

Za Catheriną

Ruszyłem szlakiem przetartym przez Catherinę Zeta-Jones – do **Alfy Romeo 156 Sportwagon** wsiadającem przez bagażnik. To prawda, że przez przednie drzwi byłoby szybciej i wygodniej, ale na pewno nie tak fascynująco. Bo jaka jest z przodu Alfa Romeo 156, wiadomo już od dwóch lat. Ale jaka jest jej wersja kombi, wiadomo dopiero od niedawna.



FOT. TOMASZ JAŻWIŃSKI

Doychczas sądziłem, że jedynie Jaś Fasola jest specjalistą w parkowaniu samochodu metodą kłamka przy kłamce. Teraz już wiem, że równie świetnie radzi sobie z tym Catherine Zeta-Jones, główna (obok Sportwagona) bohaterka reklamowej Alfę Romeo 156. Różnica między Jasiem a piękną Catheriną polega jednak na sposobie wydobycia uwięzionego z dwóch stron samochodu – Fasola wypycha auto, elegancka zaś Zeta-Jones wsiada z wdziękiem do środka przez drzwi bagażnika.

Jeśli do Sportwagona wsiadał przez bagażnik Jasiu w walonkach i waciaku, wciągając za sobą jeszcze skrzynkę, byłoby jasne, że Alfa chce podbić rynek aut dostawczo-osobowych. Gdy jednak wsiada w ten sposób piękna i elegancka kobieta, pozbywając się w dodatku butów na wysokim obcasie, rzecz staje się oczywista – kombi Alfa Romeo 156 Sportwagon niewiele ma wspólnego z... kombi.

Styliści z Centro Stile Alfa Romeo przynajmniej otwarcie, że mogli zaprojektować samochód z większym bagażnikiem, nazywając go po prostu Alfa 156 Station Wagon (amerykańskie określenie kombi). Jednak od samego początku realizacji tego projektu cel był oczywisty – stworzyć nadwozie typu kombi, bez żadnych kompromisów nadać mu mocno sportową sylwetkę i nazwać po prostu Sportwagon.

Patrząc na efekt pracy stylistów, można śmiało stwierdzić, że osiągnięto podwójny cel – Al-

fa Romeo 156 Sportwagon wygląda jak przedłużone sportowe coupé, a do tego jest jednym z najpiękniejszych kombi.

Część pasażerska Sportwagona wygląda dokładnie tak, jak starsza o dwa lata wersja sedan. Na kierownicę wybaluszają „ślupia” potężne wskaźniki, podkreślając sportowy charakter auta. Środkowa konsola znakomicie łączy w sobie ten sam sportowy charakter (trzy okrągłe wskaźniki na górze) z funkcjonalnością i ergonomią – duże i łatwe w obsłudze pokręta nawiewu powietrza oraz bardzo poręczny włącznik światła awaryjnych.

Nisko osadzony fotel kierowcy, wyposażony w regulację wysokości, jest bardzo dobrze wyprofilowany, przez co zapewnia świetne podparcie dla pleców i bioder.

Opadający owalnie ku tyłowi dach sprawia wrażenie, że siedzące z tyłu wysokie osoby będą miały problemy ze zmieszczeniem głowy. Tylnie siedzenie jest jednak dość nisko osadzone, dzięki czemu włosy nie są narażone na wytarcie przez podsufitek. Niestety, nieco ograniczona przestrzeń na wysokości kolan sprawia, że mogą one pełnić również funkcję podpórki dla oparcia przedniego siedzenia.

Od oparcia tylnego siedzenia do drzwi bagażnika rozciąga się długi na 900 milimetrów i szeroki na 1245 mm przedział bagażowy, którego pojemność – liczona do dolnej krawędzi okien – wynosi 360 litrów.

Po złożeniu asymetrycznie dzielonych tylnych siedzeń, dłu-

Siedząc przed sportową konsolą, w całości przejętą od Alfę 156 sedan, trudno się zorientować, że „ciągniemy” za sobą kawałek bagażnika kombi

gość bagażnika wydłuża się do 1515 mm, a pojemność do 1180 l.

