

Alfa Romeo 156 T. Spark 1,6i 16V

(1997-2000)

SILNIK / o zapłonie iskrowym, czterosurowy, czterocylindrowy, rzędowy, chłodzony cieczą, wielozaworowy (po cztery zawory na jeden cylinder), z dwoma wałkami rozrządu w głowicy, umieszczony poprzecznie z przodu, napędzający koła przednie

Typ silnika AR 67601

Średnica cylindra	82 mm
Skok tłoka	75,65 mm
Pojemność skokowa	1598 cm ³
Stopień sprężania	10,3
Moc maksymalna	88 kW (120 KM)
Prędkość obrotowa mocy maksymalnej	6300 obr/min
Moment maksymalny	144 N·m
Prędkość obrotowa momentu maksymalnego	4500 obr/min

Układ rozrządu / dwa wałki rozrządu w głowicy, podparte na pięciu (wałek zaworów wydechowych) lub sześciu (wałek zaworów ssących) łożyskach, napędzane wspólnym paskiem zębatym, napinacz paska półautomatyczny, szesnaście zaworów w głowicy (8 ssących i 8 wydechowych), o zmiennych fazach rozrządu zaworów ssących przestawianych przez urządzenie elektrohydrauliczne zamontowane za kołem zębatym wałka rozrządu zaworów ssących

Luz zaworów do kontroli faz rozrządu 0,45 mm

Fazy rozrządu

- otwarcie zaworów ssących 8° po ZZ
- zamknięcie zaworów ssących 40° po ZW
- otwarcie zaworów wydechowych 26° przed ZW
- zamknięcie zaworów wydechowych 1° po ZZ

Luz roboczy zaworów / zerowy, zastosowano popychacze hydrauliczne

Pasek zębaty / napędu wałków rozrządu i pompy cieczy chłodzącej

- naciąg / regulowany samoczynnie po wstępnym ustawieniu mimośrodowego napinacza
- wymiana / co 120 000 km

Układ chłodzenia / zamknięty, o obiegu wymuszonym przez pompę odśrodkową, termostat, chłodnica, zbiornik wyrównawczy, wentylator elektryczny sterowany elektronicznie

Termostat / umieszczony w obudowie z tyłu głowicy

- temperatura początku otwarcia 81...85°C
- temperatura pełnego otwarcia 101...105°C
- skok minimalny zaworu 9,5 mm

Wentylator / elektryczny, o jednej prędkości (wersje bez klimatyzacji) lub o dwóch prędkościach (wersje z klimatyzacją), sterowany przez elektroniczne urządzenie sterujące silnika

- temperatura włączenia
 - samochody bez klimatyzacji 93°C
 - samochody z klimatyzacją
 - 1. prędkości 93°C
 - 2. prędkości 98°C

Nadciśnienie otwarcia zaworu korka zbiornika wyrównawczego 98 kPa

Układ smarowania / pod ciśnieniem, z chłodnicą oleju (typu olej – ciecz chłodząca), z dyszami natrysku oleju na denka tłoków

Pompa oleju / zębata, o zazębieniu wewnętrznym, umieszczona na przednim końcu wału korbowego i napędzana bezpośrednio

Ciśnienie minimalne oleju (w temperaturze 100°C)

- na biegu jałowym 0,1...0,15 MPa
- przy 4000 obr/min 0,35...0,4 MPa

Filtr oleju / wymienny

Układ zasilania / wtryskowy, pośredni wielopunktowy wtrysk benzyny sterowany elektronicznie zintegrowany z układem zapłonowym w ramach systemu sterowania pracą silnika Bosch Motronic M2.10.4, z pochłanianiem par paliwa, zawierający:

- zbiornik paliwa,
- pochłaniacz par paliwa z zaworem elektromagnetycznym sterowania,
- pompę paliwa,
- filtr paliwa,
- przewód rozdzielczy paliwa,
- regulator ciśnienia paliwa,
- cztery wtryskiwacze paliwa,
- filtr powietrza,
- obudowę przepustnicy.

