

Sůl nad zlato



Alfa Romeo 146 v dobrém stavu je na českém trhu s ojetými vozy stejnou vzácností, jako v oblíbené pohádce sůl. Objevte ji spíše v zahraničí.

Láká ke svižné jízdě



**Richard Ďatko,
Manažer výkupu
Eurocar**

Alfa je oblíbená u specifického okruhu řidičů se sportovním srdcem, zejména mladšího věku, a to nejen kvůli sportovnímu designu.

Vinou úzkého okruhu klientů neláme prodejní rekordy, a dostává se tak do kate-

gorie cenově dostupných vozů. Největšímu zájmu se těší automobily dovezené z Německa a Švýcarska, a to díky bohaté výbavě a kvalitě, kterou zaručují pravidelné prohlídky v tamějších autorizovaných ser-visech. Ke kladům vozu patří výborné jízd-ní vlastnosti, zejména zásluhou podvozku a motoru s vysokým výkonem. Ten si zachovává velmi slušnou spotřebu. Pohodlí v autě zajišťují sportovní sedadla s bočním vedením a dobře tvarovaná palubní deska v oblasti kolen. Plusem je i velký zavazadlový prostor a při sklopení zadních sedaček rovná ložná plocha. „Stočtyřicetšestka“ má však horší antiko-rozní ochranu, a to především na spodní části vozu. K častým závadám se řadí také únik oleje z motoru a převodovky a pras-kání pružného dílu výfuku, takzvaného vlnovce.

V roce 1994 byl představen třídveřový hatchback s označením 145, ze kterého čtyřdveřový model 146 vychází. Ten spatřil světlo světa o půl roku později. Oba automobily jsou postaveny na platformě Fiatu Tipo, s nímž také sdílejí původní vznětový motor 1.9 TD.

Zatímco z počátku se do „stočtyřicetšestky“ montovaly motory s protiběžnými písty (tzv. boxery) ze staršího modelu 33, na jaře 1996 se ve špičkové verzi objevil poprvé šestnáctiventilový agregát Twin Spark o objemu dva litry. Koncem roku nahradily nové pohonné jednotky Twin Spark s proměnným časováním sacích ventilů původní boxery. Současně byl přepracován interiér a v roce 1998 prošel vůz decentním face-liftem.

Důležitější je ale nahrazení zastaralého turbodieselu novou pohonnou jednotkou 1.9 JTD se vstřikováním common rail.

Výroba vozu byla zastavena v roce 2000, kdy dostala slovo Alfa Romeo 147. Existuje ve dvou verzích: tří- a pětidveřový hatchback.

Alfa Romeo 146 se rozhodně nemůže chlubit kvalitou dílenského zpracování. Svědčí o tom jak slícování jednotlivých dílů karoserie a interiéru, tak klapání a povrzávání tvrdých plastů uvnitř vozu. Na druhou stranu nabízí slušný prostor pro posádku a zavazadla, pohodlná sedadla a především výborné jízd-ní vlastnosti.

ALFA ROMEO 146

PŘEDNOSTI

- + sportovní design
- + pružné a výkonné motory
- + prostorný interiér, především vpředu
- + příjemné ovládání
- + většinou bohatá výbava
- + dobré jízd-ní vlastnosti
- + příznivé ceny ojetin

NEDOSTATKY

- nízká úroveň dílenského zpracování
- špatná prodejnost vozu
- nevalná pověst
- chatrnější interiér

- vysoká nakládací hrana zavazadelníku

NEJČASTĚJŠÍ ZÁVADY

- opotřebované poloosy
- problémy se synchrony převodovky
- vůle v táhlech stabilizátoru
- vůle v uložení zadní nápravy
- únik oleje z motoru a převodovky
- poruchy elektroinstalace
- koroze výfuku a podlahy
- poškozený motor následkem nedostatku oleje (klikový a vačkový hřídele)



Ramena volantu jsou spojena s věncem v místech, kde je řidič naučen mít ruce

Její motory poskytují velký výkon, ale jsou hodně choulostivé. Problémy může přivodit i použití jiného oleje, než doporučuje výrobce. V důsledku špatné údržby se na trhu s ojetými vozy vyskytuje mnoho „stočtyřicetšestek“, které budoucí majitele rozhodně nepotěší. Proto je třeba vybírat mimořádně pečlivě. V lepším stavu bývají automobily přivezené ze zahraničí, kde se jim od majitelů dostávalo větší péče.

