązaniami stosowanymi przez konkurencję pozwala na bardziej stabilne zachowanie geometrii przy zmianach **temperatury**, jest precyzyjniejszy i mniej hałaśliwy zarówno przy wysokiej jak i przy niskiej temperaturze.

Synchronizatory z pierścieniem ciernym Borg-Warner wykonane są z mosiądzu. Na częściej używanych biegach zastosowano podwójne lub potrójne stożki, które w porównaniu ze stożkiem pojedynczym o połowę zmniejszają siłę potrzebną do wrzucenia biegu. Aby obniżyć **poziom hałas** koła zębate 1° i 2° biegu są zamocowane na wałku głównym i mają synchronizatory na wałku zdawczym, natomiast biegi 3°, 4° i 5° są rozmieszczone odwrotnie. Innymi słowy zostało to tak pomyślane, aby koła zębate o większych rozmiarach obracały się wraz z wałkiem nie powodując hałasu i wibracji, a swobodne były tylko koła mniejsze.

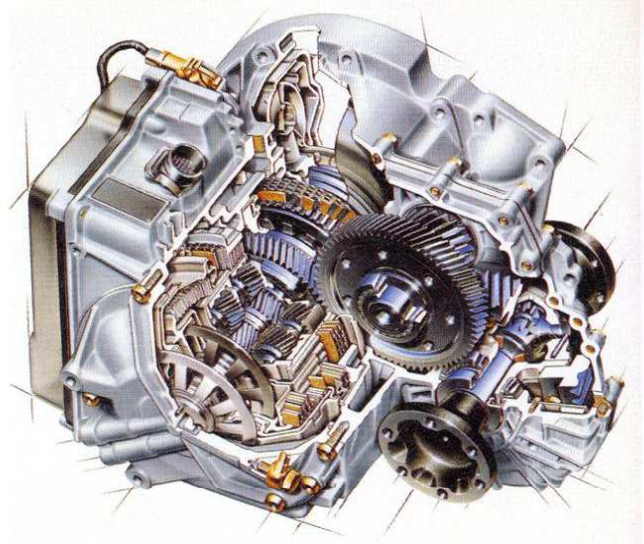
Inny ważny element w walce o obniżenie poziomu hałasu związany jest z wałem silnika, który seryjnie we wszystkich wersjach Alfy 166 wyposażony został w DVA - **podwójne wygłuszające koło zamachowe**. DVA likwiduje wibracje skrętne generowane przez wał korbowy i zapobiega ich rozprzestrzenianiu się na skrzynię biegów i do kabiny.

Zewnętrzne sterowanie z podwójnym ciągnem jest układem nowego typu, gdzie stosuje się technopolimery o wysokiej wydajności, pochłaniające wibracje i wstrząsy gałki dźwigni zmiany biegów oraz zapewniające precyzyjną i cichą pracę. Sprzęgło jest wyposażone w hydrauliczny mechanizm zmniejszający opór pedału, który ponadto posiada wkład wygłuszający, który filtruje wszelkie wibracje.

**Szósty bieg** służy ciągle do przyspieszania i jest biegiem, na którym osiąga się maksymalną prędkość. Natomiast w Dieslu 2.4 JTD\* dostępna jest wersja z **przełożeniem dłuższym** i mniej "zrywnym" (opcja), przeznaczona dla osób jeżdżących wiele autostradami czy pokonujących długie trasy, osób, dla których ważniejszy jest komfort oraz oszczędność; tutaj maksymalną prędkość osiąga się na 5° biegu, **a 6° jest nadbiegiem**

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim

**SPRÓBOWAĆ  
ŻEBY UWIERZYĆ**



### **SKRZYNIA BIEGÓW CAE SPORTRONIC\***

Trudno jest słowami wytłumaczyć zachowanie się na drodze nowych **elektronicznych przekładni Sportronic**, które są do dyspozycji w Alfie 166 2.5 V6 24V Sportronic oraz 3.0 V6 24V Sportronic. Powstały one w wyniku kreatywnej kombinacji najlepszych istniejących dzisiaj rozwiązań technologicznych, aby dać Alfiście nieznaną dotąd możliwość. W praktyce automatyczna skrzynia biegów jest idealnym rozwiązaniem nie tylko z powodu komfortu prowadzenia, ale także z punktu widzenia silnika, dzięki swojej wydajności i trwałości. Teraz, wraz z elektronicznym sterowaniem, zostały wyeliminowane także te niedogodności, z powodu których automatyczna skrzynia biegów była mało atrakcyjna dla wielu wielbicieli naszej marki. Przekładnia posiada własny moduł elektroniczny odbierający sygnały, który za pomocą specjalnej linii transferu danych pozostaje w **stałej łączności** z modułem zasilania/wtrysku i z modułem ABS.

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim

Pierwszym rezultatem tego jest fakt, że przy każdej zmianie przełożenia silnik tylko na moment zmniejsza swoją moc i to dokładnie na tyle, ile trzeba na płynną i błyskawiczną zmianę biegu.

W ten sposób unika się zużycia sprzęgła i jego ślizgania się oraz istotnie poprawia się **komfort** jazdy.

Drugą korzyścią jest fakt, że przekładnia **"rozpoznaje"** kiedy wchodzi się w zakręt, kiedy jedzie się pod górę lub zjeżdża z góry, kiedy jest się w kolumnie, na śliskiej nawierzchni czy w mieście z dużą ilością sygnalizacji świetlnej.

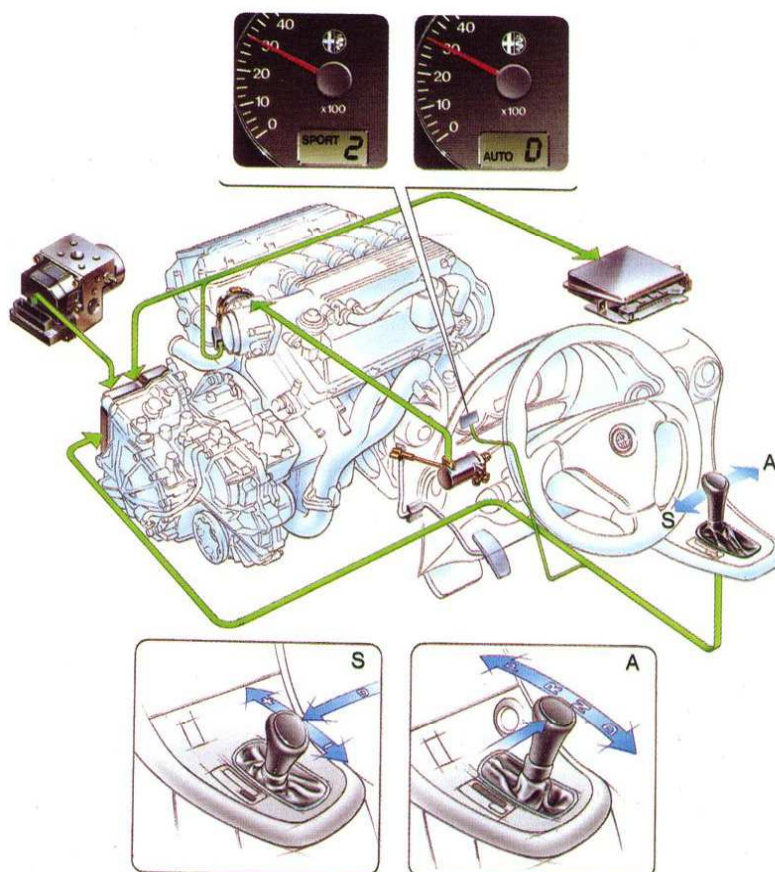
Ale to jeszcze nie wszystko : z szybkości i gwałtowności nacisku na pedał gazu skrzynia biegów potrafi także wywnioskować, czy kierowca jest zrelaksowany czy nerwowy i reaguje na to różnymi **stylami jazdy**. Elektroniczny moduł ma bowiem w pamięci **16 różnych programów** używanych zależnie od warunków drogowych i zachowania kierowcy. Każdy z programów stosuje się do innego wykresu funkcjonowania, co nadaje systemowi ogromną elastyczność przystosowawczą.

# Skrzynia biegów

W wersji całkowicie zautomatyzowanej system stara się zmieniać biegi łagodnie na niskich obrotach, oszczędzając paliwo. Chyba, że kierowca prowadzi "nerwowo", wtedy zastosowane zostaną programy bardziej sportowe ze zmianami przełożeń na wyższych obrotach. Natomiast jeżeli w żyłach kierowcy płynie krew rajdowca, wystarczy by przesunął dźwignię w lewo, aby przejść na **automatyczny program sportowy**

W tym programie przekładnia zmienia biegi, a silnik szybko zwiększa obroty wykorzystując do oporu swoje sportowe możliwości.

A kiedy kierowca chce osobiście przejąć kontrolę może użyć sterowania **ręcznego sekwencyjnego**, wywodzącego się z pojazdów typowo wyścigowych. Trudno o większą frajdę z prowadzenia samochodu.





## "Automatyczna skrzynia biegów?"

*Moi klienci mówią, że nie jest wystarczająco inteligentna, że nadaje się tylko do samochodów "przyciężkich".....*

*Wydaje się jednak, że w Alfie 166 to zupełnie co innego.*

*Chcę ją dokładnie wypróbować w najbliższy weekend".*

*W sobotę o pierwszej, kiedy zamyka się salon, zdecydowałem się na zabranie do domu Alfę 166 ze skrzynią Sportronic. Ustawiam dźwignie na "D" i naciskam pedał gazu (oczywiście sprzęgła nie ma): jedyńka, dwójka, trójka... Hamuję na skrzyżowaniu. Znowu dodaję gazu bo jest pusto. Przekładnia zredukowała biegi i przyspiesza prawidłowo.*

*Aby dotrzeć do domu muszę przejechać przez znaczną ilość skrzyżowań z sygnalizacją świetlną. Zauważam, że na wszystkich skrzyżowaniach start jest bardzo łagodny i następuje na drugim biegu bez żadnej mojej ingerencji.*

*W niedzielę rano muszę odwiedzić rodzinę w góry, gdzie spędzą ferie zimowe. Widzę oszroniony dach samochodu. Jak zachowa się samochód po uruchomieniu w taki mróz? Uruchamiam silnik i naciskam pedał gazu. Samochód rusza bez problemów, ale zauważam, że zmiany biegów następują na wysokich obrotach.*

Tradycyjna automatyczna skrzynia biegów, przy zwalnianiu pedału gazu włączała wyższy bieg. Sportronic rejestruje natomiast fakt użycia hamulca (sygnał wysyłany przez ABS) i w konsekwencji programuje reakcję na niższym biegu.

Elektroniczny moduł przekładni biegów rejestruje dużą częstotliwość zatrzymań i startów. Na skutek tego włącza program "stop and go", który nie używa przejścia z jedyńki na dwójkę, ale cały czas utrzymuje drugi bieg. Jest to korzystne pod względem zużycia paliwa i komfortu jazdy.

Przy uruchamianiu zimnego silnika konieczne jest przyspieszenie rozgrzewania katalizatora w celu zmniejszenia emisji zanieczyszczeń. Dlatego zmiany biegów są wykonywane przy wyższych niż normalnie obrotach, aby zwiększyć ilość spalin.





*Ze względu na obecność żony i dzieci na odcinku prowadzącym do autostrady jadę bardzo delikatnie. Czuję, że praca skrzyni biegów dostosowuje się do mnie i włącza poszczególne przełożenia przy niskich obrotach silnika.*

Przy dźwigni w pozycji "D" przesuniętej na prawo skrzynia biegów stosuje raczej programy mało- lub średnio-sportowe i włącza biegi przy niskich obrotach w sposób bardziej komfortowy i ekonomiczny. Tylko w przypadku bardzo ostrych reakcji stosuje programy maksymalnie sportowe.

*W końcu dojeżdżamy do autostrady. Prowadzimy wesołą rozmowę i nie wydaje mi się, żeby właściwa była w tej sytuacji szybka jazda. Po kilku sekundach jazdy ze stałą prędkością przekładnia przechodzi na 4<sup>o</sup> bieg, chociaż jesteśmy jeszcze daleko od prędkości maksymalnej.*

*Silnik pracuje jeszcze ciszej. Włączamy trochę muzyki.*

Poprzednie automatyczne przekładnie przy stałej szybkości i stałym obciążeniu silnika utrzymywały osiągnięty w tym momencie bieg, nawet jeśli był "za krótki". Miało to negatywny wpływ na zużycie paliwa i komfort jazdy. Nowa CAE po 10 sekundach stałej szybkości przechodzi na wyższy bieg.

*Po kilku kilometrach spokojnej jazdy jestem ciekaw, czy ta przekładnia jest tak samo sprawna w ostrzejszych sytuacjach. Przesuwam dźwignię na lewo do pozycji "ręczne-sportowe" aby wybrać program Automatyczny Sportowy (na monitorze pojawia się napis "Sport") i zaczynam serię wyprzedzeń i powrotów na swój pas ruchu. Natychmiast zmiany biegów stają się szybsze, sportowe i przeprowadzane są przy wysokich obrotach silnika wykorzystując w ten sposób do końca możliwości maszyny. Zadowolony z tej próby przesuwam na powrót dźwignię do pozycji "D" (drive) by powrócić do spokojniejszej jazdy z automatycznym sterowaniem. Zwłaszcza, że zjeżdżamy już z autostrady.*

Przesuwając dźwignię na lewo obniża się próg włączania programów maksymalnie sportowych, które są załączane nawet przy średnich reakcjach kierowcy. Na przykład w momencie kiedy system sterowania odczuwa szybki kick-down (pedał do dechy), który odczytuje jako zdecydowane polecenie zwiększenia mocy, redukuje o dwa biegi i włącza wyższy bieg dopiero po osiągnięciu maksymalnych obrotów. Pozycja dźwigni jest wyświetlana na monitorze.



## Skrzynia biegów

*Góry zbliżają się i wraz z nimi serpentyny. Zdejmuję stopę z pedału gazu aby wejść w pierwszy zakręt. Silnik pozostaje ciągle "naładowany" i pokonuje go z pewnością siebie i spokojem.*

Inne automatyczne skrzynie biegów nie rozpoznawały zakrętu i dlatego po zwolnieniu pedału gazu wrzucały wyższy bieg wchodząc w zakręt z długimi przełoženiami i dając niemiłe wrażenie jazdy na biegu jałowym. Nasza skrzynia biegów rozpoznaje zakręt ponieważ czujniki ABS-u wykrywają różnicę w obrotach kół prawych i lewych. Dlatego właśnie nie jest wrzucany wyższy bieg, ale zostaje utrzymany bieg dotychczasowy.

*Podjeżdżamy pod szczyt bez zadyszki; skrzynia biegów utrzymuje ciągle niskie biegi.*

Na pochyłościach silnik ma tendencję do zwiększania obrotów, natomiast prędkość nie rośnie. To powoduje, że skrzynia biegów włącza program do jazdy pod górę. Ten sam program stosowany jest też do jazdy po równinie w przypadku ciężkiego ładunku w bagażniku samochodu lub ciągnięcia przyczepy.

*Mniej więcej w połowie podjazdu zatrzymujemy się na kawę. Na zewnątrz zaczyna padać. Ta zmiana klimatyczna martwi mnie, bo samochód jest zaparkowany na raczej ostrej pochyłości i nie wiem jak zachowa się przy starcie. Ale także w tej delikatnej sytuacji skrzynia biegów mnie nie zawiodła. Po minimalnym, śladowym poślizgu ruszamy na drugim biegu z łagodnością konieczną do pokonania śliskiej nawierzchni.*

Przy ruszaniu na śliskiej nawierzchni poślizg kół jest rejestrowany przez czujniki i wtedy skrzynia biegów uruchamia specjalny program z ruszaniem na drugim biegu i szybkim przejściem na następne biegi. W ten sposób unika się zbyt wysokich obrotów silnika i zbyt dużego momentu .



*Po ulokowaniu rodziny muszę wrócić do miasta.*

*Ruszam używając ciągle wariantu pełnej automatyki.*

*Jak zachowa się przy zjazdach?*

*Po pierwszym kilometrze zdaję sobie sprawę, że mogę się odprężyć.*

*Czuję obecność skutecznego hamowania silnikiem, które pomaga mi bardzo w utrzymaniu samochodu w ryzach.*

Jazda z góry jest rozpoznawana w sposób odwrotny niż jazda pod górę: prędkość zwiększa się mimo braku interwencji pedału gazu.

Odpowiadający temu program skrzyni biegów przewiduje natychmiastowe zredukowanie biegu i zostaje zablokowane przejście na wyższe biegi, aby uzyskać większe hamowanie silnikiem.

*Po powrocie na równy teren, postanawiam nie jechać nudną i prostą autostradą, ale boczną drogą, której używamy czasem, by uniknąć niedzielnych korków.*

*Nareszcie mogę wypróbować samochód po mojemu bez karcącego wzroku żony; nie mogę doczekać się wypróbowania ręcznej przekładni sekwencyjnej. Przesuwam dźwignię biegów na lewo do pozycji "ręczna - sportowa". Skrzynia utrzymuje dotychczasowy bieg. Lekkim uderzeniem do tyłu redukuję o jeden bieg (przechodzę na trzeci, widzę to na wyświetlaczu na tablicy przyrządów), potem dźwignia wraca do poprzedniej pozycji.*

Przy pierwszym ręcznym przestawieniu dźwigni, skrzynia porzuca programy automatyczne i stosuje program "Ręczny", który pozostawia dobór biegu kierowcy. Monitor na tablicy rozdzielczej wyświetla aktualnie używany bieg.

*Od tego momentu rządzą ją! Biorę zakręt, potem prosty odcinek: uderzenie do przodu by wrzucić czwórkę, potem znowu lekkie uderzenie do tyłu przed następnym zakrętem. Myślałem, że tak zmieniać biegi można tylko w grach wideo mojego syna.*

Kiedy wybiera się sekwencyjną ręczną zmianę biegów dźwignia może wykonywać tylko dwa ruchy: do przodu, by wrzucić wyższy bieg i do tyłu, by zredukować bieg.

*W pewnym momencie specjalnie próbuję wrzucić dwójkę, ale jedziemy za szybko i skrzynia biegów nie słucha polecenia; nie gniewam się, bo ma rację.*

Skrzynia biegów wrzuca bieg wskazany przez kierowcę, chyba że to mogłoby spowodować brak synchronizacji obrotów. W takim przypadku, wykonanie polecenia zostaje odpowiednio opóźnione.

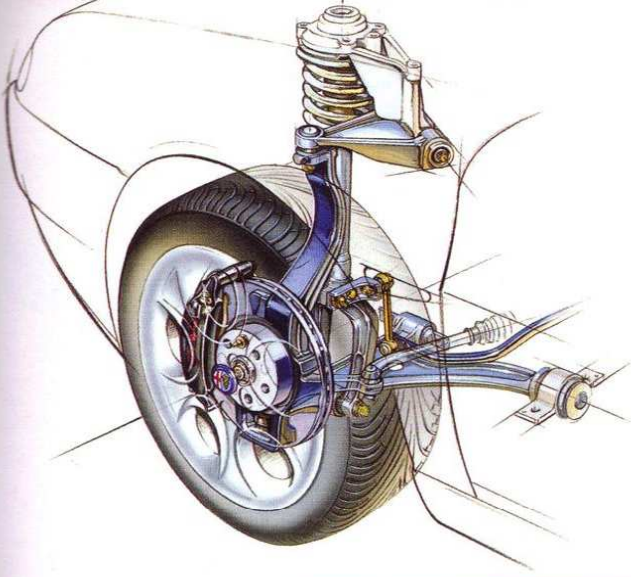
*Nadal zmieniam biegi ręcznie bawiąc się setnie zwłaszcza, że można trzymać wciśnięty pedał gazu w czasie zmiany biegu, a biegi wskakują w mgnieniu oka.*

*Podobne emocje musi przeżywać Larini na wyścigach klasy turystycznej.*

Zmiananie biegów przy naciśniętym pedale gazu jest możliwe ponieważ krótkie redukcje mocy potrzebne do przeprowadzenia zmiany nie są powodowane zwolnieniem pedału gazu lecz poleceniem modułu elektronicznego.



**"Zmieniłem mój pogląd o automatycznej skrzyni biegów i zmienię zdanie moich klientów. Ta wersja potrafi być jeszcze ciekawsza, niż ręczna skrzynia biegów. Jeżeli chcesz, rządź się ty sam. Jeżeli jesteś zmęczony, oddajesz robotę w jej ręce, wiedząc, że zrobi dokładnie to, co ty byś zrobił .... tylko, że lepiej."**



# Zawieszenia

## ZAWIESZENIE PRZEDNIE

W Alfie 166 zastosowaliśmy konfigurację, która daje w efekcie nadzwyczaj pewne i przyjemne zachowanie się samochodu na wszystkich rodzajach nawierzchni i przy wszystkich prędkościach :

- **przednie czworoboczne**, analogiczne do zawieszenia Alfy 156
- **tylne typu Multilink** o zaawansowanej, bardzo wyrafinowanej konstrukcji będącej patentem naszej firmy; dzięki niej kontrola koła jest na najwyższym poziomie.

Rezultat : samochód, który bierze każdy zakręt w sposób płynny i pewny, którym nie "zarzuca", kiedy zdejmie się nogę z gazu i naciśnie na hamulec.

Panuje nad **niespodziewanymi sytuacjami** takimi jak zakręt, który okazuje się ostrzejszy niż to co przewidywaliśmy albo ciężarówka zajeżdżająca drogę bez zwracania uwagi na znak "stopu" albo też kiedy asfalt niespodziewanie zmienia się w tor motocrossowy.

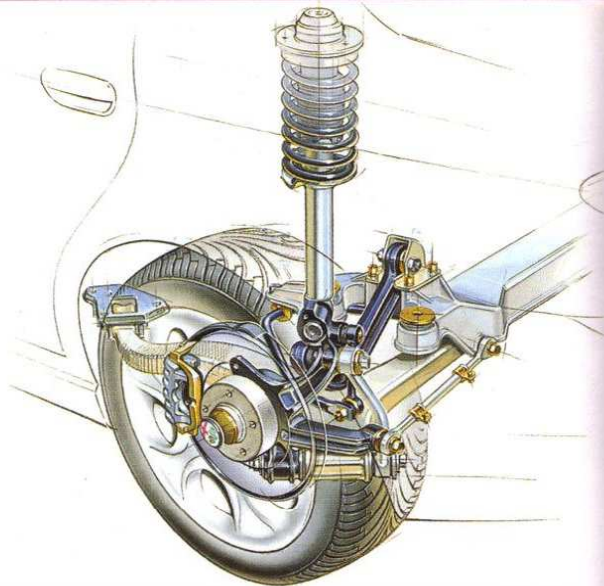
Niezachwianie wykonuje nagłe manewry takie jak słynny "test łosia".

I **wybacza** (do pewnego momentu) błędy.

Zawieszenie powoduje, że koła podnosząc się i opadając wraz z nierównościami jezdni, pochylają się górną częścią do środka samochodu (camber ujemny). W ten sposób kompensują na zakrętach przeciążenia całego samochodu na zewnętrzną, przejmując na siebie większą ilość siły odśrodkowej (przyspieszenie poprzeczne) i pozwalając na pokonywanie **ciasnych i ostrych zakrętów** z dużym zapasem bezpieczeństwa.

