

# Bella macchina



**Kiedy „alfamaniacy”  
wychwalają swoje  
samochody, mówią  
najczęściej o napędzie  
i wspianiamy zawieszaniu.  
Laureatka tytułu auta roku  
- 156-tka - dostarczyła  
kolejnego tematu  
do rozmów  
- to wyjątkowo  
ekskluzywny styling.**

**C**ENTRO STILE, biuro projektów Alfę, miało za zadanie stworzenie „stylistycznego pomostu” pomiędzy przeszłością a przyszłością. Z projektu o roboczej nazwie „nuova Giulietta” powstała w końcu Alfa Romeo 156. Dużo nowoczesnych rozwiązań technicznych w opakowaniu pasującym do naszych czasów, ale także kilka nostalgicznie sięgających w przeszłość elementów - charakterystyczne kłamki przednich drzwi, piękny w swojej formie znak Alfę umieszczony na osłonie chłodnicy, lub deska rozdzielcza, której nie można pomylić z żadną inną. Testowaliśmy to auto bardzo dokładnie (silnik 1,8 litra) na znanych nam doskonale odcinkach kontrolnych. Sama przyjemność!

Ta czterodrzwiowa limuzyna wygląda niemal jak coupé - i to nie tylko ze względu na ukryte kłamki tylnych drzwi. Jej przypominająca klin sylwetka ma w sobie wiele dynamiki wyczuwalnej nawet wtedy, gdy samochód stoi. A w czasie jazdy? Trudno rozstać się z kierownicą i wyobrazić sobie, że kiedyś trzeba się będzie zastrzychać. Silnik (choć przy niektórych zakresach obrotów mógłby brzmieć trochę bardziej agresywnie) pracuje w sposób charakterystyczny tylko dla Alfę. Bardzo chętnie przechodzi na wyższe obroty, pracuje czysto i niemal bez wibracji, aż do momentu, kiedy wskazówka obrotomierza dociera do czerwonego pola.

Pięciobiegowa skrzynia ma stopniowanie dokładnie dopasowane do charakterystyki mocy.

Przyspieszenie, sprzęgło, (bęc, ciach, hop) - kolejny bieg i wio! Do około 212 km/h - jeśli przepisy na to pozwalają. Czterocyfrowy silnik (ten prawie najmniejszy z oferty Alfę) nie ma wprawdzie najlepszych wartości momentu obrotowego (169 Nm przy 3.500 obr./min.), ale kompensuje to harmonijne rozwinięcie mocy 144 KM. To jasne, że w tym celu musiało być zastosowanych kilka technicznych sztuczek. Asem autowym jest zmienne sterowanie 16 zaworami. Tzw. przesuwniki fazowe znajdujące się na obu, umieszczonych u góry, napędzanych zębatymi paskami klinowymi wałkach rozrządu zmieniają kąt rozrządu zgodnie z impulsami płynącymi z komputera pokładowego i Bosch Motronic. Znaczy to, że punkty i czas trwania

otwarcia, kiedy to przez zawory ssące dostarczana jest świeża mieszanka, a przez wydechowe - usuwane są spaliny, mogą być ustawiane w sposób jak najbardziej optymalny. Dzięki pompaczom hydraulicznym nie trzeba regulować luzu zaworów. Na możliwie najlepsze i najekonomiczniejsze spalanie mają także wpływ zmienne kanały ssące. Zawory kłapowe umieszczone w nylonowych, wzmocnionych włóknem szklanym przewodach, w zależności od potrzeb kierują dopływającą do komory spalania powietrze pośrednio (przez dodatkowe przewody) lub bezpośrednio. Zalecia? Przy niskich obrotach, silnik, poprzez dłuższe przewody doprowadzające może „tankować” więcej tienu. Jeśli kierowca mocniej nacisnie pedał gazu, potrzebna ilość powietrza dociera najszybciej krótszą drogą.

Dwie świece w każdej komorze spalania zapewnią przesunięte w czasie, a co za tym idzie, jeszcze bardziej wydajne spalanie. Oprócz tego wszystkie, na każdym cylindrze znajduje się przypisana mu cewka zapłonowa. Same świece wystarczają na 100.000 km. Glowica jest, tak jak poprzednio, ze stopu metali lekkich. Nowością są dwa wałki wyrównawcze w bloku cylindrów. Eliminują one już u źródła mające ewentualnie wystąpić wibracje. Reasumując - duża dawka nowoczesnych rozwiązań technicznych o przejrzystej konstrukcji.

