

Alfa Romeo 156 1,9 JTD

(1997-2000)

SILNIK / o zapłonie samoczynnym, doładowany turbosprężarką z chłodzeniem powietrza doładowanego, z wtryskiem bezpośrednim typu Common Rail do komory półotwartej w tłoku, czterosuwowy, czterocylindrowy, rzędowy, chłodzony cieczą, z wałkiem rozrządu w głowicy, umieszczony poprzecznie z przodu, napędzający koła przednie

Typ silnika AR 32302

Średnica cylindra	82 mm
Skok tłoka	90,4 mm
Pojemność skokowa	1910 cm ³
Stopień sprężania	18,45
Ciśnienie sprężania	2,5...3 MPa
Moc maksymalna	77 kW (105 KM)
Prędkość obrotowa mocy maksymalnej	4000 obr/min
Moment maksymalny	255 N·m
Prędkość obrotowa momentu maksymalnego	2000 obr/min

Układ rozrządu / wałek rozrządu w głowicy, podparty na pięciu łożyskach, napędzany paskiem zębatym, napinacz paska mechaniczny

Fazy rozrządu

– otwarcie zaworu ssącego	0° (ZZ)
– zamknięcie zaworu ssącego	32° po ZW
– otwarcie zaworu wydechowego	32° przed ZW
– zamknięcie zaworu wydechowego	0° (ZZ)

Luz roboczy zaworów (na zimno)

– zawór ssący	0,30 ± 0,05 mm
– zawór wydechowy	0,35 ± 0,05 mm

Regulacja luzu zaworów / za pomocą podkładek o grubości 3,25 do 4,70 mm stopniowanej co 0,05 mm

Pasek zębaty / napędu wałka rozrządu, pompy wysokiego ciśnienia i pompy cieczy chłodzącej, napinacz paska mechaniczny półautomatyczny

– częstość wymiany / co 120 000 km

Układ chłodzenia / zamknięty, o obiegu wymuszonym przez pompę odśrodkową, termostat, chłodnica, zbiornik wyrównawczy, jeden wentylator elektryczny (wersje bez klimatyzacji) lub dwa wentylatory elektryczne (wersje z klimatyzacją) sterowany (sterowane) przez elektroniczne urządzenie sterujące silnika

Termostat / umieszczony w obudowie zamontowanej z tyłu głowicy

– temperatura początku otwarcia	78...82°C
– temperatura pełnego otwarcia	86...90°C
– skok minimalny zaworu	7,5 mm

Ciśnienie otwarcia zaworu korka zbiornika wyrównawczego 98 kPa

Układ smarowania / pod ciśnieniem, z chłodnicą oleju i natryskiem oleju na denka tłoków

Pompa oleju / zębata, o zazębieniu wewnętrznym, z zaworem przelewowym wbudowanym w obudowę pompy, umieszczona na przednim końcu wału korbowego i napędzana bezpośrednio

Ciśnienie oleju (w temperaturze 100°C)

– na biegu jałowym	0,06...0,07 MPa
– przy 4000 obr/min	0,25...0,30 MPa

Filtr oleju / wymienny

Układ zasilania / wtryskowy zasobnikowy, Bosch Common Rail, z doładowaniem turbosprężarką i chłodzeniem powietrza doładowanego, sterowany elektronicznie

Kolejność wtrysku 1–3–4–2

(cylinder nr 1 od strony napędu rozrządu)

Pompa zasilająca / niskiego ciśnienia, elektryczna, zintegrowana z czujnikiem poziomu paliwa, zanurzona w zbiorniku paliwa, sterowana przez elektroniczne urządzenie sterujące silnika poprzez przełącznik

– ciśnienie minimalne tłoczenia 200 kPa

Filtr paliwa / z wymiennym wkładem kartonowym, zintegrowany z podgrzewaczem paliwa sterowanym termowyłłącznikiem, włączanym w temperaturze poniżej 6°C, umieszczony w przedziale silnika

Pompa wysokiego ciśnienia / promieniowa rozdzielaczowa o trzech tłoczkach, zawierająca regulator

wysokiego ciśnienia i zawór elektromagnetyczny wyłączania tłoczenia trzeciego tłoczka pompy, sterowana elektronicznie