Ponadto dzięki temu wejście w zakręt jest bardziej płynne, ponieważ wchodząc w niego zewnętrzne koło skręca lekko rozbieżnie.

Do kabiny nie dochodzą **ani wstrząsy ani wibracje**, ponieważ ruchy kół są całkowicie pochłaniane przez amortyzatory i resory, które pełnią wyłącznie tę funkcję i nie muszą prowadzić trajektorii koła (jak to ma miejsce w zawieszeniach typu McPherson). W czworoboku bowiem, który jest systemem dwuwahaczowym, prawidłowe ustawienie koła w stosunku do terenu jest gwarantowane przez geometrię wahaczy górnych i dolnych.



## SKRĘCANIE

Dzięki starannej analizie pochylenia osi skrętu, skręcanie jest **miękkie** przy nieruchomym samochodzie czy przy małych prędkościach, natomiast **kierownica powraca** bardzo szybko i dobrze utrzymuje trajektorię przy dużych prędkościach. Mamy bowiem stosunkowo małe pochylenie na zewnątrz (kąt king-pin) i wyraźniejsze do przodu (kąt caster = kąt wyprzedzenia sworznia zwrotnicy). Ponadto przednie zawieszania zostały zaprojektowane tak, by nadawały jak najlepsze odczucie charakterystykom skrętu, pozwalając na maksymalnie precyzyjne wchodzenie w zakręt.

### CAMBER

#### MAŁE SŁOWO O WIELKIM ZNACZENIU

W zakręcie, z punktu widzenia trzymania się drogi, idealne jest, gdy koło utrzymuje pozycję prostopadłą do podłoża. Natomiast siła odśrodkowa, w czasie pokonywania zakrętu, naciska na cały samochód, na koła również, kładąc go na zewnętrzną. Tak więc, w stosunku do pionu, koło ma tendencję do zwiększania swojego nachylenia dodatniego, czyli kąta pochylenia koła zwanego "camber". Natomiast dla stabilności samochodu konieczne jest, by działa się dokładnie odwrotnie. Dlatego prowadzimy badania i doświadczenia w celu uzyskania w zawieszeniu tak zwanego "odzysku cambera", czyli nad wypracowaniem zdolności koła do nie kładzenia się na zewnętrzną zakrętu, ale na pozostanie w pozycji prostopadłej do asfaltu.

## ZAWIESZENIE TYLNE

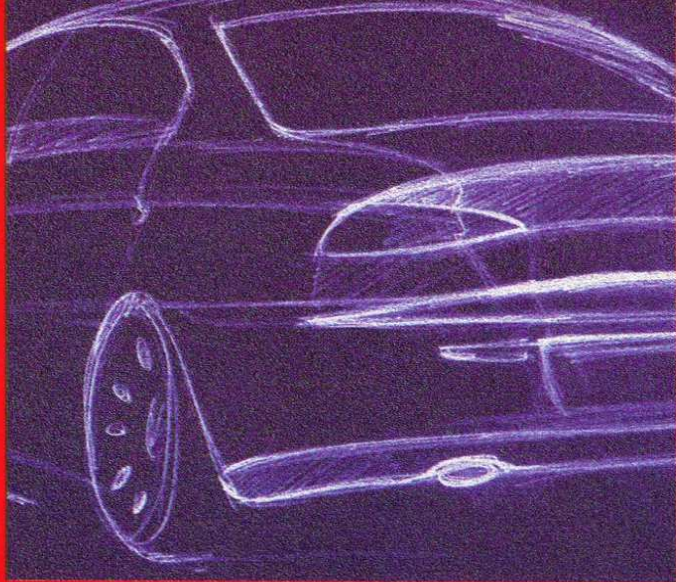
Zawieszania tylne są wielowahaczowe, o nowatorskiej konstrukcji chronionej patentem naszej firmy. Nowość polega na niezależnym kontrolowaniu parametrów komfortu i handlingu - trzymania się drogi, przez co można udoskonalać obie te charakterystyki bez konieczności kompromisu pomiędzy nimi. Bowiem będąc jednakowo ważne, są jednocześnie niekompatybilne pod niektórymi względami. W miejsce tradycyjnej zwrotnicy sztywnej połączonej z wahaczem górnym i dolnym zawieszania, mamy tu zwrotnicę wieloprzegubową, składającą się z trzech odrębnych elementów połączonych przegubami, co daje dodatkowy element swobody wewnątrz zawieszania.

Pozwala bowiem kontrolować niezależnie zbieżność i kąt nachylenia koła - "camber", zwrotnica bowiem obraca się wokół dwóch różnych swoich osi. Ponadto to sprawia, że koło tylne, trafiając na wyrwę, cofa się elastycznie nie odbijając ani w prawo, ani w lewo i nie tracąc pozycji prostopadłej do podłoża; jest to możliwe dzięki jednoczesnej rotacji zwrotnicy i elastycznemu odkształcaniu się tulejek.



# BEZPIECZEŃSTWO

Bezpieczni  
pośród  
zagrożeń świata



# W zgodzie z **najsurowszymi** normatywami **międzynarodowymi**

Poziom bezpieczeństwa w Alfie 166 jest jednym z najwyższych, jest ono bowiem integralną częścią filozofii Alf Romeo, ale przede wszystkim założeniem projektu Alf 166 była zgodność albo wręcz wyjście naprzód w stosunku do najsurowszych przepisów wszystkich krajów świata.

## **BEZPIECZEŃSTWO**

### **PREWENCYJNE**

by podróżować w najlepszych warunkach

### **CZYNNE**

by zapobiegać wypadkom

### **BIERNE**

jeżeli już się zdarzy wypadek,  
by jego skutki były jak najłagodniejsze

### **PSYCHOLOGICZNE**

by zapobiec kradzieży





## WYPOSAŻENIE ZWIĄZANE Z BEZPIECZEŃSTWEM

### SERYJNE

- ABS na aktywne czujniki oraz z elektronicznym dystrybutorem hamowania (EDB)
- Poduszka powietrzna po stronie kierowcy
- Poduszka powietrzna po stronie pasażera o dużej objętości z czujnikiem obecności pasażera i dająca się wyłączyć także ręcznie
- Boczne poduszki powietrzne
- Przednie pasy bezpieczeństwa z napinaczami pirotechnicznymi
- FPS Fire Prevention System
- Struktura nadwozia o wysokim współczynniku pochłaniania energii
- Belki wzmacniające w drzwiach
- Elektryczny korektor ustawienia reflektorów

### ZALEŻNE OD WERSJI

- Układ przeciwoślizgowy ASR (Anti-Slip Regulation) :
  - seryjnie w 3.0 V6 24V Super
  - opcja w 2.5 V6 24V
- Układ przeciwoślizgowy TCS (Traction Control System) :
  - seryjnie w 2.0 V6 TB Super
  - opcja w 2.0 T.Spark
- Czujnik deszczu :
  - seryjnie w :
    - 3.0 V6 24V Super
    - 2.0 V6 TB Super
  - opcja w pozostałych

### OPCJONALNE

- Alarm antywłamaniowy
- Dynamiczna kontrola stabilności (VDC - dostępny od '99)
- Reflektory xenonowe
- Spryskiwacz reflektorów



## PREWENCYJNE

Bezpieczeństwo prewencyjne Alfya 166 ma swoje źródło w jej wszystkich charakterystykach konstrukcyjnych:

- cicha jazda
- idealna pozycja kierującego, także dla długich podróży
- przełączniki łatwo dostępne i wygodne w użyciu
- przyrządy o zrozumiałej grafice
- duże powierzchnie przeszklone dla maksymalnej widoczności
- wydajna i pełna klimatyzacja
- wygodne i ergonomiczne siedzenia
- jasne i dobrze pomyślane oświetlenie wewnętrzne i zewnętrzne

Bezpieczeństwo prewencyjne jest jednak bardziej wynikiem **całości projektu** i jego harmonijności, niż pojedynczych elementów składowych produktu.

## CZYNNE

Także bezpieczeństwo czynne wypływa z całości kształtu zastosowanych rozwiązań gwarantując :

- stabilne i skuteczne hamowanie
- dobre przyspieszenie
- zachowanie się na drodze (handling) tak przewidywalne, że pozwalające na pokonywanie bez problemów sytuacji krytycznych

W bezpieczeństwie aktywnym swój udział mają :

- światła przednie i tylne
- wycieraczki

pomagają bowiem w widzeniu i byciu widzianym.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa aktywnego Alfa 166 plasuje się **u szczytu** swojego segmentu, potwierdzając tym samym tradycję Alfya Romeo.



# Bezpieczeństwo czynne

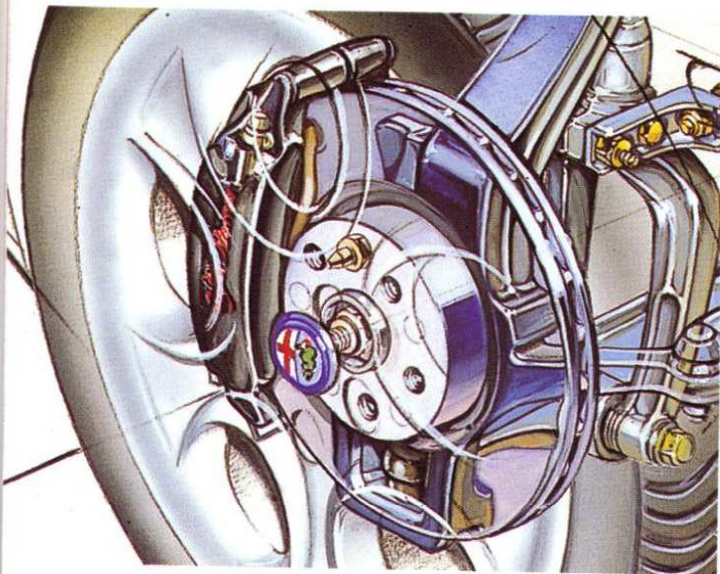
## Hamulce

Układ hamulcowy Alfy 166 jest układem typu hydraulicznego ze wspomaganiem, dwuobwodowy, niezależne obwody skrzyżowane (każdy obwód działa na jedno koło przednie i na przeciwległe koło tylne, aby uzyskać hamowanie dwustronne nawet w przypadku awarii).

Hamulce o wentylowanych tarczach na wszystkich czterech kołach.

Przednie różnią się w zależności od masy samochodu i jego mocy. Tylne są takie same dla wszystkich wersji.

Układ pedałów został udoskonalony w zakresie skoku jądowego oraz według zasad ergonomii uwzględniających kąt ustawienia stopy oraz ustawienie pedałów i przestrzeń między nimi.



### ABS

System ABS (Antilock Braking System) jest układem typu Bosch 5.3 o czterech aktywnych czujnikach i czterokanałowy ze zintegrowanym dystrybutorem hamowania EDB (Electronic Brakeforce Distribution) i jest systemem **najnowocześniejszym** z dzisiaj dostępnych.

Każdy czujnik mierzy szybkość obrotów swojego koła (także bliską zero) i analizuje ją bezpośrednio sam, bez wysyłania sygnału do modułu ABS.

Jeżeli koło zaczyna się blokować hamulec zostaje zwolniony aż do momentu, kiedy koło zacznie na nowo się kręcić i wtedy ponownie włącza się hamowanie; w ciągu sekundy sekwencja ta powtarza się wielokrotnie.

**Zaletami** czujników aktywnych są:

- interwencja natychmiastowa
- brak zakłóceń pochodzących z ogrzewania nawierzchni drogi stosowanego w krajach północnych i na niektórych autostradach górskich
- mniejsza wrażliwość na zakłócenia elektromagnetyczne tak częste w miastach i w rejonach przemysłowych.

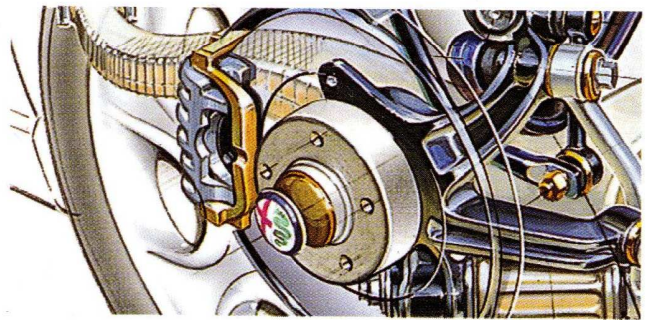


### KOREKTOR HAMOWANIA.

Dystrybutor hamowania **EBD** powoduje, że siła hamowania jest optymalnie rozłożona pomiędzy tylny i przedni most w zależności od obciążenia i od szybkości zwalniania.

#### Jeego zalety:

- dostosowuje regulację do rzeczywistych warunków przyczepności kół i wydajności okładzin
- redukuje temperaturę hamulców przednich oraz siłę potrzebną ze strony wspomagania
- stale kontroluje skuteczność systemu
- utrzymuje regulację w czasie.



HAMULCE	2.0 T.SPARK	2.4 JTD *	2.0 V6 TB SUPER	2.5 V6 24V	3.0 V6 24V SUPER
Średnica tarcz	przód 281x26 tył 276x10	przód 281x26 tył 276x10	przód 308x28 tył 276x10	przód 308 x28 tył 276x10	przód 308 x28 tył 276x10
Zaciski przednie	Żeliwne Bosch typu pływającego z automatyczną korektą luzów	Żeliwne Bosch typu pływającego z automatyczną korektą luzów	Brembo aluminiowe stałe z 4 tłoczkami	Brembo aluminiowe stałe z 4 tłoczkami	Brembo aluminiowe stałe z 4 tłoczkami

Zaciski tylne aluminiowe Lucas typu pływającego z automatyczną korektą luzów

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim

# Bezpieczeństwo czynne

## System antypoślizgowy

W czasie hamowania trzeba unikać  
 hamowania koła, to w czasie jazdy  
**na suchych nawierzchniach** należy unikać  
 przyspieszenia. Temu przeciwdziałają systemy  
 antypoślizgowe: ASR (Anti Slip Regulation) albo jego  
 zaawansowana wersja TCS (Traction Control System).



### ASR (ANTI SLIP REGULATION)

System posiada swój własny **moduł elektroniczny**,  
 ale wykorzystuje czujniki ABS-u, które mają przecież za  
 zadanie mierzenie i porównywanie szybkości kół.

Kiedy jedno koło zaczyna się kręcić zbyt szybko  
 w stosunku do pozostałych (czyli zaczyna się ślizgać)

ASR interweniuje na **dwa sposoby** :

- jeżeli ślizgają się oba koła napędowe system zmniejsza moc silnika (częściowo zamykając elektroniczną przepustnicę doprowadzającą powietrze)
- jeżeli ślizga się tylko jedno koło, system włącza jego hamulec tak, aby spowolnić jego obroty. Skutek jest analogiczny do działania dyferencjału samoblokującego.

Jego wyjątkowa przydatność objawia się w następujących przypadkach:

- w czasie pokonywania zakrętów, kiedy z powodu obciążenia czy przyspieszenia koło wewnętrzne ma tendencję do ślizgania się
- na każdego rodzaju śliskim podłożu, błocie, piasku, śniegu, lodzie
- w przypadku aqua-planing

	2.0 T.Spark	2.4 JTD	2.5 V6 24V	2.0 V6 TB SUPER	3.0 V6 24V SUPER	2.5 V6 24V Sportronic*	3.0 V6 24V Sportronic*
System antypoślizgowy (ASR)	-	-	Opcja	-	Seryjnie	-	-
System kontroli przyczepności (TCS)	Opcja	Opcja	-	Seryjnie	-	-	-

\*obecnie niedostępna w ofercie na rynek polski



ASR montowany jest seryjnie w Alfie 166 z silnikiem 3.0 V6 24V Super oraz dostępny jest jako opcja w Alfie 166 2.5 V6 24V.

Włącza się **automatycznie** po włożeniu kluczyka do stacyjki; może zostać wyłączony przetłącznikiem na konsoli. W takim przypadku zapala się kontrolka na zestawie wskaźników oraz dioda na samym wyłączniku. Włącza się przy ponownym uruchomieniu.

Kiedy kontrolka na tablicy rozdzielczej pulsuje oznacza to, że urządzenie reguluje się.

## TCS (TRACTION CONTROL SYSTEM)

System TCS wykonuje tylko część pracy ASR-u, to znaczy działa **na koło**, które ślizga się, ale nie oddziałuje na silnik.

Kiedy bowiem jedno lub oba koła napędzające ślizgają się na śliskiej nawierzchni (śnieg, lód, piasek, błoto) TCS włącza odpowiedni hamulec. Działa wyłącznie poniżej 40 km/h i jest szczególnie użyteczny w fazie ruszania lub gwałtownego przyspieszania.

Jest montowany seryjnie w Alfie 166 2.0 TB V6 Super i dostępny jako opcja w 2.0 T.Spark oraz 2.4 JTD.

Włącza się automatycznie po włożeniu kluczyka do stacyjki; może zostać wyłączony przetłącznikiem na konsoli. W takim przypadku zapala się kontrolka na zestawie wskaźników oraz dioda na samym wyłączniku. Włącza się przy ponownym uruchomieniu. Jeżeli kontrolka na zestawie wskaźników zaświeci się, a dioda na przetłączniku pozostaje zgaszona oznacza to, że TCS nie jest aktywny z powodu awarii. Kiedy kontrolka na zestawie wskaźników pulsuje oznacza to, że urządzenie przeprowadza samoregulację.

# Reflektory i światła tylne

W Alfie 166 zamontowane są owalne światła długie oraz polieliptyczne światła mijania, które są już dobrze znaną charakterystyką Alfę Romeo.

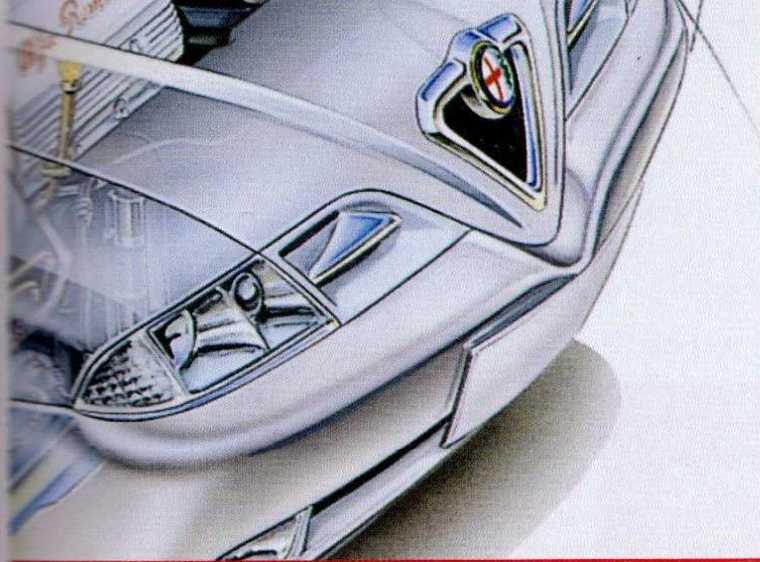
Bardzo interesującą nowością są reflektory na wyładowania **gazu xenonu** (opcja), które wykorzystują łuk elektryczny w miejsce włókna żarowego.

Możemy powiedzieć, że reflektory xenonowe rzucają rzeczywiście "nowe światło" na oświetlenie samochodowe. To jeden z tych wynalazków, które kiedy raz spróbujesz, zastanawiasz się, jak to było przed ich wymyśleniem ?

Ich zalety są liczne i łatwo zauważalne

- podwójna intensywność światła w porównaniu z żarówkami halogenowymi
- o połowę mniejsze zużycie energii
- większa szerokość, głębokość i regulacja strumienia światła
- tonacja koloru bliższa bieli, czyli kolor światła zbliżony do naturalnego koloru światła słonecznego
- dwukrotnie dłuższa trwałość w stosunku do żarówki halogenowej.





## KONTROLA USTAWIENIA REFLEKTORÓW

Reflektory z xenonem są tak silne, że konieczny jest automatyczny system kontroli ich ustawienia, który ma za zadanie utrzymanie wiązki światła rygorystycznie **równoległe do jezdni** nawet kiedy samochód z jakiegoś powodu przechyla się.

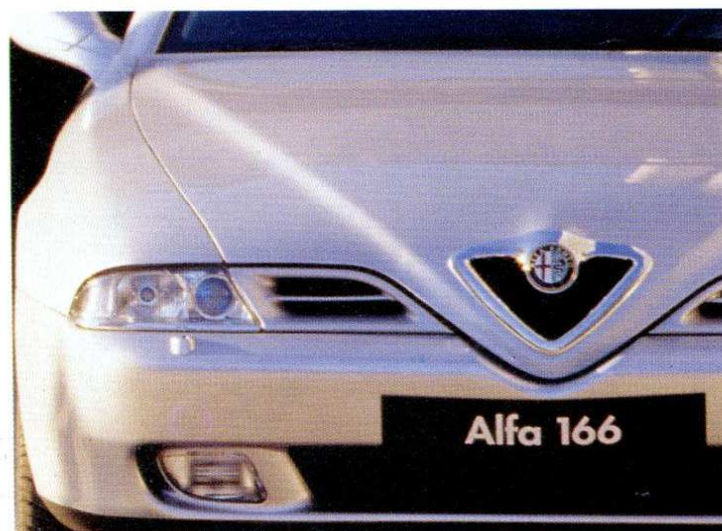
Przy przyspieszaniu bowiem przód samochodu ma tendencję do unoszenia się kierując światło ku górze i stwarzając tym samym niebezpieczeństwo oślepienia innych kierowców. Takie samo zjawisko może być spowodowane obciążeniem bagażnika.

W czasie hamowania przód samochodu ma tendencję do obniżenia się kierując światło na jezdnię i zmniejszając pole widzenia kierowcy.

Normy europejskie nakazują kompensowanie tylko w pierwszym przypadku i dlatego nasze urządzenie jest **bardziej zaawansowane** niż aktualne normy.

Chodzi tutaj o zaawansowany system obejmujący:

- 2 czujniki umieszczone na przednim i tylnym moście samochodu, które mierzą zmiany wysokości nadwozia
- elektroniczny moduł, który przetwarza ich sygnały i steruje siłownikami
- 2 siłowniki poziomujące, które nachylają parabole za pomocą specjalnego silniczka.





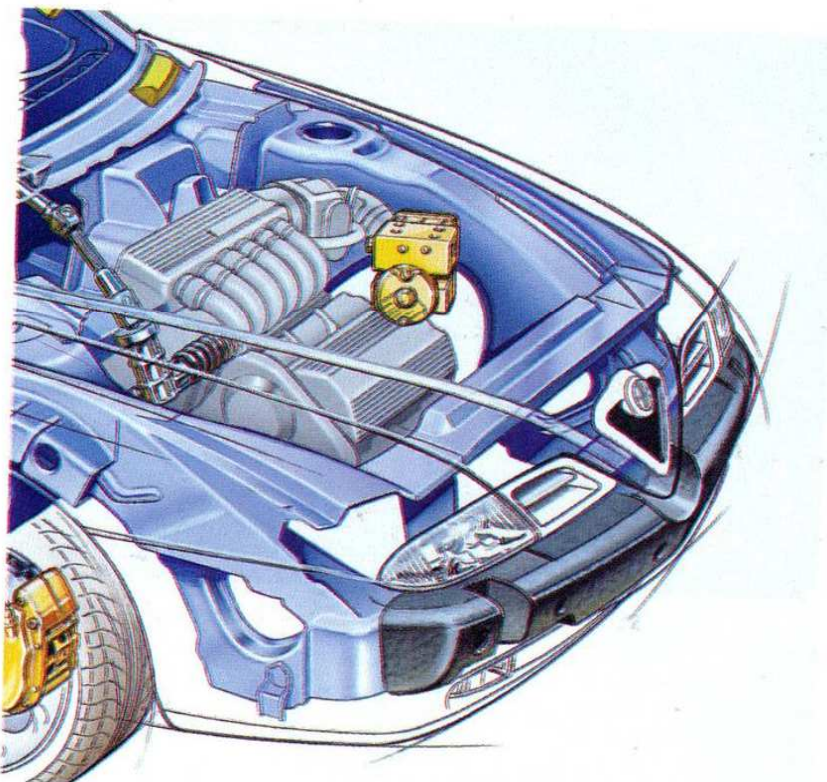
# Bezpieczeństwo bierne

## ZDERZENIE CZOŁOWE

Bezpieczeństwo oznacza **nietykalność** pasażerów; z tego powodu przednia część samochodu jest zaprojektowana w taki sposób, żeby odkształcała się i poświęcając siebie **stała się tarczą ochronną** dla kabiny, która jest prawdziwą "komorą przetrwania" sztywną i nieodkształcalną.

