



Prawie 120 tys. to dużo za w sumie niewielkie auto, jakim jest Alfa Romeo 156 2.5 V6 Sportwagon. Dość bogate wyposażenie, wysmakowana stylizacja i mocny silnik tylko częściowo usprawiedliwiają tę cenę.

2.5 V6, tym razem jednak po przeprowadzonej w ubiegłym roku kuracji odmładzającej. Werdykt? To jest właśnie GTA na Polskę!

Do niedawna „topowa” Alfa 156, nawet z punktu widzenia wymagającego kierowcy, w praktyce niczym nie ustępuje 250-konnej GTA. Różnica w mocy silnika jest z trudem zauważalna i to jedynie wówczas, gdy zechcemy nagle przyspieszyć mając włączony 4. lub 5. bieg. Większa pojemność skokowa i wyższy moment napędowy sprzyjają oczywiście elastyczności, ale nawet 193-konne auto w wystarczającym stopniu zaspokaja potrzeby miłośników dynamicznej jazdy. Zresztą, kto z nas zauważył w zwykłym ruchu ulicznym różnicę, które w sprincie do „setki” wynoszą około sekundy? Prawie nikt. Chyba, że przyjdzie się ścigać z Subaru Imprezą WRX. Ale wówczas i tak „japończyk” wygra – „ośka” na nierównych drogach ma niewielkie szanse z autem czteronapędowym.

Przy codziennej jeździe napęd tylko na jedną oś to akurat nie jest wada, tym bardziej że zawieszenie testowego kombi z silnikiem 2.5 V6 świetnie sprawdza się na naszych niezbyt równych drogach. Konstrukcja układu jezdnego jest zresztą wystarczająco finezyjna (z przodu

du podwójne wahacze, zaś z tyłu kolumny McPherson), by Alfa mogła jeździć niczym komfortowa limuzyna, lecz jednocześnie zapewniała znakomitą stabilność podczas dynamicznej jazdy na zakrętach. Włoscy konstruktorzy nie chcieli rozwiązań kompromisowych, na które godzą się niektórzy producenci redukując w ten sposób koszty.

Co więcej, w odróżnieniu od twardo ustawionej i nisko osadzonej GTA, słabsza Alfa 156 nie uderza w asfalt osłoną miski olejowej, gdy zdarzy się choćby niewielka nierówność lub głębsza koleina. Nie trzeba też obawiać się o uszkodzenie przedniego spoileru, gdy zechcemy podjechać do samego krawężnika lub przejechać przez próg zwalniający. Tym autem jeździ się tak, jak każdym innym, tylko szybciej i wygodniej. Gdy jeszcze dodamy do tego „sound” silnika przypominający ten z 250-konnej GTA, to okaże się, że nie ma co wydawać dodatkowych 40 tys. zł, a taka właśnie jest różnica w cenie między oboma wersjami włoskiego auta.

Tańsza i bardziej godna polecenia nie oznacza jeszcze, że pozabawiona słabszych stron. Po pierwsze, jak na kombi klasy średniej, jest to samochód zdecydowanie za mały. Nie chodzi tu nawet o wiel-



Krótką dźwignia zmiany biegów z gałką obszytą skórą znakomicie układa się w rękę. Przelączenie biegów jest precyzyjne i można go dokonywać naprawdę szybko.



Fotele są bardzo wygodne i dobrze podtrzymują kierowcę przy szybkiej jeździe. Skórzane obicia wymagają dopłaty.

kość bagażnika – przecież Alfę nie kupuje się, by pełniła rolę ciężarówki. We współczesnym samochodzie segmentu D wypadałoby jednak wygospodarować więcej miejsca dla osób siedzących z tyłu – tak, jak to zrobiono w Oplu Vectrze i Fordzie Mondeo. Druga rzecz to zużycie paliwa – 193-konny V6 wykazuje spory apetyt na, najlepiej, 98-oktanową benzynę. I w końcu trzeba wspomnieć o cenie. Za 119 tys. zł nawet w klasie średniej znajdziemy sporo interesujących modeli, w tym z silnikami 6-cylindrowymi...

Czy jednak kupując Alfę Romeo będziemy zwracać uwagę na takie drobiazgi, jak przestronność wnętrza, zużycie paliwa lub cena? Chyba nie. To po prostu nie wypada. □



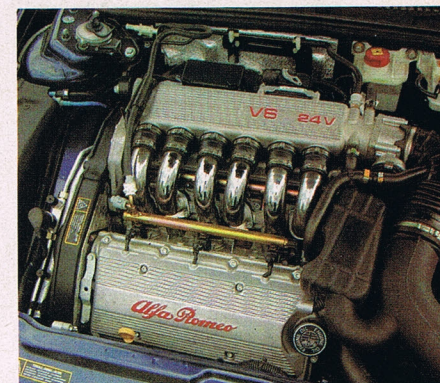
Na szczęście w ramach kuracji odmładzającej nie zdecydowano się na większe zmiany – tablica przyrządów Alfę pozostaje świetnym przykładem jak łączyć ergonomię z estetyką.



Niewielki rozstaw osi sprawia, że z tyłu jest dość ciasno. „156” to jedno z najmniejszych aut plasowanych w klasie średniej.



Jak na kombi bagażnik nie jest zbyt duży. Ale czy w Alfie Romeo najważniejsze są możliwości ładunkowe?



Silnik jest nie tylko mocny, ale też doskonale wygląda i pięknie brzmi. Takiej „V6” może Włochom pozazdrościć niejeden z konkurentów.

Alfa Romeo 156 2.5 V6

SILNIK – benzynowy, V6, 4 zawory/cylinder, pojemność 2492 cm³, wtrysk wielopunktowy, moc 141 kW (193 KM) przy 6300 obr./min, moment 218 Nm przy 5000 obr./min

UKŁAD NAPĘDOWY I PODWOZIE – skrzynia biegów manualna, 6-stopniowa, napęd na przednie koła, zawieszenie p/t podwójne wahacze/kolumny McPherson, hamulce p/t t(w)/t, opony 205/55 R 16

WYMIARY, MASY, POJEMNOŚCI – dł./szer./wys. 443/174,5/139 cm, rozstaw osi 259,5 cm, masa wł. 1405 kg, ładowność 495 kg, bagażnik 360-1180 l, zbiornik 63 l

OSIĄGI – prędkość maksymalna 230 km/h, 0-100 km/h 7,4 s, zużycie paliwa miasto/trasa/średnie (EU) 17,8/8,6/12 l/100 km

WYPOSAŻENIE – poduszki gazowe kierowcy, pasażera, boczne i kurtynowe, ABS z EBD, VDC, komputer pokładowy, radio z CD i 6 głośnikami, elektrycznie regulowane i ogrzewane lusterka, elektrycznie sterowane przednie i tylne szyby, centralny zamek z pilotem, dwustrefowa klimatyzacja, reflektory przeciwmglowe, składana i dzielona tylna kanapa, lakier metalizowany (2000 zł), lakier perłowy (7700 zł), skórzane fotele (4500 zł), ksenonowe reflektory (3000 zł), nawigacja (5000 zł), relingi (1200 zł), elektrycznie otwierany szyberdach (3000 zł), lekkie obręcze z oponami 215/45 R 17 (2000 zł)

CENA – 119 000 zł

▲ Plusy

- + znakomite zawieszenie
- + mocny i elastyczny silnik
- + piękna stylizacja nadwozia i wnętrza

▼ Minusy

- mało miejsca z tyłu
- duża utrata wartości
- wysoka cena