Filtr pochłaniacza z węglem aktywnym / umieszczony w przedziale silnika z tyłu po prawej stronie

Zawór elektromagnetyczny pochłaniacza par paliwa / umieszczony przy zbiorniku pochłaniacza par paliwa, sterowany przez elektroniczne urządzenie sterujące silnika

- rezystancja $26 \pm 4 \Omega$

Pompa paliwa / elektryczna, umieszczona w zbiorniku paliwa, sterowana przez elektroniczne urządzenie sterujące silnika poprzez przekaźnik

- napięcie znamionowe 12 V
- wydatek minimalny $110 \text{ dm}^3/\text{h}$

Filtr paliwa / umieszczony w zbiorniku paliwa

Regulator ciśnienia paliwa / umieszczony na końcu przewodu rozdzielczego paliwa

- ciśnienie regulowane (przewód podciśnienia odłączony) $300 \pm 20 \text{ kPa}$

Wtryskiwacze paliwa / cztery, elektromagnetyczne, jednostrumieniowe, sterowane przez elektroniczne urządzenie sterujące

- typ / Bosch 0280 150 702
- rezystancja $15,9 \pm 0,35 \Omega$

Filtr powietrza / suchy, z wymiennym wkładem papierowym

- wymiana / co 40 000 km

Obudowa przepustnicy / zamocowana do kolektora ssącego, podgrzewana cieczą chłodzącą silnik

Układ zapłonowy / akumulatorowy, elektroniczny bezrozdzielaczowy (tzw. statyczny), zawierający po dwie świece zapłonowe na jeden cylinder, zintegrowany z układem wtrysku benzyny w ramach systemu sterowania pracą silnika Bosch Motronic M2.10.4, zawierający:

- cztery indywidualne cewki zapłonowe,
- osiem świec zapłonowych.

Cewki zapłonowe / cztery, indywidualne, osadzone bezpośrednio na świecach zapłonowych

- rezystancja uzwojenia pierwotnego $0,3 \pm 0,036 \Omega$
- rezystancja uzwojenia wtórnego $7000 \pm 840 \Omega$

Świece zapłonowe / po dwie na jeden cylinder (środkowa i boczna)

- środkowe / NGK PFR 6B+
- boczne / NGK PMR 7A

Odstęp elektrod $0,6 \dots 0,7 \text{ mm}$

Częstość wymiany / co 100 000 km

System sterowania pracą silnika Bosch Motronic M2.10.4 / elektroniczny, mikroprocesorowy, zawierający:

- elektroniczne urządzenie sterujące wtryskiem, zapłonem i funkcjami pomocniczymi,
- czujnik położenia przepustnicy,
- czujnik temperatury cieczy chłodzącej,
- czujnik temperatury zasysanego powietrza,
- przepływomierz powietrza,
- czujnik położenia wałka rozrządu zaworów wydechowych (czujnik fazy silnika),
- regulator prędkości obrotowej biegu jałowego,
- wyłącznik bezwładnościowy,
- czujnik położenia i prędkości obrotowej wału korbowego,
- czujnik spalania stukowego,
- sondę lambda w układzie wydechowym przed katalizatorem,
- elektrozawór zmiany faz rozrządu zaworów ssących,
- przekaźnik główny zasilania,
- przekaźnik pompy paliwa,
- złącze diagnostyczne,
- lampkę kontrolną (w zestawie wskaźników).

Elektroniczne urządzenie sterujące / mikroprocesorowe, umieszczone wewnątrz nadwozia pod schowkiem tablicy rozdzielczej, o złączu 55-stykowym, wykonujące testy autodiagnostyczne, z możliwością przejścia do trybu pracy awaryjnej z wykorzystaniem zaprogramowanych wartości zastępczych w przypadku nieprawidłowej pracy systemu

– typ / Bosch Motronic M2.10.4

Czujnik położenia przepustnicy / potencjometryczny, umieszczony przy obudowie przepustnicy

– rezystancja (między stykami czujnika)