– typ / Bosch CR/CP 1S 3/R 55/10-1S

Ciśnienie minimalne zasilania 500 kPa

Prędkość obrotowa biegu jałowego (nie regulowana ręcznie) 800 ± 30 obr/min

Prędkość obrotowa maksymalna (bez obciążenia) 6000 obr/min

Regulator ciśnienia paliwa / mechaniczno-elektryczny, regulujący wysokie ciśnienie paliwa dostarczane do zasobnika paliwa, zamontowany na pompie wysokiego ciśnienia, sterowany przez elektroniczne urządzenie sterujące silnika

Zawór elektromagnetyczny wyłączania tłoczenia trzeciego tłoczka pompy wysokiego ciśnienia / umieszczony w pompie wysokiego ciśnienia, sterowany przez elektroniczne urządzenie sterujące silnika

Zasobnik paliwa wysokiego ciśnienia / połączony z przewodami paliwa wtryskiwaczy, zawierający czujnik ciśnienia paliwa, zamocowany do głowicy

Wtryskiwacze / elektromagnetyczne, Bosch 0445 110 002, pięciootworowe, sterowane przez elektroniczne urządzenie sterujące silnika

Ciśnienie wtrysku 15...135 MPa

Świece żarowe / Bosch 0250 202 028

– napięcie zasilania 12 V

– rezystancja (przy 20°C) 0,6 Ω

Zespół regulacji podgrzewania wstępnego / Bosch, sterowany przez elektroniczne urządzenie sterujące silnika

Filtr powietrza / suchy, z wymiennym wkładem

– częstość wymiany / co 20 000 km

Turbosprężarka / Garrett GT 15

Chłodnica powietrza doładowanego / typu powietrze-powietrze

Układ sterowania silnika / elektroniczny, Bosch EDC-15C Common Rail, zawierający:

- elektroniczne urządzenie sterujące,
- czujnik położenia i prędkości obrotowej wału korbowego,
- czujnik położenia wałka rozrządu,
- przepływomierz powietrza,
- wyłącznik bezwładnościowy,
- czujnik ciśnienia atmosferycznego,
- czujnik temperatury cieczy chłodzącej,
- czujnik temperatury powietrza zasilającego,
- czujnik temperatury paliwa,
- czujnik położenia pedału przyspieszenia,
- czujnik ciśnienia paliwa,
- czujnik ciśnienia doładowania,
- czujnik położenia pedału sprzęgła,
- czujnik położenia pedału hamulca,
- zawór pneumatyczny recyrkulacji spalin,
- zawór elektromagnetyczny recyrkulacji spalin,
- przełączniki sterowania,
- złącze diagnostyczne.

Elektroniczne urządzenie sterujące / Bosch EDC-15C, o złączu 134-stykowym (podzielonym na 5 sekcji), umieszczone wewnątrz nadwozia pod schowkiem tablicy rozdzielczej

Czujnik położenia i prędkości obrotowej wału korbowego / indukcyjny, Bosch, współpracujący z tarczą nadajnika impulsów umieszczoną na wale korbowym

– rezystancja (przy 20°C) 860 ± 10 Ω

– odstęp czoła czujnika od zębów nadajnika impulsów (nieregulowany) 0,8...1,5 mm

Czujnik położenia wałka rozrządu / wykorzystujący efekt Halla, Bosch, umieszczony przy kole zębatym wałka rozrządu

Przepływomierz powietrza / masowy z termoanemometrem warstwowym, Bosch, umieszczony w przewodzie ssącym za filtrem powietrza

Czujnik temperatury powietrza zasilającego / termistancyjny, o ujemnym współczynniku temperaturowym rezystancji, umieszczony w przepływomierzu powietrza

– rezystancja (między stykami „1” i „3” złącza przepływomierza)

– przy –40°C	39 kΩ
– przy –30°C	25 kΩ
– przy –20°C	14 kΩ
– przy 0°C	5,5 kΩ
– przy +20°C	2,5 kΩ
– przy +25°C	2,0 kΩ
– przy +40°C	1 kΩ

Wyłącznik bezwładnościowy / odcinający zasilanie elektryczne pompy zasilającej, umieszczony wewnątrz nadwozia pod siedzeniem kierowcy

Czujnik ciśnienia atmosferycznego / piezoelektryczny, zintegrowany z elektronicznym urządzeniem sterującym silnika

Czujnik ciśnienia paliwa / piezoelektryczny, Bosch, wkręcony w zasobnik paliwa wysokiego ciśnienia

– rezystancja (między stykami „2” i „3” złącza czujnika przy 20°C)	3,8 kΩ
--	--------