Bagażnik jest wyposażony w cztery rodzaje siatek, z czego część oferowana jest seryjnie – jedynie do modelu z najmocniejszym silnikiem – w wypadku pozostałych modeli trzeba za nie dodatkowo płacić. We wszystkich Sportwagonach znajdziemy zamknięte schowki tuż pod szybami.

Wyraźnie niższy tył samochodu sprawia jeszcze jedno, pocho- do opisanym już wcześniej, wróżenie – czoło może być narażone na kontakt z ostrą krawędzią otwartych drzwi bagażnika. Kon-

struktorzy poradzili sobie z tym w następujący sposób – górna krawędź drzwi bagażnika nachodzi bardzo głęboko na dach, dzięki czemu owe drzwi wznoszą się wystarczająco wysoko.

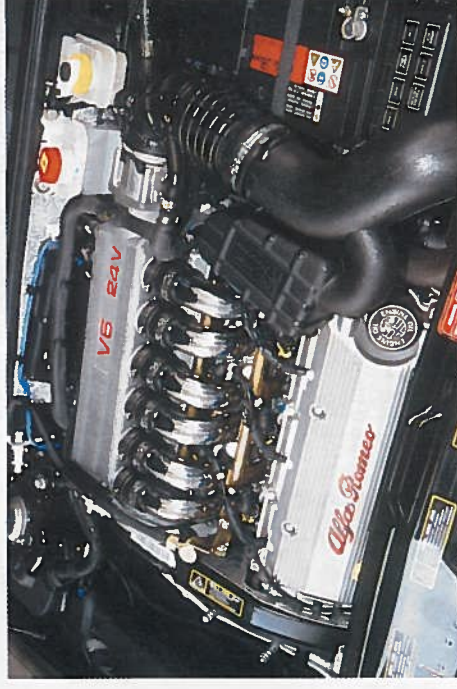
Testowana Alfa Romeo Sportwagon to tzw. model flagowy, czyli samochód wyposażony w sześciocylindrowy silnik widlasty o mocy 190 KM. Parametry tej jednostki, choćby maksymalny moment 222 Nm uzyskiwany dopiero przy 5000 obr/min, sugerują dwie rzeczy: z jednej strony sportowy charakter, z drugiej zaś nieco ograniczoną elastyczność.



Ten plastik, świetnie udający włókno węglowe, podkreśla sportowy charakter wnętrza



Włączniki halogenów i regulator lusterek umieszczono między przednimi fotelami





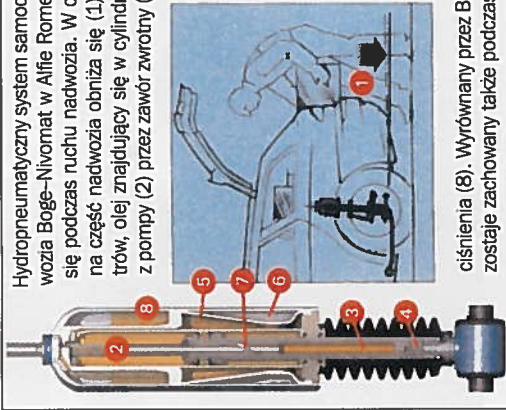
cena hamulców, zatrzymujących rozpędzoną do 100 km/h Alfę w granicach 40 metrów. Docieżenie samochodu, czy też rozgrzanie tarcz hamulcowych powoduje minimalny spadek skuteczności. Jednak w każdej z prób różnica w wartościach opóźnienia mieści się w granicach oceny bardzo dobrej.

Auto spełnia coraz wyższe standardy bezpieczeństwa nie tylko pod względem skuteczności hamulców. Wszystkie modele wyposażono seryjnie m.in. w ABS i cztery poduszki powietrzne. Wątpliwości budzi jednak brak w seryjnym wyposażeniu tego pięćosobowego auta środkowego zagłówka na tylnym siedzeniu. No, ale wtedy Catherina nie przesłaby zapewne tak łatwo z bagażnika, przez tylne siedzenia, do fotela za kierowcą.