– między stykami „1” i „2” ok. 2000 Ω

– między stykami „1” i „3”

przepustnica zamknięta 1000 Ω

przepustnica otwarta całkowicie 2700 Ω

Czujnik temperatury cieczy chłodzącej / termistancyjny, o ujemnym współczynniku temperaturowym rezystancji (CTN), umieszczony na obudowie termostatu

– rezystancja (między stykami „1” i „2” czujnika)

– przy -30°C 26 k Ω

– przy -20°C 15,5 k Ω

– przy -10°C 10 k Ω

– przy 0°C 6 k Ω

– przy $+20^{\circ}\text{C}$ 2,3...2,6 k Ω

– przy $+40^{\circ}\text{C}$ 1,3 k Ω

– przy $+60^{\circ}\text{C}$ 0,6 k Ω

– przy $+80^{\circ}\text{C}$ 0,32 k Ω

– przy $+100^{\circ}\text{C}$ 0,195 k Ω

Czujnik temperatury zasysanego powietrza / termistancyjny, o ujemnym współczynniku temperaturowym rezystancji (CTN), umieszczony na przewodzie doprowadzenia powietrza

– rezystancja (między stykami „1” i „2” czujnika)

– przy -10°C 8,1...10,7 k Ω

– przy $+20^{\circ}\text{C}$ 2,3...2,7 k Ω

– przy $+80^{\circ}\text{C}$ 0,3...0,36 k Ω

Przepływomierz powietrza / masowy, z termoanemometrem warstwowym, umieszczony na przewodzie powietrza za filtrem

– napięcie sygnału (między stykami „2” i „4” przepływomierza) 0...5 V

Czujnik położenia wałka rozrządu zaworów wydechowych / hallotronowy, zamocowany na głowicy, współpracujący z tarczą zębatą nadajnika impulsów umieszczoną za kołem zębatym wałka rozrządu zaworów wydechowych

Regulator prędkości obrotowej biegu jałowego / silnik krokowy sterowany przez elektroniczne urządzenie sterujące silnika, zamocowany do obudowy przepustnicy, regulujący przepływ powietrza dodatkowego w kanale obejściowym przepustnicy

Wyłącznik bezwładnościowy / odcinający zasilanie elektryczne przełącznika pompy paliwa w przypadku zderzenia samochodu, z możliwością ręcznego włączenia za pomocą przycisku znajdującego się na wyłączniku, umieszczony wewnątrz nadwozia na podłodze pod siedzeniem kierowcy

Czujnik położenia i prędkości obrotowej wału korbowego / indukcyjny, zamocowany do kadłuba silnika, współpracujący z tarczą o 58 zębach umieszczoną przed kołem zamachowym

– rezystancja czujnika (przy 20°C) $860 \pm 10 \Omega$

– odstęp czoła czujnika od tarczy nadajnika

(nieregulowany) 0,8...1,5 mm

Czujnik spalania stukowego / piezoelektryczny, przykręcony do kadłuba silnika pod kolektorem wydechowym między cylindrami nr 2 i 3

Sonda lambda / podgrzewana elektrycznie, umieszczona w układzie wydechowym przed katalizatorem

– rezystancja uzwojenia podgrzewania (przy 20°C , między stykami „3” i „4” sondy)

$4 \pm 0,5 \Omega$

– napięcie zasilania

12 V

– napięcie sygnału

– mieszanka uboga do 200 mV

– mieszanka bogata 200...800 mV

Elektrozawór zmiany faz rozrządu zaworów ssących / umieszczony na głowicy

– napięcie zasilania

12 V

Przełącznik główny zasilania / umieszczony w przedziale silnika w skrzynce przy akumulatorze

Przełącznik pompy paliwa / umieszczony w przedziale silnika w skrzynce przy akumulatorze

Parametry kontrolne

Prędkość obrotowa biegu jałowego (brak możliwości ręcznej regulacji prędkości obrotowej)	850 ± 30 obr/min
Zawartość CO	do 0,5%
Zawartość O ₂	0,1...0,5%
Emisja CO ₂	195 g/km

PODWOZIE

Sprzęgło / cierne, jednotarczowe, suche, ze sprężyną centralną, sterowane hydraulicznie
Skok pedału 135 mm

