



Alfa Romeo 156

EL ALFA ROMEO 156 REPRESENTA EL TÍPICO ESTILO DEPORTIVO DE LA MARCA INTEGRADO EN UNA ELEGANTE BERLINA CON CUATRO PUERTAS. EN EL DISEÑO DEL VEHÍCULO SE HA PRESTADO UNA **ATENCIÓN ESPECIAL A ASPECTOS DE SEGURIDAD PASIVA Y DE PROTECCIÓN ANTICORROSIVA**, PERO TAMBIÉN A UNA OPTIMIZACIÓN DE LA RELACIÓN ENTRE EL PESO Y LA POTENCIA, MEDIANTE EL **USO DE MATERIALES LIGEROS**. ALFA PROPONE PARA ESTE MODELO SEIS MOTORIZACIONES, CUATRO VERSIONES DE GASOLINA Y DOS TURBODIESEL, CON CUATRO, CINCO Y SEIS CILINDROS

Por Área de Automóviles

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Z	A	R	9	3	2	0	0	0	0	0	0	5	3	8	0	4

Número correlativo de orden de fabricación

Constante

Tipo de vehículo

932: Alfa Romeo 156

930: Alfa Romeo 145/146

Código de identificación mundial del constructor

ZAR: Alfa Romeo Italia

	FIAT AUTO S.P.A.		Razón Social del constructor
	e3 - 96 / 27 * 0034 * 03		Número de homologación
	ZAR * 320000 * 00053804		Número de bastidor
	1770 Kg		Peso máximo autorizado
3070 Kg		Peso máximo autorizado con remolque	
1 - 960 Kg		Peso máximo en el eje delantero	
2 - 980 Kg		Peso máximo en el eje trasero	
1,15		Motor - Engine 32302	Tipo de motor
		Versione Verso 932A2A00 05	Versión de la carrocería
		0106549	Número para recambios

Valor correcto del coeficiente de absorción de humos (sólo modelos diesel)



Ubicación del número de bastidor



Localización de la placa del constructor

La estructura de este vehículo ha sido proyectada para que se deforme de manera controlada

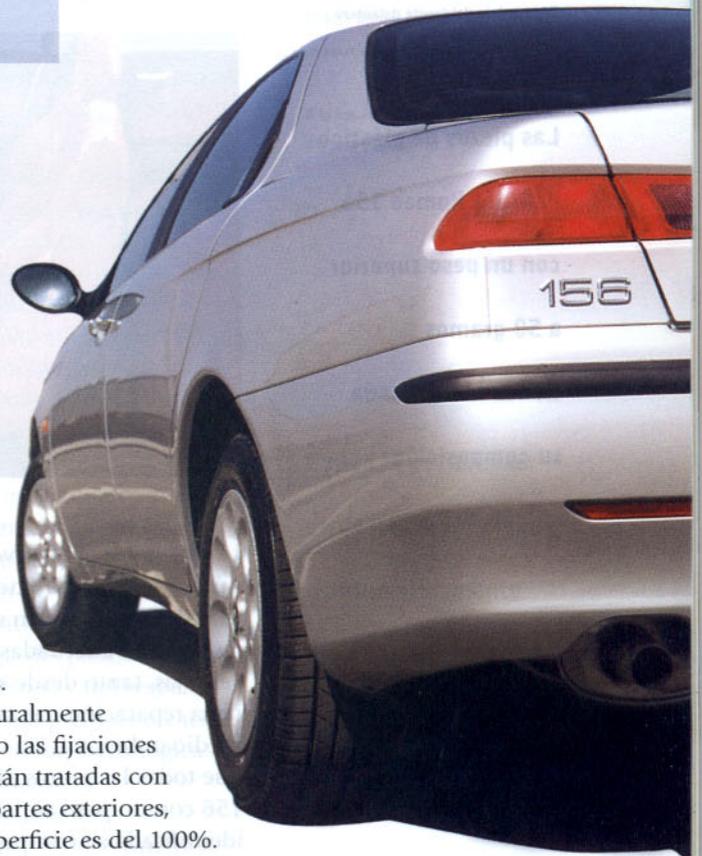
El Alfa Romeo 156 se sitúa en el segmento medio-alto del mercado, con carrocería autoportante de tres volúmenes, cuatro puertas y capó trasero. Las características que lo identifican se recogen en la placa del constructor y en el número de bastidor. Este número de bastidor está troquelado en la torreta *McPherson* derecha y consta de 17 caracteres alfanuméricos, cuyo significado se detalla en el desglose. La placa del constructor se encuentra situada en la parte izquierda de la traviesa superior delantera.