Czujnik ciśnienia doładowania / zamocowany na środku kolektora ssącego

– rezystancja (między stykami „1” i „2” złącza czujnika przy 20°C)	2,5 kΩ
--	--------

Czujnik temperatury cieczy chłodzącej / termistancyjny, o ujemnym współczynniku temperaturowym rezystancji, umieszczony w obudowie termostatu

– rezystancja (między stykami złącza 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 paliwa / termistancyjny, o ujemnym współczynniku temperaturowym rezystancji, umieszczony w przedziale silnika na przewodzie powrotu paliwa

– rezystancja (między stykami złącza 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 położenia pedału przyspieszenia / potencjometryczny (podwójny), zamocowany do pedału przyspieszenia

Czujnik położenia pedału sprzęgła / umieszczony przy pedale sprzęgła

– rezystancja (między stykami złącza czujnika)	
– pedał swobodny	∞ Ω
– pedał wciśnięty	1 Ω

Czujnik położenia pedału hamulca / umieszczony przy pedale hamulca, zintegrowany z włącznikiem świateł hamowania

– rezystancja (między stykami złącza czujnika)	
– pedał swobodny	∞ Ω
– pedał wciśnięty	1 Ω

Zawór pneumatyczny recyrkulacji spalin / podciśnieniowy, sterowany przez elektroniczne urządzenie sterujące silnika za pośrednictwem zaworu elektromagnetycznego recyrkulacji spalin

Zawór elektromagnetyczny recyrkulacji spalin / otwierający dopływ podciśnienia do zaworu pneumatycznego recyrkulacji spalin, umieszczony na kolektorze wydechowym, sterowany przez elektroniczne urządzenie sterujące

– rezystancja (między stykami złącza zaworu przy 20°C)	5,5 ± 0,5 Ω
--	-------------

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 530.5

Przełożenia

– I bieg	3,800
– II bieg	2,235
– III bieg	1,360
– IV bieg	0,971
– V bieg	0,763
– bieg wsteczny	3,545
– przekładnia główna	3,176 (54/17)

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

Układ kierowniczy / mechaniczny ze wspomaganie hydraulicznym

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

Liczba obrotów koła kierownicy 2,1

Promień skrętu 5,8 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 D – 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 ± 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 D – C = 23,6 ± 7 mm dla zawieszenia sportowego (patrz rys.)

Zawieszenie standardowe

– zbieżność (nieregulowana) 3,27 ± 1 mm (0°30' ± 09')

– pochylenie koła (nieregulowane) –0°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 pełną

Średnica zewnętrzna tarczy $281 \pm 0,2 \text{ mm}$

Grubość tarczy

- nominalna $14,2...15,1 \text{ mm}$
- minimalna po naprawie $14,2 \text{ mm}$
- minimalna dopuszczalna $13,2 \text{ mm}$

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

Pompa podciśnienia / łopatkowa, umieszczona na tylnym końcu wałka rozrządu i napędzana bezpośrednio

Podciśnienie minimalne 60 kPa

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 $0,22 \text{ MPa}$
 - tył $0,22 \text{ MPa}$
- obciążenie całkowite
 - przód $0,25 \text{ MPa}$
 - tył $0,25 \text{ MPa}$
- zapasowe koło dojazdowe $0,42 \text{ MPa}$

WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE

Akumulator / 12 V 60 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 2,2 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 / 3 × (12 V, 7,5 A), 2 × (12 V, 10 A), 1 × (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

wersje bez klimatyzacji / 2 × (12 V, 30 A), 2 × (12 V, 40 A), 2 × (12 V, 60 A), 1 × (12 V, 80 A)

wersje z klimatyzacją / 2 × (12 V, 30 A), 4 × (12 V, 40 A), 2 × (12 V, 60 A), 1 × (12 V, 80 A)