Skrzynka przekładniowa / mechaniczna, pięciobiegowa plus bieg wsteczny, biegi do przodu synchronizowane

Typ C 510.5

Przełożenia

– I bieg	3,909
– II bieg	2,238
– III bieg	1,520
– IV bieg	1,156
– V bieg	0,971
– bieg wsteczny	3,909
– przekładnia główna	3,800 (57/15)

Przeniesienie napędu / półosie połączone z obu stron za pomocą przegubów równobieżnych trójamennych od strony skrzynki przekładniowej i kulowych od strony kół, z wałkiem pośrednim prawej półosi

Układ kierowniczy / mechaniczny ze wspomaganiem hydraulicznym

Przekładnia kierownicza / zębatkowa o zmiennym przełożeniu, z zaworem rozdzielczym i siłownikiem integralnym

Liczba obrotów koła kierownicy	2,2
Promień skrętu	5,55 m

Pompa wspomagania / hydrauliczna, łopatkowa, napędzana od wału korbowego paskiem wieloklinowym napędu osprzętu

Zawieszenie przednie / niezależne, typu pseudo Mac Pherson, z dolnymi i górnymi wahaczami poprzecznymi trójkątnymi, ze stabilizatorem poprzecznym prętowym o średnicy 22 mm

Amortyzatory / hydrauliczne teleskopowe dwustronnego działania

– długość maksymalna	471,5 ± 3 mm
– długość minimalna	368 ± 3 mm

Ustawienie kół przednich (samochód nie obciążony) przy zachowaniu wysokości kontrolnej zawieszenia przedniego B – A = 62,6 ± 7 mm dla zawieszenia standardowego lub B – A = 38,9 ± 7 mm dla zawieszenia sportowego oraz wysokości kontrolnej zawieszenia tylnego D – C = 45,9 ± 7 mm dla zawieszenia standardowego lub B – C = 23,6 ± 7 mm dla zawieszenia sportowego (patrz rys.)

Zawieszenie standardowe

– rozbieżność (regulowana)	2,03 ± 1 mm (0°18' ± 09')
– pochylenie koła (nieregulowane)	–0°41' ± 20'
– wyprzedzenie sworznia zwrotnicy (nieregulowane)	3°55' ± 30'

Zawieszenie sportowe

– rozbieżność (regulowana)	2,07 ± 1 mm (0°17' ± 08')
– pochylenie koła (nieregulowane)	–1°07' ± 20'
– wyprzedzenie sworznia zwrotnicy (nieregulowane)	4°03' ± 30'

Piasta koła przedniego / na łożysku dwurzędowym kulowym skośnym

Zawieszenie tylne / niezależne, na pojedynczych wahaczach wleczonych, podwójnych wahaczach poprzecznych (przednim i tylnym) i kolumnach resorujących, ze stabilizatorem poprzecznym prętowym o średnicy 14 mm

Amortyzatory / hydrauliczne teleskopowe dwustronnego działania

– długość maksymalna	590 ± 2,5 mm
– długość minimalna	402 ± 2,5 mm

Ustawienie kół tylnych (samochód nie obciążony) przy zachowaniu wysokości kontrolnej zawieszenia przedniego $B - A = 62,6 \pm 7$ mm dla zawieszenia standardowego lub $B - A = 38,9 \pm 7$ mm dla zawieszenia sportowego oraz wysokości kontrolnej zawieszenia tylnego $D - C = 45,9 \pm 7$ mm dla zawieszenia standardowego lub $B - C = 23,6 \pm 7$ mm dla zawieszenia sportowego (patrz rys.)