Przekładając to na wymierne wyniki można powiedzieć, że ten całkiem nieduży, czterocyfrowy silnik zapewnia bardzo dobre osiągi. Na uzyskanie prędkości 100 km/h potrzebuje tylko 8,9 sek., co w tej klasie jest nie lada wyczynem. Jest to niewątpliwie zasługa pięciobiegowej skrzyni i bardzo małej powierzchni czołowej samochodu, ale nie bez znaczenia są także nowe rozwiązania zastosowane w konstrukcji sprzęgła. Cylinder biorący umieszczony jest bezpośrednio w przekładni i wywiera nacisk (bez udziału dźwigni pośredniej) na łożysko wyprężające. Inne są odczucia już w momencie rozruchu przy wysokich obrotach. Poza tym, przy szybkim wrzucaniu wyższego biegu wychwycisz znacznie lepszą pracę sprzęgła. Zadowoleni byliśmy także z ilości zużytego paliwa (9,6 l). Pomimo dość żwawej jazdy i prób osiągnięcia skrajnych wyników wystarczało nam od 8,4 do 10,7 litra benzyny bezolowej super na 100 km.



**Prawie najmniejszy (drugi z kolei) silnik w programie 156 jest bardzo rozsądnym rozwiązaniem i doskonale pasuje do sportowego wizerunku tej małej limuzyny.**



**Klasyczny, a jednak agresywny. Nie tylko znawcy tematu rozpoznają na pierwszy rzut oka szlachetny emblemat Alfę.**

Przyjemność zapewnienia również wspaniale skonstruowany mechanizm jezdny samochodu z napędem na przednie koła. W gruncie rzeczy, niezależnie zawieszanie kół nie jest już w dzisiejszych czasach czymś wyjątkowym, ale na widok nowych osi Alfę, znawcom motoryzacji z wrażenia „opada szczęka”. Ich rozwiązania techniczne wywodzą się z Formuły 1. Dwa umieszczone jeden nad drugim wahacze poprzeczne oraz układ resorów i amortyzatorów znajdujący się z przodu redukują nieresorowane masy i utrzymują tzw. kinematykę osi w określonych tolerancjach. W praktyce oznacza to różnie od znanych nam dotychczas zachowań. Na zakręcie koła odchylają się od pionu. Specjalna konstrukcja osi w Alfę powoduje, że cała powierzchnia opony trzyma się nawierzchni. Zapewnia to doskonałą przyczepność i - tym samym - pewniejszą jazdę.

Ta sama zasada zastosowana została w konstrukcji osi tylnej. Na umieszczonej pośrodku, połączonej z karoserią za pomocą śrub, niezależnej podporze aluminiowej opierają się cztery długie, podwójne wahacze poprzeczne oraz dwa wahacze podłużne. Po zewnętrznej stronie znajdują się natomiast amortyzatory teleskopowe, które przejmują dodatkowo funkcję prowadzącą i utrzymują koła w pozycji pionowej przy powstających na zakrętach obciążeniach bocznych. Oba stabilizatory z przodu i z tyłu opierają się na karoserii i bezpośrednio na obudowie amortyzatorów. Ograniczają one ewentualne kołysanie konstrukcji.

Nieważne, czy chodzi o duże przyspieszenia, o ostre skręty, czy o gwałtowne hamowa-



**Nawet kiedy stoi, wygląda bardzo efektownie. Najmłodsze dziecko Alfę ma ożywić tradycję usportowionej, włoskiej limuzyny rodzinnej.**

## Alfa Romeo 156 1.8 Twin Spark 16V



### PODSUMOWANIE TESTU

100

85

Ta nie największa wewnątrz limuzyna jest do pracowania konstrukcyjnie, ma ciekawą stylizację, a jej doskonałe zachowanie podczas jazdy przekona najbardziej nieufnych. Przyjemność z jazdy zapewniają silnik o interesujących parametrach i precyzyjnie pracująca skrzynia biegów. Za tę cenę, konkurencja nie oferuje nic równie dobrego. Krótko mówiąc: pojazd dla indywidualistów.

### NADWOZIE

20

16

Miejsca wystarcza dla czterech osób; niewielki bagażnik; duża ładowność. Dokładne wykończenie. Widzialność i funkcjonalność odpowiadają klasie samochodu. Wysokie oparcia ograniczają widoczność do tyłu

### NAPĘD

20

18

Zrywny silnik czterocylindrowy przypomina stare, dobre czasy. Pracuje czysto i niemal bez wibracji, lecz nie brzmie tak soczyście jak dawniej. Moc mechanizmu jazdy zadowalająca. Dzwignia umieszczona wprawdzie bardziej z przodu, ale przełączanie biegów jest ciągle bardzo dokładne.