Carrocería

La estructura de este vehículo ha sido proyectada para que se deforme de manera controlada, en caso de choques frontales, laterales y traseros, absorbiendo la energía originada por el impacto, sin que resulte afectado el habitáculo.

La protección contra la corrosión

en el Alfa Romeo 156 está garantizada por la aplicación de diferentes tipos de tratamientos, hasta el punto de que el 70% del peso de la carrocería lo constituyen elementos de chapa recubierta de zinc y, de este porcentaje, el 75% está protegido por las dos caras. Todas las zonas estructuralmente importantes, tales como las fijaciones de las suspensiones, están tratadas con estos métodos. En las partes exteriores, el galvanizado de la superficie es del 100%. Alfa Romeo ofrece en este modelo una garantía anticorrosión de ocho años.





Desmontaje del frente delantero

Las piezas de plástico del Alfa Romeo 156 con un peso superior a 50 gramos tienen identificada su composición



→ La existencia en este vehículo de un buen número de piezas exteriores de **material plástico** que pueden ser reparadas mediante las técnicas adecuadas representa ciertas ventajas, tanto desde el punto de vista de la reparación como del impacto medioambiental. Ha de tenerse en cuenta que todas las piezas plásticas del Alfa Romeo 156 con un peso superior a 50 gramos tienen identificada su composición mediante los códigos correspondientes, con el objeto de favorecer su reciclaje.

El **frente delantero** está formado por una traviesa inferior, soldada a la punta de los largueros, y por una traviesa superior, atornillada a la inferior y a las aletas delanteras. Ambas piezas presentan una configuración cerrada, por lo que su posibilidad de reparación es reducida. Para la fabricación de la puerta delantera se ha recurrido a la nueva técnica de desarrollo de **estampación a medida**, que permite partir, como paso previo a la estampación, de dos chapas de diferente espesor, unidas mediante soldadura láser. Con ello se consigue reforzar la pieza allí donde se requiere, sin necesidad de añadir refuerzos adicionales, mejorando el peso y la rigidez final. Tanto las puertas delanteras como las traseras incorporan refuerzos en su parte superior y, en la zona central, barras de protección lateral soldadas al armazón. El refuerzo superior exterior está fijado al panel de puerta mediante plegado y la aplicación de un adhesivo. En la sustitución del panel debe tenerse en cuenta que este repuesto no incluye el citado refuerzo ni se comercializa por separado, por lo que es necesario retirarlo del panel que se sustituye.



para colocarlo en la pieza nueva. La estructura del **techo** está diseñada para contribuir a la seguridad de los pasajeros en caso de vuelco o de choque lateral. De esta forma, la travesa central del techo está fijada a los montantes laterales mediante tornillos y, además, se ha aplicado un adhesivo estructural a lo largo de los bordes de contacto de las traviesas de refuerzo con el techo.