Wzięliśmy pod uwagę wszystkie warianty zderzenia czołowego:

- z przeszkodą stałą, odkształcalną i nieodkształcalną, skoncentrowaną w jednym punkcie (słup) albo szerokie zderzenie czołowe (mur).
- z przeszkodą ruchomą (drugi samochód) poruszającą się w tym samym kierunku lub w kierunku przeciwnym
- prostopadłą do kierunku jazdy lub ustawioną pod kątem.



## NADWOZIE

W przypadku kolizji obie podłóżnice przedniej obudowa silnika odkształcają się w zaprogramowany sposób; są połączone między sobą solidną poprzeczną belką, której zadaniem jest rozłożenie energii uderzenia na cały przód w przypadku, gdy dochodzi do zderzenia tylko jedną stroną samochodu.

Siła uderzenia jest więc już bardzo osłabiona, zanim dojdzie do kabiny, gdzie napotyka przeszkodę, której nie do pokonania; **nieodkształcalność** tejże kabiny. Aby to osiągnąć połączyliśmy przednie podłóżnice z bokami samochodu, natomiast obudowa silnika przenosi energię na specjalne profile pod podłóżnicami.

### RODZAJE WYPADKÓW

- |                     |   |
|---------------------|---|
| • zderzenia czołowe | 60% przypadków                                |
| • zderzenia boczne  | 30% wypadków                                  |
| • dachowanie        | rzadko  |
| • najechanie z tyłu | często, ale rzadko z poważnymi konsekwencjami |
| • pożary.           |   |



Ponadto kabina usztywniona jest przez:

- wzmocnienia drzwi i ich pasowania ze słupkami o dużych współczynnikach odporności na zgniatanie
  - belki wzdłużne i poprzeczne pod podłogą
  - profil skrzynkowy pod szybą przednią, który łączy obydwa boki na wysokości pasów
  - słupki przednie i środkowe sztywne i połączone ze sobą belkami dachowymi
  - wypełnienie pianką profili skrzynkowych i słupków
- Solidna **przegroda** ze stalowej blachy za oparciem tylnych siedzeń zapobiega zniszczeniu ścianki przez bagaże i dostaniu się ich do kabiny. Aby jeszcze zwiększyć ich stabilność bagażnik został wyposażony w solidne uchwyty do mocowania bagażu.

## WNĘTRZE

Siedzenia są zbudowane z zastosowaniem sztywnych elementów poprzecznych, które zapobiegają zjawisku "submariningu", czyli ryzyku wyslizgnięcia się pod pasem bezpieczeństwa osoby znajdującej się na siedzeniu podczas zderzenia.

Ponadto siedzenie pasażera z przodu posiada **czujnik obecności**, który uaktywnia lub wyłącza odpowiednią poduszkę powietrzną, poduszkę boczną i napinacze pasów, zależnie od tego, czy siedzenie jest zajęte czy też puste.

Zagłówki można regulować w sposób pozwalający osobom każdego wzrostu uzyskać kontakt z głową na wysokości linii oczu.

Deska rozdzielcza i wszystkie komponenty wnętrza kabiny są zaprojektowane w sposób redukujący konsekwencje ewentualnych uderzeń dzięki **zaokrąglonym kształtom**, wykończeniu pozbawionemu elementów wystających oraz zastosowaniu materiałów gładkich i poddających się.

# Bezpieczeństwo bierne

## Y BEZPIECZEŃSTWA

o pasy o trzech punktach mocowania w siedzeniach przednich i tylnych oraz pas biodrowy o dwóch punktach mocowania dla środkowego siedzenia tego.

gą być łatwo dostosowane do wzrostu oraz pozycji siedzenia, ponieważ są wyposażone w regulatory wysokości, a dolne mocowania są rozmieszczone w siedzeniu i dlatego przemieszczają się wraz z nim.

W przeciwnym razie zwija pas o kilka centymetrów w przypadku uderzenia wystarczająco silnego do wywołania jego działania i w ten sposób zapewnia **konatę przyleganie** siedzącego do oparcia siedzenia.

## PODUSZKI POWIETRZNE

Pracują w sprzężeniu z pasami bezpieczeństwa; muszą one bowiem być zawsze zapięte ponieważ poduszki napętniają się z taką szybkością, że gdyby w tym momencie napotkały opadającą głowę, mogłyby być dla niej niebezpieczne.

Napętnianie poduszki uruchamia specjalny czujnik, kiedy wykrywa redukcję prędkości powyżej **2G** (około  $20 \text{ m/s}^2$ ). Ta wartość progowa została określona w wyniku licznych eksperymentów i wyklucza wybuch poduszek w przypadku hamowania, gdzie maksymalna redukcja prędkości wynosi 1G. Poduszka napętnia się w ciągu 55 milisekund (czas krótszy od mgnienia oka).

Obie przednie poduszki powietrzne posiadają dużą pojemność:

- kierowcy: 55 litrów - umieszczona w pokrywie kierownicy
- pasażera: 120 litrów - we wnęce deski rozdzielczej.

Wykonane są z nylonu 6/6, odpowiednio gładkiego, aby nie powodować otarć skóry i o szczelności pozwalającej na stopniowe wypuszczanie gazu.

Gazem wypełniającym jest argon, obojętny i nietoksyczny. Środkiem napędowym jest chloran potasu. System działa także, kiedy brak jest zasilania elektrycznego, ponieważ czujnik ma własny niezależny kondensator.

## A POWIETRZNA PASAŻERA

ę tylko, kiedy czujnik umieszczony  
siedzenia rejestruje ciężar większy  
e uruchamia się więc na przykład  
czki na dokumenty czy pakunku.  
est folia obejmująca powierzchnię  
enia, a więc rejestrująca także pozycję  
nie tylko jego środek.

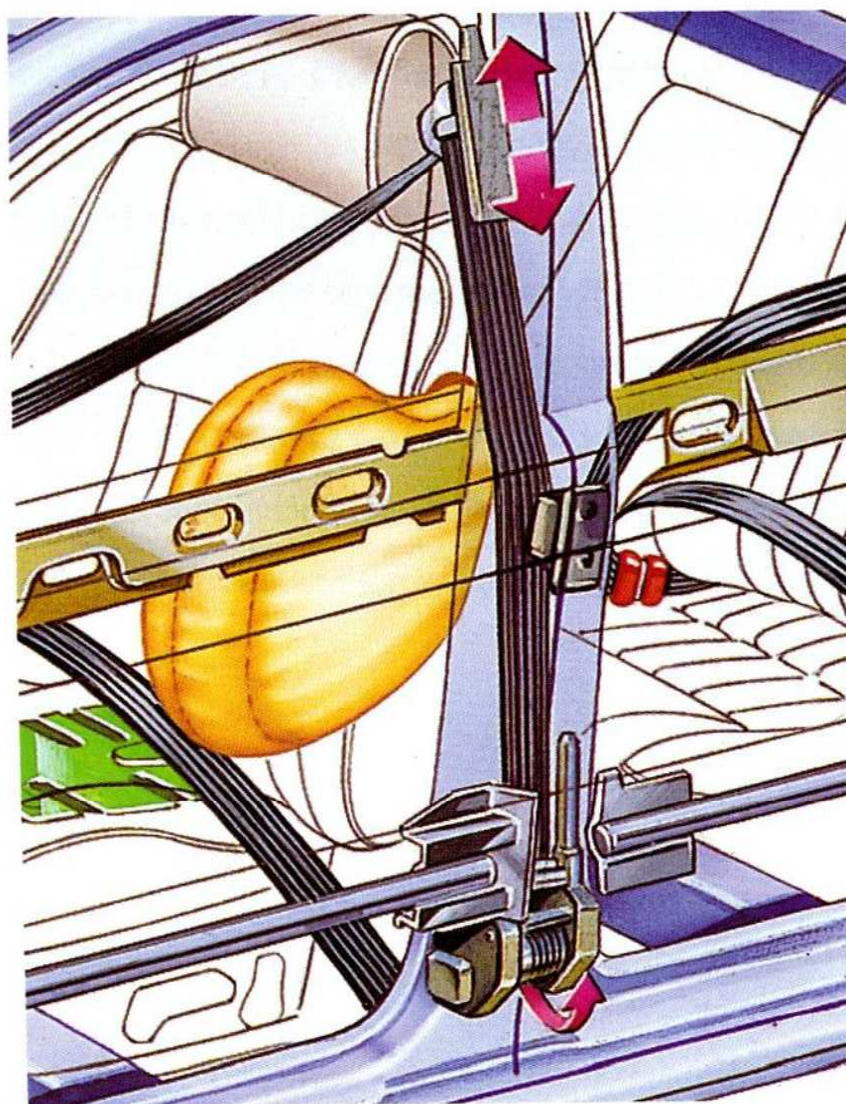
oże zostać **wyłączona ręcznie**, kiedy  
est dziecko umieszczone w foteliku  
o kierunku jazdy. Poduszkę wyłącza się  
kluczyka, po prawej stronie deski  
kiedy prawe drzwi są otwarte.

## ZDERZENIE BOCZNE

isko 25% wypadków i charakteryzuje się  
norodnością sytuacji. Dla Alfy 166 została  
adzona długa i złożona seria testów  
awdzenia wszystkich przypadków  
się wydarzyć w rzeczywistości.  
wadziło w konsekwencji do zastosowania  
zmocnień bocznych kabiny, które  
ją doskonałe rezultaty w zakresie  
eństwa. Do tego dochodzą jeszcze  
z przodu.

## BOCZNE PODUSZKI POWIETRZNE

W przypadku bocznego uderzenia stanowią **dodatkową ochronę** dla żeber, brzucha, w dużym stopniu dla miednicy i częściowo dla głowy. Są umieszczone **w oparciu** po stronie zewnętrznej i posiadają pojemność po 12 litrów każda. Są uruchamiane przez dwa czujniki umieszczone w bocznych słupkach samochodu. Czujniki te mają za zadanie rejestrować przyspieszenia poprzeczne spowodowane zderzeniem; są sterowane przez ten sam moduł, który steruje poduszkami przednimi i zachowują się w taki sam sposób.



# Bezpieczeństwo bierne

## BEZPIECZNIENIE

tylko 10% wypadków, ale jest bardzo bezpieczne.

**ochrona się drogi** Alfę Romeo jest pierwszym podstawowym parametrem zapobiegającym uszkodzeniu. Do tego dochodzi szczególna sztywność i nieodkształcalność kabiny.

Wszystkie pasażerowie powinni być solidnie zabezpieczeni na swoich miejscach za pomocą pasów bezpieczeństwa.

Przed przetestowaniem się Alfa 166 zostało przetestowane podczas próby samochodu, który umieszcza się na podłożu wózka rozpędzanym do 50 km/godz.; przy nagłym blokowaniu wózka samochód spadając wykonuje szereg przewrotów.

Wszystkie naprawy **sztywności dachu** zostały wykonane. Wykonano statyczne testy na zgniatanie, które są bardziej wiarygodne i mierzalne od poprzednich.

Wszystkich próbach Alfa 166 uzyskała doskonałe wyniki sztywności, zgodne ze wszystkimi światowymi normami odnoszącymi się do dachowania pojazdów.

## DBAŁOŚĆ O ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA ZEWNĄTRZ

Całokształt stylistyki samochodu jest opracowany z myślą o tym, aby **nie ranić** rowerzystów i pieszych:

- powierzchnie gładkie i zaokrąglone, bez ostrych krawędzi i ryjnierek
- akcesoria zewnętrzne wbudowane w bryłę karoserii
- wycieraczki zakryte pokrywą silnika
- szerokie i miękkie zderzaki
- zewnętrzne wsteczne lusterka o zaprogramowanej elastyczności

## DZIECI

*Specjalnego omówienia warta jest ochrona dzieci, które zawsze powinny być umieszczane w odpowiednich fotelikach, najlepiej na siedzeniach tylnych.*

*Alfa Romeo opracowała szereg fotelików homologowanych zgodnie z normami europejskimi i stopniowanych zależnie od wieku, ciężaru i wzrostu.*

*Dopasowują się idealnie do siedzeń oraz do pasów samochodu i zostały dopracowane podczas specjalnych crash testów.*



## RYZYKO POŻARU

Czające się zawsze, kiedy mamy do czynienia z paliwami, niebezpieczeństwo pożaru przyciągało dużą uwagę i pochłaniało wiele pracy wszystkich producentów samochodowych.

Rezultatem jest **FPS** (Fire Prevention System), który składa się z szeregu urządzeń mających na celu zapobieganie powstaniu otwartego płomienia:

- Wyłłącznik bezwładnościowy, który blokuje pompę benzynową i powoduje natychmiastowy spadek ciśnienia w obwodzie.
  - Zawór przeciw-odpływowy, który zapobiega
- Ponadto Alfa 166 jest wyposażona we wnętrze wykonane z materiałów ognioodpornych zgodnych z najsurowszymi pod tym względem **standardami USA**. Jeśli chodzi o instalację elektryczną, składa się ona z szeregu podsystemów połączonych między sobą za pomocą łącz przegubowych umieszczonych w najbardziej bezpiecznych miejscach. Kable biegnące od akumulatora do różnych urządzeń są izolowane za pomocą solidnego opancerzenia i przeprowadzone w strefach bezpieczeństwa; ponadto są zabezpieczone maxi-bezpiecznikami.

# bezpieczeństwo psychologiczne

## SYSTEM ANTYWŁAMANIOWY

Kradzieże samochodów są przestępstwem ściganym z zaangażowaniem sił i myśli technicznej we wszystkich krajach świata.

Aby im zapobiec konstruktorzy studiuje coraz to nowe rozwiązania, które złodzieje próbują zneutralizować w możliwie najkrótszym czasie.

Całkowicie niezawodny system antywłamaniowy prawdopodobnie nie istnieje, ale dzięki immobilizatorom Alfa Code II generacji bardzo zbliżyliśmy się do niego. Jedyną formą kradzieży, której nie są w stanie przeszkodzić jest zabranie samochodu na lawecie.

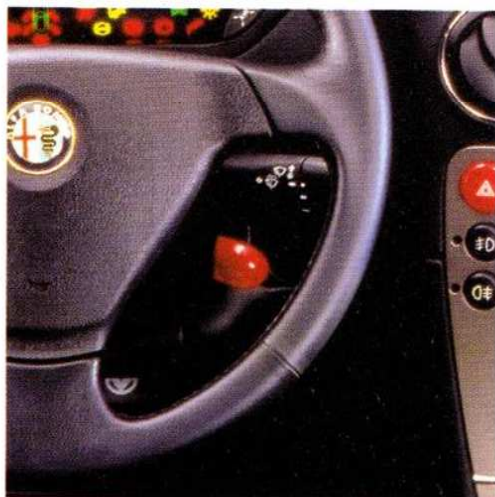


## IMMOBILIZER

Bazuje na kluczyku rozrusznika, który ma wmontowany w oprawę mikroprocesor - **transponder** - zawierający kod elektroniczny z ponad 1.000 miliardów kombinacji.

Kod odczytywany jest przez moduł za pomocą anteny cewkowej współosiowej umieszczonej wokół stacyjki zapłonowej.

Moduł porównuje odczytany z klucza kod z kodami uaktywnionymi w fabryce przy uruchomieniu i wysyła **zaszyfrowany kod** o ponad 1.000 miliardów kombinacji do modułu sterującego silnikiem, który po rozpoznaniu go dokonuje uruchomienia. Wszystkie kody są przetwarzane i archiwizowane z bazy danych.



## KOD ROLLING

Swoją szczególną skuteczność system zawo- temu, że kod jest kodem "rolling" i szyfrowany, czyli zmienia się przy każdym uruchomieniu transmitowany wraz z maskowaniem kodu, p- zapobiega jakiegokolwiek możliwości rozszyfrowania.

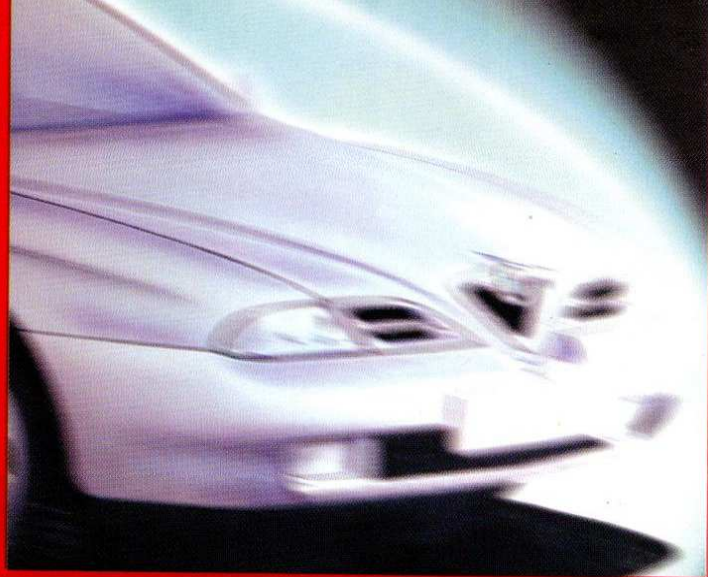
W ten sposób kod bezpieczeństwa **nigdy nie powstanie się w formie oryginalnej** żadnemu operatorowi ani u dostawcy kluczy, ani w fabryce, ani na miejscu bazy danych operatora, który będzie mógł ewentualnie dostarczyć duplikaty.

Ponadto algorytm szyfrujący i rozszyfrowujący nie pojawia się na żadnym z komponentów samochodu, z którego mógłby zostać odzyskany.



# OFERTA

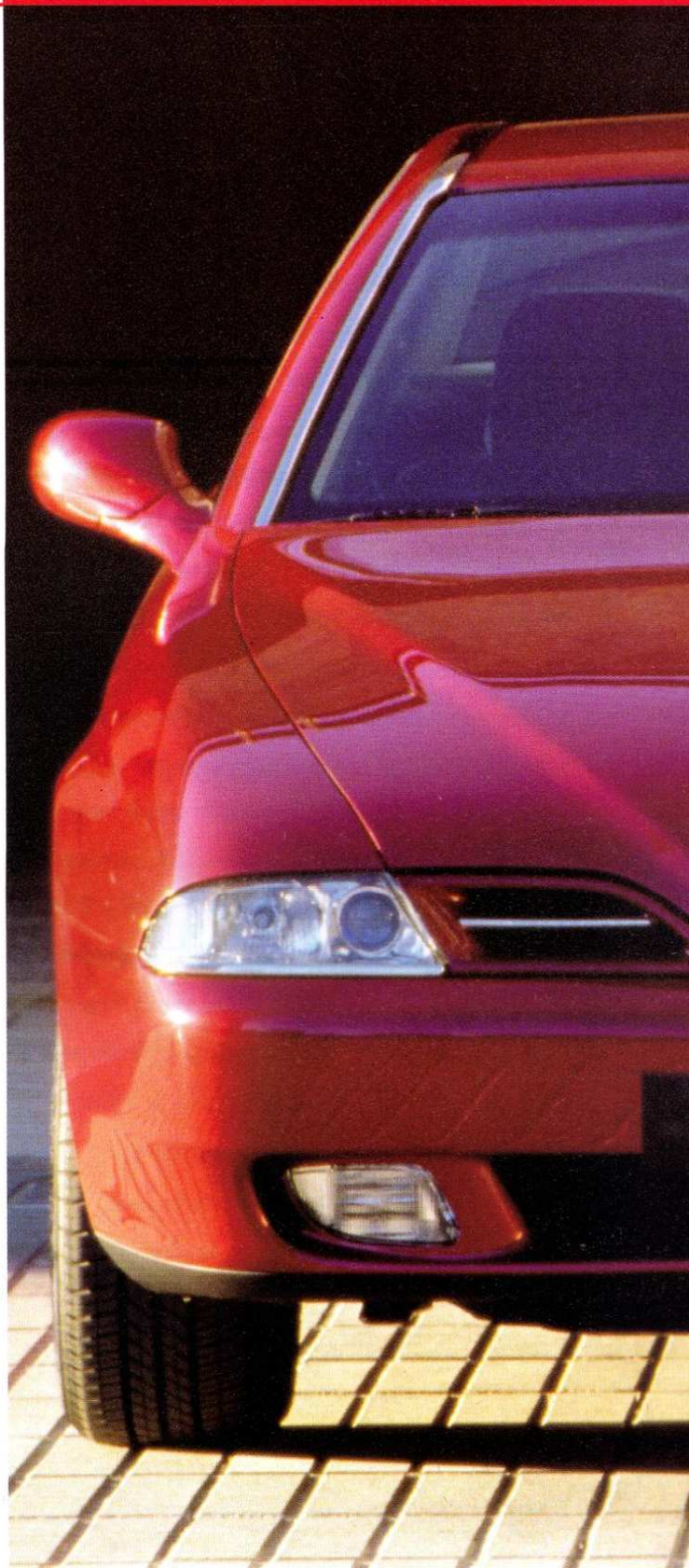
Pięć wcieleń  
jednego  
samochodu



# Wysoka klasa gwarantowana

Alfa 166 już konstrukcyjnie jest doskonale **wyposażona**. Wszystkie wersje posiadają tę samą bogatą serię elementów stylistyki i komfortu, z wyposażeniem wnętrza włącznie. Elementy różnicujące są przede wszystkim natury technicznej i są raczej wynikiem koncepcji "indywidualnego charakteru", niż różnicowania klasy. Samochody z silnikami 2.0 V6 TB i 3.0 V6 24V z ręczną skrzynią biegów są seryjnie oferowane w **wersji Super** i posiadają:

- sportową przepustnicę
- 6 bieg przyśpieszający
- czujnik deszczu
- Cruise Control
- kierownicę i gałkę skrzyni biegów w skórze
- felgi z lekkiego stopu o średnicy 16"



# WYPOSAŻENIE

## WYPOSAŻENIE SERYJNE WSZYSTKICH WERSJI

### Komfort

- automatyczna klimatyzacja
- elektryczne podnośniki szyb przednich i tylnych; przednie są automatyczne
- centralny zamek z pilotem
- regulowana wysokość przednich siedzeń
- składany przedni podłokietnik z wnęką
- 3 lampy oświetlenia wewnętrznego
- przyciemniona przednia szyba
- wnęka na narty

### Wyposażenie wnętrza

- Siedzenia z weluru lub tkaniny 'Alfa Romeo'
- Kolory wyposażenia wewnętrznego (do wyboru):
  - "Elegant": (beżowy)
  - "Klasyczny" (szary)
  - "Sportowy" (antracyt/czarny)
- Skórzana kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów

### Multimedialność

- Zintegrowany system kontroli "ICS"
- Kolorowy wielofunkcyjny monitor LCD 5"
- Instalacja audio ze zintegrowanym radiem, 8 głośnikami i z anteną w tylnej szybie
- Trip computer
- Przewód wielobiegunowy do odtwarzacza CD

### Bezpieczeństwo czynne

- ANTISKID, czyli ABS z aktywnymi czujnikami i z dystrybutorem hamowania (EDB)
- Hamulce tarczowe przednie i tylne
- Elektryczny korektor ustawienia reflektorów
- Światła przeciwmgielne
- Trzeci stop
- Lusterka zewnętrzne z elektryczną regulacją i ogrzewaniem
- Czujnik deszczu

### Bezpieczeństwo bierne

- Poduszka powietrzna po stronie kierowcy i pasażera wyłączana ręcznie
- Boczne poduszki powietrzne
- Przednie pasy bezpieczeństwa z napinaczami pirotechnicznymi
- FPS (Fire Prevention System)

### Bezpieczeństwo psychologiczne

- Immobilizer najnowszej generacji (Alfa Code 2)



### **Koła**

- ze stali 6,5J 16" i opony 205/55 WR 16 dla 2.0 T.Spark
- z lekkiego stopu 6,5/7 J 16" i opony 205/55 VR/WR 16 jako opcja dostępne dla 2.0 TS
- z lekkiego stopu 7J 16" z oponami 215/55 WR 16 dla 2.5 V6 24V, 2.0 V6 TB Super i 3.0 V6 24V w serii i jako opcja dostępna dla 2.0 TS

### **Możliwość zakładania łańcuchów**

- Do końca listopada 98 (w oczekiwaniu na nowe felgi 16" x 6.5"), poza kołami blaszanymi nadającymi się do łańcuchowania we wszystkich wersjach silnika, łańcuchy można montować tylko na kołach z felgami ze stopu 205/55x16" x 6,5" montowanych w wersjach z silnikiem 2.0 T.Spark. Nie można montować łańcuchów na kołach ze stopu 215/55x16" x7" i 225/45x17" x 7,5".

