



Granade Finale

Emocje i pasja – to właśnie charakteryzowało samochody ze znaczkami Alfy i Lancii. W ostatnich latach kupujący nie czują już tej iskry. Najwyższy czas na przejażdżkę prawdziwymi klasykami tych tradycyjnych marek.

TEKST: Ingo Elberg
ZDJĘCIA: Frank Ratering





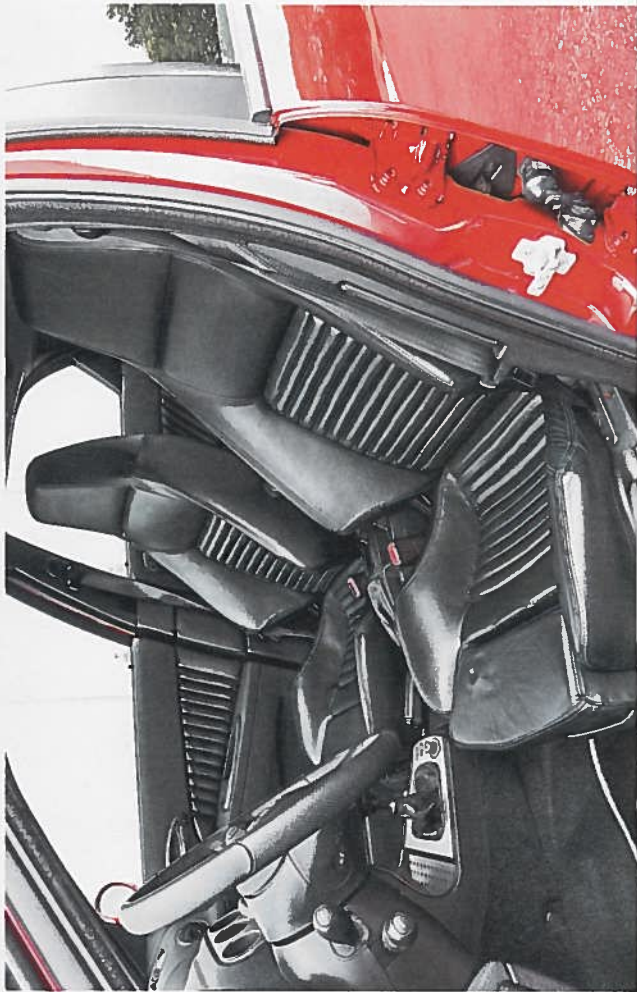
YOUNG & RUBICAW: Alfa Romeo 156 GTA i Lancia Delta HF Integrare Evo II

Interpretacja
tematu GTA
z 2005 r. – luksus
zamiast lekkiej
budowy.
Sportowy charak-
ter podkreślają
aluminiowe
akcenty



Silnik V6 o pojem-
ności 3,2 l to uczta
dla oczu i uszu,
ale ze względu na
zapotrzebowanie
na paliwo i emisję
spalin w 2007 r.
nastał jego
koniec.

Tylko wersja GTA
posiadała tak
wspaniałe
sportowe
fotele.



To, co Alfa i Lancia w ostat-
nich dekadach proponowały
swoim klientom, często by-
ło czystą impertyncją. Nie-
foremny brat Punto, MiTo, niezbyt
udane 166 czy ciężka Brera to tylko
przykłady nieudanych przedsięwzięć
Alfy. Wprowadzone w ostatnich la-
tach modele powinny jednak pomóc
w przywróceniu marce pozycji spor-
towej alternatywy w wyższej klasie
średniej. O takim powodzeniu fani
Lancii mogą tylko pomarzyć. Ostat-
nio z emblematami włoskiego produ-
centa sprzedawano w Europie modele
Chryslera, takie jak 200 jako Lancia
Flavia, 300 jako Lancia Thema czy
Voyager. To tak zwany badge engi-
neering. Ale jeśli restauracja zamiast
zamówionego makaronu serwuje fryt-
ki, to trudno się dziwić, że właściciel
bankrutuje. W 2016 r., gdy Lancia ob-
chodziła 110. urodziny, w ofercie po-
zostawał już jedynie model Ypsilon.
Od 2017 r. mały samochód sprze-
dano tylko na rynku włoskim, ale
po integracji z Grupą Stellantis słyn-
na marka ma się odrodzić także po-
za ojczyzną.

Alfa Romeo i Lancia to dwie trady-
cyjne marki od, odpowiednio, 1986
i 1969 r. zjednoczone pod dachem
Fiatu. „Straciłmy nasze DNA i teraz
musimy je ożywić”, powiedział kilka
lat temu Harald Wester, do 2016 roku
prezes Alfa, a obecnie główny inży-
nier w Grupie Stellantis.

