



Bella!

AUTOR: SEBASTIAN KOŚCIÓŁEK, ZDJEŃCIA: AUTOR, PRODUCENT

W świecie motoryzacji w przypadku wielu marek od lat funkcjonują te same, często krzywdzące stereotypy. Jedną z takich „ofiar” jest z pewnością Alfa Romeo 166, czyli samochód z południowym charakterem, sportową stylistyką i luksusowym wyposażeniem. W dodatku za niezbyt duże pieniądze.

Wielu fanów Alfę Romeo (i nie tylko) twierdzi, że każdy prawdziwy maniak samochodów powinien choć raz w życiu zaliczyć epizod z tą marką. Legendą obrosły już historie na temat włoskich samochodów oraz ich rzekomej awaryjności. To może tłumaczyć fakt, że samochód, który jeszcze kilka lat temu w topowej specyfikacji kosztował prawie 200 tys. zł, jest teraz dostępny za ułamek tej ceny.

Starając się nie ulec stereotypom, bierzemy pod lupę topowy model, który niestety nie doczekał się swojego następcy.

Wygląd – kwestia gustu

Uroda rzecz dyskusyjna. Także w temacie samochodów. Alfie Romeo 166 na pewno nie sposób odmówić szyku i elegancji w kwe-



stii stylistyki nadwozia. W końcu nad jej projektem pracował uznany zespół pod kierownictwem Waltera da Silvy. Auto powstało na podobnych podzespołach, co debiutująca rok wcześniej 156. Pod względem gabarytów samochód plasował się do segmentu E, choć w stosunku do konkurencji nie był on zbyt duży. Wielu użytkowników twierdzi jednak, że wersja po liftingu z bardziej agresywnym przodem

prezentuje się lepiej, ale na rynku wtórnym królują samochody sprzed zmian.

Alfa Romeo 166 jest raczej dobrze zabezpieczona przed korozją (podwójny ocynk), jeśli chodzi o karoserię. Trochę gorzej może wyglądać sprawa podwozia. Warto zajrzeć i opukać spód samochodu, ponieważ w modelach z początków produkcji coraz częściej pojawia się rdza, która bardzo szybko trawi

Alfa Romeo 166 historia modelu



Alfa Romeo 166 pojawiła się w salonach na początku 1998 roku jako następczyni modelu 164. W stosunku do poprzednika był to model rewolucyjny. Cechował go nie tylko nowoczesny design stworzony przez Waltera da Silve, ale także gama nowoczesnych jednostek. Po pięciu latach od debiutu przyszedł czas na odświeżenie



stylu nadwozia, szczególnie w przedniej części samochodu. Wnętrze zostało także odświeżone, pojawiły się nowe jednostki. W 2005 roku wraz ze spadkiem zainteresowania tym modelem w krajach z ruchem lewostronnym zaprzestano produkcji takiej wersji. Ostatecznie produkcję zakończono w 2007 roku.

WAŻNE DATY

1998	premiera modelu 166
2003	lifting modelu
2007	zakończenie produkcji



► Alfa Romeo 166 była przez długi czas topową limuzyną w gamie włoskiego producenta. Wersja sprzed liftingu diametralnie różni się od wersji po zmianach. Wielu użytkowników twierdzi, że po 2003 roku jest dużo piękniejsza.



elementy płyty podłogowej. Jeśli jednak odpowiednio wcześniej udało się zabezpieczyć spód, rdza nie powinna się zniszczenia.

Na bogato

Topowa Alfa zachwycała nie tylko wyglądem zewnętrznym. Wnętrze samochodu prezentowało całkiem nową jakość. W najbogatszych wersjach dostępne były takie udogodnienia jak skórzana tapicerka, elek-

trycznie sterowane i podgrzewane fotele, radio CD z nawigacją i zmieniarzą CD, roleta tylnego okna, a także czujniki deszczu. Osoby mające po raz pierwszy styczność z wnętrzem Alfę będą mogły narzekać na brak uchwyty na kubki, ale włoscy projektanci wyszli z założenia, że jada się i pija w restauracjach, a nie