## **WYPOSAŻENIE RÓŻNICUJĄCE LUB ALTERNATYWNE**

### **Osiągi**

- STR - Sport Throttle Response w 2,5 V6 24V, 2.0 V6 TB Super i 3.0 V6 24V Super
- Cruise Control w 2.0 V6 TB Super, 3.0 V6 24V Super

### **Łatwość prowadzenia**

- 5-biegowa ręczna skrzynia biegów
- 6-biegowa ręczna skrzynia biegów
- Sportronic - Elektroniczna Automatyczna Skrzynia Biegów ze sterowanie auto-adaptacyjnym

### **Bezpieczeństwo czynne**

- System Antypoślizgowy ASR (Anti Slip Regulation)
- System Antypoślizgowy TCS (Traction Control System)
- Przednie tarcze o zwiększonych wymiarach: 308 x 28

### **Komfort**

- Czujnik deszczu uruchamiający wycieraczki
- Kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów ze skóry w 2.0 V6 TB Super, 3.0 V6 24V Super.

## **Stylistyka**

- Kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów w drewnie z obudową monitora ICS w kolorze mahoniu
- Kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów ze skóry
- Lakier metalizowany
- Lakier perłowy - opalizujący
- Siedzenia ze skóry Momo:
  - beżowe (dla wyposażenia "Elegante")
  - szare (dla wyposażenia "Classico")
  - czarne (dla wyposażenia "Sportivo")
- Wnętrze w skórze "Blue Style" dla 2.0 T.Spark, 2.5 V6 24V
- Wnętrze w skórze "Red Style" dla 2.0 V6 TB Super i 3.0 V6 24V Super.

## **Koła**

- z lekkiego stopu 6,5/7J 16" z oponami 205/55 VR/WR 16 dla 2.0 T.Spark.
- z lekkiego stopu 7J 16" z oponami 215/55 WR 16 dla 2.0 T.Spark.
- z lekkiego stopu 7,5 J 17" z oponami 225/45 WR 17 dostępne jako opcja dla

## **Komfort**

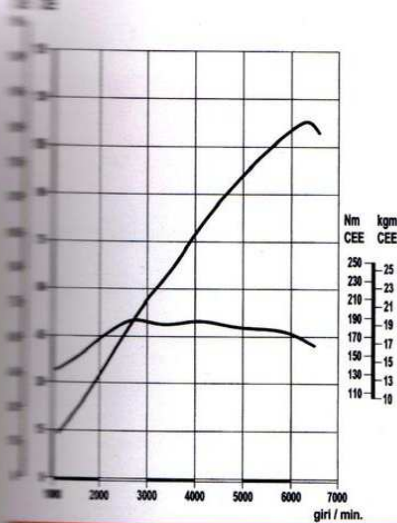
- Przednie siedzenia z mechaniczną regulacją wysokości podgrzewane
- Przednie siedzenia z elektryczną regulacją wysokości podgrzewane
- Lusterko wewnętrzne z automatycznym ustawieniem dzień / noc
- 2 elektryczne lusterka składane
- Elektrycznie otwierany dach pokryty blachą
- Tylna roleta przeciwstłoneczna
- Przednia szyba ogrzewana w okolicy wycieraczki

## **Multimedialność**

- Autoradio Hi-Fi z DPS i podajnikiem CD oraz z dziesięcioma głośnikami
- Nawigator zintegrowany z czytnikiem CD-ROM i satelitarnym łączem GPS
- Zintegrowany telefon GSM z systemem głośnomówiącym

## **Bezpieczeństwo**

- Alarm antywłamaniowy
- Vehicle Dynamic Control dla 3.0 V6 24V Super (od końca 1999)
- Spryskiwacz reflektorów

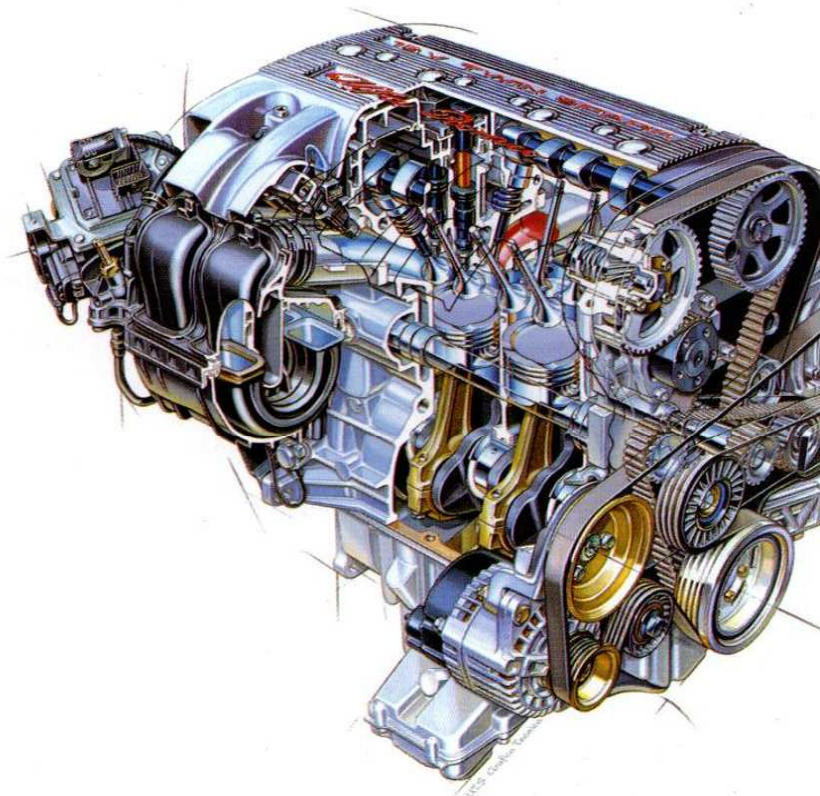


## 2.0 T.Spark 16V

### Młody duchem

Alfa 166 w swojej wersji podstawowej, zaprojektowana tak, aby klientowi wchodzącemu do segmentu E zaoferować prawdziwego rasowego rumaka. Wyposażona jest w słynny silnik Twin Spark 16-zaworowy z elektronicznym wariatorem fazy i z kolektorem ssącym o zmiennej geometrii.

Mimo, że jest to entry-point gamy, to jednak wersja ta w **dwóch dziedzinach** zajmuje pierwsze miejsce spośród istniejących dzisiaj na rynku silników 2-litrowych.



# ALFA 166 2.0 T.SPARK 16V

4-CYLINDROWY T.SPARK, 16-ZAWOROWY, 5- BIEGOWA SKRZYNIA BIEGÓW

## Pojemność

- 4 cylindry benzynowe o długim skoku (średnica 83,0 mm, skok 91,0 mm)
- 1970 cm<sup>3</sup> pojemności całkowitej
- Aluminiowa głowica cylindrów

## Osiągi

- Moc 155 kM (114 kW) przy 6400 obrotach
- Moment 19,1 kgm (187,3 Nm) przy 2800 obrotach
- Maksymalna szybkość 213 km/h
- Przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 9,6"
- Przyspieszenie od 0 do 1000 metrów w 30,6"

## Zużycie paliwa

- Jazda miejska 13,8 l na 100 km
- Jazda poza miastem 7,3 l na 100 km
- Jazda mieszana 9,7 l na 100 km

## Dystrybucja

- 16 zaworów z hydraulicznymi popychaczami
- Dwa wałki krzywkowe w głowicy
- Elektrohydrauliczny wariator fazy osadzony na wałku rozrządu sterowany zaworami ssącymi pilotowany przez moduł elektroniczny Motronic
- Automatyczne napinacze pasków zębatych

## Zasilanie

- Wolnossące
- Kolektor o zmiennej geometrii
- Rezonatory do tłumienia hałasu turbulencji w przewodach

## Wtrysk

- Elektroniczny sekwencyjny fazowany MPI Bosch Motronic M1.5.5. z selektywną kontrolą detonacji
- Obwód benzynowy typu returnless

## Zapłon

- Statyczny sterowany cyfrowo elektronicznie zintegrowany z wtryskiem
- Czujnik detonacji
- T.Spark z dwiema świecami platynowymi long life
- Cztery cewki wysokiego napięcia umieszczone w głowicy

## Wał korbowy

- 5 czopów głównych, 8 przeciwcieżarów
- 2 tłumiki wibracji skrętnych
- 2 wałki wyrównowazające poruszane paskiem zębatym nie wymagającym konserwacji.

## Skrzynia korbowa

- Z żeliwa o wysokiej wytrzymałości mechanicznej

## Skrzynia biegów

- Ręczna 5-biegowa plus bieg wsteczny C 530
- Synchronizatory Borg Warner na wszystkich biegach
- Potrójny stożek na 1° i 2° biegu, podwójny stożek na 3°
- "DVA", podwójne koło zamachowe tłumiące

## Smarowanie

- Wymuszone z pompą zębatą

## Chłodzenie

- Płynem w obiegu wymuszonym za pomocą pompy odśrodkowej i obwodu zamkniętego ; chłodnica i dodatkowy zbiornik rozprężania

## Katalizator

- Katalizator trójdrożny.
- Sonda lambda warstwowa

## ZALETY ISTOTNE DLA KIEROWCÓW ALFY ROMEO 166 2.0 T.SPARK

**Błyskotliwość i łatwość prowadzenia  
w pełnym zakresie obrotów**

dzięki kolektorowi ssania z tworzywa sztucznego o zmiennej geometrii, który dostarcza powietrza zawsze w odpowiedniej ilości oraz dzięki 2 wałkom rozrządu z elektronicznym wariatorem fazy.

**Wyciszenie i brak wibracji**

dzięki 2 wałkom wyrównowazającym napędzanym paskiem zębatym.

**Brak wibracji skrzyni biegów**

dzięki DVA (podwójne wytłumiające koło zamachowe).

**Bezpieczeństwo przeciwpożarowe  
i kontrola oparów benzyny**

dzięki instalacji zasilania "returnless", bez powrotu paliwa do zbiornika i z zaworem regulującym ciśnienie zintegrowanym z pompą benzynową.

**Duża wydajność smarowania i chłodzenia**

dzięki wymuszonemu obiegowi, z pompą olejową zębatą i pompą odśrodkową dla płynu chłodzącego z obwodem zamkniętym.

**Obniżenie szkodliwych emisji**

dzięki trójdrożnemu katalizatorowi z ceramicznym wkładem w połączeniu z przednimi przewodami ze stali nierdzewnej o małej bezwładności termicznej i z warstwową sondą Lambda.

**Pierwszy poważny przegląd po 100.000 km  
i ograniczenie czynności konserwacyjnych**

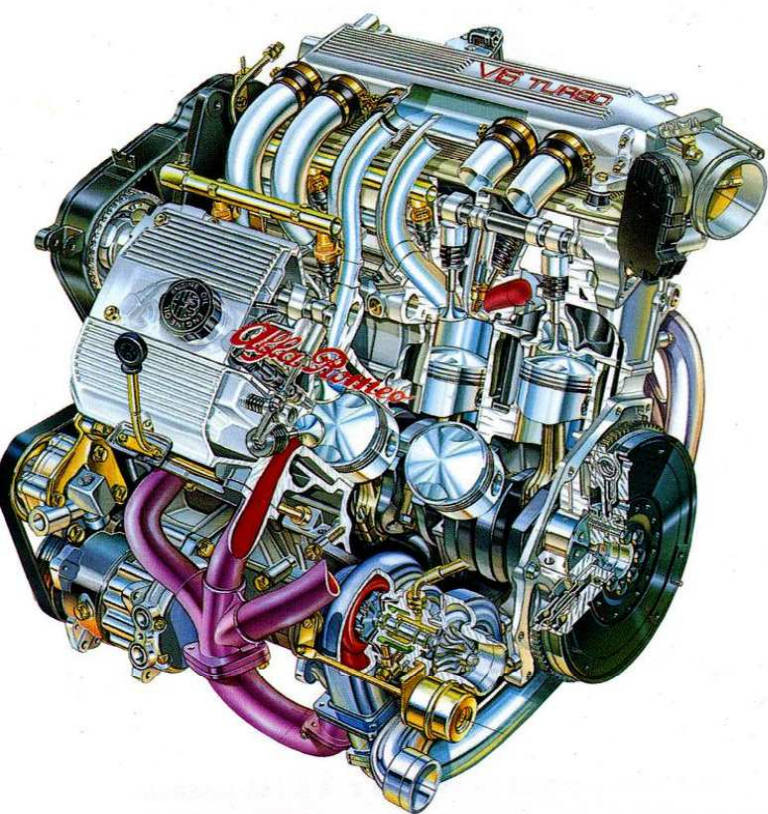
dzięki platynowym świecom long life, które mają dłuższą żywotność, dzięki hydraulicznym popychaczom nie wymagającym regulacji, dzięki automatycznym napinaczom pasków zębatych.



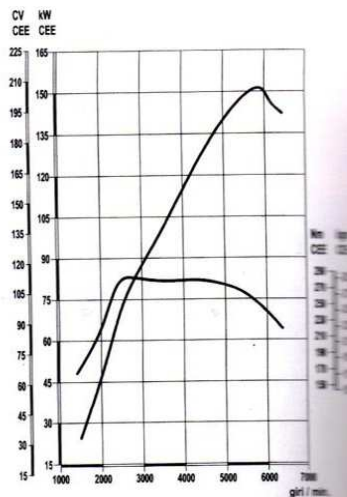
## 2.0 V6 TB

# Sportowy z powołania

Być może zbędne jest długie rozwodzenie się na temat 2.0 V6 TB, który pod pewnymi względami nadal jest naszym najlepszym silnikiem. Ze swoim **fantastycznym momentem** wynoszącym ponad 28 kgm (279,5 Nm) przy zaledwie 2500 obrotach/min. jest silnikiem stworzonym dla tych, którzy chcą czuć spod maski gotowość na wszystko w każdej sytuacji, gotowość do szalonego zrywu nawet przy niskich obrotach. Wokół niego skonstruowaliśmy jedną z dwóch Alf 166 Super wyposażając go w:



- Sportowe parametry
- 6-biegową ręczną skrzynię biegów z 6<sup>o</sup> biegiem przyspieszającym
- elektroniczny pedał gazu i Sport Throttle Response, ponieważ niewątpliwie jego kierowca nie będzie chciał zrezygnować z możliwie najbardziej sportowego stylu jazdy
- Cruise Control, aby pozwolić mu na relaks kiedy nie chce ostrej jazdy
- System przeciwoślizgowy TCS (Traction Control System)



ALFA  
6-CYLIND

Pojem

• 6 cyl

• 1996

Osiąg

• Moc

• Mom

przy

• Mak

• Przys

• Przys

Zuży

• Jazd

• Jazd

• Jazd

Dystry

• 12 z

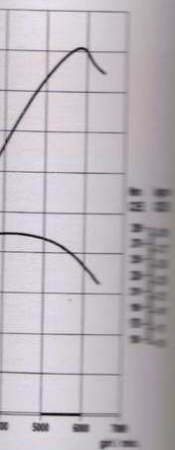
• Auto

Zasila

• Turbo

system

i z el



## ALFA 166 2.0 V6 TB SUPER

6-CYLINDROWY, 12-ZAWOROWY, 6-BIEGOWA SKRZYŃNIA BIEGÓW

### Pojemność

- 6 cylindrów (średnica 80,0 mm, skok 66,2 mm).
- 1996 cm<sup>3</sup> pojemności całkowitej

### Osiągi

- Moc 205 KM (151 kW) przy 6000 obrotach.
- Moment 28,5 kgm (279,5 Nm) przy 2500 obrotach.
- Maksymalna szybkość 237 km/h.
- Przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 8,1".
- Przyspieszenie od 0 do 1000 metrów w 28,4".

### Zużycie paliwa

- Jazda miejska 17,6 l na 100 km
- Jazda poza miastem 8,3 l na 100 km
- Jazda mieszana 11,7 l na 100 km

### Dystrybucja

- 12 zaworów z 2 wałkami krzywkowymi w głowicy
- Automatyczny napinacz paska zębatego

### Zasilanie

- Turbokompresor Garrett T25 z intercoolerem, systemem Overboost sterowanym elektronicznie i z elektrozaworem waste-gate

### Wtrysk

- sekwencyjny fazowany MPI Bosch Motronic ME 2.1 zintegrowany z zapłonem

### Zapłon

- Statyczny sterowany cyfrowo elektronicznie zintegrowany z wtryskiem
- Czujnik detonacji

### Skrzynia korbowa

- Aluminiowa

### Wał korbowy

- 4 czopy główne.

### Skrzynia biegów

- Ręczna 6-biegowa z 6° biegiem przyspieszającym plus bieg wsteczny C 530.
- Synchronizatory Borg Warner na wszystkich biegach.
- Potrójny stożek na 1° i 2° biegu, podwójny stożek na 3°.
- "DVA", podwójne koło zamachowe tłumiące.

### Katalizator

- Katalizator trójdrożny z katalizatorem wstępnym.
- Sonda Lambda warstwowa

## ZALETY ISTOTNE DLA KIEROWCÓW ALFY ROMEO 166 2.0 V6 TB

**Moc i wyciszenie na poziomie silników o wiele większej pojemności**

dzięki przystawionej równowadze silnika 6 cylindrowego w kształcie V i dzięki turbo z intercoolerem

**Zindywidualizowana reakcja pedału przyspieszenia**

dzięki elektronicznej przepustnicy i STR - Sport Throttle Response, który pozwala na zastosowanie bardzo sportowego stylu jazdy

**Doskonałe wykorzystanie momentu obrotowego**

dzięki sześciobiegowej skrzyni biegów z 6<sup>o</sup> biegiem przyspieszającym

**Brak wibracji skrzyni biegów**

dzięki DVA (podwójne wytłumiające koło zamachowe).

**Możliwość zdjęcia nogi z gazu podczas długich podróży**

dzięki "automatycznemu pilotowi" Cruise Control, który pozwala na ustawienie wybranej prędkości

**Doskonała zrywność nawet na śliskim terenie**

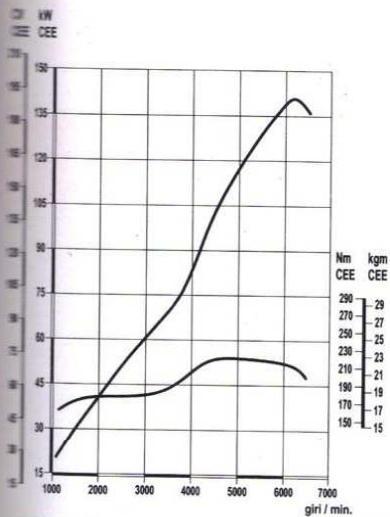
dzięki systemowi przeciwpoślizgowemu TCS, który działa jak dyferencjał samoblokujący się

**Duża wydajność smarowania i chłodzenia**

dzięki wymuszonemu obiegowi, z pompą olejową zębatą i pompą odśrodkową dla płynu chłodzącego z obwodem zamkniętym.

**Obniżenie szkodliwych emisji**

dzięki trójdrożnemu katalizatorowi z ceramicznym wkładem w połączeniu z przednimi przewodami ze stali nierdzewnej o małej bezwładności termicznej i z warstwową sondą Lambda.



## 2.5 V6 24 V

### Jego ekscelencja V6

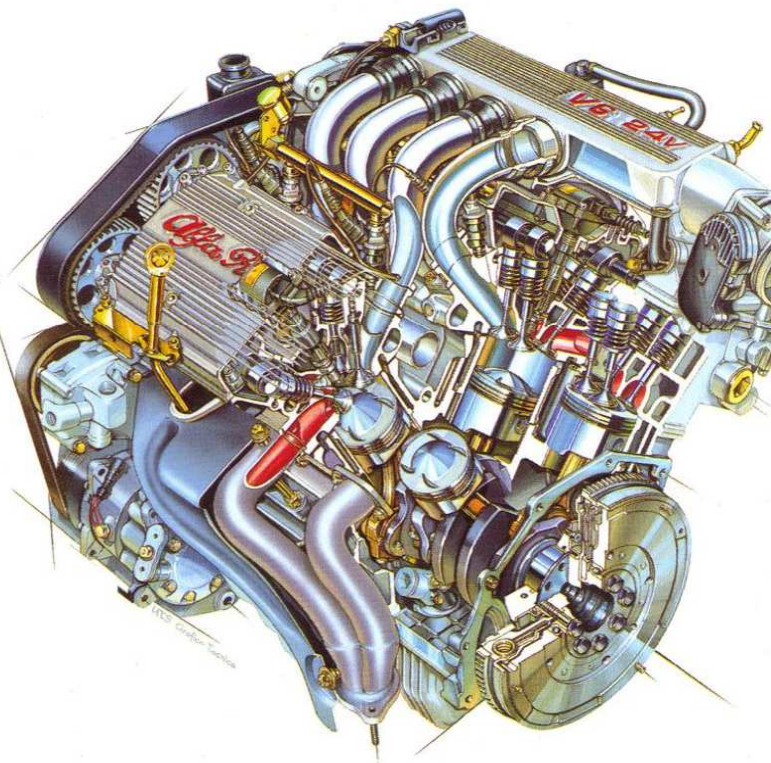
Wraz z tą wersją wchodzimy w zakres wyposażenia luksusowego. Silnik pracuje łagodnie i cicho dzięki wyjątkowej **równowadze** 6 cylindrów w układzie V i daje nam szczytowe osiągi, zmniejszone emisje i doskonały kompromis między momentem obrotowym przy niskich obrotach a mocą własną.