– drugi rodzaj

wersje bez klimatyzacji / 2 × (12 V, 30 A), 2 × (12 V, 40 A), 1 × (12 V, 50 A), 2 × (12 V, 70 A), 1 × (12 V, 80 A)

wersje z klimatyzacją / 3 × (12 V, 30 A), 2 × (12 V, 40 A), 1 × (12 V, 50 A), 3 × (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	65 N·m
– 2. etap	dokręcić o 90°
– 3. etap	dokręcić o 90°
– 4. etap	dokręcić o 90°
– pokrywy głowicy	8...10 N·m
– pokryw łożysk głównych	
– 1. etap	24...26 N·m
– 2. etap	dokręcić o 100°
– pokryw łożysk korbowych	
– 1. etap	24...26 N·m
– 2. etap	dokręcić o 100°
– koła zębatego wałka rozrządu	102...126 N·m
– koła zębatego pompy wtryskowej	42...52 N·m
– pokryw łożysk wałka rozrządu	13...16 N·m
– napinacza paska zębatego napędu rozrządu	42...52 N·m
– rolki zwiększającej kąt opasania paska zębatego napędu rozrządu	21...26 N·m
– koła zębatego wału korbowego (gwint lewy)	306...378 N·m
– koła zamachowego	136...168 N·m
– złączy przewodów do zasobnika paliwa wysokiego ciśnienia	19...23 N·m
– złączy przewodów do wtryskiwaczy	26...32 N·m
– złącza filtra oleju i chłodnicy oleju	60 N·m
– mocowania wtryskiwaczy	26...32 N·m
– świec żarowych	13...16 N·m
– pompy podciśnienia	21...26 N·m
– pompy wysokiego ciśnienia	26...32 N·m
– wspornika pompy wysokiego ciśnienia	26...32 N·m
– kolektora ssącego do głowicy	25 N·m
– kolektora wydechowego do głowicy	21...26 N·m
– turbosprężarki do kolektora wydechowego	21...26 N·m
– zaworu elektromagnetycznego recyrkulacji spalin	21...26 N·m
– obudowy pompy oleju	8...10 N·m
– obudowy termostatu	21...26 N·m
– pompy cieczy chłodzącej	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
– koła pasowego napędu osprzętu do wału korbowego	21...26 N·m
– tylnej pokrywy kadłuba	8...10 N·m
– czujnika ciśnienia oleju	19...23 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	4,2 dm ³
– układ chłodzenia	6,1 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 / olej napędowy

Olej silnikowy / wg API CD, ACEA B3-96, 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)

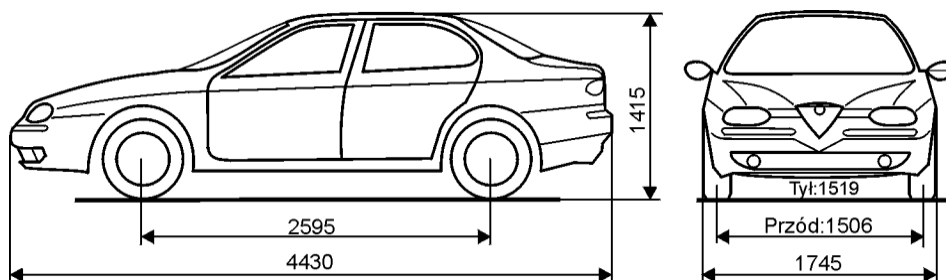
Zużycie paliwa

(według normy UE 93/116)

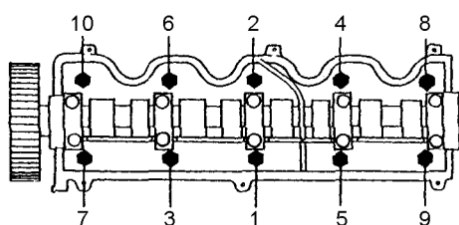
– w mieście	7,8 dm ³ /100 km
– poza miastem	4,7 dm ³ /100 km
– średnie	5,8 dm ³ /100 km

Prędkość maksymalna

188 km/h

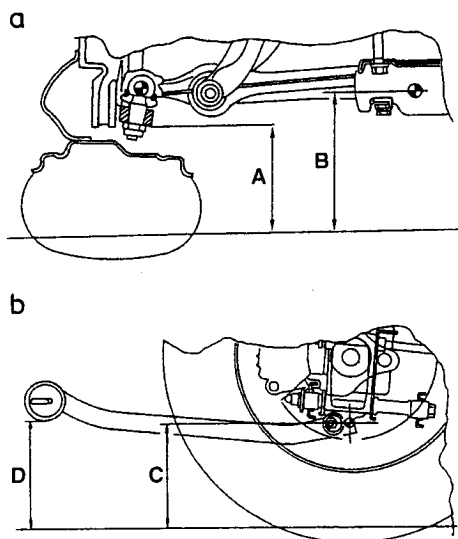


Wymiary zewnętrzne samochodu Alfa Romeo 156 (1997-2000)



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 wlezonego od nawierzchni