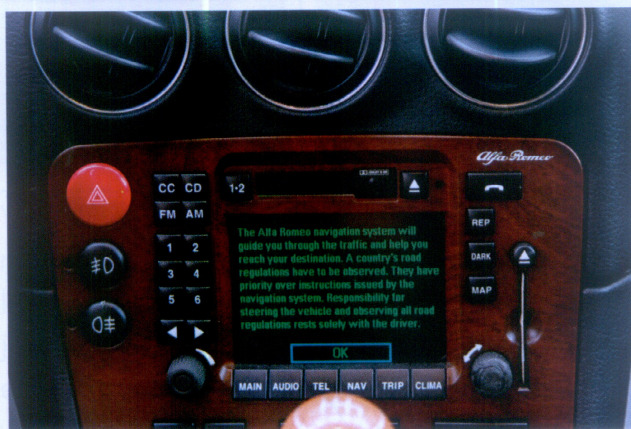
w samochodzie. Miejsca jest jednak całkiem sporo. Z przodu wygodnie rozsiądą się wysocy pasażerowie i zostanie jeszcze trochę miejsca z tyłu, by mogły wygodnie podróżować dwie dorosłe osoby. Bagażnik oferuje co najmniej 490 l przestrzeni.

Spasowanie i jakość materiałów w stosunku do poprzednich modeli to już klasa wyżej. Jednak wraz z upływem lat należy liczyć się z tym, że na nierównościach będą pojawiać się różne odgłosy. Niestety, w przypadku wnętrza samochodu zdarzały się różne drobne, ale irytujące usterki. Połączenia elektryczne przez





► Atutem włoskiej limuzyny było jej wyposażenie, o którym w niemieckich konkurentach w tym progu cenowym moglibyśmy pomarzyć. Drewniana kierownica, automatyczna klimatyzacja, nawigacja oraz skórzana tapicerka były na porządku dziennym.



mało trwale kostki powodowały, że dość często przestawało działać podgrzewanie foteli lub na desce rozdzielczej wyświetlał się komunikat o awarii poduszek powietrznych. Użytkownicy narzekają też na zbyt często przepalające się żarówki i klosze lamp, które z czasem robią się coraz bardziej matowe. Mniej problemów sprawiają wersje po liftingu, których na rynku wtórnym jest jednak stanowczo mniej niż pierwszej wersji.

Sportowe zawieszenie plus polskie drogi to niezbyt korzystne połączenie. Wiedzą to nie tylko właściciele włoskich samochodów. Te problemy nękają także użytkowników Volkswagenów. Zawieszenie oferuje właściwości jezdne na bardzo wysokim poziomie, ale wysoki stan utrzymuje się także w momencie, gdy przyjdzie nam płacić za naprawy. Warto przed zakupem udać się na solidny przegląd, aby sprawdzić, czy na wahaczach nie pojawiły się luzy, a podczas jazdy nie słysząc podejrzanego skrzypienia albo stukania. Awarie tylnego zawieszenia są bardzo kosztowne w naprawach, a w wyeksploatowanych egzemplarzach koszty pojawią się dość szybko. Pierwsze na odstrzał idą tuleje wahaczy oraz zwrotnic, a także gumy stabilizatora. Dobrą renomą wśród „Alfistów” cieszą się części zamienne marki TRW.

Włoskie serce pod maską

We włoskim samochodzie oprócz emocjonującego designu nie mogło także zabraknąć odpowiedniego „serca”. W przypadku topowej limuzyny 166 dostępna była szeroka gama jednostek benzynowych, a także – co było wówczas ewenementem w tej klasie samochodu – silnik wysokoprężny.

Zacznijmy jednak od popularnych jednostek benzynowych, które chwalone były za swój charakter, ale potrafiły też spędzać sen z powiek różnymi awariami. Najgorszą reputacją w tym gronie cieszy się jednostka 2.0 Twin Spark oraz dostępna przez chwilę turbodoładowana odmiana o tej samej pojemności oznaczana



Jest to kolejny model marki Alfa Romeo, który wpadł w moje ręce. Auto przekonało mnie do siebie niebanalną stylistyką oraz bogatym wyposażeniem, którego próżno szukać u konkurencji w tej cenie. Wbrew pozorom rzadko się psuje (pod warunkiem że się o nią dba). Ten samochód ma duszę!