Skrzynia korbową wykonaną jest z aluminium dla zmniejszenia ciężaru i zwiększenia sztywności.

Stworzony dla klienta wymagającego, który chce połączyć wygodę ze sportową jazdą.

Dlatego wyposażyliśmy go w:

- Elektronicznie sterowaną przepustnicę
- Przełącznik Sport Throttle Response, aby dać możliwość wykorzystania owej wszechstronności stylu jazdy charakterystycznej dla Alfy 166.



# ALFA 166 2.5 V6 24V s.r i Sportronic\*

6-CYLINDROWY, 24-ZAWOROWY, 5-BIEGOWA SKRZYŃNIA RĘCZNA (4 - SPORTRONIC)

## Pojemność

- 6 cylindrów w układzie widlastym (V) pod kątem 60° (średnica 88,0 mm, skok 68,3 mm)
- 2492 cm<sup>3</sup> pojemności całkowitej
- Głowica cylindrów z aluminium

## Osiągi

- Moc 190 kM (140 kW) przy 6200 obrotach
- Moment 22,6 kgm (221,7 Nm) przy 5000 obrotach
- Maksymalna prędkość 225 km/h (220 km/h dla Sportronic\*)
- Przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 8,4" (9,5" dla Sportronic\*)
- Przyspieszenie od 0 do 1000 metrów w 28,6" (30,0" dla Sportronic\*)

## Zużycie paliwa

- |                      |             |                  |
|----------------------|-------------|------------------|
| • Jazda miejska      | s.r.        | 16,3 l na 100 km |
|                      | Sportronic* | 17,5 l na 100 km |
| • Jazda poza miastem | s.r.        | 8,6 l na 100 km  |
|                      | Sportronic* | 9,1 l na 100 km  |
| • □ Jazda mieszana   | s.r.        | 11,4 l na 100 km |
|                      | Sportronic* | 12,2 l na 100 km |

## Dystrybucja

- 24 zawory z hydraulicznymi popychaczami
- Cztery wałki krzywkowe w głowicach
- Automatyczne napinacze pasków zębatych

## Zasilanie

- Wolnossące

## Wtrysk

- Elektroniczny sekwencyjny fazowany MPI Bosch Motronic ME 2.1 z kontrolą detonacji
- Czujnik detonacji
- Obwód benzynowy typu returnless

## Zapłon

- Statyczny sterowany cyfrowo elektronicznie zintegrowany z wtryskiem
- Czujnik detonacji
- Cztery cewki wysokiego napięcia umieszczone w głowicy

## Elektroniczna przepustnica

- Ze Sport Throttle Response (s.r.)

## Wał korbowy

- 4 czopy główne

## Skrzynia korbowa

- Z aluminium

## Skrzynia biegów

- Ręczna 5-biegowa plus bieg wsteczny C 530
- Skrzynia Automatyczna Sportronic\* z elektronicznym sterowaniem autoadaptacyjnym 4-biegowa
- "DVA", podwójne koło zamachowe tłumiące

## Smarowanie

- Wymuszone z pompą zębatą

## Chłodzenie

- Płynem w obiegu wymuszonym za pomocą pompy odśrodkowej i obwodu zamkniętego; chłodnica i dodatkowy zbiornik rozprężania

## Katalizator

- Katalizator trójdrożny
- Sonda Lambda warstwowa

wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim

## ZALETY ISTOTNE DLA KIEROWCÓW ALFY 166 2.5 V6 24V

### I ALFY 166 2.5 V6 24V SPORTRONIC\*

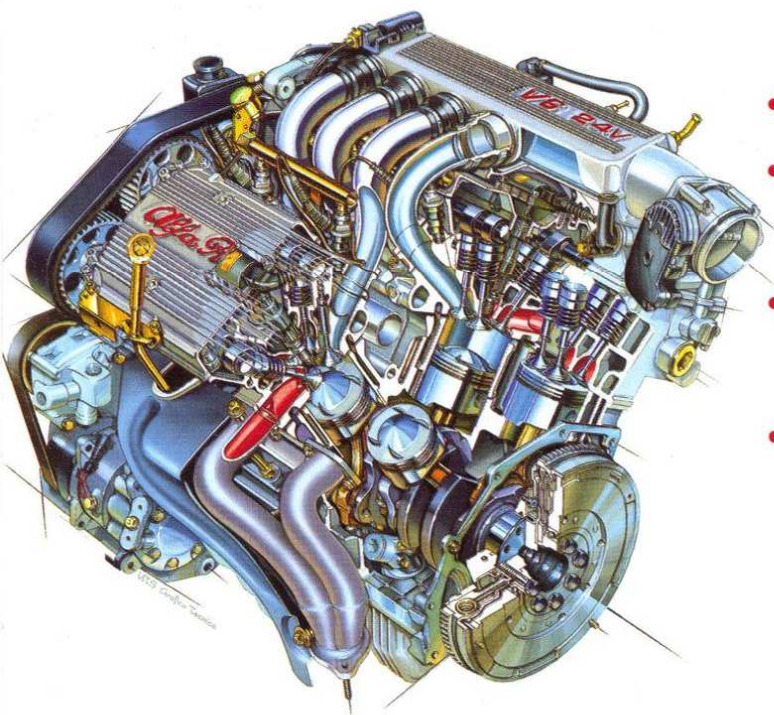
<b>Moc i wyciszenie</b>	dzięki ostawionej równowadze silnika 6 cylindrowego w układzie widlastym V
<b>Zindywidualizowana reakcja przyspieszenia</b>	dzięki elektronicznej przepustnicy i STR - Sport Throttle Response (wersja z ręczną skrzynią biegów), który pozwala na zastosowanie bardzo sportowego stylu jazdy.
<b>Brak wibracji skrzyni biegów</b>	dzięki DVA (podwójne tłumiące koło zamachowe).
<b>Możliwość powierzenia zmiany biegów jednostce inteligentnej i całkowicie automatycznej albo wybór samodzielnego decydowania</b>	dzięki Sportronic*, która łączy w sobie wyrafinowaną serię programów automatycznych i możliwość sekwencyjnej ręcznej zmiany biegów.
<b>Możliwość zdjęcia nogi z gazu podczas długich podróży</b>	dzięki "automatycznemu pilotowi" Cruise Control (opcja), który pozwala na ustawienie wybranej prędkości.
<b>Duża wydajność smarowania i chłodzenia</b>	dzięki wymuszonemu obiegowi, z pompą olejową zębatą i pompą odśrodkową dla płynu chłodzącego z obwodem zamkniętym.
<b>Obniżenie szkodliwych emisji</b>	dzięki trójdrożnemu katalizatorowi z ceramicznym wkładem w połączeniu z przewodem przednim ze stali nierdzewnej o małej bezwładności termicznej i z warstwową sondą Lambda.
<b>Bezpieczeństwo przeciwpożarowe i kontrola oparów benzyny</b>	dzięki instalacji zasilania "returnless", bez powrotu paliwa do zbiornika i z zaworem regulującym ciśnienie zintegrowanym z pompą benzynową.
<b>Pierwszy poważny przegląd po 100.000 km i ograniczenie czynności konserwacyjnych</b>	dzięki platynowym świecom long life, które mają dłuższą żywotność, dzięki hydraulicznym popychaczom nie wymagającym zabiegów regulacji, dzięki automatycznym napinaczom pasków zębatych.

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim

# 3.0 V6 24V

## Wysoka klasa wysoka moc

Z tym silnikiem Alfa 166 ukazuje całą swoją moc i całą swoją osobowość wielkiego samochodu flagowego. Jest stworzona dla najbardziej wymagającego pod każdym względem klienta, niezależnie od wieku. Dlatego opracowaliśmy dwie wersje: Super i Sportronic\*.



### Alfa 166 3,0 V6 24V Super

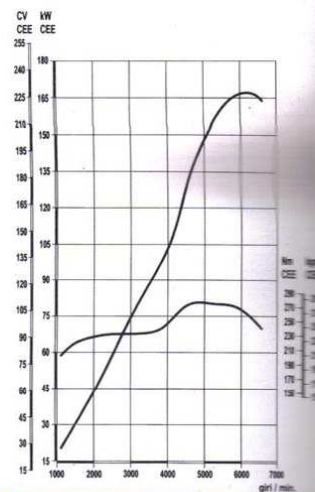
jest wyposażona w:

- Sportowe parametry
- 6 - biegową ręczną skrzynię biegów z 6<sup>o</sup> biegiem przyspieszającym
- Elektroniczną przepustnicę i Sport Throttle Response,
- System przeciwoślizgowy ASR (Anti Slip Regulation)

### Alfa 166 3.0 V6 24V Sportronic\*

posiada elektroniczną automatyczną skrzynię biegów ze sterowaniem autoadaptacyjnym.

Cruise Control jest w wyposażeniu seryjnym w obu wersjach.



# ALFA 166 3.0 V6 24V SUPER I SPORTRONIC\*

6-CYLINDROWY WIDLASTY, 24-ZAWOROWY, 6-BIEGOWA S.R. (4- C.A.E. SPORTRONIC)

## Pojemność

- 6 cylindrów  
(średnica 93,0 mm, skok 72,6 mm)
- 2959 cm<sup>3</sup> pojemności całkowitej

## Osiągi

- Moc 226 kW (166 kW) przy 6200 obrotach
- Moment 28,0 kgm (275,0 Nm) przy 5000 obrotach.
- Maksymalna szybkość 243 km/h (243 km/h dla Sportronic\*)
- Przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 7,8" (8,5" dla Sportronic\*)
- Przyspieszenie od 0 do 1000 metrów w 27,9" (28,5" dla Sportronic\*)

## Zużycie paliwa

- |                      |             |                  |
|----------------------|-------------|------------------|
| • Jazda miejska      | Super       | 18,3 l na 100 km |
|                      | Sportronic* | 19,4 l na 100 km |
| • Jazda poza miastem | Super       | 9,1 l na 100 km  |
|                      | Sportronic* | 9,3 l na 100 km  |
| • Jazda mieszana     | Super       | 12,5 l na 100 km |
|                      | Sportronic* | 13,0 l na 100 km |

## Dystrybucja

- 24 zawory z 2 wałkami krzywkowymi w głowicy
- Hydrauliczne popychacze
- Automatyczne napinacze paska rozrządu

## Skrzynia korbowa

- Z aluminium

## Zasilanie

- Wolnossące

## Wtrysk

- Elektroniczny MPI Bosch Motronic ME 2.1 z selektywną kontrolą detonacji
- Czujnik detonacji
- Obwód benzynowy typu returnless

## Zapłon

- Statyczny sterowany cyfrowo elektronicznie zintegrowany z wtryskiem
- Czujnik detonacji
- Sześć cewek wysokiego napięcia umieszczonych w głowicy

## Pedał przyspieszenia elektroniczny

- Ze Sport Throttle Response (s.r.)

## Wał korbowy

- 4 czopy główne

## Skrzynia biegów

- Ręczna 6-biegowa z 6° biegiem przyspieszającym plus bieg wsteczny C 530
- Skrzynia automatyczna autoadaptacyjna 4 - biegowa\*
- "DVA", podwójne koło zamachowe tłumiące

## Smarowanie

- Wymuszone przy pomocy pompy zębatej.

## Chłodzenie

- Płynem w obiegu wymuszonym za pomocą pompy odśrodkowej i obwodu zamkniętego; chłodnica i dodatkowy zbiornik rozprężania

## Katalizator

- Katalizator trójdrożny
- Sonda Lambda warstwowa

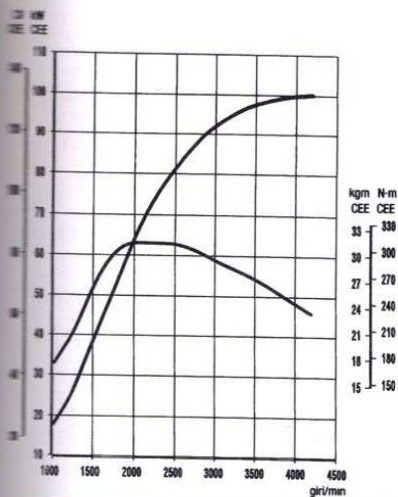
\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim



## ZALETY ISTOTNE DLA KIEROWCÓW ALFY 166 3.0 V6 24 SUPER

### ALFY 166 3.0 V6 24 SPORTRONIC\*

<b>Wielka moc i maksymalne wyciszenie</b>	dzięki dużej pojemności skokowej i równowadze silnika 6 cylindrowego w układzie widlastym V
<b>Zindywidualizowana reakcja pedału przyspieszenia</b>	dzięki elektronicznej przepustnicy i STR - Sport Throttle Response (skrzynia ręczna), który pozwala na zastosowanie bardzo sportowego stylu jazdy
<b>Doskonałe wykorzystanie momentu obrotowego</b>	dzięki sześciobiegowej skrzyni biegów z 6° biegiem przyspieszającym
<b>Brak wibracji skrzyni biegów</b>	dzięki DVA (podwójne wytłumiające koło zamachowe).
<b>Możliwość powierzenia zmiany biegów jednostce inteligentnej i całkowicie automatycznej albo wybór samodzielnego decydowania</b>	dzięki skrzyni Sportronic*, która łączy w sobie serię wyrafinowanych programów automatycznych i możliwość sekwencyjnej ręcznej zmiany biegów.
<b>Możliwość zdjęcia nogi z gazu podczas długich podróży</b>	dzięki "automatycznemu pilotowi" Cruise Control, który pozwala na ustawienie wybranej prędkości
<b>Doskonała przyczepność także na nawierzchniach śliskich</b>	dzięki systemowi przeciwoślizgowemu ASR (skrzynia ręczna), który redukuje moment silnika i hamuje koło, które się ślizga
<b>Obniżenie szkodliwych emisji</b>	dzięki trójdrożnemu katalizatorowi z ceramicznym wkładem w połączeniu z przewodami przednimi ze stali nierdzewnej o niskiej bezwładności termicznej i z warstwową sondą Lambda.
<b>Bezpieczeństwo przeciwpożarowe i kontrola oparów benzyny</b>	dzięki instalacji zasilania "returnless", bez powrotu paliwa do zbiornika i z zaworem regulującym ciśnienie zintegrowanym z pompą benzynową.
<b>Pierwszy poważny przegląd po 100.000 km i ograniczenie czynności konserwacyjnych</b>	dzięki platynowym świecom long life, które mają dłuższą żywotność, dzięki hydraulicznym popychaczom nie wymagającym zabiegów regulacji i automatycznym napinaczom pasków zębatych.



## 2.4 JTD\*

### TD o wysokich osiągnięciach

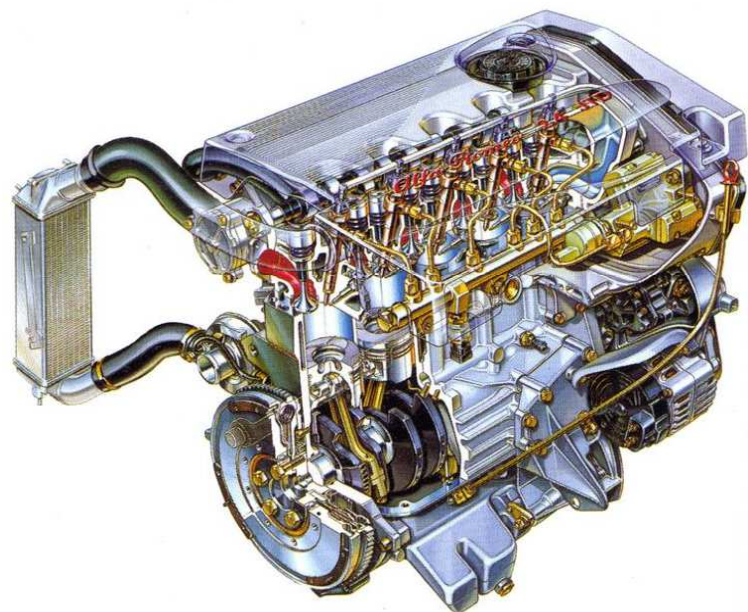
Dla klientów dbających o połączenie dobrych osiągnięć z oszczędnością, dla wielkich podróżników i do parków samochodowych firm, Alfa Romeo oferuje nowy TD z wtryskiem bezpośrednim **Unijet** (common rail), który w przypadku Alfy Romeo odniósł niemały sukces na rynkach Europejskich.

Wtryskiwacze już nie hydrauliczne lecz elektroniczne, dzięki czemu zawsze uzyskuje się **doskonałe rozpylenie** z poprawą osiągnięć, obniżeniem poziomu emisji i oszczędnością eksploatacji.

Jako rezultat uzyskaliście silnik będący "championem momentu obrotowego" (31,0 kgm - 304,1 Nm przy 2000 obr./min.) i który rozwija prędkość ponad 200 km/h.

Mamy także **2 rodzaje skrzyni biegów**: klient może wybrać między przełoženiami **krótkimi**, seryjnymi, z 6 biegiem przyspieszającym, które pozwalają na typową dla Alfy Romeo błyskotliwą i sportową jazdę, a przełoženiami **długimi**, opcjonalnymi, z 6 nadbiegiem dla tych, którzy preferują komfort jazdy i małe zużycie paliwa, osób jeżdżących często autostradami czy w ogóle dużo podróżujących.

Ponadto możliwa jest dodatkowa nagrzewnica (opcja), aby szybciej osiągnąć optymalną temperaturę silnika i kabiny.



\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim

## 2.4 JTD\*

### 10-ZAWOROWY, 6-BIEGOWA SKRZYŃNIA BIEGÓW

#### Pojemność

- 5 cylindrów (średnica 82,0 mm, skok 90,4 mm)
- 2387 cm<sup>3</sup> pojemności całkowitej

#### Osiągi

- Moc 136 KM (100 kW) przy 4000 obrotach
- Moment 31,0 kgm (304,1 Nm) przy 2000 obrotach
- Maksymalna szybkość 202 km/h
- Przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 9,9"
- Przyspieszenie od 0 do 1000 metrów w 31,7"

#### Zużycie paliwa przy krótkich przełożeniach

##### (6° bieg przyspieszający)

- Jazda miejska 9,9 l na 100 km
- Jazda poza miastem 5,7 l na 100 km
- Jazda mieszana 7,3 l na 100 km

#### Zużycie paliwa przy długich przełożeniach

##### (6° nadbieg)

- Jazda miejska 9,3 l na 100 km
- Jazda poza miastem 5,4 l na 100 km
- Jazda mieszana 6,9 l na 100 km

#### Dystrybucja

- 10 zaworów
- 1 wałek krzywkowy w głowicy
- Automatyczne napinacze paska rozrządu

#### Zasilanie

- Wtrysk bezpośredni Unijet z elektronicznym sterowaniem Bosch EDC 15
- Turbokompresor Garrett VNT25 o zmiennej geometrii z intercoolerem
- 1 wałek wyrównowazający

#### Skrzynia biegów

- Ręczna 6-biegowa plus bieg wsteczny C 530
- Przełożenie długie z 6° nadbiegiem

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim

## ZALETY ISTOTNE DLA KIEROWCÓW ALFY 166 2.4 JTD \*

<b>Duże osiągi przy umiarkowanym zużyciu</b>	dzięki turboDieselowi najnowszej generacji z elektronicznym bezpośrednim wtryskiem "common rail"
<b>Doskonały moment obrotowy</b>	dzięki systemowi Unijet, który utrzymuje bardzo wysokie ciśnienie wtrysku w pełnym zakresie obrotów
<b>Doskonałe doładowanie w pełnym zakresie obrotów</b>	dzięki turbokompresorowi Garrett o zmiennej geometrii z intercoolerem, który dostarcza zawsze odpowiednią ilość powietrza o właściwej gęstości.
<b>Wyciszenie i brak wibracji</b>	dzięki wtryskowi wstępnemu, który podnosi temperaturę komory spalania i dzięki wałkowi wyrównowazającemu
<b>Doskonałe wykorzystanie momentu obrotowego i ograniczenie zużycia paliwa</b>	dzięki sześciobiegowej skrzyni biegów z 6° nadbiegiem (opcja).
<b>Brak wibracji skrzyni biegów</b>	dzięki DVA (podwójne tłumiące koło zamachowe).
<b>Możliwość zdjęcia nogi z gazu podczas długich podróży</b>	dzięki "automatycznemu pilotowi" Cruise Control (opcja), który pozwala na ustawienie wybranej prędkości
<b>Duża wydajność smarowania i chłodzenia</b>	dzięki wymuszonemu obiegowi, z zębatą pompą olejową i pompą odśrodkową dla płynu chłodzącego z obwodem zamkniętym.
<b>Obniżenie szkodliwych emisji</b>	dzięki doskonałemu rozpyleniu oleju napędowego w pełnym zakresie obrotów i dzięki katalizatorowi utleniającemu.