Jarosław Maznas

Jak działa Boge-Nivomat

Hydropneumatyczny system samoczynnej regulacji wysokości nadwozia Boge-Nivomat w Alfie Romeo 156 Sportwagon uruchamia się podczas ruchu nadwozia. W chwili załadunku bagażnika, tylnej części nadwozia obniża się (1). Po przejechaniu kilkuset metrów, olej znajdujący się w cylindrze (3) zostaje przepompowany z pompy (2) przez zawór zwrotny (4) do komory wysokościenniowej (5). Wzrastające w tej komorze ciśnienie, spręża (poprzez membranę rozdzielającą) gaz regulujący poziom nadwozia, zniejdający się w specjalnej komorze (6). Gdy nadwozie uzyska optymalną wysokość (wyrównanie przeswytów z przodu i z tyłu samochodu) zostaje uruchomiony zawór (7), a nadwyżka oleju spływa do zbiornika niskiego ciśnienia (8). Wyrównany przez Boge-Nivomat poziom nadwozia, zostaje zachowany także podczas postoju do 10 godzin.



Sportwagon można scharakteryzować stwierdzeniem – to kombi nie tylko wygląda, ale i jeździ pewnie niczym sportowe coupé. Pozytywnie wypada także o-

To prawda, że silnik wyraźnie ożywia się dopiero od około 3500 obr/min, ale za to można go „kręcić” do prawie 7000 obrotów. Pewną wadą tej jednostki jest wyraźnie wyczuwalna skłonność do wibracji na niskich obrotach. Jeżeli jednak ktoś lubi efekt „bulgocącego telepania”, typowego dla dużych silników amerykańskich, bez wątpienia będzie zachwycony. No i ten rozbrzmiewający włoskim *belcanto* wydech, tworzący z silnikiem przy wysokich obrotach prawdziwy chór, którego siła głosu może osiągać nawet 81 decybeli.

Znakomitym uzupełnieniem sportowego charakteru silnika jest sześciobiegowa skrzynia, z idealnie dobranymi przełożeniami, bardzo dobrą precyzją i łatwością obsługi za pośrednictwem dźwigni o krótkich drogach prowadzenia.

190-konny silnik ma jednak i drugie, zdecydowanie mniej sympatyczne oblicze. Przy zachowaniu bardzo rygorystycznych ograniczeń, polegających na niezwykle delikatnym traktowaniu pedału gazu, pilnowaniu wskazówki obrotomierza, aby nie wychylała się na pole powyżej 4800 obr/min, jest duża szansa, by zmieścić się ze zużyciem paliwa w granicach 9 litrów na 100 km.

Pytanie – jaki jest jednak sens zakupu samochodu z takim silnikiem i traktowania go jak dorożki? Trzeba się pogodzić, że najmocniejszy Sportwagon zużywa średnio około 13 l/100 km.

Techniczną nowością w Alfie Sportwagon jest hydropneumatyczne, samopoziomujące się zawieszenie Boge-Nivomat. Powoduje ono uniesienie zbyt mocno dociążonej przez bagaż tylną części nadwozia. Dzięki temu zostaje utrzymany optymalny prześwit karoserii na poziomie przedniej i tylnej osi.

O zaletach tego urządzenia można się było przekonać podczas próby slalomu. Nieobciążona ładunkiem Alfa 156 Sportwagon przejeżdżała slalom z maksymalną prędkością 57,7 km/h. Po dociążeniu testowego samochodu dopuszczalnym obciążeniem o wadze 406 kg, maksymalna prędkość przejazdu zmniejszyła się o... 0,1 km/h. To świetny wynik, świadczący o wyjątko-



Zwinięte rolety ułatwia dostęp do siatki oddzielającej bagażnik od tylnego siedzenia. Boczna siatkę można zaplać między nadkolami. W oparciu – otwór na narty



