

Alfa 156

**Benziner und Diesel
Limousine und Kombi**

Bis Modelljahr 2003

**Motor
buch
Verlag**

Inhalt

Einleitung

Ein Ratgeber stellt sich vor	6
Lernen Sie Ihr Auto kennen	8
Rechte und Pflichten	10
In der Werkstatt	12

Ausrüstung

Investition in die Zukunft	14
Grundausrüstung	16
Nützliches Zubehör	18
Richtig schrauben	20

Modellvorstellung Alfa 156

Modellgeschichte	24
Versionen	28

Werterhalt

Wagenpflege	32
Hilfsmittel	34
Lackpflege	36
Innenraum	38
Türscharniere	40
Wischerblätter	41
Aufbereitung	42
Beulen und Kratzer	43

Unterwegs

Kleine Pannen selbst beheben	44
Pannenset Sommer	46
Überhitzung	47
Schlüsselbatterie	48
Checkliste Sommer	49
Fit durch den Winter	50
Pannenset Winter	51
Winterreifen montieren	52
Heizung und Lüftung prüfen	53
Frostschutz prüfen	54
Scheibenwischer und Waschdüsen prüfen	55
Winterreifen-Ratgeber	56
Startschwierigkeiten im Winter vermeiden	59

Richtig Einmotten	60
Checkliste Winter	61

Antrieb

Die Motoren	62
Wartungsplan	68
Routinekontrolle	70
Sichtkontrolle	72
Luftfilter wechseln	74
Zündkerzen wechseln T. Spark	76
Zündkerzen wechseln V6	80
Glühkerzen prüfen	82
Motoröl und Filter wechseln T. Spark	83
Motoröl und Filter V6	86
Motoröl und Filter Diesel	87
Auspuff ausbauen (Diesel und Benziner)	88
Keilrippenriemen prüfen und ersetzen	90
Getriebeölstand prüfen	94
Kühlmittel wechseln	95
Besser machen	96
Störungsbeistand	98

Fahrwerk

Sport ohne Reue	100
Grundlagen der Fahrphysik	102
Räder und Reifen	104
Federbeine vorn ausbauen	106
Querlenker vorn ausbauen	110
Stoßdämpfer ausbauen hinten	112
Fahrwerk prüfen	115
Besser machen	116
Störungsbeistand	118

Bremsanlage

Wissenswertes	120
Routinekontrolle	123
Bremsbeläge wechseln vorn	124
Bremsscheiben wechseln vorn	126
Bremsbeläge wechseln hinten	128
Bremsscheiben wechseln hinten	130
Handbremse	131
Besser machen	132
Störungsbeistand	134

Karosserie

Wissenswertes	136
Stoßstange vorn	138
Stoßstange hinten	141
Kotflügel	143
Motorhaube	144
Heckdeckel	146
Türen ausbauen	147
Tankklappe	148
Außenspiegel	149
Besser machen	150

Innenraum

Wissenswertes	152
Türverkleidung	154
Lautsprecher ausbauen	156
Sitze Verkleidungen hinten	158
Sitze vorn	160
Pollenfilter ersetzen	162
Mittelkonsole oben	163
Mittelkonsole unten	165
Besser machen	166

Elektrik

Wissenswertes	168
Batterie	172
Sicherungen	173
Klemmenbezeichnung und Leitungsfarben	174
Batterie warten und Spannung messen	176
Ladezustand und Kapazität der Batterie prüfen	177
Batterie laden und Regler prüfen	178
Batterie ausbauen	179
Scheinwerfer vorn	180
Lampen vorn austauschen	181
Nebelscheinwerfer ausbauen	182
Schlussleuchte	183
Innenbeleuchtung	184
Dritte Bremsleuchte	185
Hupe/Rückfahrlicht	186
Stromversorgung prüfen	187
Besser machen	188
Störungsbeistand	190

Technische Daten	194
-------------------------------	-----

Techniklexikon	198
-----------------------------	-----

Zurück in die Zukunft

Es war ein langer und manchmal auch steiniger Weg von der legendären Giulia bis zum Alfa 156. Und obwohl zwischen den beiden Limousinen inzwischen 40 Jahre Automobilentwicklung liegen, gibt es auffällige Parallelen. Eines ist klar: Alfa Romeo beweist mit dem sportlich-elegantem Mittelklassler ein seltenes Gespür für Tradition und Geschichte.