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim

# SIATKA WYPOSAŻENIA

ALFA 166	2.0 T.SPARK	2.4 JTD*	2.5 V6 24V	2.0 V6 TB SUPER	3.0 V6 24V SUPER	2.5 V6 24V Sportronic*	3.0 V6 24V Sportronic*
<b>ZEWNĘTRZNE</b>							
Przednia szyba przyciemniona	●		●	●	●		
Lusterka wsteczne elektryczne podgrzewane	●		●	●	●		
Lusterka wsteczne elektryczne składane	○		○	○	○		
Światło przeciwmgielne	●		●	●	●		
Centralny zamek z pilotem	●		●	●	●		
Felgi ze stopu 6,5 / 7 J 16" z oponami 205/55 VR/WR 16 (z kołem zapasowym włącznie)	○						
Felgi ze stopu 7 J 16" z oponami 215/55 WR 16 (z kołem zapasowym włącznie)	○		●	●	●		
Felgi ze stopu 7,5 J 17" z oponami 225/45 WR 17 (z kołem zapasowym włącznie)	○		○	○	○		
Felgi stalowe 6,5 J 16" z oponami 205/55 WR 16 (z kołem zapasowym włącznie)	●						
Dach otwierany elektrycznie (blaszany)	○		○	○	○		
Lakier metalizowany	○		○	○	○		
Lakier iridescente	○		○	○	○		
<b>WNĘTRZNE</b>							
Klimatyzacja (automatyczna)	●		●	●	●		
Kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów ze skóry	○		○	●	●		
Kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów z drewna	○		○	○	○		
Siedzenia przednie podgrzewane z mechaniczną regulacją wysokości	○		○	○	○		
Siedzenia przednie z elektryczną regulacją podgrzewane kubekowe	○		○	○	○		
Wnętrze ze skóry Blue Style							
Wnętrze ze skóry Red Style							
Wyposażenie wnętrza "Elegant" (beżowe)	A		A	A	A		
Wyposażenie wnętrza "Sportowe" (czarne)	A		A	A	A		
Wyposażenie wnętrza "Klasyczne" (szare)	A		A	A	A		
Siedzenia ze skóry Momo	○		○	○	○		
Siedzenia z mechaniczną regulacją wysokości	●		●	●	●		
Podłokietnik siedzeń przednich składany (z wnęką)	●		●	●	●		
Elektryczny korektor ustawienia świateł	●		●	●	●		
Podnośniki elektryczne szyb przednich (automatyczne)	●		●	●	●		
Podnośniki elektryczne szyb tylnych	●		●	●	●		
Trzy klasze oświetlenia	●		●	●	●		

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim

ALFA 1

Czujnik deszcz

Automatyczny

dzień/noc

Przednia sz

w okolicy w

wnęka na n

**TELEMATY**

ICS z kolor

Zintegrowa

Instalacja a

i anteną w

Trip Compl

Zintegrowa

Zintegrowa

głośnomó

Instalacja

głośnomó

Autoradio

z 10 głośn

Kabel wie

**BEZPIEC**

ABS + EB

Poduszka

(kierowcy

Poduszki

Przednie

z napina

Trzeci sto

5-biegow

6-biegow

z 6° bie

Cruise C

Sport Thr

Anti Slip

Traction

Antiskid

Fire Prev

Alfa CO

(klucz el

Alarm a

Vehicle

Wyciera

reflektor

Reflektor

● = ser

\* wersja

<b>ALFA 166</b>	<b>2.0 T.SPARK</b>	<b>2.4 JTD*</b>	<b>2.5 V6 24V</b>	<b>2.0 V6 TB SUPER</b>	<b>3.0 V6 24V SUPER</b>	<b>2.5 V6 24V Sportronic*</b>	<b>3.0 V6 24V Sportronic*</b>
Wycieraczki deszczu przy wycieraczce	○		○	●	●		
Automatyczne przełączanie trybu dzień/noc lusterka wewnętrznego	○		○	○	○		
Przednia szyba ogrzewana w okolicy wycieraczki	○		○	○	○		
Wkładka na narty	●		●	●	●		
<b>TELEMATYKA / AUDIO / PHONE</b>							
GPS z kolorowym monitorem 5"	●		●	●	●		
Integrowane autoradio	●		●	●	●		
Instalacja audio z 8 głośnikami	●		●	●	●		
Antena w tylnej szybie							
MP3 Computer	●		●	●	●		
Integrowany Navigator	○		○	○	○		
Integrowany telefon (GSM) głosnomówiący	○		○	○	○		
Instalacja pod telefon komórkowy głosnomówiący	○		○	○	○		
Autoradio Hi-Fi + ładowarka CD z 10 głośnikami	○		○	○	○		
Kabel wielobiegunowy do CD	●		●	●	●		
<b>BEZPIECZEŃSTWO/MECHANIKA</b>							
ABS + EBD	●		●	●	●		
Poduszka powietrzna (kierowcy + pasażera)	●		●	●	●		
Poduszki powietrzne boczne	●		●	●	●		
Przednie pasy bezpieczeństwa z napięciami pirotechnicznymi	●		●	●	●		
Trzeci stop	●		●	●	●		
5-biegowa skrzynia	●		●	-	-		
6-biegowa skrzynia z 6° biegiem przyspieszającym	-		-	●	●		
Cruise Control	-		○	●	●		
Sport Throttle Response (STR)	-		●	●	●		
Anti Slip Regulation (ASR)	-		○	-	●		
Traction Control System (TCS)	○		-	●	-		
Antiskid	●		●	●	●		
Fire Prevention System (FPS)	●		●	●	●		
Alfa CODE Immobilizer (klucz elektroniczny)	●		●	●	●		
Alarm antywłamaniowy	○		○	○	○		
Vehicle Dynamic Control (VDC)	-		-	-	○		
Wycieraczki i spryskiwacze reflektorów	○		○	○	○		
Reflektory na Xenon	○		○	○	○		

● = seryjne    ○ = opcja    - = nie przewidziane    A = alternatywnie do wyboru klienta

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim

# KONKURENCJA

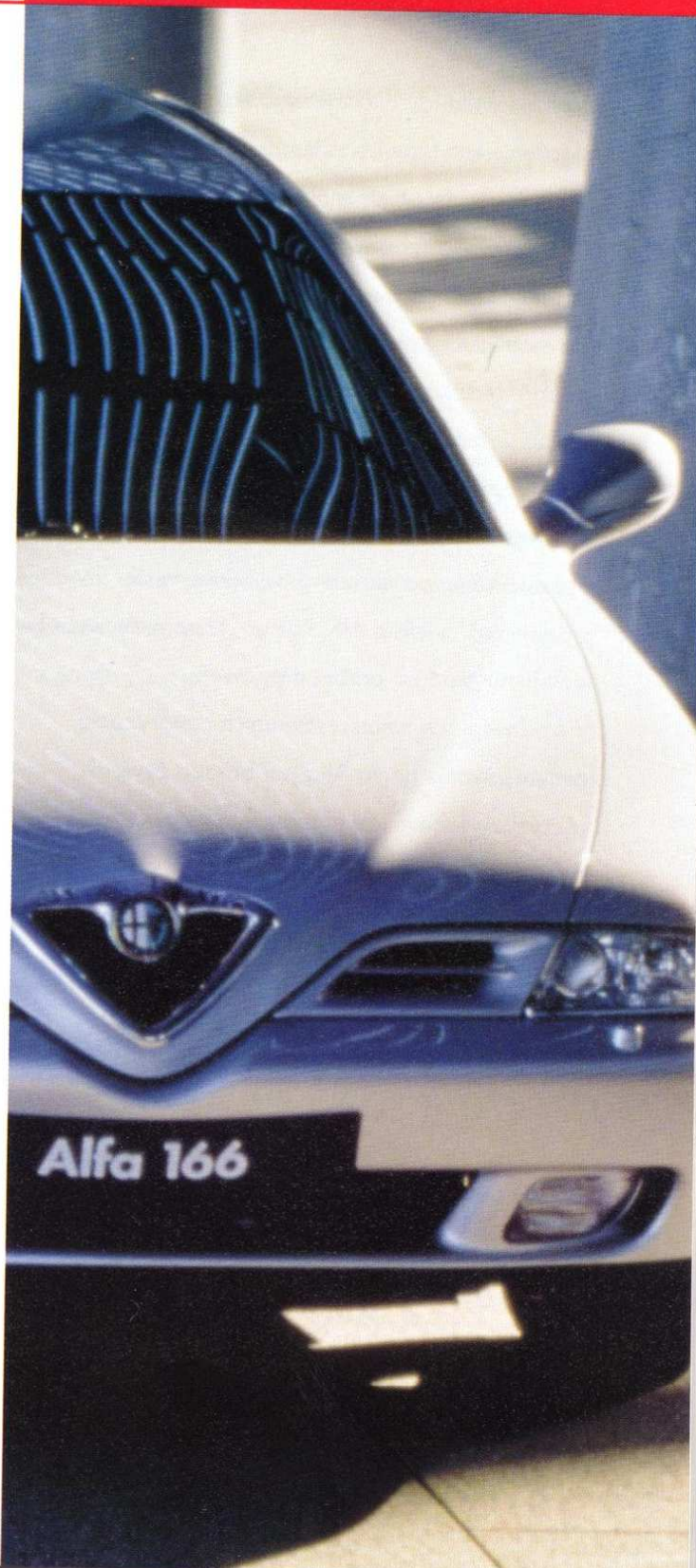


Nie obawiać się  
konkurencji

## My i oni

Alfa 166 powstała jako samochód ambitny.

Staje do współzawodnictwa w segmencie E ze świadomością, że konfrontacja będzie bardzo trudna, gdyż staje w szranki z **trzema markami** o solidnie utwierdzonej pozycji: BMW, Mercedes, Audi. Ale Alfa 166 ma do rozegrania **wiele mocnych kart**





## Mercedes Klasy E

Pod pewnymi względami jest to nasza mniej bezpośrednia konkurencja, ponieważ skierowana jest do targetu o wiele bardziej konserwatywnego, mało "sportowego", niezbyt "młodzieżowego" pod względem mentalności.

Znaczący szczegół: brakuje wneki na narty. Klient Mercedesa nie jeździ na narty, albo jeździ tam innym samochodem...

Ta różnica przejawia się z największą wyrazistością w zakresie osiąggów: żaden z modeli benzynowych Mercedesa nie jest lepszy od nas.

Alfy 166 oferują zawsze przynajmniej 10% więcej mocy, także w przypadku dość rozreklamowanego E200 Kompressor, i dają maksymalny moment obrotowy osiągnany przy liczbie obrotów niższej lub równej.

Jeśli chodzi o wnętrza są one tradycyjnie luksusowe ale zauważamy, że ich tapicerka z gładkiego materiału wygląda mniej ekskluzywnie niż nasza z weluru. Poza tym istnieje zawsze znaczna różnica w cenach.



V  
K  
Ka  
Au  
Tyl  
Sied  
Ostr  
o kon  
Naw  
Wneki  
**LATW**  
Opcja  
cyne  
Cruise  
**BEZPIE**  
Hamow  
Ręczny w  
powietrz  
ASR  
Automaty  
wsteczne  
lusterka w  
i regulowa  
Czujnik de  
Wyłącznik  
**STYL**  
Linia  
Kalory  
Wnętrze  
Kierownica w  
**Zalety Alfy**

**WYPOSAŻENIE****ZALETY MERCEDESA****ZALETY ALFY 166****KOMFORT**

Kaseta dla kierowcy	Brak	W desce rozdzielczej, osiągalna bez przemieszczania ciała, prawdziwa kasetka na okulary, GSM, chusteczki ●
Automatyczna klimatyzacja	Seryjnie tylko w wersji Elegant Automatyka o koncepcji tradycyjnej	Seryjnie we wszystkich wersjach ● Stały komfort termiczny dzięki koncepcji Temperatury Adekwatnej ●
Tylnie zagłówki składane	Zróznicowanie prawo / lewo w niektórych wersjach ●	Brak
Siedzenia elektryczne	Składane pneumatycznie ● Seryjne ● Pamięć 3 różnych pozycji fotela kierowcy (opcja) ●	Opcja Brak
Ostrzeżenie na trip computer o konieczności przeglądu	Bez możliwości podgrzewania W zależności od rzeczywistego stanu zużycia zależnego od różnych stylów jazdy ●	Podgrzewane elektrycznie (opcja) ● Standard w programie
Nawigator	Mały monitor niekolorowy Tylko piktogramy i informacje głosowe	Duży kolorowy monitor ● Wyświetla także kolorowe mapy o zmiennej skali ●
Wnęka na narty	Brak	Seryjnie ●

**ŁATWOŚĆ PROWADZENIA**

Opcja sterowania ręcznego sekwencyjnego w automatycznej skrzyni	Brak	Dostępna w 3.0 V6 24V Sportronic, 2.5 V6 24V Sportronic ●
Cruise Control	Brak	Seryjnie w 2.0 V6 TB Super i 3.0 V6 24V Super. ●

**BEZPIECZEŃSTWO**

Hamowanie	BAS (Brake Assist). Rozpoznaje hamowanie awaryjne i daje dostęp do maksymalnej mocy hamowania w ułamkach sekundy ●	Brak
Ręczny wyłącznik poduszki powietrznej pasażera	Brak	Za pomocą kluczyka, przy otwartych drzwiach ●
ASR	Seryjnie we wszystkich wersjach ●	Seryjnie w 3.0 V6 24V Super, opcja w 2.5 V6 24V.
Automatyczne przełączanie lusterka wstecznego zapobiegające oślepieniu	Zewnętrzne po stronie kierowcy (opcja) ●	Brak
Lusterka wsteczne ogrzewane i regulowane elektrycznie	Opcja	Seryjnie ●
Czujnik deszczu	Opcja	Seryjnie w 3.0 V6 24V Super i 2.0 V6 TB Super ●
Wyłącznik bezwładnościowy (FPS)	Brak	Seryjnie we wszystkich wersjach ●

**STYL**

Linia	Elegancka, ale konwencjonalna	"Styl włoski", silna osobowość ●
Kolory	Tradycyjne	Ekskluzywna gama i kolory opalizujące ●
Wnętrze	Seryjne, mniej lub bardziej obfite zależnie od wersji: wstawki z drewna (platan, klon lub orzech); siedzenia i inne elementy ze skóry ●	Siedzenia i inne elementy ze skóry tylko jako opcja. Ale trzy wnętrza seryjne (klasyczne, eleganckie, sportowe) plus dwie opcje (Red Style, Blue Style) ●
Kierownica w skórze	Opcja	Seryjnie ●

● Zaleta Alfy 166

● Zaleta Mercedesesa

OSIĄGI	ZALETY MERCEDESA	ZALETY ALFY 166
<b>E 200</b>	-	<b>Moc:</b> 19 koni więcej <b>Moment:</b> 0,3 kgm mniej, ale przy 2800 obr. zamiast 4000 <b>Prędkość max.:</b> 8 km/h więcej <b>Przyspieszenie:</b> 1,7 sek. mniej od 0 do 100 km/h
<b>E 200 Komp</b>	-	<b>Moc:</b> 19 koni więcej <b>Moment:</b> 2 kgm więcej <b>Prędkość:</b> 6 km/h więcej
<b>E 240</b>	-	<b>Moc:</b> 20 koni więcej <b>Prędkość:</b> 2 km/h więcej <b>Przyspieszenie:</b> 2,1 sek. mniej od 0 do 100 km/h
<b>E 280</b>	-	<b>Moc:</b> 22 konie więcej <b>Moment:</b> 0,5 kgm więcej <b>Prędkość:</b> 9 km/h więcej <b>Przyspieszenie:</b> 0,7 sek. mniej od 0 do 100 km/h
<b>E 250 TD</b>	<b>Moc:</b> 14 koni więcej <b>Prędkość:</b> 8 km/h więcej	<b>System Common Rail</b> <b>Moment:</b> bardzo wczesny (na przykład 59 km/h osiągalne na 6 biegu przy 1000 obr.)

## MERCEDES W SKRÓCIE

### Mocne punkty

- Ustalony prestiż i wierność marce.
- Niezawodność.
- Komfort, siedzenia o bardzo dobrych sprężynach.
- Wnętrze w drewnie i skórze.

### Słabe punkty

- Łatwość prowadzenia, trzymanie się drogi (napęd tylny).
- Tendencje do zarzucania na śliskich nawierzchniach.
- Ograniczone wyposażenie seryjne i drogie opcje.
- Skąpy komputer pokładowy bez kolorowego monitora.
- Linia, kolory, wnętrze w konwencjonalnym stylu
- W uboższych wersjach gładkie materiały zamiast weluru
- Osobowość mało młodzieżowa.
- Ograniczone osiągi.
- Cena.

## BMW Serie 5

W porównaniu z nami BMW posiada dwie podstawowe wady:

- **Cena**, zarówno samochodu jak i opcji (najtańsza wersja 520 kosztuje prawie 72 tys. DM, nawigator jako opcja kosztuje prawie 8 tys. DM)
- Fakt, że estetycznie Serie 5 jest praktycznie **identyczna** z mniejszą siostrą Serie 3. To tak, jakby Alfa 166 była taka sama jak Alfa 156 za wyjątkiem niewielkiej różnicy w rozmiarach, którą oko nie-eksperta odkrywa jedynie kiedy te dwa samochody stoją obok siebie.

Pod kątem osiągnięć silniki BMW są ogólnie słabsze, chociaż nie pod wszystkimi względami i nie w tak znacznym stopniu jak w przypadku Mercedesa; ponadto nie posiadają żadnej wersji benzynowej z turbo. Innym tradycyjnie słabym punktem BMW jest prowadzenie. Bardzo znaczący jest fakt, że limuzyna

540i (o pojemności 4000) w wersji z automatyczną skrzynią biegów seryjnie oferuje urządzenie do przeciwdziałania "w zarodku" zarzucaniu na zakrętach. Jest ewidentnym sygnałem, że mają one miejsce i stanowią problem. Zbyteczne jest mówienie, że w takiej sytuacji potrzeba obfitości poduszek powietrznych, z przednimi bocznymi i tylnymi w wyposażeniu opcjonalnym (ale nie ma możliwości wyłączenia poduszki powietrznej pasażera). Wszystkie elementy bezpieczeństwa czynnego i biernego są zebrane w F.I.R.S.T. (Fully Integrated Road Safety Technology), który obejmuje także elektroniczne obliczanie zachowania się samochodu w przypadku zderzenia. Osobowość BMW Serie 5 jest odmienna od osobowości Alfy 166; jest to z założenia "samochód z kierowcą", którym dobrze jest dać się wozić (nawet pracując), ale o wiele gorzej go prowadzić.



WYPOSAŻENIE	ZALETY BMW	ZALETY ALFY 166
<b>KOMFORT</b>		
Kasetka dla kierowcy	Brak	W desce rozdzielczej, osiągalna bez przemieszczania ciała, prawdziwa kasetka na okulary, GSM, chusteczki ●
Automatyczna klimatyzacja	Koncepcja tradycyjna	Stąły komfort termiczny dzięki koncepcji Temperatury Adekwatnej ●
<b>ŁATWOŚĆ PROWADZENIA</b>		
Handling i trzymanie się drogi	Napęd tylny. Trudny w prowadzeniu. Nieprzewidywalne reakcje podczas gwałtownych manewrów i błędów prowadzenia. Zaskakujące reakcje.	Napęd przedni. Łatwy w prowadzeniu. Pewna i precyzyjna podczas manewrów gwałtownych i nieprzewidywanych. W pewnym stopniu koryguje błędy kierowania. Reakcje bezpośrednie i stałe. ●
Automatyczna skrzynia biegów (opcja)	Steptronic 5-biegowa (silnik podłużny) dostępna dla wszystkich wersji benzynowych. ●	Sportronic 4-biegowa (jedynie taka może być montowana na silniku poprzecznym) dostępna w 2.5 V6 24V Sportronic i 3.0 V6 24V Sportronic ●
Ręczna skrzynia biegów	5-biegowa	6-biegowa seryjnie w 2.0 V6 TB Super, 2.4 JTD, 3.0 V6 24V Super. ●
Cruise Control	Brak	Seryjny w 3.0 V6 24V Sportronic 3.0 V6 24V Super, 2.0 V6 TB Super ●
<b>BEZPIECZEŃSTWO</b>		
Poduszki powietrzne	Seryjnie przednie, boczne i na głowę. Tylne - opcja. ●	Tylko przednie i boczne
Ręczne wyłączanie poduszki powietrznej pasażera	Brak	Za pomocą kluczyka, przy otwartych drzwiach ●
Reflektory xenonowe	Seryjnie ●	Opcja ●
Wyłącznik bezwładnościowy (FPS)	Brak	Seryjnie we wszystkich wersjach ●
<b>STYL</b>		
Linia	Elegancka, ale konwencjonalna	"Styl włoski", silna osobowość ●
Kolory	Tradycyjne	Ekskluzywna gama i kolory opalizujące ●
Wnętrze	Seryjnie wstawki z orzecha	Siedzenia i inne elementy ze skóry jako opcja. Tapicerka sportowa Momo opcja ●

● Zaleta Alfy 166

● Zaleta BMW

## OSIĄGI

### 2.0 T.Spark / 520

## ZALETY BMW

Prędkość maks.: 7 km/h więcej

## ZALETY ALFY 166

Moc: 5 koni więcej

Moment: 0,3 kgm mniej, ale przy 2800 obr. wobec 4000 BMW

Przyspieszenie:

0,6 sek. mniej od 0 do 100 km/h.

0,5 sek. mniej od 0 do 1000 km.

### 2.0 V6 TB SUPER / -

(brak silnika benzynowego turbo)

### 2.5 V6 24V / 523

Moment: 2,3 kgm więcej,  
przy 3950 obr. wobec 5000 Alfy

Prędkość: 3 km/h więcej

Moc: 20 koni więcej

Przyspieszenie:

0,1 sek. mniej od 0 do 100 km/h,

0,6 sek. mniej od 0 do 1000 km/h

### 3.0 V6 24V SUPER / 528

Moment: 0,5 kgm więcej,  
przy 3950 obr. wobec 5000 Alfy

Przyspieszenie:

0,3 sek. mniej od 0 do 100 km/h

Moc: 33 konie więcej

Prędkość: 7 km/h więcej

Przyspieszenie:

0,3 sek. mniej od 0 do 1000 km

### 2.4 JTD vs. 525 TDS

Moc: 7 koni więcej

Prędkość: 8 km/h więcej

## System Common Rail

Moment: 2,5 kgm więcej,  
przy 2000 obr. wobec 2200 BMW

Przyspieszenie:

0,7 sek. mniej od 0 do 100 km/h

## BMW W SKRÓCIE

### Mocne punkty

- Ugruntowany prestiż i wierność marce.
- Niezawodność.
- Komfort.
- Wnętrza w drewnie i skórze.
- Niski poziom hałasu (na 1 miejscu, tuż przed Alfą 166).

### Słabe punkty

- Trudne prowadzenie, nieprzewidywalne zachowanie.
- Tendencje do zarzucania w ostrych zakrętach i na śliskich nawierzchniach.
- Bardzo wysoka cena
- Ograniczone wyposażenie seryjne i drogie opcje.
- Linia Serie 5 identyczna z linią Serie 3.
- Miejsce zajmowane przez skrzynię biegów ogranicza swobodę w kabinie
- Siedzenia krótkie i niewygodne, szczególnie tylne.
- Skąpy komputer pokładowy bez kolorowego monitora.

## Audi A6

To jest nasz aktualny konkurent odniesienia w segmencie E i mamy tu do czynienia, nie można zaprzeczyć, z konkurentem bardzo silnym, agresywnym i ekspansywnym.

Cena często jest konkurencyjna (entry level A6 1.8 T 20V kosztuje niecałe 67 tys. DM) natomiast jakość, wyposażenie i osiągi są pierwszorzędne.

Nie oznacza to jednak, że brakuje nam argumentów do walki: zawsze doskonałe prowadzenie (Audi pozostaje w tyle, chociaż niewiele); osiągi zrównoważone, ale z pewnym naszym prymatem szczególnie w silnikach benzynowych; styl włoski i ekskluzywne kolory ...