Częścią DNA Alfa zawsze były wy-
sokiej jakości samochody o sporto-
wym wyglądem. Przykładem jest bez-
względnie model 156, który niedaw-
no obchodził swoje 25. urodziny.
W 2002 r. debiutował jego najmoc-
niejszy wariant, GTA. Nie tylko ze
względu na charyzmatyczny silnik
V6 i ekscytujący design uchodził on
za ostatni prawdziwy klasyk Alfa.

Skrót GTA otrzymali już opraco-
wane przez Bertone coupe, które
wzbudzały sensację na torach wy-
ścigowych w połowie lat 60. i na
początku 70. Dziewiątego września
1963 r. mediolańska firma zaprezen-
towała Giulie Sprint GT. Model stał
się legendą, a w 1965 roku Alfa Ro-
meo i odpowiedzialny za rywaliza-
cję w sportach motorowych dział
Autodelta postanowili przekształcić
udanego Sprinta w prawdziwy samo-
chód wyścigowy. Masę zmniejszo-
no do 745 kg, a z czterocylindrowego
silnika o pojemności 1570 cm³ wyciś-
nięto 170 KM. Mocny, szybki i „alleg-
gerita”, czyli odciążony. Tak powstał
skrót GTA, który można uznać za
nieodstatecznie dosadny, bo masę
zmniejszono o całe 205 kg. Lekkość
i osiagi przyczyniły się do niezliczo-
nych sukcesów w wyścigach i ugrun-
towania mitu GTA.

Model 156 GTA nie zrobił dużej ka-
riery wyścigowej, ale pomimo ma-
sy wynoszącej prawie 1,5 t zachował
sportowy charakter. I choć nie moż-
na określić go mianem „alleggerita”,
to 156 GTA jest zdecydowanie dyna-
miczną limuzyną. Nie tylko za sprawa
sportowego wnętrza i spojlera
Zender. Sercem auta jest 3,2-litrowy
silnik V6, który zakończył swój ży-
wot m.in. w GTA. Giuseppe Busso

już w 1979 r. stworzył 2,5-litrowe V6.
Wariant GTA modelu 156 otrzymał
ostatnie stadium ewolucyjnie wysoko-
obrotowego, produkowanego w Arese
V6. Później Alfa stosowała sześciocy-
lindrowe jednostki Holden/GM. Dla-
tego niezwykle piękny silnik Busso
wśród Alfistów uchodził za „ostatni
prawdziwy silnik Alfa”.

Po przekreśleniu kluczyka w sta-
cyjce stychać przytłumiony warkot,
a na twarzy kierowcy pojawia się
uśmiech. Ciasno zestopniowana
sześciobiegowa skrzynia utrzymuje
250 koni mechanicznych w galopie.
Cuore Sportivo o 60-stopniowym ką-
cie nachylenia cylindrów sponta-
nicznie przyspiesza już od niskich
obrotów. Co prawda w zakrętach li-
muzynie brakuje lekkości swojego
przodka, ale dzięki precyzyjnemu
i bezpośredniemu układowi kierow-
nicznemu oraz sztywno zestrojonemu,
lecz komunikatywnemu zawieszeniu
156 GTA zachowuje własny, typowy
dla Alfa charakter. Poszukiwanie za-
dbanego oryginalnego egzemplarza
stało się trudne nie tylko ze wzglę-
du na niewielką ich liczbę. Zbyt wie-
lu posiadaczy GTA uległo urokowi
„ulepszeń”.

Podobnie, choć inaczej wygląda
sytuacja ostatniego bardzo pożąda-
nego modelu Lancii, Delt HF Inte-
grale. Kultowy kompakt debiutował
na targach IAA w 1979 r. Pod kan-
ciastym, zaprojektowanym przez
Giugiaro nadwoziem poza techno-
logią Fiata Ritmo kryje się dużo du-
cha Lancii. Ale co sprawiło, że ten
pospolity hatchback stał się ikoną?
Sukcesy rajdowe Delt imponują do
dziś, lecz jej zawodność wzbudza
obawy. W latach 1987-1992 Delta

zdobyła sześć tytułów mistrza świata
z rzędu, co uczyniło z niej legendę.

Kompaktowy model był jednak
wówczas rozwiązaniem doraźnym.
Zmiana przepisów spowodowała, że
w 1987 r. zmodyfikowano ośmiolet-
nią konstrukcję, a usportowiona Lan-
cia dostała turbodoładowanie i napęd
na wszystkie koła. Sukcesy Delt HF
Integrals na wyboistych serpentynach
du Safari i oblodzonych serpentynach
nieopodal Monte Carlo sprawiły, że
zyskała status mitu. Lancia oznaczyła
Deltę dodatkowym oznaczeniem HF
(High Fidelity), który wprowadzono
w 1966 r. z przeznaczeniem dla spor-
towych pojazdów marki. Lancia Delta
HF 4WD z miejsca wygrała w 1987 r.
pierwsze rajdowe mistrzostwa świa-
ta, w których startowała. Pod koniec
roku debiutował jej następca, Del-
ta Integrale. W sumie Delta odnio-
sła 46 zwycięstw w grupie A, z czego
sześć w klasyfikacji generalnej Rajdu
Monte Carlo.