Ein Name der verpflichtet

Die Geschichte des Alfa 156 ist eng verknüpft mit der Geschichte eines der traditionsreichsten Automobilunternehmen überhaupt: Alfa Romeo. Kaum eine anderer Markenname weckt so viel Emotionen, niemand, in dessen Blut auch nur ein Tropfen Benzin fließt, kann sich der Faszination dieser Marke entziehen. Diese liegt in der langen und außergewöhnlich turbulenten Firmengeschichte begründet: Von Anfang an baute Alfa vorwiegend schnelle und technologisch anspruchsvolle Wagen, die ihrer Zeit oder zumindest der damaligen Konkurrenz meist voraus waren. Doch das rettete das noch junge Unternehmen nicht vor den Wirren der Weltkriegsjahre. So ist der Name Alfa eine Abkürzung aus dem offiziellen Firmennamen Anonima Lombarda Fabbrica Automobili unter dem das Unternehmen im Juni 1910 im Bezirk Portello von Mailand eingetragen wurde.

Erst 1920 kam Romeo hinzu, was durchaus wörtlich zu nehmen ist: Der leitende Ingenieur Nicola Romeo der Rüstungsgesellschaft Accomandita Ing. Nicola Romeo & Co leitete ab 1915 die Geschicke des Unternehmens. In dieser Zeit produzierte Alfa Romeo nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Lokomotiven, Baumaschinen, Traktoren, sowie Triebwerke für Schiffe und Flugzeuge. Sogar ganze Flugzeuge wurden konstruiert und produziert. Im Zuge der Weltwirtschaftskrise 1929 wurde Alfa Romeo zumindest teilweise verstaatlicht, ein Zustand, der sich erst mit der Übernahme durch den Fiat-Konzern im Jahre 1986 wieder ändern sollte.

Die Marke mit Herz

Merkmal eines jeden Alfa Romeo ist sein mehr oder weniger herzförmiger Kühlergrill mit dem markanten Firmenwappen. Tatsächlich wird der zentrale Abschluss der Frontpartie „Scudetto“ genannt. Damit dieses schön zu Geltung kommt wurde bei vielen Modellen sogar das Kennzeichen außermittig platziert. Eine Besonderheit, die auch den Alfa 156 prägt. Aber schon allein das Firmenwappen zeugt von der Leidenschaft und dem Stolz mit dem in Mailand Autos gebaut werden: Das rote Kreuz in der linken Hälfte entspricht dem Stadtwappen von Mailand, in dem die Farben der Bürger (rot) und der Bauern (weiß) unter dem Kreuz Christi vereinigt sind. In der rechten Hälfte befindet sich die Darstellung einer Schlange, die ein Kind gebärt (und nicht etwa verschlingt, wie oft angenommen wird). Dieses Wappen geht zurück auf die

mächtigste Mailänder Familie des 13. Jahrhunderts, den Visconti, und ist seitdem ebenfalls Bestandteil des Mailänder Stadtwappens. Später, im Jahre 1925 wurde noch ein Lorbeerkranz hinzugefügt, der das Wappen standesgemäß umringt, wohl in Anspielung auf die ersten sportlichen Erfolge.

Die sportlichen Erfolge

Viel mehr als die dunklen Kapitel der Weltkriegsära oder die finsternen Abschnitte im Mittelalter strahlt jedoch das sportliche Engagement der Firma auf das heutige Image ab: Bereits 1925 wurde Alfa Weltmeister. Große Fahrer wie Guiseppe Farina und Juan Manuel Fangio erstritten ihre Titel in Rennwagen von Alfa Romeo. Auch Enzo Ferrari höchstpersönlich nahm Platz in den roten Rennern. Bis in die Formel 1 führte der Weg der hauseigenen Rennsportabteilung Autodelta. Mit einem spektakulären Zwölfzylinder-Bo-



Kein Zufall: Das weltbekannte Alfa Emblem ist eng mit dem Stadtwappen von Mailand verknüpft

xertriebwerk gelangen Niki Lauda 1978 immerhin zwei Siege.

