

Alfa Romeo 156 T. Spark 2,0i 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 i dwoma wałkami wyrównowążającymi w kadłubie napędzanymi odrębnym paskiem zębatym dwustronnie uzębionym od wału korbowego, umieszczony poprzecznie z przodu, napędzający koła przednie

Typ silnika AR 32301

Średnica cylindra	83 mm
Skok tłoka	91 mm
Pojemność skokowa	1970 cm ³
Stopień sprężania	10,0
Moc maksymalna	114 kW (155 KM)
Prędkość obrotowa mocy maksymalnej	6400 obr/min
Moment maksymalny	187 N·m
Prędkość obrotowa momentu maksymalnego	3500 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 3° po ZZ
- zamknięcie zaworów ssących 51° po ZW
- otwarcie zaworów wydechowych 47° przed ZW
- zamknięcie zaworów wydechowych 4° 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, termostaat, chłodnica, zbiornik wyrównawczy, wentylator elektryczny sterowany elektronicznie

Termostaat / 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 98°C
 - samochody z klimatyzacją
 - 1. prędkości 98°C
 - 2. prędkości 101°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 temp. 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, wielopunktowy pośredni wtrysk benzyny sterowany elektronicznie zintegrowany z układem zapłonowym w ramach systemu sterowania pracą silnika Bosch Motronic M1.5.5, z

kolektorem ssącym o zmiennej długości i pochłanianiem par paliwa, zawierający:

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

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 przekładnik

- napięcie znamionowe 12 V
- wydatek minimalny $110 \text{ dm}^3/\text{h}$
- ciśnienie tłoczenia 400 kPa

Regulator ciśnienia paliwa / wbudowany w pompę paliwa

- ciśnienie regulowane $300 \pm 20 \text{ kPa}$

Filtr paliwa / umieszczony w zbiorniku paliwa

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

- typ / Bosch 0280 155 769

- 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

Siłownik kolektora ssącego o zmiennej długości / pneumatyczny, sterowany przez elektrozawór, umożliwiający zmianę długości kolektora, który może mieć przewody:

- krótkie / przy prędkości do 2800 obr/min oraz ponad 5200 obr/min w celu polepszenia mocy silnika,
- długie / przy prędkości ponad 2800 obr/min do 5200 obr/min w celu polepszenia momentu obrotowego silnika.

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 M1.5.5, 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 M1.5.5 / 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,
- elektrozawór zmiany długości przewodów kolektora ssącego,
- przełącznik główny zasilania,
- przełącznik pompy paliwa,
- złącze diagnostyczne,
- lampkę kontrolną (w zestawie wskaźników).

Elektroniczne urządzenie sterujące / mikroprocesorowe, umieszczone z tyłu przedziału silnika przy obudowie przepustnicy, o złączu 76-stykowym, wykonujące testy autodiagnostyczne, z możliwością przejścia do trybu pracy awaryjnej z wykorzystaniem zaprogramowanych wartości zastępczych w przypadku nieprawidłowej pracy systemu

– typ / Bosch Motronic M1.5.5

Regulator prędkości obrotowej biegu jałowego i czujnik położenia przepustnicy / zespół umieszczony przy obudowie przepustnicy, z możliwością zmiany uchylenia przepustnicy do 15°

- rezystancja (między stykami regulatora)
 - między stykami „A1” i „A3” ok. 33 Ω
 - między stykami „A1” i „A2” ok. 17,5 Ω
 - między stykami „A2” i „A3” ok. 15,5 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 kΩ
 - przy -20°C 15,5 kΩ
 - przy -10°C 10 kΩ
 - przy 0°C 6 kΩ
 - przy +20°C 2,3...2,6 kΩ
 - przy +40°C 1,3 kΩ
 - przy +60°C 0,6 kΩ
 - przy +80°C 0,32 kΩ
 - przy +100°C 0,195 kΩ

Czujnik temperatury zasysanego powietrza / termistancyjny, o ujemnym współczynniku temperaturowym rezystancji (CTN), umieszczony w przepływomierzu powietrza

- rezystancja (między stykami „1” i „3” przepływomierza)
 - przy -40°C 38 kΩ
 - przy -20°C 14 kΩ
 - przy 0°C 5 kΩ
 - przy +20°C 2,5 kΩ
 - przy +25°C 1,9...2,1 kΩ

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

- napięcie sygnału (między stykami „3” i „5” 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

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 ± 10 Ω
- 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) 9 ± 0,5 Ω

– 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
– rezystancja (między stykami „1” i „2” elektrozaworu)	12,2 Ω
Elektrozawór zmiany długości przewodów kolektora ssącego / wbudowany w siłownik pneumatyczny zmiany długości przewodów, umieszczony przy kolektorze ssącym	
– napięcie zasilania	12 V
– rezystancja (między stykami „1” i „2” elektrozaworu)	40 $\pm$ 5 Ω
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	850 $\pm$ 30 obr/min
(brak możliwości ręcznej regulacji prędkości obrotowej)	
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	3,545
– II bieg	2,238
– III bieg	1,520
– IV bieg	1,156
– V bieg	0,946
– bieg wsteczny	3,909
– przekładnia główna	3,562 (57/16)

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 $\pm$ 3 mm
– długość minimalna	368 $\pm$ 3 mm

Ustawienie kół przednich (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 D – C = 23,6 $\pm$ 7 mm dla zawieszenia sportowego (patrz rys.)