Velmi časté jsou úniky oleje z motoru a převodovky, problémy u starších vozů působí koroze, ale také potíže s elektronikou. Mnoho ojetých automobilů má opotřebované poloosy, daleko větší vrásky však dokážou přivodit převodovky. Synchrony nepatří k nejdolnějším. Před koupí je proto třeba vyzkoušet za jízdy řazení všech rychlostních stupňů. Řadicí páka se přitom musí pohybovat bez potíží a nežádoucích zvuků. Časté je i problematické řazení zpátečky.

Motory Twin Spark vyžadují kontrolu hladiny oleje pomocí měřky a případně jeho včasné dolití. Když se rozsvítí kontrolka, bývá už většinou pozdě. Péči je třeba věnovat i rozvodům. Řemen a kladky doporučují majitelé těchto vozů měnit nejdéle po ujetí 80 000 kilometrů, nebo pěti letech (podle toho, co nastane dříve).

Ani starší agregáty boxer však nejsou zcela bezproblémové. Netrpí sice spotřebou oleje jako twin sparky, ale řemen je třeba měnit už po 60 000 kilometrech. Ze zážehových pohonných jednotek rozhodně nedoporučujeme boxer o objemu 1,7 litru, který působil problémy už v modelu 33. Ze dvou dieselů, jež se do „stočtyřicetšestky“ montovaly, je lepší volbou moderní common rail 1.9 JTD, původní turbodiesely jsou často na konci životnosti.

Tužší podvozek hodně trpí na rozbitých silnicích, proto by neměl uniknout důkladné prohlídce. Při ní se zaměřte především na zavěšení zadní nápravy, kde často vznikají vůle.

Podle statistik STK-TUV patří Alfa Romeo 146 k nadprůměrně poruchovým vozům. Ze sta „stočtyřicetšestek“ ve stáří 4-5 let mělo 17,9 % vážnou technickou závadu (97. místo ze 105, průměr všech 11,3 %). Mezi 6-7 letými vozy obsadila 82. pozici z 87 za 24,3 % vážných závad (průměr všech 17,0 %). V kategorii automobilů 8-9 let starých obsadila „stočtyřicetšestka“ až poslední, 70. místo za 36,4 % technických závad (průměr všech 22,4 %). Bariérovými testy Euro NCAP Alfa Romeo 146 nikdy neprošla. ●●●



Silná šestnáctistovka vyvolává dojem většího motoru



VIN číslo karoserie nalezneme na hrnci předního tlumiče



Testovaný vůz měl perfektní antikorozi ochranu podvozku



Pozor si dejte na opotřebované poloosy



Příčinou vibrací bývá špatný silentblok motoru



Zavazadelník nepotěší vysokou nákladovou hranou

TECHNICKÉ PARAMETRY ALFY ROMEO 146

Motor:	zážehový čtyřválec
Zdvihový objem (cm³):	1598
Největší výkon (kW/ot. za min.):	88/6300
Největší točivý moment (N.m/ot. za min.):	145/4500
Pohotovostní/užitečná hmotnost (kg):	1190/520
Objem zavazadlového prostoru (m³):	0,380/1,225
Rozvor náprav (mm):	2540
Délka (mm):	4257
Šířka (mm):	1712
Výška (mm):	1425
Maximální rychlost (km/h):	197
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s):	10,5
Průměrná spotřeba paliva (l/100 km):	8,3

CENY OJETÝCH VOZŮ ALFY ROMEO 146 (V TIS. KČ)

Motor a model	1995	1996	1997	1998
1.4/66 kW, L	59	66	74	-
1.4 TS/76 kW	-	-	75	91
1.6/76 kW	63	71	79	-
1.6 TS/88 kW, L	-	-	80	97
1.8 TS/103 kW, L	-	-	86	105
2,0 TD/66 kW, L	-	-	111	127

Zdroj: Eurotax

CENY VYBRANÝCH NÁHRADNÍCH DÍLŮ (VČETNĚ DPH)

Typ vozidla	přední tlumič pérování	světloomet	přední nárazník	rozvodový řemen + napínací kladka	brzdové destičky (sada pro př. nápravu)	zadní díl výfuku (vč. tlumiče)
Alfa Romeo 146	3090/1819 ¹	5498/2585 ²	8390/3352 ³	1420+2995/913 ³ +1565 ³	2435/1009 ²	9890/4841 ³