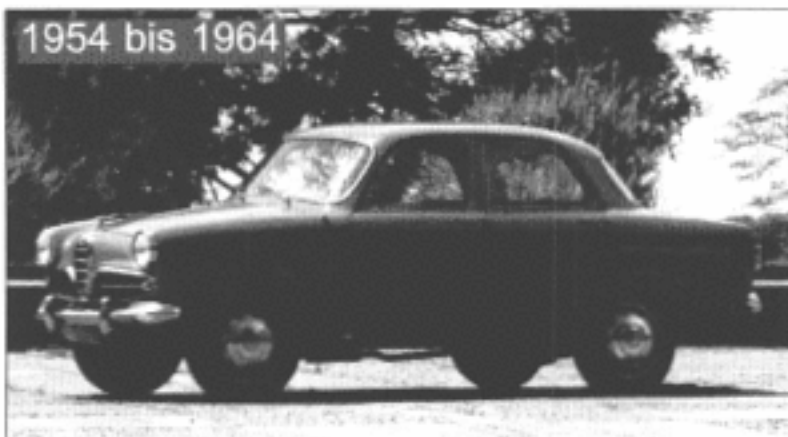
Die meisten Erfolge feierte das Mailänder Unternehmen jedoch seit den 60er Jahren im Tourenwagensport. Dort galt der Alfa GTA über viele Jahre als unschlagbar und schon früh erkannte die Marke die Wirkung des Motorsports als Marketinginstrument: So ist es kein Zufall, dass es auch vom Alfa 156 eine GTA-Version aufgelegt wurde, die jedoch mit dem einstigen Fliegengewicht keine Gemeinsamkeiten mehr aufzuweisen hat. Auch die Twin Spark Doppelzündung stammt noch aus dieser Zeit, wenn auch heute der



Nicht wegzudenken: Ob in der DTM mit dem 155 (oben) oder bei den Zweiliter-Torenwagen (unten) mit dem 156 – immer sind die Roten auf der Rennstrecke vorne mit dabei



Schwerpunkt auf eine Verringerung der Emissionen zielt und weniger auf die schiere Leistungssteigerung. Legitimer Nachfolger des frühen GTA-Coupés, das auf Grund seiner schwungvollen Linienführung eines bekannten Designers auch „Bertone“ genannt wird, ist vielmehr die moderne Rennversion des 156. Mit diesem 156 GTA errang Gabriele Tarquini 2002 und 2003 den hart umkämpften Titel in der Torenwagen-Europameisterschaft (heute WTCC) für Zweiliter-Limousinen. Unvergessen bleibt auch die Zeit der 155



Die Zierliche: Die Giulietta Berlina von 1955 lief mit 53 PS immerhin schon 140 Km/h schnell

V6 in der DTM, in der die wilden Ableger der eigentlich recht braven Serienlimousine von Sieg zu Sieg eilten. Eins war allen Werks-Rennern gemeinsam: Die legendäre Farbe „rosso alfa“, die bei den Serienwagen jedoch nur noch recht selten zum Einsatz kommt.

Die Vorläufer des 156

Der direkte Vorläufer des Alfa 156 war der Alfa 155. Abgesehen von den Erfolgen in der DTM erwies sich diese von 1992 bis 1997 gebaute Limousine als etwas glücklos. Viele Alfisti wendeten der Marke wegen der Umstellung auf den in Sportfahrerkreisen wenig populären Frontantrieb enttäuscht den Rücken zu. Alle vorhergegangenen Limousinen hatten schließlich Heckantrieb und waren nur damit ernstzunehmende Alfa. Mit ein Grund für die Skepsis waren auch die zunehmende Zahl von Gleichteilen aus den Fiat Konzern. Der Verdacht war nicht unbegründet, denn Fiat Tipo und Tempra, sowie der Lancia Dedra und der Alfa 155 basierten alle auf derselben Bodengruppe. In Sachen Motor nahm der 155 der letzten Baujahre allerdings schon die späteren Motorisierungen des 156 vorweg. Die Twin-Spark-Motoren der letzten Serie (ab 1996) entsprechen weitgehend den später weiterentwickelten Aggregaten im 156. Nicht zu verwechseln sind diese jedoch mit der ersten Generation der Twin Spark-Triebwerke. Diese Zweiventiler mit 1,6, 1,7, 1,8 und 2,0 Liter basieren noch auf dem mittlerweile fast 50 Jahre alten Konzept des Vollaluminium-Triebwerks. Und noch ein alter Bekannter hat es bis in den 156 geschafft: Der so genannte „Arese-V6“, der seinen Namen dem 1961 gegründeten Werk nahe Mailand verdankt.