Zawieszenie standardowe

– rozbieżność (regulowana)	2,03 $\pm$ 1 mm (0°18' $\pm$ 09')
----------------------------	-----------------------------------

- pochylenie koła (nieregulowane) $-0^{\circ}41' \pm 20'$
- wyprzedzenie sworznia zwrotnicy (nieregulowane) $3^{\circ}55' \pm 30'$

Zawieszenie sportowe

- rozbieżność (regulowana) $2,07 \pm 1 \text{ mm } (0^{\circ}17' \pm 08')$
- pochylenie koła (nieregulowane) $-1^{\circ}07' \pm 20'$
- wyprzedzenie sworznia zwrotnicy (nieregulowane) $4^{\circ}03' \pm 30'$

Piasta koła przedniego / nałożysku dwurzędowym kulkowym 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 $590 \pm 2,5 \text{ mm}$
- długość minimalna $402 \pm 2,5 \text{ mm}$

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

Zawieszenie standardowe

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

Zawieszenie sportowe

- zbieżność (nieregulowana) $3,22 \pm 1 \text{ mm } (0^{\circ}27' \pm 08')$
- 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 wentylowaną

Średnica zewnętrzna tarczy $284 \pm 0,2 \text{ mm}$

Grubość tarczy

- nominalna $21,9...22,1 \text{ mm}$
- minimalna po naprawie $21,2 \text{ mm}$
- minimalna dopuszczalna $20,2 \text{ mm}$

Średnica cylindra zacisku 54 mm

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

Średnica zewnętrzna tarczy $251 \pm 0,1 \text{ mm}$

Grubość tarczy

- nominalna $9,8...10,2 \text{ mm}$
- minimalna po naprawie $9,35 \text{ mm}$
- minimalna dopuszczalna 9 mm

Średnica cylindra zacisku 38 mm

Pompa hamulcowa / w układzie tandem, zintegrowana z urządzeniem wspomagającym

Średnica tłoków $22,225 \text{ mm } (7/8")$

Urządzenie wspomagające / podciśnieniowe, typu Isovac

Średnica tłoka $203,2 \text{ mm } (8")$

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 × 15 lub 6,5 J × 15 albo 6,5 J × 16 (wyposażenie dodatkowe) oraz 4 J × 15 (zapasowe koło dojazdowe)

Ogumienie / bezdętkowe 185/65 R 15 88V, 205/60 R 15 91V albo 205/55 R 16 89V 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 60 A·h, minus na masie

Alternator / 14 V 100 A, z wbudowanym elektronicznym regulatorem napięcia

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 wspomagania 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 przeciwmglowych H1 55 W
- świateł pozycyjnych przednich H 6 W
- kierunkowskazów przednich i tylnych PY 21 W
- kierunkowskazów bocznych W 5 W

– światła hamowania/pozycyjnych tylnych	21/5 W
– dodatkowego światła hamowania	3,2 W
– światła cofania	P 21 W
– tylnych światła 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
– obudowy termostatu	17...21 N·m
– pompy cieczy chłodzącej	17...21 N·m
– obudowy pompy oleju	6...8 N·m
– tylnej pokrywy kadłuba	8...10 N·m
– obudowy napędu wałków wyrównowazających	6...7 N·m
– kół zębatych wałków wyrównowazających	21...26 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	1270 kg
– całkowita	1770 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 wspomaganie	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 / mieszanka 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)

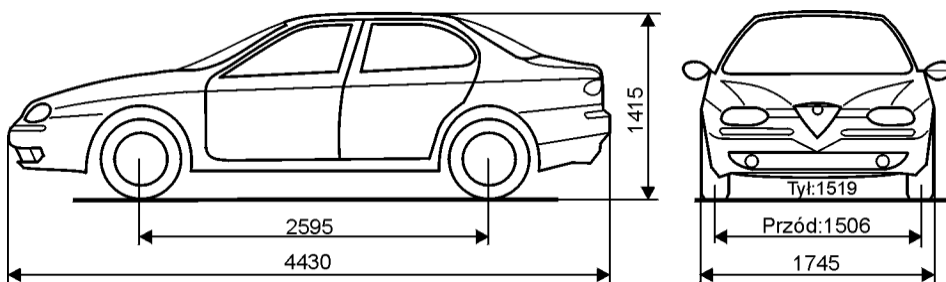
Zużycie paliwa

(według normy UE 93/116)

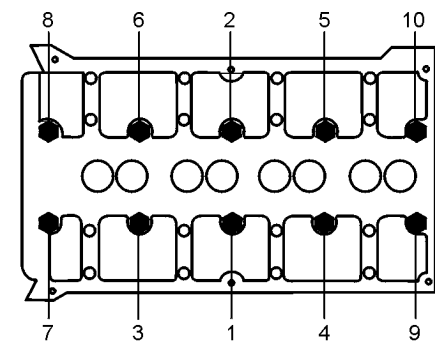
– w mieście	11,7 dm ³ /100 km
– poza miastem	6,6 dm ³ /100 km
– średnie	8,5 dm ³ /100 km

Prędkość maksymalna

216 km/h

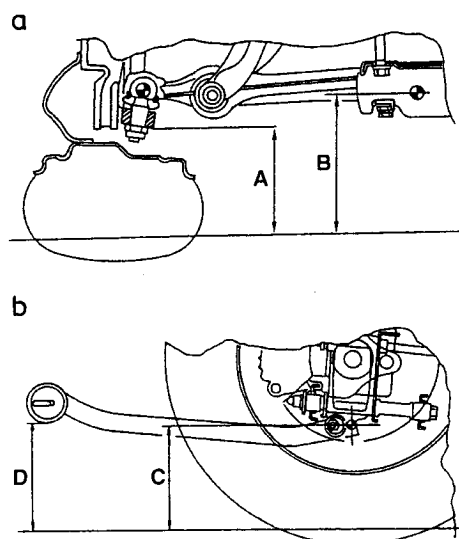


Wymiary zewnętrzne samochodu Alfa Romeo 156 (1997-2000)



↓
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 wleczanego od nawierzchni