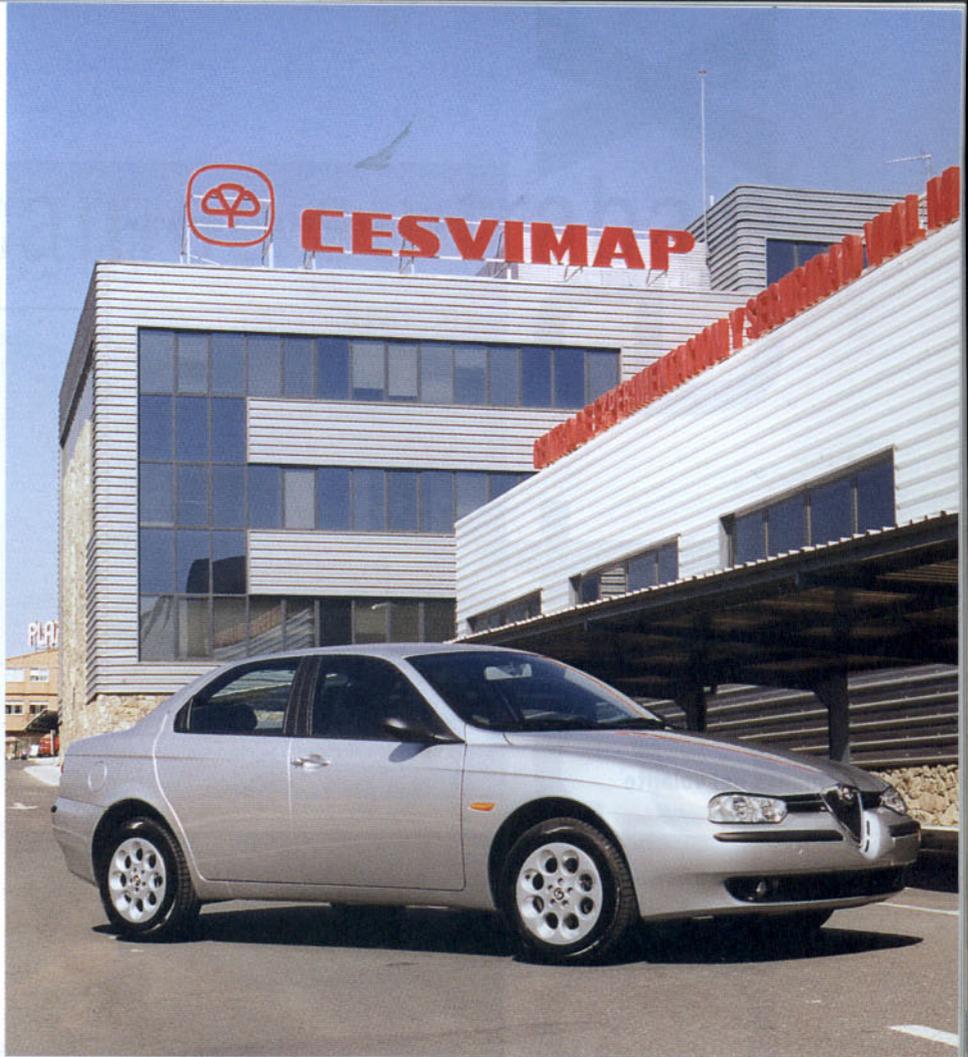
Mecánica y seguridad

El motor y la transmisión de este automóvil están situados en posición delantero transversal. La suspensión anterior es independiente, de cuadrilátero con brazo oscilante y barra estabilizadora y la posterior, también independiente, tipo *McPherson*, con palancas laterales inferiores, barras de reacción y barra estabilizadora. La dirección es de cremallera asistida y el sistema de frenos de doble circuito con servofreno.

Alfa Romeo incorpora un sistema de **inyección por raíl común** (*Common Rail*) en dos motores, el 1.9 JTD y el 2.4 JTD. Este sistema permite aplicar a los propulsores de

gasóleo el mismo principio de la inyección de control totalmente electrónica, al igual que en los motores de gasolina. En la **columna de dirección** destaca el hecho de que está compuesto por un tramo inferior de tubo retráctil colapsable, que permite mantener fija la posición del volante en caso de choque frontal. Esto incide en el aumento de la seguridad pasiva y en una mayor confortabilidad en la conducción. Existe la posibilidad de desactivar el **airbag** del lado de pasajero, ya sea mediante un interruptor manual, que se acciona con la llave del coche y que está situado en el extremo del salpicadero, y al cual sólo puede accederse con la puerta abierta, o bien mediante un sensor de desactivación automática, colocado entre el relleno y el revestimiento del asiento del pasajero. El bastidor del **cojín** inferior y del respaldo se ha realizado en una sola pieza de aleación de magnesio. Esta innovación tecnológica aporta las siguientes ventajas:

- ▶ Reducción del peso del asiento.
- ▶ Reducción de chirridos y ruidos internos, gracias a la estructura monolítica de las dos partes del bastidor.