Zawieszenie standardowe

- zbieżność (nieregulowana) $3,27 \pm 1$ mm ($0^\circ 30' \pm 09'$)
- pochylenie koła (nieregulowane) $-0^\circ 48'$
(odchyłka dolna $-0^\circ 40'$, odchyłka górna 0°)

Zawieszenie sportowe

- zbieżność (nieregulowana) $3,22 \pm 1$ mm ($0^\circ 27' \pm 08'$)
- pochylenie koła (nieregulowane) $-1^\circ 15'$
(odchyłka dolna $-0^\circ 40'$, odchyłka górna 0°)

Piasta koła tylnego / nałożysku dwurzędowym kulkowym skośnym

Układ hamulcowy

Hamulec roboczy / hydrauliczny, dwuobwodowy (podział po przekątnej), ze wspomaganie podciśnieniowym, z układem przeciwblokującym ABS

Hamulce kół przednich / tarczowe, z zaciskiem pływającym i tarczą pełną

Średnica zewnętrzna tarczy $281 \pm 0,2$ mm

Grubość tarczy

- nominalna $14,2 \dots 15,1$ mm
- minimalna po naprawie $14,2$ mm
- minimalna dopuszczalna $13,2$ mm

Średnica cylindra zacisku 54 mm

Hamulce kół tylnych / tarczowe, z zaciskiem pływającym i tarczą pełną

Średnica zewnętrzna tarczy $251 \pm 0,1$ mm

Grubość tarczy

- nominalna $9,8 \dots 10,2$ mm
- minimalna po naprawie $9,35$ mm
- minimalna dopuszczalna 9 mm

Średnica cylindra zacisku 38 mm

Pompa hamulcowa / w układzie tandem, zintegrowana z urządzeniem wspomagającym

Średnica tłoków $22,225$ mm ($7/8''$)

Urządzenie wspomagające / podciśnieniowe, typu Isovac

Średnica tłoka $203,2$ mm ($8''$)

Hamulec awaryjny / działający mechanicznie na hamulce kół tylnych

Układ przeciwblokujący / sterowany elektronicznie, ABS Bosch 5.3, z elektronicznym podziałem siły hamowania (EBD), zawierający:

- elektroniczne urządzenie sterujące połączone z hydraulicznym zespołem sterowania,
- zespół pompy hamulcowej z podciśnieniowym urządzeniem wspomagającym,
- cztery czujniki prędkości obrotowej kół,
- włącznik świateł hamowania,
- bezpieczniki,
- lampkę kontrolną w zestawie wskaźników,
- złącze diagnostyczne.

Elektroniczne urządzenie sterujące / o złączu 31-stykowym, umieszczone w przedziale silnika z tyłu po lewej stronie

Hydrauliczny zespół sterowania / zawierający 8 elektrozaworów, pompę hydrauliczną i akumulator ciśnienia

Czujniki prędkości obrotowej kół / indukcyjne

Koła i ogumienie

Obręcze / $6 J \times 15$ lub $6,5 J \times 15$ (wyposażenie dodatkowe) oraz $4 J \times 15$ (zapasowe koło dojazdowe)

Ogumienie / bezdętkowe 185/65 R 15 88H oraz 125/80 R 15 95M (zapasowe koło dojazdowe)

Ciśnienie w ogumieniu

- obciążenie częściowe
- przód $0,22$ MPa

– tył	0,22 MPa
– obciążenie całkowite	
– przód	0,25 MPa
– tył	0,25 MPa
- zapasowe koło dojazdowe	0,42 MPa

WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE

Akumulator / 12 V 50 A·h, minus na masie

Alternator / z wbudowanym elektronicznym regulatorem napięcia

- samochody bez klimatyzacji / 14 V 85 A
- samochody z klimatyzacją / 14 V 100 A

Alternator 14 V 85 A

Napięcie znamionowe	14 V
Prąd maksymalny	85 A
Prąd znamionowy przy 7000 obr/min	50...55 A
Rezystancja wirnika	2,58...2,61 Ω
Napięcie regulowane przy 20°C i 7000 obr/min	14,3...14,5 V

Alternator 14 V 100 A

Napięcie znamionowe	14 V
Prąd maksymalny	100 A
Prąd znamionowy przy 7000 obr/min	50...55 A
Rezystancja wirnika	2,47...2,73 Ω
Napięcie regulowane przy 20°C i 7000 obr/min	14,0...14,3 V

Pasek napędu osprzętu / wieloklinowy, napędzający alternator, pompę wspomaganie układu kierowniczego i sprężarkę klimatyzacji (w wersjach z klimatyzacją)