### PODWOZIE

15

14

Pomimo mocnego silnika, ten napędzany na przednie koła samochód nie ma prawie problemów trakcyjnych. Układ kierowniczy zapewnia doskonały kontakt z nawierzchnią. Bez zarzutu są jazda po prostych oraz zachowanie się na zakrętach.

### KOMFORT JAZDY

15

12

Cichy przy dużych prędkościach; komfortowne, choć usportowione uszeregowanie i tłumienie drgań. Siedzenia do zaakceptowania i dużo schowków z przodu; pasażerowie na tylnych siedzeniach muszą się pogodzić z niewygodami. Prosta i skuteczna obsługa regulatorów ogrzewania i wentylacji.

### BEZPIECZEŃSTWO

15

13

Poduszki boczne dopiero od maja 1998. Poza tym jest wszystko co zapewnia bezpieczną jazdę. Opóźnienie przy hamowaniu 40,2 m ze 100 km/godz. Jest w tej klasie normalne i jest z pewnością zadowalające.

### EKONOMIA

15

12

Korzystny stosunek ceny do mocy. Interesujące wyposażenie dodatkowe. Wysokie zaoszczędzenie przy ubezpieczeniu zgodne z D3. Długi okres gwarancji na korozję. Ewentualne problemy z odsprzedają ze względu na „Image”. Zużycie paliwa do przyjęcia.

Adress WWW:

http://www.alfaromeo.com

## Dane pojazdu

### SILNIK

Chłodzony wodą, umieszczony z przodu, czterocylindrowy silnik jednorzędowy z zapłonem iskrowym, cztery zawory na jeden cylinder, dwa leżące u góry regulowane wałki rozrządu (napęd na pas klinowy zębaty), przełączana rura ssąca; wtrysk wielopunktowy; podwójny zapłon; regulowany katalizator, D3.

Pojemność skokowa	1.747cm <sup>3</sup>
Średnica x skok	82,0 x 82,7 mm
Stożek sprężania	10,3:1
Moc przy obr./min.	106 kW/KM 144 KM (przy 6.500 obr./min.)
Maks. moment obr.	169 Nm (przy 3.500 obr./min.)
Ilość oleju	4,4 l

### PRZENOSZENIE NAPĘDU

Typ napęd przedni  
Skrzynia biegów pięciobiegowa, manualna

### PODWOZIE

Z przodu: niezależne zawieszenie kół na podwójnych wahaczach poprzecznych i amortyzatorach teleskopowych, stabilizator.  
Z tyłu: niezależne zawieszenie kół na wahaczu podłużnym, podwójne wahacze poprzeczne i amortyzatory teleskopowe, stabilizator.

Układ kierowniczy:	Listwa zębata (wspomaganie)
Hamulca przednie:	Tarcze (wewnętrznie chłodzone)
Hamulce tylne:	Tarcze
ABS:	Bosch 5.3 - kanał kwadratowy
Opony:	185/65 VR 15 T
Felgi:	6,0J x 15

### KAROSERIA

Pięciomiejscowa, czterodrzwiowa limuzyna typu stationheck (sedan) z klapą bagażnika.

Długość:	4.430 mm
Szerokość:	1.745 mm
Wysokość:	1.415 mm
Współczynniki Cw:	0,31
Rozstaw kół:	2.595 mm
Koło skrętu:	11,1 l
Bagażnik:	378 l
Ciężar własny:	1.230 kg
Ładowność:	520 kg
Ciężar przyczepy:	1.300/500 kg

### ZUŻYCIE

Paliwo:	Benzyna super
W mieście:	11,4 l
Na trasie:	6,4 l
Średnie:	8,2 l
Zużycie testowe min.:	8,4 l
maksymalne:	10,7 l
Średnie:	9,6 l
Zbiornik:	63 litrów
Teoretyczny zasięg:	656 km

### OSIĄGI

0 - 100 km/godz.	8,9 s
60 - 100 km/godz.	na 4. biegu 10,5 s
80 - 120 km/godz.	na 5. biegu 15,0 s
Maks. prędkość	212 km/godz.

### KONKURENCJA

Audi A4 - silnik czterocylindrowy o mocy 125 KM; 10.2613 PLN; prędkość max: 205 km/h; 0-100 km/h: 10,4 sek.; zużycie paliwa podczas testu: 8,5 l super.  
BMW 318i - silnik czterocylindrowy o mocy 115 KM; 97.107 PLN; prędkość max: 202 km/h; 0-100 km/h: 11,5 sek.; zużycie paliwa podczas testu: 8,2 l super.  
Nissan Primera 2.0 SRI - silnik czterocylindrowy o mocy 130 KM; 76.456 PLN; prędkość max: 205 km/h; 0-100 km/h: 9,6 sek.; zużycie paliwa podczas testu: 8,11 l super.