Zdroj pro originální/ostatní náhradní díly: Autocentrum Dojácěk/Auto Kelly

1 – originální/kvalitativně rovnocenný díl, 2 – kvalitativně rovnocenný díl originálnímu, 3 – neoriginální díl

V RUBRICĚ AUTOBAZAR



SM 38 Vyšlo 12. 9. 2005	Citroën Xsara Picasso
SM 39 Vyšlo 19. 9. 2005	Opel Omega vs. Ford Scorpio
SM 40 Vyšlo 26. 9. 2005	Alfa Romeo 146
SM 41 Vyjde 3. 10. 2005	Daewoo Nexia vs. Peugeot 306

Životopis Alfy Romeo 146



- 1994:** představení třídveřového hatchbacku 145, na podzim přichází čtyřdveřové provedení 146, oba vozy pohánějí zážehové motory boxer z předcházejícího modelu 33 1.4/ /66 kW, 1.6/76 kW a 1.7 16V/95 kW.
- 1996:** ve vrcholném provedení se poprvé objevuje šestnáctiventilový motor 2.0 TS/114 kW, zařazen turbodiesel 1.9 TD/66 kW, koncem roku přepracování interiéru a nahrazení všech motorů boxer moderními šestnáctiventily 1.4 T.S./76 kW, 1.6 TS/88 kW a 1.8 T.S./103 kW.
- 1998:** decentní facelift, původní turbodiesel nahraze novým 1.9 JTD/77 kW se vstříkovaním common rail.
- 2000:** ukončení výroby, nahrazení modelem 147.

Servisní rady

Zážehový motor 1.6/88 kW Twin Spark má rozvody poháněné ozubeným řemenem, jehož výměna je výrobcem předepsána po každých 100 000 km. Olej třídy 10W-40 by se měl měnit nejpозději po každých 20 000 km.

Silné pouto



Většina řidičů, kteří usednou za volant Alfy 146, propadne jejímu kouzlu. „Sportovní srdce“ si je získá výbornými jízdními vlastnostmi.

Alfa Romeo byla vždy považována za designérský šperk na kolech a nejinak je tomu u modelu 146. Usedlejší řidiči však často kritizují „usekntou“ zád vozu a tvar koncových světel. Co se ale jedněm nelíbí, druhé fascinuje.

Alfa Romeo 146, 1.6 T.S., 88 kW, r. v. 1998, 117 000 km, 129 000 Kč

je. Za „stočtyřicetšestkou“ se proto ohlédně nejdeme kolemjdoucí.

Interiér poskytne dostatek prostoru a zavazadelník nabízí nadprůměrný objem 380 litrů. Manipulaci s kufry však zneprůjemňuje vysoká nákladová hrana.

Stáří vozu se projevuje především na palubní desce, jejíž plasty a design v dnešní době už neohromí. Na druhou stranu vynikajícími sedadly alfa předčí i mnoho současných automobilů. Mají kvalitní boční vedení a díky celkově zdařilému tvarování z nich nebolí záda ani po dlouhé cestě. Řidič si však musí zvyknout na vyšší posez.

Horší dílenské zpracování se projevuje klapáním a povzáváním plastů při jízdě

po nerovnostech, ale i ne zrovna dobrým slícováním jednotlivých dílů.

Šestnáctiventilová pohonná jednotka 1.6 Twin Spark nabízí výborný výkon 88 kW. Objemově poměrně malý motor dokáže s vozem opravdu zacvičit, takže si příznivci sportovní jízdy přijdou na své. Jeho síla se nejvíce projeví ve vyšších otáčkách, kdy je jízda doprovázena i příjemně sportovní zvukovou kulisou. O zkrocení sto dvaceti koní se přitom úspěšně starají kotoučové brzdy na všech kolech, v našem případě doplněné o ABS.

Řadicí páka pětistupňové přímořazené převodovky má poměrně krátké dráhy, v nichž se pohybuje s jistotou.

Vzpomínka na mládí

Italská auta mají šmrnc a „stočtyřicetšestka“ to jen potvrzuje. Vůz je vzhledově stále velmi atraktivní, na interiéru poznáte jeho konstrukční stáří, ale přesto vám přijde dostatečně



Jindřich Kottek, autokrosový veterán

útulný. Chvilku jsem si musel zvykat na vyšší posez a nepříliš povedený volant. Ramena jsou totiž s věncem spojena přesně v místech, kde má řidič ruce, tedy v poloze za deset dvě. Samotná jízda však přináší radost. Šestnáctistovka se chová jako solidní dvouvlitr, jde dobře odspodu a okolo čtyř tisíc otáček ještě více ožije. Navíc má auto výborný zvuk, příjemně sportovní, ale ne příliš hlasitý, takže nevádí ani při delší jízdě. Na dlažbě nebo špatných cestách se ozývalo povzávání některého z plastů v interiéru, to však postihuje většinu starších vozů.