- naciąg paska / regulowany samoczynnie za pomocą napinacza
- częstość obsługi / sprawdzanie stanu co 60 000 km, wymiana co 120 000 km

Rozrusznik / 12 V 1,1 kW

Bezpieczniki

- wewnątrz nadwozia (po lewej stronie kolumny kierownicy pod tablicą rozdzielczą)
 - skrzynka główna / 11 × (12 V, 10 A), 1 × (12 V, 15 A), 1 × (12 V, 20 A), 2 × (12 V, 30 A)
 - skrzynka dodatkowa / 4 × (12 V, 7,5 A), 2 × (12 V, 10 A), 2 × (12 V, 15 A), 1 × (12 V, 25 A), 1 × (12 V, 30 A)
- wewnątrz nadwozia (w podręcznym schowku tablicy rozdzielczej) / 1 × (12 V, 15 A), 1 × (12 V, 20 A), 1 × (12 V, 30 A)
- w przedziale silnika / w zależności od wyposażenia
 - pierwszy rodzaj / 2 × (12 V, 30 A), 2 × (12 V, 40 A), 2 × (12 V, 60 A), 1 × (12 V, 80 A)
 - drugi rodzaj / 2 × (12 V, 30 A), 2 × (12 V, 40 A), 1 × (12 V, 50 A), 1 × (12 V, 70 A), 1 × (12 V, 80 A)

Żarówki

– świateł mijania	H7 55 W
– świateł drogowych	H1 55 W
– świateł przednich przeciwmgłowych	H1 55 W
– świateł pozycyjnych przednich	H 6 W
– kierunkowskazów przednich i tylnych	PY 21 W
– kierunkowskazów bocznych	W 5 W
– świateł hamowania/pozycyjnych tylnych	21/5 W
– dodatkowego światła hamowania	3,2 W
– świateł cofania	P 21 W
– tylnych świateł przeciwmgłowych	P 21 W
– oświetlenia tablicy rejestracyjnej	W 5 W

Momenty dokręcania

– śrub głowicy	
– 1. etap	20 N·m
– 2. etap	40 N·m
– 3. etap	dokręcić o 90°
– 4. etap	dokręcić o 90°
– 5. etap	dokręcić o 90°
– pokryw łożysk głównych	96...119 N·m
– pokryw łożysk korbowych	
– 1. etap	25 N·m
– 2. etap	dokręcić o 60°
– koła zębatego wałka rozrządu zaworów wydechowych	100...124 N·m
– koła zębatego wałka rozrządu zaworów ssących	12 N·m
– pokryw łożysk wałków rozrządu	13...16 N·m
– napinacza paska zębatego napędu rozrządu	21...26 N·m
– rolki zwiększającej kąt opasania paska zębatego napędu rozrządu	21...26 N·m
– koła zębatego wału korbowego (gwint lewy)	340...378 N·m
– koła zamachowego	121...149 N·m
– koła pasowego wału korbowego	24...29 N·m
– pompy cieczy chłodzącej	17...21 N·m
– obudowy termostatu	17...21 N·m
– obudowy pompy oleju	6...8 N·m
– tylnej pokrywy kadłuba	8...10 N·m
– miski olejowej	
– śruby M6	7...9 N·m
– śruby M8	21...26 N·m
– korka spustu oleju silnika	17...21 N·m
– sondy lambda	47,5...57,5 N·m
– kolektorów ssącego i wydechowego	17...21 N·m
– śrub kół	88...108 N·m

Masy

– własna	1250 kg
– całkowita	1750 kg
– maksymalna przyczepy niehamowanej	500 kg
– maksymalna przyczepy hamowanej	1300 kg

Pojemności

– zbiornik paliwa	63 dm ³
– układ smarowania	4,4 dm ³
– układ chłodzenia	6,9 dm ³
– skrzynka przekładniowa	2,0 dm ³
– układ hamulcowy i sterowania sprzęgła	0,525 dm ³
– układ kierowniczy ze wspomaganiem	1,3 dm ³