B  
Rę  
po  
Po  
AS  
ED  
Ref  
Czu  
Wyt  
Pier  
Linia  
Kolor  
Wnę

● Za

WYPOSAŻENIE	ZALETY AUDI	ZALETY ALFY 166
<b>KOMFORT</b>		
Kasetka kierowcy	Brak	W desce rozdzielczej, osiągalna bez przemieszczania ciała, prawdziwa kasetka na okulary, GSM, chusteczki. ●
Klimat. zróżnicowana prawo/lewo	Dost. w niektórych uкомплекtowaniach ●	Brak
Siedzenia elektryczne	Seryjne ●	Opcja
Tylne oparcia	Składane do 1/3, 2/3, 3/3 ●	Nie składane
<b>ŁATWOŚĆ PROWADZENIA</b>		
Handling	Trzymanie się drogi pozostawiające wiele do życzenia	Trzymanie się drogi niezrównane ●
Automatyczna skrzynia biegów (opcja)	Tiptronic 5-biegowa (silnik podłużny) dostępna dla wszystkich wersji benzynowych ●	Sportronic 4-biegowa (jedynie taka może być montowana na silniku poprzecznym) dostępna w 2.5 V6 24V Sportronic i 3.0 V6 24V Sportronic
Nawigator	Odczyt wskaźników zintegrowany na tablicy przyrządów	Wskazania na kolorowym monitorze umieszczonym na konsoli centralnej ●
Cruise Control	Opcja	Seryjnie w 3.0 V6 24V Sportronic, 2.0 V6 TB Super, 3.0 V6 24V Super opcja w 2.4 JTD, 2.5 V6 24V, 2.5 V6 24V Sportronic ●
<b>BEZPIECZEŃSTWO</b>		
Ręczne wyłączenie poduszki powietrznej pasażera	Brak	Za pomocą kluczyka, przy otwartych drzwiach ●
Poduszki powietrzne tylne	Opcja ●	Brak
ASR	Seryjnie w 2.5 TDi oraz na 2.4 i 2.8 benzyna ●	Seryjnie w 3.0 V6 24V Super Opcja w 2.5 V6 24V
EDS	System zapobiegający poślizgowi podczas ruszania seryjnie na wszystkich modelach ●	Brak
Reflektory xenonowe	Seryjne ●	Opcja
Czujnik deszczu	Brak	Seryjnie w 3.0 V6 24V Sportronic, 2.0 V6 TB Super, 3.0 V6 24V Super, opcja w innych wersjach ●
Wyłącznik bezwładnościowy (FPS)	Brak	Seryjnie we wszystkich wersjach ●
Pierwsza pomoc	Materiał do pierwszej pomocy w tylnym podłokietniku ●	Brak
<b>WYGLĄD</b>		
Linia	Elegancka, ale konwencjonalna	"Styl włoski", silna osobowość ●
Kolory	Tradycyjne	Ekskluzywna gama i kolory opalizujące ●
Wnętrza	Seryjnie wstawki z orzecha i z drewna Vavona ●	Tapicerka Momo - opcja ●

● Zaleta Alfa 166

● Zaleta Audi



**OSIĄGI****2.0 T.Spark / 1.8T 20V****ZALETY AUDI**

**Moment:** 2,3 kgm więcej,  
przy 1750 obr. wobec 2800 Alfy

**Prędkość maks.:** 5 km/h więcej

**Przyspieszenie:** 1,1 sek. mniej  
od 0 do 100 km/h.

**ZALETY ALFY 166**

**Moc:** 5 koni więcej

**Moc:** 25 koni więcej

**Moment:** 4,6 kgm więcej,

**Prędkość:** 7 km/h więcej

**Przyspieszenie:** 0,4 sek. mniej  
od 0 do 100 km/h

**Moc:** 25 koni więcej

**Przyspieszenie:** 0,7 sek. mniej  
od 0 do 100 km/h

**Moc:** 33 konie więcej

**Prędkość:** 9 km/h więcej

**System Common Rail.**

**2.0 V6TB SUPER/1.8T180CV****2.5 V6 24V / 2.4****3.0 V6 24V SUPER / 2.8****2.4 JTD / 2.5TDI**

**Moment:** 0,5 kgm więcej,  
przy 3200 obr. wobec 5000 Alfy

**Moc:** 14 koni więcej.

**Moment:** 0,6 kgm więcej,  
przy 1500 obr. wobec 2000 Alfy

**Prędkość:** 16 km/h więcej

**Przyspieszenie:** 0,2 sek. mniej  
od 0 do 100 km/h

**AUDI W SKRÓCIE****Mocne punkty**

- "Efekt mody", marka o trendzie wzrostowym.
- Niezawodność.
- Dobry stosunek jakość - cena.
- Bogate wyposażenie, z miłymi i zaskakującymi detalami.
- Osiągi.
- Zużycie.

**Słabe punkty**

- Niezbyt doskonałe trzymanie się drogi nie nadrabiane też wyjątkowością komfortu.
- Siedzenia krótkie i niewygodne, szczególnie tylne.
- Nie najlepsze wyciszenie.
- Skąpy komputer pokładowy bez kolorowego monitora.

**ALFA 166****2.0 T.SPARK 16V**

## MAKSYMALNA MOC

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Moc		
		KM	kW	Obr
<b>Alfa 166 2.0T.Spark</b>	1970	155	114	6400
<b>Audi A6 1.8T 20V</b>	1781	150	110	5700
<b>BMW 520</b>	1991	150	110	5900
<b>Mercedes E 200</b>	1998	136	100	5500

## MAKSYMALNY MOMENT

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Moment	
		Kgm	obroty
<b>Audi A6 1.8T 20V</b>	1781	21,4	1750
<b>Mercedes E 200</b>	1998	19,4	4000
<b>BMW 520</b>	1991	19,4	4200
<b>Alfa 166 2.0T.Spark</b>	1970	19,1	2800

## MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Prędkość
		Km/h
<b>BMW 520</b>	1991	220
<b>Audi A6 1.8T 20V</b>	1781	218
<b>Alfa 166 2.0T.Spark</b>	1970	213
<b>Mercedes E 200</b>	1998	205

## PRZYSPIESZENIE 0-100 KM/H

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Przyspieszenie.
		s
<b>Audi A6 1.8T 20V</b>	1781	8,5
<b>Alfa 166 2.0T.Spark</b>	1970	9,6
<b>BMW 520</b>	1991	10,2
<b>Mercedes E 200</b>	1998	11,3

## PRZYSPIESZENIE 0-1000 M.

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Przyspieszenie.
		s
<b>Alfa 166 2.0T.Spark</b>	1970	30,6
<b>BMW 520</b>	1991	31,1
<b>Audi A6 1.8T 20V</b>	1781	b.d.
<b>Mercedes E 200</b>	1998	b.d.

**ALFA 166****2.0 V6 TB SUPER**

## MAKSYMALNA MOC

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Moc		
		KM	kW	Obr
<b>Alfa 166 2.0V6TB Super</b>	1996	205	151	6000
<b>Mercedes E 200 Komp</b>	1998	186	137	5300
<b>Audi A6 1.8T 180 CV</b>	1781	180	132	6000

## MAKSYMALNY MOMENT

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Moment	
		Kgm	obroty
<b>Alfa 166 2.0 V6 TB Super</b>	1996	28,5	2500
<b>Mercedes E 200 Komp</b>	1998	26,5	2500
<b>Audi A6 1.8T 180 CV</b>	1781	23,9	2000

## MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Prędkość
		Km/h
<b>Alfa 166 2.0 V6 TB Super</b>	1996	237
<b>Mercedes E 200 Komp</b>	1998	231
<b>Audi A6 1.8T 180 CV</b>	1781	230

## PRZYSPIESZENIE 0-100 KM/H

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Przyspieszenie
		s
<b>Alfa 166 2.0 V6 TB Super</b>	1996	8,1
<b>Audi A6 1.8T 180 CV</b>	1781	8,5
<b>Mercedes E 200 Komp</b>	1998	b.d.

## PRZYSPIESZENIE 0-1000 M.

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Przyspieszenie.
		s
<b>Alfa 166 2.0 V6 TB Super</b>	1996	28,4
<b>Audi A6 1.8T 180 CV</b>	1781	b.d.
<b>Mercedes E 200 Komp</b>	1998	b.d.

## ALFA 166

### 2.5 V6 24V

#### MAKSYMALNA MOC

Samochód	Pojemność		Moc	
	cm <sup>3</sup>	KM	kW	Obr
<b>Alfa 166 2.5 V6 24V</b>	2492	190	140	6200
<b>BMW 523</b>	2497	170	125	5500
<b>Mercedes E 240</b>	2397	170	125	5900
<b>Audi A6 2.4</b>	2393	165	121	6000

#### MAKSYMALNY MOMENT

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Moment	
		Kgm	obroty
<b>BMW 523</b>	2497	24,9	3950
<b>Alfa 166 2.5 V6 24V</b>	2492	22,6	5000
<b>Mercedes E 240</b>	2397	n.d.	n.d.
<b>Audi A6 2.4</b>	2393	n.d.	n.d.

#### MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Prędkość
		Km/h
<b>BMW 523</b>	2497	228
<b>Alfa 166 2.5 V6 24V</b>	2492	225
<b>Audi A6 2.4</b>	2393	225
<b>Mercedes E 240</b>	2397	223

#### PRZYSPIESZENIE 0-100 KM/H

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Przyspieszenie.
		s
<b>Alfa 166 2.5 V6 24V</b>	2492	8,4
<b>BMW 523</b>	2497	8,5
<b>Audi A6 2.4</b>	2393	9,1
<b>Mercedes E 240</b>	2397	10,5

#### PRZYSPIESZENIE 0-1000 M.

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Przyspieszenie.
		s
<b>Alfa 166 2.5 V6 24V</b>	2492	28,6
<b>BMW 523</b>	2497	29,2
<b>Audi A6 2.4</b>	2393	b.d.
<b>Mercedes E 240</b>	2397	b.d.

## ALFA 166

### 3.0 V6 24V SUPER

#### MAKSYMALNA MOC

Samochód	Pojemność		Moc	
	cm <sup>3</sup>	KM	kW	Obr
<b>Alfa 166 3.0 V6 24V Super</b>	2959	226	166	6200
<b>Mercedes E 280</b>	2799	204	150	5700
<b>BMW 528</b>	2793	193	142	5300
<b>Audi A6 2.8</b>	2771	193	142	6000

#### MAKSYMALNY MOMENT

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Moment	
		Kgm	obroty
<b>Audi A6 2.8</b>	2771	28,5	3200
<b>BMW 528</b>	2793	28,5	3950
<b>Alfa 166 3.0 V6 24V Super</b>	2959	28,0	5000
<b>Mercedes E 280</b>	2799	27,5	3000

#### MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Prędkość
		Km/h
<b>Alfa 166 3.0 V6 24V Super</b>	2959	243
<b>BMW 528</b>	2793	236
<b>Audi A6 2.8</b>	2771	234
<b>Mercedes E 280</b>	2799	234

#### PRZYSPIESZENIE 0-100 KM/H

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Przyspieszenie.
		s
<b>BMW 528</b>	2793	7,5
<b>Alfa 166 3.0 V6 24V Super</b>	2959	7,8
<b>Audi A6 2.8</b>	2771	7,9
<b>Mercedes E 280</b>	2799	8,5

#### PRZYSPIESZENIE 0-1000 M.

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Przyspieszenie.
		s
<b>Alfa 166 3.0 V6 24V Super</b>	2959	27,9
<b>BMW 528</b>	2793	28,2
<b>Audi A6 2.8</b>	2771	b.d.
<b>Mercedes E 280</b>	2799	b.d.

# ALFA 166

## 2.4 JTD \*

### MAKSYMALNA MOC

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Moc		
		KM	kW	Obr
<b>Mercedes E 250 TD</b>	2497	150	110	4400
<b>Audi A6 2.5 TDi</b>	2496	150	110	4000
<b>BMW 525 TDS</b>	2497	143	105	4600
<b>Alfa 166 2.4 JTD</b>	2387	136	100	4000

### MAKSYMALNY MOMENT

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Moment	
		Kgm	obroty
<b>Audi A6 2.5 TDi</b>	2496	31,6	1500
<b>Alfa 166 2.4 JTD</b>	2387	31,0	2000
<b>BMW 525 TDS</b>	2497	28,5	2200
<b>Mercedes E 250 TD</b>	2497	n.d.	n.d.

### MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Prędkość
		Km/h
<b>Audi A6 2.5 TDi</b>	2496	218
<b>BMW 525 TDS</b>	2497	210
<b>Mercedes E 250 TD</b>	2497	210
<b>Alfa 166 2.4 JTD</b>	2387	202

### PRZYSPIESZENIE 0-100 KM/H

Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Przyspieszenie.
		s
<b>Audi A6 2.5 TDi</b>	2496	9,7
<b>Alfa 166 2.4 JTD</b>	2387	9,9
<b>BMW 525 TDS</b>	2497	10,4
<b>Mercedes E 250 TD</b>	2497	n.d.

### PRZYSPIESZENIE 0-1000 M.

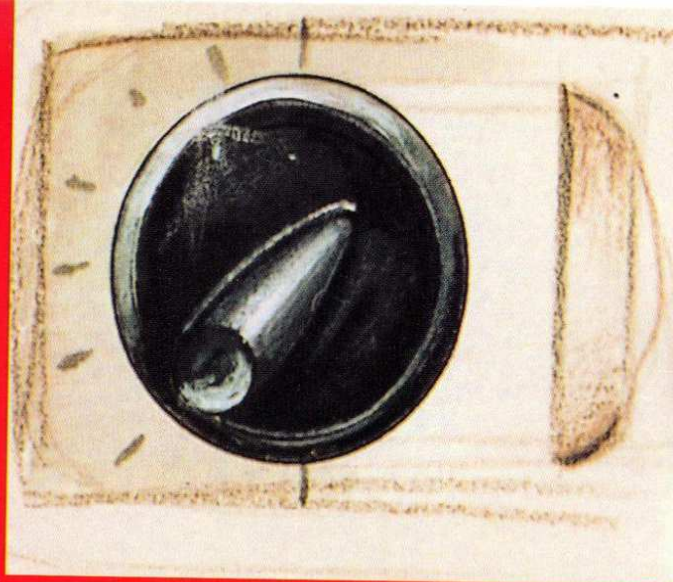
Samochód	Pojemność cm <sup>3</sup>	Przyspieszenie.
		s
<b>BMW 525 TDS</b>	2497	31,6
<b>Alfa 166 2.4 JTD</b>	2387	31,7
<b>Audi A6 2.5 TDi</b>	2496	n.d.
<b>Mercedes E 250 TD</b>	2497	n.d.

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim



# AKCESORIA

Dodatki w stylu  
Alfy Romeo



**Więcej oryginalności**  
**Więcej komfortu**  
**Więcej bezpieczeństwa**

Wraz z powstaniem Alfy 166 stworzono również specjalną linię akcesoriów zdolnych zadowolić szczególne wymagania i najróżniejsze gusta.

Dla klientów z upodobaniami estetycznymi **Centro Stile** opracowało zestaw o niezwykłej elegancji w pełni odzwierciedlający pozycję modelu.



## STYL

### Felgi ze stopu

Zostały przygotowane 2 rodzaje felg z lekkiego stopu o wymiarach 7,5 x 17" do opon 225/45 o dwóch różnych charakterach:

- jedna z promieniami, która łączy w sobie elegancję i sportowość
- druga, z 5 otworami, kontynuuje tradycyjny sportowy family feeling Alfego Romeo.

### Charakterystyka estetyczna

Dodatki aerodynamiczne, dyskretne i wyrafinowane, wtapiają się doskonale w linię samochodu dodając delikatny retusz sportowej agresywności.

Składają się ze spoileru przedniego, tylnego oraz spoilerów bocznych (nakładek na progi).



### Charakterystyka wnętrza

Aby wnętrze swojego samochodu uczynić jeszcze bardziej wyrafinowanym Centro Stile Alfa Romeo przewidziało skórzany zestaw obejmujący kierownicę, gałkę, osłony dźwigni zmiany biegów oraz hamulca ręcznego. Komplet ten jest dopasowany do koloru deski rozdzielczej i siedzeń (beżowy, szary, czarny). Aby zagwarantować zawsze optymalne warunki jazdy przewidziany został zestaw pedałów z aluminium z gumowymi wkładkami, które gwarantują doskonałą przyczepność stopy.



KOMFO

ególna uwag  
funkcyjnym  
maksymaln  
praktycznych  
przedmiotów po  
wygodny pó

is wolny

relingi da  
zostać wy  
owerów, do  
ekskluzywny  
ze już i tak

inik parko

ułatwić ma  
przednich i ty  
dźwięki, kt  
pomocą syg  
iniki tylne w  
tylnego,  
ciskiem. Zv  
sycznych c  
przeszkody  
granicy zbl

## KOMFORT

Ważna uwaga została poświęcona akcesoriom skierowanym na komfort, jak na przykład akcesoria maksymalnego wykorzystania bagażnika: praktycznych siatek do unieruchamiania małych przedmiotów po torby pod pokrywą bagażnika i wygodny półszytywny pojemnik.

### Swobodny

Relingi dachowe są stylizowane. Samochód może zostać wyposażony w uchwyty do nart, rowerów, do surfingu, albo we free-box, który także jest ekskluzywnym projektem Alfa Romeo i zwiększa jeszcze już i tak duże możliwości bagażowe Alfa 166.

### System parkowania

Aby ułatwić manewry parkowania, umieszczone w przednich i tylnych zderzakach czujniki emitują dźwięki, które ostrzegają o obecności przeszkód za pomocą sygnałów akustycznych i świetlnych. Czujniki tylne włączają się automatycznie po wrzuceniu biegu tylnego, natomiast przednie uruchamia się ręcznie przyciskiem. Zwiększanie się częstotliwości sygnałów akustycznych oznacza zbliżanie się samochodu do przeszkody i przechodzi w sygnał ciągły na granicy zbliżania się.

## BEZPIECZEŃSTWO

W połączeniu z systemem antywłamaniowym Alfa Code przewidziane zostały systemy alarmowe, które sygnalizują próby włamania się do samochodu. Jako uzupełnienie tych alarmów dostępny jest alarm na fale radiowe Beep-Alarm. Jest to urządzenie kieszonekowe, które w promieniu około 800 metrów ostrzega przy pomocy sygnału akustycznego, że w tym momencie ma miejsce próba kradzieży samochodu.

### Viasat

Alarm satelitarny, który korzysta z sieci GPS. Samochód ma na pokładzie terminal, dzięki któremu zawsze możliwe jest jego zlokalizowanie. W razie wypadku Viasat włącza się automatycznie i wysyła alarm do Centrali Operacyjnej (aktywowanej abonamentem), która działa 24 godziny na dobę i może wysłać natychmiast pogotowie ratunkowe czy pomoc drogową. Ponadto, za pomocą interfejsu antywłamaniowego, sygnalizuje także każdą próbę kradzieży czy włamania pozwalając na wysłanie sił porządkowych lub odnalezienie skradzionego samochodu. Posiada także przycisk "anty-kidnaping" do włączenia w przypadku zagrożenia osobistego.



# USŁUGI

Sprzedaż  
to dopiero  
początek

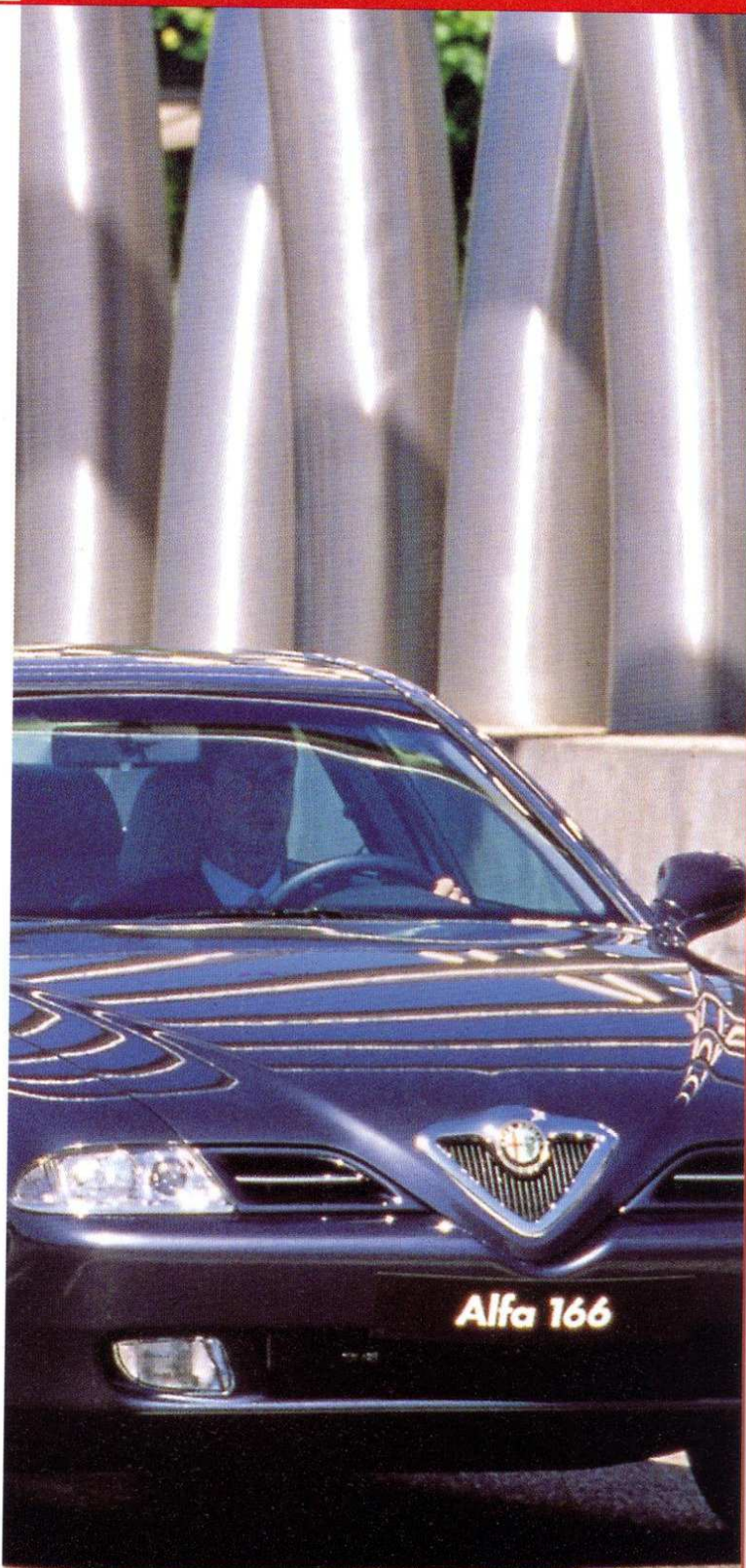


# Więcej usług dla większego przywiązania klienta

Sprzedajemy nie samochody jako takie; sprzedajemy zdolność przemieszczania się.

To przejście od dostarczania produktu do świadczenia usługi zaczęło się lata temu i weszło już w mentalność i oczekiwania klienta stając się ważną częścią jego satysfakcji.

Alfa Romeo stawia sobie za zadanie opracowywanie szeregu coraz bardziej wydajnych i rozwiniętych usług; naszym zadaniem jest zaś poznanie, zaproponowanie i zilustrowanie ich zarówno w części bezpłatnej, która stanowi niezbywalne prawo klienta, jak i w części płatnej, która jednak jest dla niego korzystna, a dla naszych firm stanowi źródło dochodu.



# WYDANIE



Wielka Alfa  
wiele do  
wytłumaczenia

# Customer satisfaction

## Akt pierwszy



Proces sprzedaży zakończył się. Mała historia ze sprzedawcą i klientem w rolach głównych dobiegła do szczęśliwego końca. Zaczyna się nowa historia: z samochodem i użytkownikiem w pierwszoplanowych rolach. Czy będzie szczęśliwa?

A przede wszystkim czy także ona będzie miała szczęśliwe zakończenie, to znaczy czy doprowadzi klienta z powrotem do nas po następny samochód?

Pierwsze spotkanie automobilisty z samochodem jest tak samo ważne, jak każde inne pierwsze, oczekiwane spotkanie, kiedy wrażliwość jest szczególnie wyostrzona.

Moment ten jest nacechowany dużym ładunkiem emocjonalnym. Do tych przesłanek psychologicznych dochodzą inne, bardziej przyziemne: konieczność nauczenia się jak działają poszczególne urządzenia. Jaki przycisk trzeba nacisnąć, dźwignię przestawić, pierścień obrócić, pokrętło przekręcić, jaki monitor czy kontrolkę należy obserwować?

