

SEKRETNA BRON

Tym modelem Alfa Romeo wróciła na należyte jej miejsce. A jak po 22 latach od debiutu jeździ 156 z silnikiem V6?

Aż ciężko uwierzyć, że 156 ma już 22 lat. Wciąż zdumiewa wyglądem. Może i powstało jako kompaktowy model dla kadry dyrektorskiej, ale przemysłowe rozwiązania Waltera de Silvya sprawiły, że jest czymś więcej niż konkurencyjne samochody z jego segmentu.

Wystarczy zwrócić uwagę na ukryte w tylnych drzwiach klamki, za sprawą których 156 wygląda jak coupe. Delikatnie opadająca linia dachu potęguje tylko to wrażenie. Przód jest elegancki i zdecydowanie nowocześniejszy od kanciastej gamy modelowej Alfę, produkowanej we wcześniejszych latach. Podczas gdy 75 i 155 wyróżniały się mocnymi liniami, 156 jest zmysłowa i ponętna. Wychodzi naprzeciw nudnym autom przeznaczonym dla dyrektorów.

W dzisiejszych czasach 156 utknęło w próżni. Część modeli wystawiana jest na sprzedaż za mniej niż 5000 zł, podczas gdy inne trafiają na złomowisko. A to wielka szkoda. Z drugiej strony ceny niektórych wariantów zaczęły wzrastać. GTA nigdy nie były specjalnie tanie. Obecnie są rzadkością, kosztując około 35 000 zł za jazdy o sporym przebiegu i niemal dwukrotnie więcej za egzemplarze w świetnej kondycji.

156 V6 jeszcze wczoraj można było kupić za 2000 zł, ale te dni już minęły. Teraz zapłacimy co najmniej 7000 zł

**NIEWIELKI SEDAN Z WŁOCH NADAL
WYRÓŻNIA SIĘ PIĘKNĄ SYLWETKĄ
NAWIĄZUJĄCĄ DO AUT COUPE**

za egzemplarze zdane do użytku, podczas gdy najlepsze z nich to wydatek nawet 25 000 zł. Czy warto są swojej ceny?

Zdecydowanie tak! Silniki Busso generują 192 KM, i to przy masie auta wynoszącej 1320 kg, czyli o około 150 kg mniej w stosunku do GTA z tą samą jednostką. 156 wydaje się zaskakująco szybkie. Przekroczenie 4500 obr./min jest niczym chodzenie po polu minowym. W kilka sekund da się osiągnąć taką prędkość, przez którą podczas kontroli stracimy prawo jazdy. A wszystkiemu towarzyszy piękny dźwięk silnika. Można się zakochać już za pierwszym razem, gdy zapędzimy wskazówkę obrotomierza pod czerwone pole.

Jeszcze lepiej jest w zakrętach. Może i 156 ma przedni napęd, ale ciężko to stwierdzić w przypadku modeli napędzanych Twin Sparkiem. Auto jest bardzo stabilne, ma zachęcający do szybszej jazdy układ kierowniczy i dysponuje wręcz nadmiarem przyczepności. Prawde powiedzawszy, V6 na przedniej osi nieco odbiera animuszu na krętej drodze, ale wciąż pozwala na dobre prowadzenie, szczególnie w przypadku porządnego ogumienia.

**W dniu premiery
w 1997 r. 156
wywołało sensację.
Alfa zaprezentowała
model, który
ostre linie zastąpił
subtelny piękny.**

Jak przystało na włoski samochód z tamtej ery, komfort jest przyzwoity. Co prawda, nadwozie przechyla się na boki, ale nie w takim stopniu, jak statek na morzu. Precyzyjna skrzynia to atut tego auta. W ogóle spokojnym tempem przyjemnie podróżuje się 156 V6, jednak jej silnik zdecydowanie najlepiej czuje się w okolicach swoich maksymalnych obrotów.

Wnętrze wzbudza mieszane odczucia. Elementy imitujące włókno węglowe po tak wielu latach wciąż wyglądają dziecinnie. Niestety, jest też sporo twardych i nieprzyjemnych w dotyku plastików, za to zabudowane wskaźniki sprawiają, że podczas wyprawy do sklepu spożywczego można poczuć się tak, jakby jechało się na tor Monza. Sportowego akcentu dodaje czerwone podświetlenie zegarów.

Mimo że testowy egzemplarz zaopatrzone w materiałową tapicerkę, wciąż nie trudno znaleźć na rynku 156 z pięknym wnętrzem obitym skórą. To wszystko razem daje poczucie obcowania z czymś wyjątkowym, o czym użytkownicy BMW serii 3 mogą tylko pomarzyć.

Alfa Romeo 156 po tylu latach nadal ma w sobie mnóstwo uroku osobistego. Wprawdzie nie jest to idealny egzemplarz – liczne zadrapania widać na niemal każdym elemencie, co oznacza, że większość podróży odcisnęło na tym aucie swoje piętno – ale za te pieniądze ciężko wymyślić coś lepszego. Coś, co oferuje podobną kombinację wyglądu, właściwości jezdnych, wyjątkowości i charakteru.

Alfa Romeo 156 2.5 V6

Cena ok. 25 tys. zł (zadany egzemplarz)
Silnik benzynowy, wolnossący, V6, 24V, 2492 cm³
Moc 192 KM przy 6300 obr./min
Maks. moment obr. 222 Nm przy 5000 obr./min
Napęd na przednie koła, 6-biegowa skrzynia ręczna
Dług./szer./wys./rozstaw osi 443/175/142/260 cm
Średnie zużycie paliwa 11,4/100 km
Masa własna 1320 kg
Przyspieszenie 0-100 km/h 7,3 s
Prędkość maksymalna 230 km/h