Adrian, Wrocław

jako 2.0 TB. Pierwsza jednostka jest dobrze znana właścicielom mniejszego modelu 156, gdyż kilka jej odmian było dostępnych pod maską tego samochodu. Wrażliwym punktem jest układ rozrządu. Wydłużanie momentu wymiany pasków rozrządu oraz balansowego może doprowadzić do zerwania któregoś z nich. Konsekwencje bywają kosztowne. Wersja Twin Spark wyposażona jest w wariator, którego awarię poznamy po charakterystycznym klekocie zimnego silnika przypominającego ten z diesla.

W zależności od rocznika pod maską możemy trafić także na jedną z trzech jednostek w układzie V6. Dostępne są one w następujących pojemnościach: 2.5, 3.0 oraz 3.2. Ich mocną stroną są osiągi, kultura pracy oraz dźwięk wydobywający się z układu wydechowego. Jeżeli chodzi o trwałość i bezawaryjność, to te jednostki mogą cieszyć się najlepszą opinią, pod warunkiem że wymiany eksploatacyjne były wykonywane w odpowiednim czasie. Czasami mogą pojawić się wycieki oleju z okolic skrzyni biegów. Nastawić się trzeba także na spalanie mocno przekraczające 10 l/100 km. W tych jednostkach rozrząd jest także napędzany za pomocą pasków, więc warto dowiedzieć się, kiedy był wymieniany.

Mimo że w dzisiejszych czasach kupowanie silników Diesla z wtryskami common rail to dość duże ryzyko, ze względu na potencjalne

ALFA 166 – DANE TECHNICZNE

silniki	2.0 TS	2.0 TS	2.5 V6	3.0 V6	3.2 V6	2.4 JTD	2.4 JTD	2.4 JTD	2.4 JTD
paliwo	benzyna	benzyna	benzyna	benzyna	benzyna	diesel	diesel	diesel	diesel
pojemność [ccm]	1969	1969	2492	2959	3179	2387	2387	2387	2387
układ cyl./zawory na cylinder	R4/4	R4/4	V6/4	V6/4	V6/4	R5/2	R5/2	R5/4	R5/4
moc [KM/obr./min]	155/6400	150/6300	188/6300	226/6200	240/5500	140/4000	150/4000	185/4000	180/4000
moment obrotowy [Nm/obr./min]	187/2800	181/3800	220/5000	275/5000	289/4800	305/1800	305/1800	385/2000	385/2000
prędkość maksymalna [km/h]	213	211	225	237	245	204	210	222	225
przyspieszenie 0-100 km/h [s]	9,6	9,8	8,4	8,5	7,4	9,9	9,9	8,9	8,8
średnie spalanie [l]	7,3	7,3	12,1	9,3	9,1	6	5,8	6,1	6,1

KONKURENCI UŻYWANE (SAMOCHODY Z ROKU 2001)

marka/model	ALFA ROMEO 166	MERCEDES E W201	AUDI A6	VOLVO S80	BMW 5 E39	OPEL OMEGA
silnik	2.5	E240	2.4	2.4	525i	2.6
paliwo	benzyna	benzyna	benzyna	benzyna	benzyna	benzyna
pojemność [ccm]	2492	2597	2393	2435	2494	2597
układ cyl./zawory na cylinder	V6/4	V6/3	V6/5	R5/2	R6/4	V6/4
moc [KM/obr./min]	188/6300	170/5500	165/6000	140/5400	192/6000	180/5800
moment obrotowy [Nm/obr./min]	220/5000	240/4500	230/3200	220/3750	245/3500	240/3400
prędkość maksymalna [km/h]	225	229	222	205	238	228
przyspieszenie 0-100 km/h [s]	8,4	9,3	9,1	10,5	8,1	9,5
średnie spalanie [l]	12,1	11,3	9,8	8,9	9,4	10,6
długość/szerokość/wysokość [mm]	4720/1815/1420	4818/1799/1441	4795/1810/1452	4820/1830/1450	4775/1800/1435	4900/1775/1510
rozstaw osi [mm]	2700	2833	2760	2790	2830	2730
pojemność bagażnika [l]	490	520	550	440	460	530
pojemność baku paliwa [l]	72	65	70	70	70	75
masa własna [kg]	1490	1590	1495	1490	1575	1530