Dieser, in unzähligen Ausbaustufen und quer durch alle Modellreihen eingesetzte Klassiker, sorgte auch schon im Vorgänger des 155, dem Alfa 75 für Vortrieb. Unter Kennern der Marke gilt der heckgetriebene 75



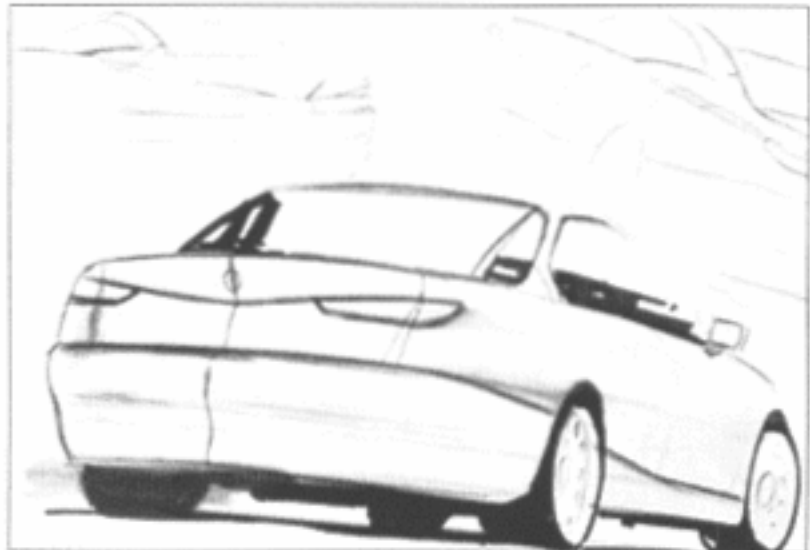
Die Erfolgreiche: Die Giulia wurde von 1962 an in verschiedenen Ausführungen bis 1978 gebaut

daher als letzter echter Alfa. Diese Bezeichnung traf bei diesem aufwändig konstruierten Wagen allerdings im vielerlei Hinsicht zu: Zwar begeisterte das Handling mit ausgewogener Gewichtsverteilung dank Transaxle-Bauweise (Kupplung und Getriebe vor der Hinterachse), doch leider zählen die Baujahre 1984 bis 1991 nicht zu den Stärksten Jahrgängen der Marke. Zahlreiche Qualitätsmängel trübten die Freude, die Werkstattrechnungen waren stets saftig.

Zumindest war die Rostvorsorge besser als in den Jahren zuvor, in denen der kompakte Alfasud, aber auch die Alfetta als Vertreter der sportlichen Mittelklasse als üble Roster den Ruf der Marke stark beschädigten. Die reichlich konservativ gezeichnete Alfetta und auch die kompakte Giulietta mit dem markanten „Po“ konnten in den 80ern auch nicht an die Erfolge des ersten, den Kern der Marke perfekt darstellenden Vertreter schneller Limousinen anknüpfen der Giulia.

Die Mutter aller Sportlimousinen

Die 1962 vorgestellte Giulia galt bis zum Ende der Produktion im Jahr 1978 und noch lange darüber hinaus als der Inbegriff eines überraschend flotten Vertreters der klassischen Bauform mit vier Türen und Kofferraum. Tatsächlich erreichte schon das Basismodell mit 1,3 Liter-Motor eine Spitze von rund 160 km/h. Noch besser konnte es die 1965 vorgestellte Giulia Super: Mit 98 PS aus 1,6 Liter Hubraum waren fast 180 km/h möglich. Zu damaliger Zeit ein atemberaubendes Tempo. Auch Dank des präzisen Fahrverhaltens gab es auf der Straße kaum Konkurrenz. Erst mit dem BMW 02 gelang es ab 1966 einem Hersteller ein ähnlich gelungenes Konzept auf die Räder zu stellen. Allerdings nur als Zweitürer. Über 572.646 Exemplare der Giulia wurden bis 1978 gebaut – eine erstaunliche Zahl, die der Erbe 156 bis zum Modelljahr 2004 mit

