

Perfectly Balanced

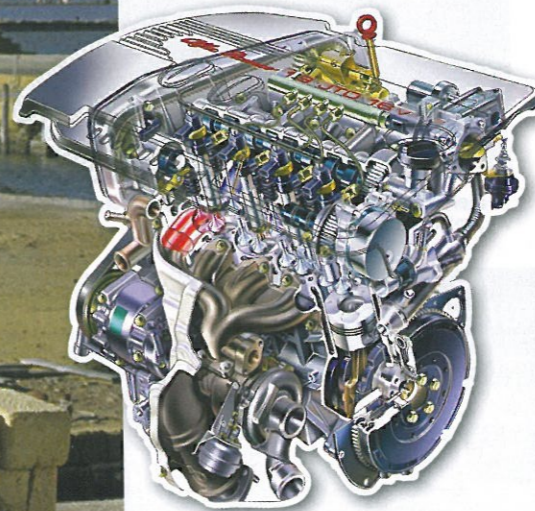
Tak w dwóch słowach mówi o aucie osoba, która stworzyła najszerzej komentowaną i fotografowaną premierę salonu samochodowego we Frankfurcie w 1997 roku. Nie, to nie był wcale Golf IV. Uwagę oczu i teleobiektywów zwiedzających skupiło stoisko Alfego Romeo, gdzie zaprezentowano długo oczekiwanego następcę modelu 155.



Nad projektem nadwozia Alfego 156 pracowali również polski stylista w Centro Stile Alfa Romeo, Zbigniew Maurer



Alfa Romeo 156 to pierwszy model włoskiego producenta, który otrzymał prestiżowy tytuł Car Of The Year w 1998 roku



To właśnie w Alfego Romeo 156 po raz pierwszy zastosowano powszechne dziś rozwiązanie - silnik Diesla z systemem Common Rail



Kokpit Alfego Romeo 156 kipi sportowym charakterem. Od razu widać, kto w aucie jest najważniejszy - konsola środkowa pochylona jest do kierowcy



W 2002 roku zmieniono m.in. stylistykę wnętrza. Najbardziej zauważalne nowości to kierownica i duży wyświetlacz na szczycie nowej konsoli centralnej



W roku 2003 ponownie zabrano się za retusz wnętrza. Tym razem nieco bardziej subtelny - modyfikacje są zauważalne dla bardziej spostrzegawczych



Wersja z pakietem sportowym wyróżniała się m.in. czarnymi tarczami zegarów oraz lepiej podtrzymującymi ciało sportowymi fotelami

Tekst: Piotr Migas, Zdjęcia: producent

Cierpliwość wiernych Alfisti i wszystkich nieobojętnych na samochodowe piękno została wynagrodzona przyjmując postać zupełnie nowej Alfego Romeo 156. Wspaniała i ponadczasowa! Tak najkrócej opisać można kreację zespołu designerów z fabrycznego Centro Stile, pracujących wtedy pod kierownictwem samego maestro De Silva. Tytułowe „Perfectly Balanced” znaczy „Doskonale Wyważona”. I rzeczywiście, mimo nawiązań do przeszłości, smukłe i opływowe linie Alfego 156 są diametralnym odwróceniem od dotychczasowej, dość zachowawczej stylistyki usportowionych sedanów tej marki. 156 jednocześnie jest autem, które

nawet bez emblematów wygląda na 100% Alfę! Nowa 156 jest nie tylko piękna, ale również praktyczna i wygodna (przynajmniej dopóki jedzie nią czwórka pasażerów). Lecz przede wszystkim jest prawdziwą Alfą - z mocnymi silnikami, precyzyjnym układem kierowniczym i nowoczesnym, wielowahaczowym zawieszeniem tylnej osi. Sumę zalet i zniewalającą aparycję docenia grono dziennikarzy przyznając wchodzącej właśnie do sprzedaży Alfie 156, prestiżowy tytuł Samochodu Roku 1998. W ciągu kolejnych dwunastu miesięcy atrakcyjny włoski sedan z klamką drugiej pary drzwi sprytnie „ukrytą” w tylnych słupkach zdobywa kolejnych sześć liczących się w Europie branżowych wyróżnień i tytułów.

Pod maską Alfego 156, oprócz znanych z modelu 155 czterocylindrowych silników Twin Spark, początkowo oferowano dwa widlaste sześciocylindrowce o pojemności 2.5 litra i 3.2 litra oraz dwa silniki diesla 1.9 i 2.4 JTD. Te ostatnie przejdą do historii jako pierwsze na świecie wyposażone w nowatorski układ wtrysku bezpośrednio common rail nazwany przez Alfę Unijet.

W 1999 roku oprócz nowego silnika 2.0 Twin Spark w Alfie 156 pojawia się system Selespeed umożliwiający zmiany biegów przy kierownicy za pomocą łopatek oraz wersja Q-System. Wprowadzenie rok potem nowej odmiany nadwoziowej Alfego 156 nie jest może naj-

lepszym lekarstwem na jej niewielki bagażnik i stosunkowo ciasne wnętrza, za to jakże pięknym! Po raz pierwszy kombi nie wygląda jak samochód projektowany wyłącznie przy pomocy ekierki. Ogólnie pojęta praktyczność banalnego kombi schodzi na dalszy plan. Najlepszym dowodem jest choćby jej nazwa - Alfa Romeo 156 Sportwagon. Kształty tego lifestylowego kombi wypełniają lukę na rynku, co szybko doceniają klienci. Ta wersja Alfego 156 opcjonalnie wyposażona jest w układ Nivomat samopoziomujący nadwozie w zależności od stopnia obciążenia. Na bazie 156 Sportwagon w 2004 roku powstaje kolejna ciekawa odmiana Alfego nosząca w zależności od rynku nazwę Sportwagon lub Crosswagon Q4. To

dzisiaj model zaliczany do pionierów aut typu crossover. Jej cechami szczególnymi były zwiększone zwisy nadwozia zaopatrzonego w szereg stylistycznych dodatków oraz seryjny napęd na cztery koła typu Torsen. Napęd stanowi kolejna generacja doskonałych silników z rodziny JTD, w tym przypadku o mocy 150 KM.

Naturalnie ambicją marki z tradycjami i osiągnięciami w sporcie samochodowym sięgającym kilka dekad wstecz, nie było jedynie szukanie nowych nisz na rynku. Dowodem na to jest ostro przygotowana wersja 156 GTA pokazana w 2001 roku. Przygotowana przez Alfę Romeo z myślą o tych, którzy chcieliby czasem zabrać swoją Alfę

na tor. Dynamiczne kształty nadwozia Alfego 156 GTA doskonale wyglądały z dedykowanym tej wersji pakietem optycznym. Znakami rozpoznawczymi tej Alfego były znacznie poszerzone błotniki i obniżone zawieszenie. Wewnątrz sportowego ducha nadawały mocno wyprofilowane fotele kubelkowe. Ich obecność nie jest przypadkiem zważywszy na osiągi tej wersji. Silnik 3.2 V6 osiągał moc 250 KM i sprzężony był z manualną, 6-biegową, lub zautomatyzowaną skrzynią biegów Selespeed. Auto miało całkowicie zmienione nastawy zawieszenia, mocniejsze hamulce i bardziej bezpośredni układ kierowniczy. O ile pełne wychylenie kół w seryjnej Alfie 156 następowało po 2,1 obrocie kierownicą, o tyle