Nic bardziej nie wyprowadza z równowagi niż odkrycie, że po upojeniu się ognistym zrywem i niezrównanym trzymaniem się drogi, nie wiadomo jak włączyć światła. O to wszystko musi zadbać precyzyjny ceremoniał przekazania samochodu, który jest momentem kluczowym zasługującym na ogromną uwagę i poświęcenie odpowiedniego czasu. Bo satysfakcja klienta kształtuje się wraz z upływem miesięcy i przejechanych kilometrów, ale jego fundamenty opierają się tutaj, w salonie, na dywanie oznaczonym logo Alfa Romeo, gdzie samochód oczekuje na swojego nowego właściciela.

## KLUCZOWE PUNKTY PRZEKAZANIA SAMOCHODU

Przed dokonaniem przeglądu najważniejszych etapów związanych z przekazaniem samochodu streścimy jego kluczowe punkty, konieczne do właściwego zakończenia procesu sprzedaży.



### MAILING

List do klienta w okresie oczekiwania na przyjęcie samochodu, w celu zakomunikowania mu faktu wyprodukowania samochodu. Dołączyć folder akcesoriów by dostarczyć pomysłów/sugestii odnośnie możliwości zindywidualizowania charakteru samochodu.



### KLUCZOWE PUNKTY PRZEKAZANIA SAMOCHODU

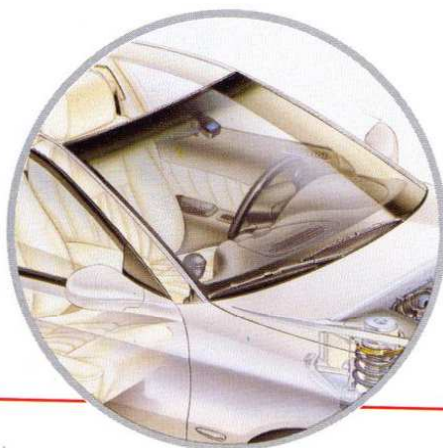
Ustawić samochód w specjalnej wydzielonej strefie wydawania.

### POKROWIEC

Jest elementem scenografii, który na długo pozostanie w pamięci.

Wiąże się z nim szereg funkcji:

- Funkcjonalna. Ochronia efekt pracy związanej z przygotowaniem i podkreśla wielką dbałość o własność klienta.
- Symboliczna. Wskazuje na znaczenie, jakie przypisujemy samochodowi i klientowi.
- Emocjonalna. Wywołuje atmosferę trochę "magiczną", atmosferę "prezentu" i zwiększa przyjemność momentu wejścia w posiadanie samochodu.



### **KLUCZYKI**

Przekazanie kluczyków ma duże znaczenie symboliczne, oznacza rzeczywiste przeniesienie własności ważnego i cennego dobra.

### **POZNANIE SAMOCHODU**

"Zwiedzanie z przewodnikiem" poszczególnych części samochodu, szczególnie tych najbardziej nowatorskich, stanowi moment przyjemności i współgra z klimatem odkrywania.



### **SPOTKANIE Z SZEFEM WARSZTATU**

Zweryfikowanie stanu samochodu ma funkcję uspokajającą zwłaszcza jeżeli jest przeprowadzone w towarzystwie "mechanika", który przeprowadził przegląd zerowy i podpisał kartę kontrolną, którą klientowi starannie objaśni.

### **USŁUGI MARKI**

Ważne dla kontynuacji relacji z klientem, powinny być zaprezentowane możliwie szeroko i starannie.

### **ORGANIZACJA SALONU DEALERSKIEGO**

Przed pożegnaniem się z klientem przedstawić organizację swojej firmy Dealerskiej

### **TELEFON**

Po upływie kilku dni od wydania samochodu, skontaktować się z klientem, aby zweryfikować jego wrażenia o samochodzie i upewnić się, że wszystko jest w porządku.



**JAK  
DEBIUT  
GWIAZDY**



**PREZENTACJA**

Każda Alfa Romeo, a szczególnie nasz samochód flagowy, oczekuje na klienta dokładnie ukryta pod scenograficznym czerwonym pokrowcem uszytym na miarę i kołami stojąca na specjalnym dywaniku. Zanim tam dotarł został przygotowany w warsztacie i szczegółowo skontrolowany przez sprzedawcę. Nigdy, przenigdy klient nie może odkryć żadnego choćby najmniejszego niedociągnięcia, które umknęło naszej uwadze!

W zbiorniku znajduje się przynajmniej 10 litrów paliwa (kontrolka rezerwy nie pali się), albo trochę więcej, jeżeli chcemy pokazać "trochę klasy", w pełni usprawiedliwionej wartością samochodu.

W schowku są wszystkie dokumenty.

Teraz zdejmujemy pokrowiec z tą odrobiną namaszczenia, która towarzyszy zazwyczaj ważnym debiutom. To tak, jakby obok nas w tym momencie znajdowali się wszyscy konstruktorzy i styliści, wszyscy twórcy Alfey 166, by śledzić na twarzy klienta wrażenia wywołane ich nowym dziełem.

**ZWIEDZANIE Z PRZEWODNIKIEM**

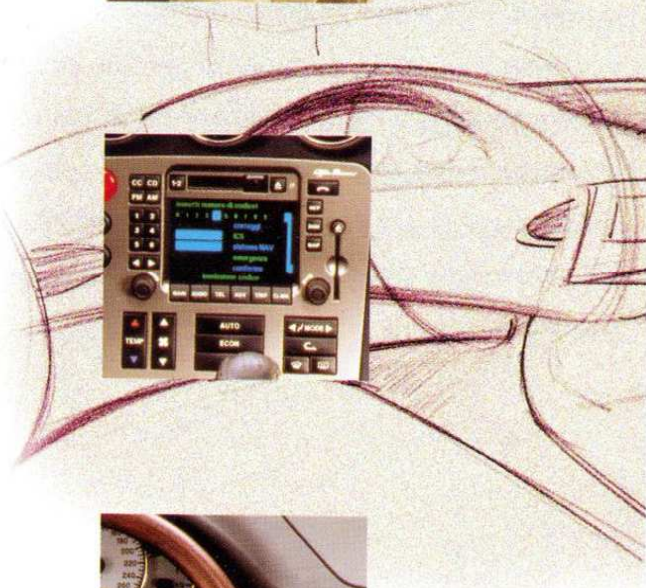
Zarezerwujmy sobie teraz trochę czasu, aby zapoznać klienta z samochodem od samego początku i w sposób możliwie najbardziej kompletny. Alfa 166 jest bogata w rozwiązania technologiczne, które należy opisać, a przede wszystkim zademonstrować z prostotą i swobodą.

Jeżeli wrócimy pamięcią do dni szkolenia, kiedy tłumaczono nam jak działają poszczególne urządzenia, znajdziemy tam użyteczny przewodnik pomocny przy wyjaśnianiu klientowi w sposób najskuteczniejszy : na konkretnym przykładzie. Później będzie miał wystarczająco dużo czasu do zgłębienia detali wspomagając się podręcznikiem obsługi, który, jak wszystkie podręczniki jest siłą rzeczy napisany w sposób szczegółowy i złożony.



## PUNKTY DO PRZEDSTAWIENIA

Podczas tego początkowego podejścia byłoby dobrze móc opisać wszystkie urządzenia nie wspominając o anomaliach. Jednak konieczne jest, aby klient wiedział, co należy zrobić, gdy coś nie działa. Od naszej wrażliwości zależy zilustrowanie tego wszystkiego w taki sposób, aby nie wywołać w kliencie wrażenia, że usterka czyha na niego na każdym kroku.



### **Kluczyki i piloty**

Przekazać dwa kluczyki A z wmontowanym pilotem, które uruchamiają otwieranie na odległość, uruchamianie silnika, otwierają zamki i wyłączają poduszkę powietrzną pasażera oraz kluczyk B, który służy jedynie do uruchomienia silnika i otwarcia drzwi i który stosuje się jedynie, gdy powierzamy komuś samochód.

Zaznaczyć, że klucze nie powinny być wystawiane na bezpośrednie działanie promieni słonecznych. Przekazać ponadto code-card.

### **Alarm elektroniczny**

Jeżeli jest zamontowany wytlumaczyć, że uaktywniany i wyłączany jest przez naciśnięcie przycisku na kluczu A. Ostrzec, że włącza się automatycznie po 30" od ostatniego zamknięcia zamka; należy więc nacisnąć przycisk, by ponownie uruchomić silnik. Sprawdza prawidłowe zamknięcie drzwi wysyłając sygnał akustyczny, jeżeli coś pozostało otwarte. Przekazać ponadto klucz awaryjny i wytlumaczyć, jak działa.

### **Deska rozdzielcza i tablica instrumentów**

Jak ustawia się godzinę. Poszczególne wyświetlacze, jak są ulokowane i co wskazują.

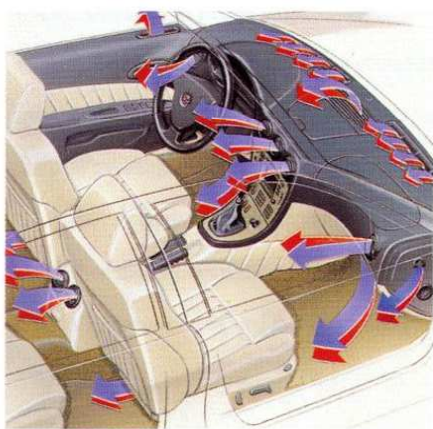




## ICS, UŻYWANIE CAŁOŚCIOWE I POSZCZEGÓLNE FUNKCJE

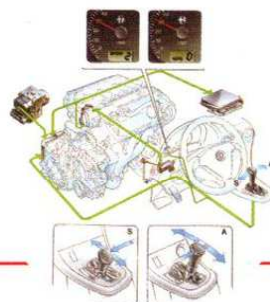
Zintegrowany system kontroli zasługuje na trochę więcej uwagi. Jest to cenny instrument, ale jeżeli jego funkcje nie zostaną zilustrowane w sposób praktyczny i kompletny ryzykuje się, że pozostanie niewykorzystany jak niektóre kalkulatory, które potrafią dokonywać cudów ale w rzeczywistości są używane tylko do 4 operacji.

Pokazać klientowi odnośny podręcznik.



Pokazując ICS powinniśmy wytłumaczyć działanie:

- Klimatyzacji, wybitnie rozwiniętej i zaawansowanej. Podkreślić ile funkcji jest sterowanych automatycznie i jak je zaprogramować lub zmodyfikować.
- Radio, dobrej marki i najnowszej generacji. Wytłumaczyć funkcję EON.
- Czytnik CD (gdy występuje).
- Trip computer.
- Telefon GSM (gdy występuje). Wytłumaczyć jak wprowadza się kartę i podłącza dodatkową słuchawkę.
- Nawigator (gdy występuje). Pokazać gdzie są umieszczone i jak się używa CD-ROM-ów kartograficznych, jak programuje się cel podróży, jak spowodować powtarzanie informacji głosowych.



### **SPORT THROTTLE RESPONSE**

Przy uruchomieniu silnika elektroniczny moduł ustawia się zawsze w trybie "Standard".

Aby włączyć tryb "Sport", także w czasie jazdy, trzeba całkowicie zwolnić pedał gazu i nacisnąć wyłącznik na środkowej konsoli; zaświeci się kontrolka umieszczona na tym wyłączniku. Aby wrócić do trybu "Standard" należy ponownie nacisnąć przycisk i zwolnić całkowicie pedał gazu.

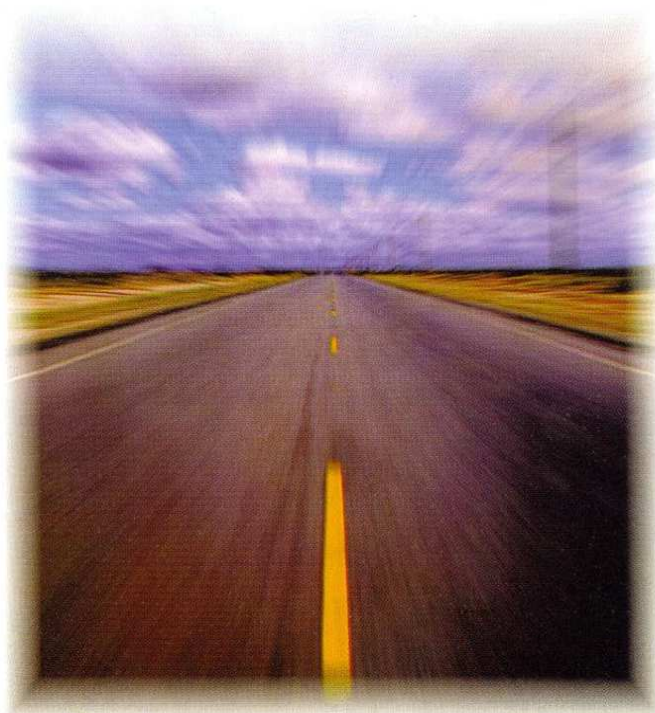
### **CRUISE CONTROL**

Jak się włącza i wyłącza, jak reguluje się prędkość. Wyjaśnić klientowi, że w każdym momencie może przejąć sterowanie po prostu przyspieszając lub hamując. W pierwszym przypadku Cruise Control przywraca się automatycznie; w drugim trzeba włączyć "Recall".

### **SPORTTRONIC\***

Jeżeli zamontowana jest elektroniczna automatyczna skrzynia biegów to po krótkim teoretycznym przedstawieniu, praktycznie konieczne jest przejść do próby drogowej, szczególnie jeżeli klient nigdy nie miał jeszcze do czynienia z automatyczną skrzynią biegów. Bowiern praktyczna próba jest jedynym sposobem, aby pokazać to wszystko, co może zaoferować Sportronic, kiedy używa się go prawidłowo. Będzie również dla nas przyjemnością widzieć, jak klient bawi się i "rozsmakowuje w niej".

\* wersja obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim





### **Kontrolki.**

Szczególną uwagę zwrócić na kontrolki ABS.

Jeżeli zaświeci się tylko kontrolka (ABS) to znaczy, że układ hamulcowy funkcjonuje choć nie korzysta z urządzenia zapobiegającego blokowaniu się kół.

Jeżeli zapalą się jednocześnie (ABS) i (!) to mamy do czynienia z anomalią rozdzielacza hamowania EDB; zalecane jest unikanie gwałtownego hamowania dopóki anomalia nie zostanie skorygowana, ponieważ bez rozdzielacza hamowania tylne koła mogłyby zaablokować się i spowodować zarzucanie samochodu.

### **Zespół przełączników**

Regulacja i oświetlenie przyrządów.

Zerowanie licznika cząstkowego.

### **Siedzenia przednie**

- Jak przesuwają się do przodu i do tyłu.
- Jak reguluje się ich wysokość za pomocą napędu ręcznego czy elektrycznego (gdzie występuje).
- Jak pochyla się oparcie i reguluje się oparcie lędźwi.
- Jak reguluje się zagłówki. Pamiętać, że punkt oparcia musi być na wysokości oczu, aby uniknąć niebezpiecznego uderzenia w przypadku najechania na tył samochodu.
- Jak reguluje się podłokietnik centralny.

### **Kierownica**

Pomóc klientowi w regulacji pochylenia i wysokości.

### **Poduszka powietrzna**

Pokazać, jak wyłącza się poduszkę powietrzną pasażera i wytłumaczyć, że nie uruchamia się przy ciężarach poniżej 12 kg.

### **Oświetlenie wewnętrzne**

Włączanie i wyłączanie automatyczne i ręczne.

Pokazać klosze pod osłonami przeciwsłonecznymi.

### **Kasetka na dokumenty**

Otworzyć i zamknąć.

### **Elektryczne podnośniki szyb**

Pokazać sposób działania.

### **Blokowanie drzwi tylnych (bezpieczeństwo dzieci)**

Pokazać sposób działania.



### **Światła tylne i przednie**

Włączanie i regulacja. Elektryczne ustawienie reflektorów. Jeżeli zamontowane są reflektory xenonowe, należy poświęcić kilka słów ich światłu i modułowi korekty ustawienia.

### **Wycieraczka i spryskiwacz reflektorów**

Przedstawić czujnik deszczu i spryskiwacz reflektorów (jeżeli występuje).

### **Lusterka zewnętrzne ogrzewane**

Jak funkcjonują i jak się je reguluje elektrycznie.

### **Pokrywa silnika**

Jak się otwiera. Pokazać layout silnika.

### **Pokrywa bagażnika**

Otwarcie od wewnątrz za pomocą dźwigni obok siedzenia kierowcy. Otwarcie z zewnątrz przy pomocy klucza ze wspomaganie ułatwiającym podnoszenie pokrywy. Pokazać wnęki, uchwyty do mocowania bagażu, wnękę na narty.

### **Podnośnik i saszetka z narzędziami**

Pokazać gdzie są umieszczone.

Wy tłumaczyć jak używa się podnośnika.

### **Zbiornik**

Pojemność, zasięg, rezerwa. Przycisk otwarcia umieszczony jest pod monitorem ICS, otwieranie awaryjne we wnęce bagażnika.

### **FPS**

Pokazać przycisk przywracający dopływ paliwa po zderzeniu.



# SŁOWNNIK



AZ

# Słownik

## **ABS CZYLI ANTILOCK BRAKING SYSTEM**

Elektroniczny system zapobiegający blokowaniu się kół podczas hamowania przez zmniejszanie nacisku hamulców na koło, które się blokuje a następnie przywracanie go.

*Bezpieczeństwo s.100*

## **ASR CZYLI ANTISLIP REGULATION**

Urządzenie przeciwpoślizgowe, które przeciwdziała ślizganiu się kół napędowych. Jeśli oba ślizgają się, przemyka lekko przepustnicę aby zredukować nadmiar momentu wytworzonego przez silnik. Kiedy ślizga się tylko jedno koło włącza odpowiedni hamulec.

*Bezpieczeństwo s.102*

## **CAMBER**

Kąt pochylenia koła w stosunku do pionu, patrząc na samochód z przodu.

*Łatwość prowadzenia s.94*

## **CASTER (Kąt)**

Pochylenie osi skrętu do przodu. Jest nazywany także kątem natarcia.

*Łatwość prowadzenia s.94*

## **CRUISE CONTROL**

(Zob. Karta 3). Regulator stałej prędkości, który pozwala na ustawienie wybranej prędkości i zdjęcie nogi z pedału gazu i umożliwiający błyskawiczne przejęcie kontroli przyspieszając lub hamując.

*Osiągi s. 42*

## **CZWOROBOK**

Rodzaj zawieszenia nazywanego tak, ponieważ widziane od tyłu tworzy prostokąt. Nasze zawieszenia przednie czworoboczne osiągają nadzwyczajną kontrolę trajektorii pionowej koła w różnych warunkach jazdy.

*Łatwość prowadzenia s. 93*

## **CZUJNIKI AKTYWNE**

Czujniki na kołach wykorzystywane przez ABS. Nie wysyłają do modułu informacji o kontrolowanym kole, przetwarzając je bezpośrednio.

*Bezpieczeństwo s. 100*

## **DVA LUB PODWÓJNE KOŁO ZAMACHOWE WYGŁUSZAJĄCE**

Element mieszczący się między wałem silnika a skrzynią biegów, którego zadaniem jest zapobieganie przenoszeniu się wibracji generowanych przez silnik na skrzynię a następnie na kabinę.

## **EBD CZYLI**

### **ELEKTRONIC BRAKEFORCE DISTRIBUTION**

Rozdzielacz siły hamowania między mostem przednim a tylnym w zależności od ładunku i warunków jazdy.

*Bezpieczeństwo s. 101*

## **DIESEL O WTRYSKU BEZPOŚREDNIM**

Zob. Unijet (common rail).

*Osiągi s. 45*

## **ELEKTRONICZNY PEDAŁ GAZU**

(Zob. Karta 1). Urządzenie dzięki któremu polecenie otwarcia przepustnicy wydawane poprzez pedał nie jest przekazywane mechanicznie do samej przepustnicy, ale elektronicznie do modułu, który sam zadba o regulację otwarcia przepustnicy

*Osiągi s. 40*

## **EGR CZYLI EXHAUST GAS RECIRCULATION**

System, który wysyła część gazów spalinowych do kolektora tak, że biorą one udział w spalaniu i nie przenikają do środowiska.

## **EON CZYLI ENHANCED OTHER NETWORK**

System, dzięki któremu radio przerywa nadawany program, aby ustąpić miejsca wiadomościom o sytuacji na drogach transmitowanym przez inną stację; po ich zakończeniu wraca do programu wcześniej słuchanego.

*Komfort s. 64*

## **FPS CZYLI FIRE PREVENTION SYSTEM**

Zespół elementów i urządzeń, których celem jest zapobieżenie powstaniu płomienia.

Rozmieszczone są w różnych miejscach silnika.

*Bezpieczeństwo s. 111*

## **ICS CZYLI INTEGRATED CONTROL SYSTEM**

Elektroniczny system kontroli życiowych funkcji samochodu wyposażony w konsolę sterowania połączoną z kolorowym monitorem na konsoli centralnej.

*Komfort s. 58*

## **KING-PIN**

Kąt pochylenia osi skrętu na zewnątrz.

*Łatwość prowadzenia s. 94*

## **KOD ROLLING**

W urządzeniu blokującym silnik, jest to kod bezpieczeństwa, za pomocą którego transponder umieszczony w kluczyku pozwala się rozpoznać modułowi. Zmienia się za każdym uruchomieniem samochodu.

*Bezpieczeństwo s. 113*

### **KOLEKTOR SSĄCY O ZMIENNEJ GEOMETRII**

(Zob. Karta 4). Kolektor, w którym powietrze wchodzące znajduje dwa alternatywne przebiegi: jeden krótszy i szerszy "mocy" dla wysokich obrotów i drugi dłuższy i węższy "momentu" dla niskich obrotów. O wyborze drogi przebiegu powietrza decyduje moduł.

*Osiągi s. 43*

### **KOREKTOR USTAWIENIA REFLEKTORÓW**

Urządzenie, które rejestruje za pomocą czujników nachylenie przodu samochodu w górę lub w dół i natychmiast kompensuje je pochylając parabolę w przeciwnym kierunku za pomocą silniczka.

*Bezpieczeństwo s. 105*

### **MULTILINK**

Rodzaj zawieszenia wyposażonego w szereg wahaczy, z których każdy ma za zadanie kontrolować specyficzne odchylenie koła od pionu i utrzymać go w pozycji idealnie prostopadłej do asfaltu. Nasze zawieszenia tylne multilink są szczególnie zaawansowane, lekkie i precyzyjne.

*Łatwość prowadzenia s. 93*

### **SPORTRONIC**

Jest to elektroniczna automatyczna skrzynia biegów wyposażona w odpowiedni moduł, który wymienia informacje z innymi modułami i wykorzystuje informacje z ich czujników, aby zdecydować kiedy i jak zmienić bieg biorąc pod uwagę warunki jazdy i zachowanie się kierowcy oraz ochronę silnika.

Obecnie niedostępna w gamie oferowanej na rynku polskim.

*Łatwość prowadzenia s. 85*

### **STR CZYLI SPORT THROTTLE RESPONSE**

(Zob. Karta 2). Podwójny program reakcji modułu na polecenie od pedału gazu (zob. "Elektroniczny pedał gazu"), który pozwala użytkownikowi na wybór między stylem jazdy normalnym a bardziej sportowy.

*Osiągi s. 41*

### **TCS**

Urządzenie przeciwpoślizgowe, które blokuje pojedyncze koło napędowe działając na odpowiedni hamulec. Działa tylko poniżej 40 km/h.

*Bezpieczeństwo s. 103*





**PODRECZNIK  
WYROBU**

**ALFA  
166**