**Za 17-calowymi obręczami kryją się
czterotłoczkowe zaciski, które dbają
o skuteczne wytracanie prędkości.**

Alfa Romeo 156 GTA	
Silnik	3.2 V6
Maksymalna moc	250 KM/6200
Maks. mom. obr.	300 Nm/4800
Masa własna	1485 kg
Przyspieszenie 0-100 km/h	6,3 s
Prędkość maks.	250 km/h



Precyzyjny,
bezpośredni
układ kierowniczy
podkreśla sportową
naturę włoskiej
limuzyny.

Typowo dla lat 80. kanciasty kokpit z kultową już kierownicą Momo.



Wysokie fotele Recaro gwarantują znakomite trzymanie.

Konkurencja – zwłaszcza Toyota – mogła tylko podziwiać jej tylne światła. Aby uzyskać homologację rajdową, wyprodukowano 5000 egzemplarzy, które dysponowały mocą 165 KM i wciąż posiadały wąskie nadwozie.

Wraz z wprowadzoną w 1989 r. Delta HF Integrali 16V rozpoczął się kolejny etap ewolucji. Wersja seryjna również otrzymała 200-konny silnik o czterech zaworach na cylinder. Pod koniec 1991 r. Lancia wycofała się z rajdowych mistrzostw świata. Nowe standardy wyznaczała tymczasem drogowa wersja 210-konnej Delta HF Integrali Evoluzione, która od 0 do 100 km/h rozpędzała się w 5,7 s.

W 1993 r., długo po oficjalnym wycofaniu się z rajdowych mistrzostw



Szesnaście koła Evo to ucztą dla oczu i jeden z bardziej charakterystycznych wzorów w historii motoryzacji.



Turbodoładowany silnik o czterech zaworach na cylinder zamontowano poprzecznie i pochyłono. Typowa dla Evo II czerwona pokrywa zaworów.

Lancia Delta HF Integrali Evo II

Silnik	2.0 R4 turbo
Maksymalna moc	215 KM/5750
Maks. mom. obr.	308 Nm/2500
Masa własna	1340 kg
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,7 s
Prędkość maks.	220 km/h

świata, powstał ostatni przedstawiciel legendy, Evo II. Turbodoładowany silnik z katalizatorem spalin generował 215 KM. A liczne dodatki, takie jak np. klimatyzacja, sprawiały, że Evo II błyszczało najwyższym spośród wszystkich modeli Integrali poziomem wyposażenia.

Sportowy charakter Delti Evo już z zewnątrz podkreślają grube „policzki” i wysunięty spojler dachowy. W nisko zamontowanych, wysokich fotelach Recaro można poczuć, dla czego Delta odnosiła sukcesy w rajdach samochodowych.

Doładowany silnik o czterech zaworach na cylinder budzi się zaskakująco spokojnie. Nie słychać żadnego spodziewanego dudnienia ani szczenia. Podczas gdy wszystkie



Od 1953 r. sportowe samochody Lanciai zdobi emblemat ze słoniem

pliny powoli nabierają temperatury, Delta prowadzi się zaskakująco łagodnie. Nic nie zdradza, że jedziemy oldskulowym turbo. Udomowione auto sportowe zachowuje się potulnie i przewidywalnie.

I nawet przy wyższych prędkościach Delta nie wywołuje strachu. Układ kierowniczy, hamulce, zawieszenie z szerszym rozstawem kół tworzą dynamiczną i intuicyjną w obsłudze całość. A w połączeniu z wysokooobrotowym, już od 3000 obr./min „dobrze rozkręconym” silnikiem i znakomitą trakcją sprawia, że przyspieszanie podczas wychodzenia z ciasnych zakrętów jest prawdziwą przyjemnością.

Wtedy trzeba jednak szybko wypa-

Podawane przez producenta zużycie na poziomie 10,6 l/100 km to czysta fantazja. Wiele Delt zniszczyły niestety braki w serwisowaniu, stosowanie niewłaściwego oleju i grzechy tuningu.

Oba zadbane sportowe samochody dają ogromną radość z jazdy. Alfa jest ponadczasowo elegancka, zapewnia wystarczający zryw z niskich obrotów i soczyste brzmienie, Delta – dzięki niesamowitej trakcji i elastycznemu silnikowi z turbo – jest maszyną do pokonywania zakrętów.

Gdy pomyślimy o tym, co te tradycyjne marki oferowały w ciągu ostatnich lat, staje się jasne, że te dwa samochody sportowe to ostatnie charakterystyczne postacie w ich portfolio.



Modele 156 GTA i Delta HF Integrali Evo II – kto ma oba, ten ma szczęście!