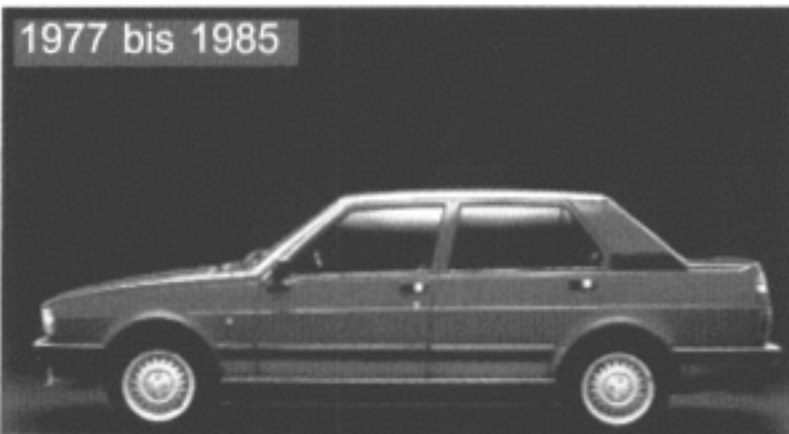


Der ersten Skizzen: Schon sehr früh wird klar, was für ein großer Wurf der Alfa 156 wird

540.000 verkauften Exemplaren immerhin schon fast erreicht hat.

Das Debüt des 156

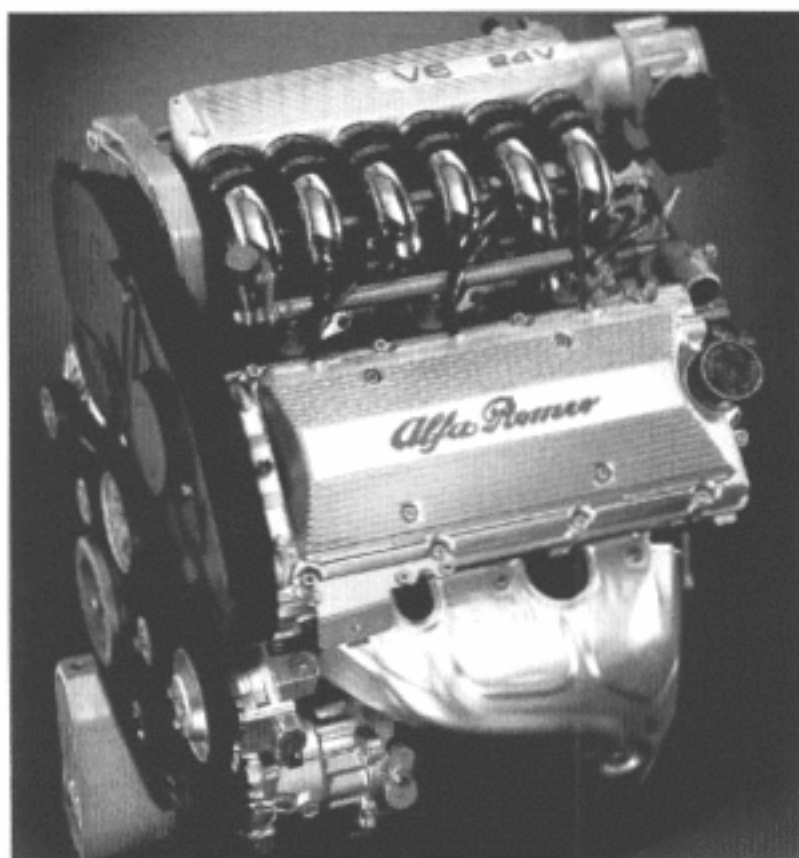
Vorgestellt wird der neue Star der Produktpalette im Oktober 1997. Mit einer Länge von 4,43, einer Breite von 1,74 und einer Höhe von 1,41 Metern zählt die Limousine zu den kompakteren Vertretern ihrer Art. Stämmig, sportlich durchtrainiert aber nicht unnötig aggressiv kann die neue Linienführung auf Antrieb begeistern. Und dann diese Details: Aus dem Vollen geschnitzte Aluminium-Türgriffe vorn, versteckte Türgriffe hinten – auf einmal sehen vergleichbare Limousinen langweilig aus! Erstaunlicherweise ist es der hauseigenen Designabteilung „Centro Stile“ perfekt gelungen klassische Zitate der umfangreichen Historie in die Moderne zu übertragen ohne dabei einen faden Retro-Look zu erzeugen. Der Cw-Wert der Limousine beträgt 0,31, die um 62 Grad geneigte Frontscheibe und die kräftigen C-Säulen bilden einen geradezu coupéhaften Schwung. Selbst das Thema Spalt-



