

w wersji 156 GTA wystarczyło do tego 1,7 obrotu. Odpowiedzią Alfę na pojawiające się głosy krytyki ze strony kierowców czy prasy, dotyczące głównie zbyt słabej trójki w stosunku do mocy auta, była Alfa 156 GTA M. Jeszcze bardziej pikantna odmiana „seryjnej” wersji GTA miała silnik o zwiększonej do 3,5 litra pojemności osiągający 300 KM, a jej mocniej poszerzone nadkola wypełniały 19-calowe felgi. Jednak najważniejszą zmianą była seryjna „szpera” opracowana przez współtworzącą projekt GTA firmę N.Technology. Gwiazda salonu w Bolonii z 2002 niestety nigdy nie wyszła poza faz prototypu. Podobny los spotkał 300-konną Alfę 156 Sportwagon GTA 3.5 Autodelta. Bezkompromisowe auto z semi-wyczynowym zawieszeniem, regulowanymi amortyzatorami Bilsteina, sprężynami Eibach i układem hamulcowym Brembo, wyposażonym w przednie tarcze hamulcowe o średnicy 13 cali.

Ostatnie egzemplarze 156 GTA opuściły fabrykę Alfa Romeo w październiku 2005 roku, zaś model Crosswagon Q4 dopiero pod koniec 2007 roku. Ogółem w latach 1997-2005 wyprodukowano ponad 680 000 egzemplarzy modelu 156. Przez ten okres przeprowadzono tylko dwa liftingi nadwozia. Kolejny rozdział historii Alfę należy już do modelu 159.

Tak jak poprzedniczka 155, model 156 odnosił spore sukcesy w sporcie. Największe w serii BTCC oraz europejskich i światowych mistrzostwach samochodów turystycznych ETCC i WTCC. Czterocylindrowy silnik Alfę 156 D2 z dwóch litrów pojemności osiągał moc 310 KM. Takie auto prowadzone przez Fabrizio Giovanardi triumfowało w pucharach serii Italian Super Touring Car Championship w sezonie 1998-99. Utalentowany Włoch i Alfa 156 nie miały sobie równych także w ESTCC i FIA ETCC rok później. W 2002 roku nowe auto Giovanardiego nazywa się Alfa Romeo 156 GTA Super 2000. Mimo zastosowania silnika o nieco niższej mocy (260 KM), pucharową serię FIA ETCC kończy na najwyższym stopniu podium. Alfami 156 ścigało się też w Polsce podczas Pucharu Alfa 156. Cieszącej się ogromną popularnością serii wyścigów rozgrywanych w sezonie 2000-2003. Pucharowi bywalcy Toru

Kielce na pewno pamiętają głos komentatora należący do naczelnego „Autostrady”. Zdecydowanie mniej popularny znany był ekstremalny bolid projektu Enzo Coloni. Na bazie GTA był włoski kierowca i inżynier stworzył prototyp Coloni S1 Alfa Romeo. Jednak do auta zdecydowanie bardziej pasuje inne określenie - 156 Maxiturismo. Lekkie i sztywne nadwozie wykonane w całości z włókna węglowego skrywało trzylitrowe V6 generujące w zależności od potrzeb od 380 do nawet 500 KM! Moc przekazywała 6-biegowa, sekwencyjna skrzynia Hewland-Coloni. Jej ostatnie przełożenie pozwalało rozpędzić ważącą niecałe 900 kg czerwoną bestię do 310 km/h!



W pierwszej serii fotele Alfa Romeo 156 były bardziej płaskie, nieco mniej wyprofilowane



Lifting w 2002 roku przyniósł do wnętrza Alfę 156 wyraźny powiew świeżości i lepsze materiały wykończeniowe



Wnętrze wersji GTA można rozpoznać bez pudła - uwagę przykuwają przede wszystkim sportowe, głęboko wyprofilowane fotele

W 2002 ROKU ALFA ROMEO OFICJALNIE POKAZAŁA USPORTOWIONĄ, 250-KONNĄ WERSJĘ GTA



Pod maską 156 GTA zamontowano widlasty, sześciocylindrowy motor o pojemności 3,2 litra generujący 250 KM i 300 Nm

GTA otrzymało m.in. zmienione zawieszenie, hamulce, przełożenie układu kierowniczego i nowe koła



Prócz prezentowanej wersji Sportwagon, GTA występowało także jako sedan



Uternowiona wersja Crosswagon Q4 produkowana była w latach 2003-2007. Cechował ją napęd na cztery koła Torsen C i podwyższone zawieszenie



Model 156 odniósł wiele sukcesów w sporcie. Największe w serii British Touring Car Championship oraz serii WTCC

Nie taka Alfa straszna

Kupując Alfę 156 należy przede wszystkim zwrócić uwagę na ślady korozji, która lubi zaatakować łączenia tylnych i przednich błotników z progami oraz podłogę w części przedniej za kotłami. Najbardziej niepewnymi jednostkami są czterocylindrowe motory Twin Spark, które cierpią na gromadzenie się na zaworach dolotowych nagaru. Przy wymianie rozrządu, ze względu na niewielką trwałość i umiejscowienie, należy także wymienić wariator zmiennych faz rozrządu (zużyty wariator klekocze na wolnych obrotach na zimnym silniku), a po wymianie pamiętać o zalaniu silnika nowym olejem dobrej jakości. Silniki V6, jeśli pamięta się o regularnych wymianach oleju i rozgrzewaniu jednostki przed ostrzejszą jazdą, są mniej kłopotliwe i kapryśne. Mechaniczne skrzynie biegów są bezawaryjne, za to ostrożnie należy podchodzić do aut z przekładniami Selespeed, które potrafiły przyprawić użytkownikom kłopotów. Mocną stroną modelu są mało usterkowe silniki Diesla, a jeśli coś się stanie (głównie awarie układu wtryskowego czy elektroniki), usterki są łatwe do naprawy.