problemy, jakie mogą występować, to jedna z pierwszych konstrukcji tego typu znajduje się pod maską 166. Użytkownicy bardzo chwalą sobie silnik 2.4 JTD za oszczędną jazdę i dynamikę. Często pojawiają się jednak problemy z wyciekami oleju, a także awarie przepływomierzy. Za spadek mocy jednostki odpowiadać też może przytykający się zawór EGR. Jednak te usterki to nie nadzwyczajnego. Zdarzają się one nader często także w autach niemieckich marek. Mrugająca ikonka świece żarowych może oznaczać awarię przekładnika.

Kochaj albo rzuć

Alfa Romeo 166 to bardzo wdzięczna propozycja dla osób, które przy niewielkim budżecie poszukują samochodu z charakterem i bardzo dobrymi właściwościami jezdnymi. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że bogato wyposażone Alfę potrafiły kosztować niemal 200 tys. zł w salonie, a po 5-6 latach można je mieć za 1/5 tej ceny, oferta wydaje się okazją. Warto jednak dobrze prześledzić interesujący nas egzemplarz. Na rynku wtórnym nie brak zajeżdżonych egzemplarzy.

WYMIARY I MASY

	SEDAN
długość/szerokość/wysokość [mm]	4720/1815/1420
rozstaw osi [mm]	2700
pojemność bagażnika [l]	490
masa [kg] dla silnika 2.0	1420
koła	205/55R16

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE [ZŁ]

	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998
2.0 TS	29 000	25 000	22 000	17 500	15 000	13 200	12 500	10 900	9900	5500
3.0 V6	31 000	26 500	23 000	19 500	18 000	14 400	12 500	11 500	8500	4800
2.4 D	37 900	28 750	26 900	24 900	17 800	15 000	13 900	12 500	9900	8500

PRZYKŁADOWY VIN

ZAR9360000000000000

LEGENDA

1	Kraj produkcji
2	Z – Włochy
3	Koncern
4	AR – Alfa Romeo
5	Model
6	936 – 166
7	Znaki wypełniające
8	Kolejny nr fabryczny

TYPOWE USTERKI

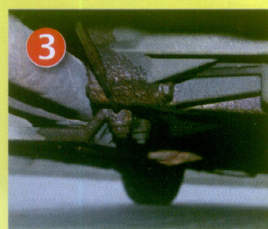
- mało wytrzymałe zawieszenie
- problemy z elektroniką
- wycieki oleju
- awarie sprzęgła i skrzyni biegów

CENY CZĘŚCI ZAMIENNYCH

lampa przednia używana	100 zł
blotnik używany	150 zł
wahacz przedni	400 zł
amortyzator przód	600 zł
klocki hamulcowe przód	150 zł
końcówka drążka kierowniczego	od 40 zł

KOSZTY ZARAZ PO ZAKUPIE

filtr oleju	25 zł
filtr powietrza	60 zł
filtr kabinowy	80 zł
filtr paliwa	55 zł
rozrząd kompletny do 2.0 TS	420 zł
robocizna razem	ok. 350 zł



- Bardzo dobre właściwości jezdne trzeba okupić dość wysokimi kosztami w przypadku awarii. Warto przed zakupem zrobić solidny przegląd podwozia z wyszczególnieniem luzów na wahaczach.
- Problemy z elektroniką pojawiają się niestety dość często. Z reguły objawiają się one awarią sterownika poduszek powietrznych poprzez poluzowanie kostki łączącej przewody. Bardzo często dochodzi także do przepalania żarówek. Warto wymienić je parami.
- Wielu użytkowników nie przejmują się zbyt wyciekami oleju, bowiem występują one na porządku dziennym. Charakterystyczne „pocenie się” w okolicach skrzyni biegów nie jest groźne, dopóki po samochodzie nie zostaje kałuża.