Typ 116: Auch diese Limousine trug wieder den Namen Giulietta, ist aber ein typisches Kind der 80er Jahre



Der letzte Hecktriebler: Der Alfa 75 sollte auch als Kombi kommen, die neue Konzernmutter Fiat sagte leider nein



Ein echter Kerl: Der in Arese gebaute V6 ist über viele Jahre das Spitzentriebwerk von Alfa Romeo

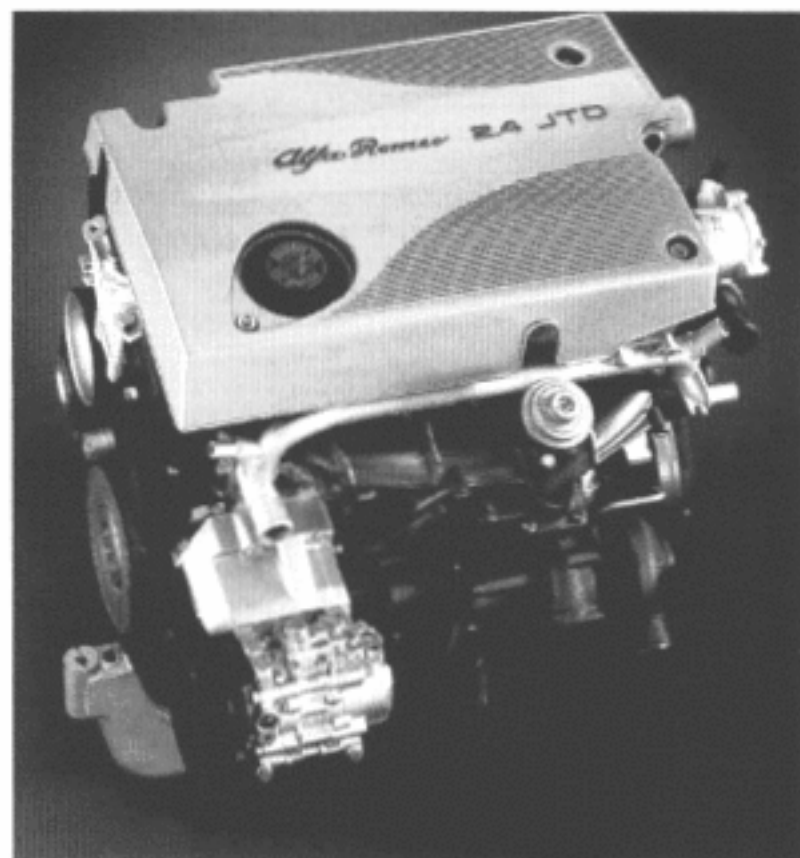
maße wurde in Angriff genommen. Die Stossfänger bilden eine geschlossene Einheit mit der Karosserie, die Türen sitzen wie angegossen. Breite Schultern und ein sich verjüngendes Heck, das die V-Linie der Motorhaube aufnimmt runden den gelungenen Auftritt ab. Keine Frage: Dieser Alfa gehört auf Anhieb zu den Schönsten jemals gebauten.

Mehr Qualität bei Alfa

Gebaut wird der 156 im gründlich modernisierten Werk in Pomigliano d'Arco bei Neapel, die Motoren stammen jedoch aus Arese (nur V6) und der modularen Motorenfabrik Pratola Serra, in der auch andere Triebwerke des Fiat-Konzerns vom Band laufen. Die



Schwere Zeiten: Mit dem frontgetriebenen 155 drohte Alfa in der Bedeutungslosigkeit zu versinken



Diesel-Dampfhammer: Der bärenstarke Fünfzylinder ist vor allem bei Vielfahrern von Anfang an sehr beliebt

Qualität des Rohbaus genießt oberste Priorität und ist bis hin zur Qualitätskontrolle des Lacks weitgehend automatisiert. Neben den Motoren werden auch andere große Bauteile extern gefertigt und direkt an das Band geliefert: Dazu zählen beispielsweise die Sitze, die Armaturentafel, der Kabelbaum und die Stossfänger. Um die Karosserieform perfekt in Szene zu setzen, wurde eine völlig neue Farbpalette entwickelt. Vor allem das mutige Nuvola Azurblau, eine Farbe, die je nach Lichteinfall und Betrachtungswinkel variiert, scheint für Alfa sehr ungewöhnlich. Die fünf verschiedenen, gekreuzt aufgetragene Perllackschichten sind nicht jedermanns Sache, zeugen jedoch abermals von der Liebe zum Detail.