Materiały eksploatacyjne

Paliwo / benzyna bezołowiowa o LO min. 95

Olej silnikowy / wg API SJ, ACEA A3-96, SAE 10W 40, wymiana co 20 000 km lub co 1,5 roku (z filtrem)

Olej przekładniowy / wg API GL5, MIL-L-2105, SAE 75W90, sprawdzanie poziomu co 80 000 km (nie wymaga się okresowej wymiany)

Płyn chłodzący / mieszanina specjalnej cieczy niezamarzającej i wody destylowanej (po 50%), sprawdzanie poziomu co 20 000 km (nie wymaga się okresowej wymiany)

Płyn hamulcowy / wg SAE J 1703 F DOT 4, sprawdzanie poziomu co 20 000 km lub co 1 rok, wymiana co 60 000 km lub co 2 lata

Olej w układzie kierowniczym ze wspomaganiem / olej przekładniowy do skrzynek automatycznych typu Dexron II (Tutela GI/A), sprawdzanie poziomu co 20 000 km lub co 1 rok (nie wymaga się okresowej wymiany)

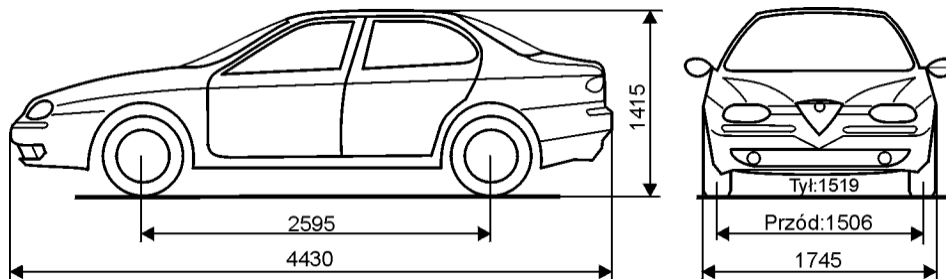
Zużycie paliwa

(według normy UE 93/116)

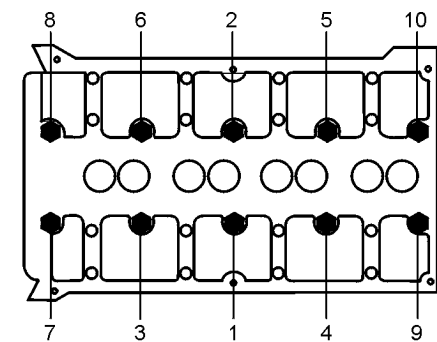
– w mieście	11,4 dm ³ /100 km
– poza miastem	6,4 dm ³ /100 km
– średnie	8,2 dm ³ /100 km

Prędkość maksymalna

200 km/h

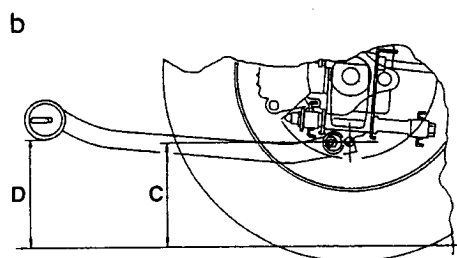
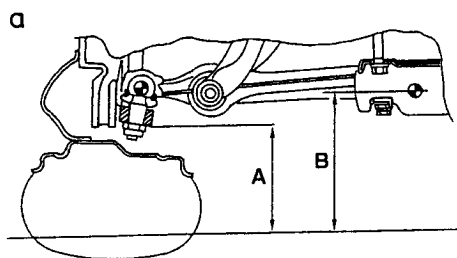


Wymiary zewnętrzne samochodu Alfa Romeo 156 (1997-2000)



↓
Przód

Kolejność dokręcania śrub głowicy



Wysokości kontrolne zawieszenia przedniego (a) i tylnego (b)

A – odległość dolnej krawędzi gniazda przegubu kulowego w zwrotnicy od nawierzchni, B – odległość osi obrotu dolnego wahacza poprzecznego od nawierzchni, C – odległość dolnej części obudowy piasty koła tylnego od nawierzchni,

D – odległość dolnej krawędzi przegubu wahacza wleczzonego od nawierzchni