Podvozek je dobře naladěný, díky čemuž se dá jezdit hodně ostře – alfa prostě sedí jako přibitá. Také brzdy fungují perfektně, a to i po zahřátí. Alfa Romeo 146 má zkrátka sportovní srdce a každý fanda do aut to za jejím volantem pocítí. Doslova vás svede.

Naladění podvozku poskytuje omezený komfort cestujícím, ale zajišťuje velmi dobré chování vozu v zatáčkách. Těmi se dá projíždět až nečekaně rychle. Automobil se přitom chová naprosto jistě a předvídatelně, zkrátka poslechně na slovo. Přestože i zde platí fyzikální zákony, nad řadou jiných vozů Alfa Romeo 146 jízdními vlastnostmi vyniká. ●●●

KONKURENTI OJETÉ ALFY ROMEO

MAZDA 323

Mazda 323 série BA byla vyráběna v letech 1994 až 1998. Prodávala se jako velmi atraktivní pětidveřový liftback, čtyřdveřový sedan, třídveřové kupé či třídveřový hatchback, ale scházelo jí provedení kombi. V této verzi se však nedodávala ani Alfa Romeo 146. Nabídka zážehových pohonných jednotek Mazdy 323 je slušná, vrchol unikátním šestiválcem 2.0i o výkonu 110 kW. Diesellové motory – atmosférický 2.0 D/50 kW a přeplňovaný od Isuzu 1.7 TD/62 kW – však výkony nezažijou.



NEJČASTĚJŠÍ ZÁVADY

Zvlněné brzdové kotouče, koroze výfukového potrubí, poškozený vlnovec výfukového potrubí, vůle v táhlech příčných stabilizátorů, nízká životnost akumulátorů, netěsná palivová čerpadla (r. 1994 a 1995).

PŘEDNOSTI A NEDOSTATKY

Spolehlivost, živé zážehové motory (vyjma 1.3i), skvělá prostornost na zadních sedadlech (zejména u sedanu), objemný zavazadelník (sedan), absence kvalitního dieselu, málo účinné brzdy (do r. 1997), nepřesné řazení.

PEUGEOT 306



Oblíbený Peugeot 306 produkovaný v letech 1993 až 2002 existoval v provedení hatchback, sedan, kombi a cabrio. V rozporu s jeho skvělou pověstí však jde o jen průměrně spolehlivý a zpracovaný vůz. V nárazových testech Euro-NCAP získal

v roce 1997 tři hvězdičky z pěti možných. Kladem jsou zdařilé vznětové motory – do roku 1999 výhradně klasické předkomůrkové 1.9D/50 kW a 1.9 TD/66 kW. V roce 1999 přišel přelomový agregát 2.0 HDI/66 kW.

NEJČASTĚJŠÍ ZÁVADY

Opotřeбенé elastokinematické silentbloky na zadní nápravě, rachotící řemenice pohonu pomocných agregátů (2.0 HDI), vyšší spotřeba oleje vlivem ztvrdlých simerinků ventilů (zážehové motory).

PŘEDNOSTI A NEDOSTATKY

Komfortní odpružení, skvělé vznětové motory, dobrá pověst značky spojená s nízkou ztrátou hodnoty, elegantní design, vyšší ceny ojetin, nekvalitní plasty v interiéru, choulostivý podvozek, příliš měkká sedadla (do r. 1997).

CENY OJETÝCH VOZŮ MAZDA 323 (V TIS. Kč)

Motor a model	1995	1996	1997	1998
1.5/66 kW, LX 3dv.	53	61	69	80
1.8/85 kW, GLX 4dv.	67	78	89	103
2.0 D/53 kW, LX 4dv.	-	-	84	97

Zdroj: ceník Eurotax

CENY OJETÝCH VOZŮ PEUGEOT 306 (V TIS. Kč)

Motor a model	1997	1998	1999
1.6/65 kW, XS Image 3dv.	107	119	133
1.4/55 kW, XN 4dv.	-	111	125
1.9 DT/66 kW, XR Break	-	121	143

Zdroj: ceník Eurotax