Hoch hinaus: Mit dem 156 Crosswagon gibt es jetzt sogar einen höhergelegten Alfa mit Allradantrieb

Die Motoren

Vier Benziner und zwei Diesel stehen beim Serienstart zu Verfügung. Die Basismotorisierung bildet der 1.6 T.Spark mit 120 PS. Darüber bietet der 1,8 Liter T.Spark mit 144 PS schon deutlich mehr Temperament. Neben den Phasenschieber, der die Einlassnockenwelle drehzahlabhängig verstellen kann und den auch der kleine 1,6 Liter hat, verfügt dieser Motor zusätzlich über ein Schaltsaugrohr. Bei niedrigen Drehzahlen muss die Luft einen Weg von 560 Millimeter zurücklegen um in die Brennräume zu gelangen, bei hohen Drehzahlen sind es nur 380 Millimeter. Ersteres sorgt für guten Durchzug bei niedrigen Drehzahlen. Damit stehen im 1,8 Liter bereits bei 3000 Umdrehungen pro Minute 90 Prozent des maximalen Drehmoments von 147 Nm zur Verfügung. Letzteres sorgt für ein Leistungsplus von rund drei Prozent.

Mit 155 PS leistet der der langhubig ausgelegte 2,0 Liter nur wenig mehr. Dafür bekommt der Zweiliter zusätzlich noch zwei gegenläufig rotierende Ausgleichswellen spendiert. Vorläufige Top-Motorisierung ist der Arese V6, der allerdings mit Vierventil-Zylinderköpfen und elektronisch geregelter Drosselklappe noch einmal gründlich modernisiert wurde. Dieser Motor leistet 190 PS – untermalt von einem betörenden Klang. Eine kleine Sensation sind die im Alfa 156 verbauten Diesel: Erstmals wurde eine Common-Rail-Einspritzung eingesetzt. Diese sorgt durch eine voll-elektronische Regelung des Einspritzvorgangs für einen weichen Motorlauf und kräftige Leistungsentfaltung. Dabei wird der Kraftstoff in einer Leitung, der so genannten „Rail“ mit bis zu 1200 bar vorgehalten. Die Motorsteuerung öffnet dann bedarfsgerecht die Injektoren. Durch eine Piloteinspritzung, bei der vor der eigentlichen Zündung eine winzige Menge Kraftstoff fein zerstäubt in die Brennräume gelangt, wird



Das muss reichen: Im Gegensatz zu anderen Kombis will der Sportwagen gar kein Lastesel sein

das Diesel-typische Nageln weitgehend unterdrückt. Somit wird der Diesel endgültig Alfa-tauglich, die möglichen Fahrleistungen sind es ohnehin schon: Bis zu 188 km/h schnell läuft der Alfa 156 mit dem kleinen 1.9 JTD schon in der ersten Ausbaustufe mit 105 PS. Für den Sprint von Null auf 100 km/h reichen 10,5 Sekunden. Noch besser kann es der Fünfzylinder 2.4 JTD: eine Spitze von 203 km/h und eine Zeit von 9,5 Sekunden für den Standard-Sprint sind aller Ehren wert. Der Fünfzylinder leistet zu Beginn 136 PS und verfügt zudem über eine Ausgleichswelle und einen Lader mit verstellbarer Geometrie. Doch damit ist die Entwicklung noch längst nicht abgeschlossen.

Endlich: Der Kombi kommt!

Mit dem Erfolg der Limousine, die schon bald nach ihrem Erscheinen mit renommierten Design-Preisen geradezu überschüttet wird, gibt sich Alfa Romeo längst nicht zufrieden. Im Jahr 2000 folgt der nächste



Es geht munter weiter: Mit dem Alfa 159 legt Alfa nach. Der Nachfolger ist nochmals bulliger und aggressiver geworden, der Sportwagen gehört von Anfang an zum Angebot. Die Motorenpalette wurde vollständig überarbeitet