Zamykane schowki znajdują się z dwóch stron bagażnika; obok – gniazdo zasilające

Nie tylko karoserii, ale również boczny okno nadano wyraźnie widoczną formę klina

Element oceniany	Punkt
Jazda	
Silnik (maks. 400)	381
Przeniesienie napędu (maks. 120)	103
Układ jezdy (maks. 380)	321
Układ kierowniczy (maks. 100)	79
Łącznie (maks. 1000)	884
Bezpieczeństwo	
Hamowanie (maks. 350)	201
Widoczność (maks. 150)	111
Bezpieczeństwo bierne (maks. 150)	59
Wynik crash-testu (maks. 350)	350
Łącznie (maks. 1000)	721
Funkcjonalność	
Funkcje podstawowe (maks. 200)	175
Dostęp do auta (maks. 100)	80
Zagospodarowanie wn. (maks. 150)	79
El. popraw. widoczność (maks. 150)	131
Wentylacja i ogrzew. (maks. 150)	146
Rozrywka/informacja (maks. 100)	49
Jakość wykonania (maks. 150)	122
Łącznie (maks. 1000)	782
Komfort	
Przestrzeń z przodu (maks. 200)	112
Przestrzeń z tyłu (maks. 150)	69
Schowki, półki, bagażnik (maks. 130)	42
Komfort ogólny (maks. 320)	281
Ułatwienia obsługi (maks. 200)	159
Łącznie (maks. 1000)	663
Image	
Wizerunek marki (maks. 500)	379
Wizerunek modelu (maks. 500)	485
Łącznie (maks. 1000)	864
Stylistyka	
Wygląd ogólny (maks. 400)	398
Lampy (maks. 150)	136
Uchwyty, lusterka itp. (maks. 200)	170
Spektrum dźwięku (maks. 150)	139
Wrażenia dotykowe (maks. 50)	37
Wrażenia zapachowe (maks. 50)	31
Łącznie (maks. 1000)	911
Eksploatacja	
Paliwo (maks. 150)	
Podatki i ubezpieczenia (maks. 150)	
Serwis (maks. 100)	
Spadek wartości (maks. 400)	
Usterki (maks. 140)	
Statystyka usterek (maks. 60)	
Łącznie (maks. 1000)	nie oceniano
Środowisko	
Recykling (maks. 250)	
Emisja spalin (maks. 500)	
Poziom hałasu na zewnątrz (maks. 250)	
Łącznie (maks. 1000)	nie oceniano
Ocena końcowa*	804
Cara Alfę Romeo 156 2.5 V6 Sportwagon (t)	107 600
Cena za punkt (zł)	133,83

* Ocena końcowa jest średnią ocen uzyskanych w poszczególnych kategoriach

Dane techniczne

Silnik

Widlasty, sześciocylindrowy, umieszczony z przodu, poprzecznie do osi pojazdu; dwa wałki rozrządu w głowicy, cztery zawory na cylinder. Elektroniczny wielopunktowy wtrysk paliwa (Bosch Motronic ME 2.1). Trójdrożny, regulowany katalizator z sondą lambda.

Pojemność skokowa 2492 cm³

Średnica cylindra 88,0 x 68,3 mm
x skok tłoka 10,3:1
Stopień sprężania 10,3:1

Moc 140 kW (190 KM)
przy 6300 obr/min

Maks. moment obrotowy 222 Nm
przy 5000 obr/min

Pojemność układu smarowania silnika 6,8 l
Pojemność układu chłodzenia 11,7 l

Przeniesienie napędu

Napęd na koła przednie; sześciobiegowa mechaniczna skrzynia biegów.