VW Passat 1.8 SV - silnik czterocylindrowy o mocy 125 KM; DM 38.800,-; prędkość max: 204 km/h; 0-100 km/h: 10,9 sek.; zużycie paliwa podczas testu: 8,6 l super.

### WYPOSAŻENIE I CENY

Cena podstawowa: 68.000 PLN  
Wyposażenie seryjne: • ABS • dwie poduszki powietrzne z przodu • elektrycznie regulowane i ogrzewane lusterka boczne • wskaźnik temperatury zewnętrznej • szyby atermiczne • regulowana wysokość siedzenia kierowcy • regulowane ustawienie kierownicy • światła przeciwmieglne • wspomaganie układu kierowniczego • miejsce na narty w oparciu tylnych siedzeń • przełącznik wewnętrznej obrotu powietrza • centralny zamek.

Wyposażenie dodatkowe: lakier metalic - 1.048 zł; regulowany elektrycznie szkłany szyberdach - 2.382 zł; ogrzewanie przednich siedzeń - 1.906 zł; siedzenia skórzane - 3.907 zł; koło kierownicy obszyte skórą - 524 zł.

Ceny lira wg. kursu NBP z dnia 20.01. 1998 r.



Nogi mieszczą się swobodnie. Głowa za blisko tylnej szyby; to należałoby poprawić.

nie. Mechanizm jezdny Alfa zapewnia zawsze bezpośredni kontakt z nawierzchnią. Pewne znaczenie odgrywa tu także sprężystość i na swój sposób przyjemny układ kierownicy ze wspomaganiami. Już niewielkie skręty steru pozwalają na dokładne prowadzenie samochodu na każdym placu manewrowym, a występujące wtedy zmiany obciążenia są łatwe do opanowania. Alfa 156 nie boi się ani pofalowanej nawierzchni, ani wybojów, ani kolein. Zadziwiające jest, jak łagodnie reaguje na wszelkie te nierówności jej prowadzenie sportowe uresorowanie. Taki mechanizm jezdny pasuje bardzo dobrze do mocnego silnika o pojemności 1,8 l.



Bagażnik jest wprawdzie niewielki, ale zewnętrzne zawiasy i okienko do przewozu długich przedmiotów ułatwiają życie.

Szkoda, że do tej sportowo-komfortowej koncepcji nie do końca pasują przednie siedzenia. Mają wprawdzie dobrze uformowane oparcia, a ich siedziska zadowolą chyba nawet najwyższych użytkowników, ale przydałyby się za znaczone mocnej ograniczenia boczne. W zamian mamy do dyspozycji regulowaną wysokość po stronie kierowcy, bardzo poręczne, okryte skórą koło kierownicy o położeniu regulowanym w dwóch płaszczyznach.

Zegary i wskaźniki, tak jak w poprzednich modelach, schowane są głęboko, pod mającymi kształt rury osłonami. Wskaźnik prędkości mierza opisany jest dość wąsko i dlatego jest niezbyt czytelny. Po jego prawej stronie, na pięknie uformowanej konsoli centralnej umieszczone są trzy dodatkowe wskaźniki (paliwo,

Małe, okrągłe światła przeciwmieglne w szerokim „rekinim pysku” należą do wyposażenia seryjnego.

chromometr i płyn chłodniczy). Łatwiej byłoby je obserwować, gdyby były wbudowane za kierownicą, ale wtedy nie wyglądałoby tak efektownie. Umieszczone pod nimi regulatory ogrzewania, nawiewu powietrza i klimatyzacji mają bardzo interesujący kształt i są proste w obsłudze. W wyposażeniu znajdują się praktyczne w użyciu schowki, dwie poduszki powietrzne

i oparcia tylnych siedzeń z okienkiem do transportu długich przedmiotów są także w seryjnym wyposażeniu. Poduszki boczne będą montowane od maja 1998 roku.



Charakterystyczna stylizyka realizowana jest konsekwentnie także we wnętrzu samochodu.



Jeśli z przodu zamontujemy fotelik dla dziecka, poduszka powietrzna może zostać „wyłączona” za pomocą kluczyka.

(prawą można wyłączyć, np. po zamontowaniu dziesięcioletniego fotelika), oraz pasy bezpieczeństwa o regulowanej wysokości. Oprócz tego ABS, elektrycznie sterowane szyby boczne z przodu, centralny zamek, elektrycznie regulowane i podgrzewane lusterka boczne i dodatkowe światła stopu. Światła przeciwmieglne