El Alfa Romeo 156 en las instalaciones de Cesvimap

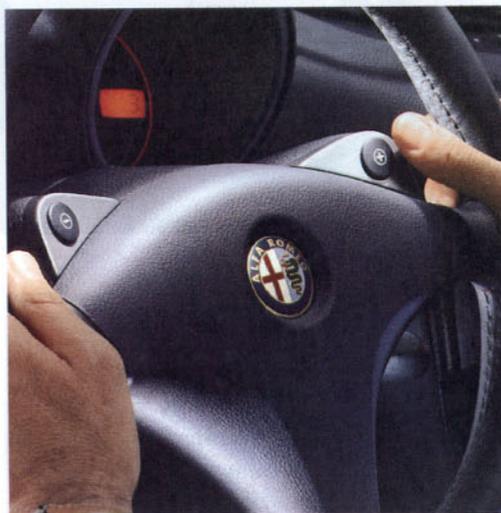
A la izquierda, cambio QSystem del Alfa Romeo

Existe la posibilidad de desconectar manual o automáticamente el airbag del lado del pasajero

El sistema de cambio secuencial permite conducir sin apartar las manos del volante

Cambio secuencial con mandos de pulsador en el volante

EL ALFA ROMEO 156 SE HA SOMETIDO AL CRASH-TEST RCAR (RESEARCH COUNCIL FOR AUTOMOBILE REPAIRS), EN CESVIMAP



► Aumento de la rigidez del bastidor del asiento, con el consiguiente incremento de seguridad en caso de choque contra el vehículo que circula delante. Los **cinturones de seguridad** delanteros, dotados de pretensor, poseen una fijación doble en el asiento. El cinturón sigue de este modo al asiento en las distintas posiciones que puede adoptar, adaptándose a él para garantizar elevadas condiciones de seguridad. Alfa Romeo denomina **QSystem** al cambio automático que ofrece opcionalmente para la motorización 2.5 V6. Funciona bajo una doble lógica: automática o manual. La centralita que gobierna el sistema permite que el conductor, a través de un selector situado en la consola, elija tres programas distintos de conducción automática, pudiendo pasar de una función automática

a la manual, independientemente del método programado. La parte derecha de la palanca de cambio se reserva al uso automático; la izquierda, al selector del control manual del cambio.

El Alfa 156 2.0 T Spark incorpora como equipamiento un **cambio secuencial con mandos de pulsador en el volante**, con tecnología de coches de competición. Permite conducir sin apartar las manos del volante, con dos pulsadores. Uno está situado a la derecha, para el cambio de marchas al acelerar y otro a la izquierda, para efectuar el cambio de marchas al reducir. Ello se traduce en mejores prestaciones y mayor seguridad.

El **sistema antirrobo Alfa Code segunda generación** está basado en la adopción de una llave de arranque, con un microprocesador integrado en la empuñadura (transponder), que contiene un código variable con más de diez millones de combinaciones, que cambia cada vez que se pone en marcha el vehículo. Su aplicación constituye una primicia entre los modelos de esta marca y entre las primeras en el panorama automovilístico ✖

EQUIPAMIENTO DE SERIE DESTACABLE

	1.6 T Spark	1.8 T Spark	2.0 T Spark	2.0 T Spark Selespeed	2.5 V6 24V	2.5 V6 24V QSystem	109 JTD	2.4 JTD
Llantas de aleación 6,5 JX 15"		•	•		•	•		•
Climatizador automático	•	•	•	•	•	•	•	•
ABS + EBD	•	•	•	•	•	•	•	•
Airbag conductor	•	•	•	•	•	•	•	•
Airbag pasajero		•	•	•	•	•		•
Airbag lateral					•	•		
Pretensores eléc. de cinturones de seguridad delanteros	•	•	•	•	•	•	•	•
Servodirección	•	•	•	•	•	•	•	•
Sistema FPS (Fire Prevention System)	•	•	•	•	•	•	•	•
Cambio de 6 marchas					•			
Cambio Selespeed				•				
Cambio Q System						•		

Al igual que otros fabricantes de vehículos, Alfa Romeo ofrece la posibilidad de adquirir un conjunto de opciones de equipamiento, denominado pack, con diversas combinaciones y niveles.

Este equipamiento está sujeto a cualquier modificación por parte del fabricante.

PARA SABER MÁS

- Área de Automóviles. automoviles@cesvimap.com
- Ficha Técnica de Reparación de Vehículos. Carrocería. Cesvimap, junio 1999
- Manual Descriptivo y de Reparabilidad. Cesvimap, nº 191
- Documentación técnica del fabricante
- www.alfaromeo.com