Wielkość przelozżeń:

I. 3,500; II. 2,235; III. 1,520;
IV. 1,156; V. 0,971; VI. 0,816;
bieg wsteczny 3,545;
przekładnia główna 3,973:1.

Podwozie

Niezależne zawieszenie kół; z przodu podwójne wahacze, stabilizator z przegubami kulistymi; z tyłu typ McPherson z dźwigniami poprzecznymi i belką poprzeczną, stabilizator, Boge-Nivomat. Układ kierowniczy z przekładnią zębatkową i z hydraulicznym wspomaganieniem; 2½s obrotu kołem kierownicy. Dwubowodowy układ hamulcowy, ABS, EBD, hamulce tarczowe z przodu (wentylowane) i z tyłu.

Rozmiar kół 6½ J x 16

Rozmiar opon 205/55 R 16 W

Nadwozie

5-miejscowe, 5-drzwiowe typu kombi

Masa własna 1459 kg

Dopuszczalne obciążenie 406 kg

Koło skrętu w lewo/w prawo 12,5/12,3 m

Pojemność zbiornika paliwa 63 l



Dane testowe

Osiągi

Przyspieszenie 0 – 80 km/h 5,9 s
0 – 100 km/h 8,4 s
0 – 140 km/h 15,6 s
0 – 180 km/h 28,5 s

1 km ze startu zatrzymanego 29,2 s

Prędkość maksymalna 230 km/h

Elastyczność 60 – 100 km/h (IV/V. bieg) 9,1/11,3 s

80 – 120 km/h (V/VI. bieg) 12,2/15,6 s

Droga hamowania ze 100 km/h

na zimno nieobciążony 39,8 m

na zimno obciążony 40,6 m

na ciepło obciążony 41,5 m

Zużycie paliwa (LO 95)

min. – maks. 9,0 – 15,1 l/100 km

średnie podczas testu 12,7 l/100 km

Poziom hałas wewnątrz auta dB(A)

Bieg IV. V. VI.

przy 50 km/h 61 60 60

przy 100 km/h 69 68 68

przy 130 km/h 72 72 71

przy 180 km/h – 78 78

maks. na III. biegu 81

Ceny i gwarancja

Cena wersji podstawowej 106 000 zł

Cena wersji testowanej 107 600 zł

Ubezpieczenie OC*(1 rok) 1749 zł

Gwarancja 1 rok

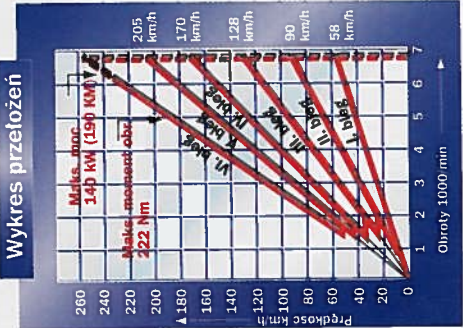
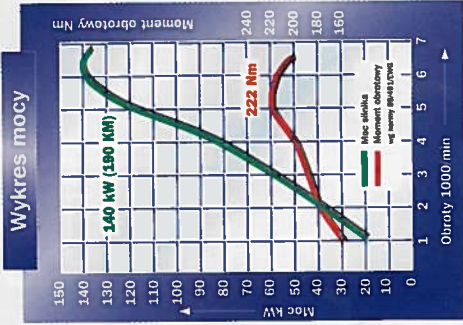
podzespoły nadwozie 8 lat

lakier 3 lata

Przewidywany spadek wartości

(niski, średni, wysoki) wysoki

* – Ubezpieczenie OC (bez zniżek) w PZU Wrocław



4x4

auto
motor
i sport

Takiego pokazu
jeszcze nie było!

SOPOT 18-20 sierpnia 2000

Wszystko podczas
Międzynarodowego Festiwalu Płosenki

Organizatorzy: Cardinali Agency 022/ 619 12 82, Agencja
Kontakt 058/ 554 83 12



- Na sopockim moło samochody terenowe, rekreacyjne, osobowe – wszystkie 4x4
- Mistrzostwa Polski Samochodów Terenowych z odcinkiem specjalnym na plaży
- Pokaz techniki jazdy samochodem 4x4 w wykonaniu Krzysztofa Hołowczyca
- Zawody dla amatorów