

Alfa Romeo 155 biedt flair voor redelijke prijs

Goed nummer

De komst van de Alfa Romeo 155 in 1992 wordt niet door alle Alfisti met gejuich begroet. Immers, met het verschijnen van de 155 verdwijnt tevens de laatste achterwielaangedreven Alfa, de 75, uit het Milanese programma. Een nadere kennismaking met de nieuwe middenklasser doet de gemoederen echter bedaren, want ook de 155 rijdt als een echte Alfa. Het goede nieuws: 155's worden ruimschoots aangeboden en tegen betaalbare prijzen.

Ja hoor, de 155 kun je rustig beschouwen als een echte Alfa Romeo. Dat is niet zo logisch als het op het eerste gezicht lijkt. Efficiëntie is namelijk van levensbelang binnen het Fiat-concern, waartoe Alfa Romeo sinds 1986 behoort. Daarom wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van dezelfde componenten voor vaak heel verschillende typen. Dat zie je natuurlijk niet, zo slim zijn de Italianen wel. Toch is de 155 gebaseerd op de bodemplaat van de Fiat Tempra/Tipo en heeft de Alfa ook voorwielaandrijving. Geen nieuwe constructie voor Alfa-rijders, met de Alfasud heeft het merk bewezen dat ook een voorwielaandrijver een perfect en sportief sturende automobiel kan zijn, al dateert de Sud uit de tijd waarin het merk nog zelfstandig is. Ook de reeds voor de 155 uitgebrachte 164 is trouwens een voorwielaandrijver. Ondanks alle inspanningen om de 155 tot een goede representant van het Milanese merk te maken, breekt de middenklasser geen verkooprecords. De deelname aan het Italiaanse toerwagenkampioenschap helpt niet echt om de verkoopcijfers omhoog te krijgen en hetzelfde geldt voor de legendarische 'oude' DTM. Dat is echter geen reden om de 155 te laten staan! De Instap-155 is qua techniek al best een smaakmakende auto, al kun je met 116 pk nog niet spreken van een asfaltvernietigend motorvermogen. De nieuw ontwikkelde 1.749 cc Twin Spark dubbelnokker heeft, in tegenstelling tot de 1.8 liter die de volgende motorisatie vormt in de 155 type-rangorde, geen variabele verstelling van de inlaatnokkenas. Desondanks geeft de fabriek een heel behoorlijke top op van 193 km/u en een acceptabele acceleratietijd van 0-100 in 11,8 seconden. De instapper wordt overigens pas vanaf modeljaar 1994 gevoerd. We noemden de 1.8 al, die met 1.773 cc in felte maar weinig groter is dan de goedkoopste 155 variant en wel meteen te koop is na de presentatie van de 155-reeks in maart 1992. Ook die 1800 is een Twin Spark machine, een afgeleide van de bestaande tweeliter. Behalve door die twee pitten per cilinder verrast de motor door de variabele verstelling van de inlaatnokkenas. Vermogen komt de 1.8 liter niet te kort: 129 pk bij 6.000 tpm komt overeen met een specifiek vermogen van bijna 73 pk, absoluut niet verkeerd voor een motor met normale ademhaling in het begin van de jaren negentig! Daarmee kan zelfs met het op een na goedkoopste lid van de 155 familie al tweehonderd kilometer binnen een uur worden afgelegd. Die familie is trouwens behoorlijk uitgebreid, zeker na de



AANKOOP
ADVIES

Een met leer bekleed stuur en idem pookknop zijn standaard bij de S-uitrusting, evenals perfect zittende Recaro's. Tegen meerprijs zijn deze ook leverbaar bij andere varianten.



Begin 1995 krijgt de 155 iets bredere schermen en een frontje met een diep liggende grille met omlijstingen. Duurdere versies hebben standaard lichtmetalen wielen.



komst van de 1.7 liter. Behalve de instapper en de 1.8 zijn er een 2.0 Twin Spark met 143 pk en een 2.5 V6 met 166 pk. Die laatste is van oorsprong een drieliter waarvan zowel boring als slag verkleind zijn. Top-of-the-line is een 2.0 met een vloeistofgekoelde Garrett turbo en een intercooler die 190 pk geeft. Nogal veel voor uitsluitend voorwielaandrijving; daarom is dit topmodel, dat luistert naar de naam 155 Q4, uitgerust met integrale aandrijving. De techniek daarvoor haalt Alfa bij concernegenoot Lancia vandaan, het heeft zo z'n voordelen als je familie hebt binnen dezelfde firma! De aandrijflijn die het vermogen door middel van een visco-koppeling en een centraal differentieel over de wielen verdeelt, is identiek aan die van de Delta Integrale. De verdeling is onder normale omstandigheden 47% voor en 53% achter. De motor komt overeen met de turbomotor die onder andere in de Lancia Thema wordt gebruikt. De Q4 is in werkelijkheid een homologatiemodel, in het leven geroepen om met de 155 succesvol mee te kunnen strijden in het Italiaanse nationale kampioenschap toerwagens. Je merkt overigens wel dat het een turbomachine van een vorige generatie is met relatief grote schoepenwielen. Onderin - bij minder dan 3000 omwentelingen - doet de compressor niet enthousiast mee, het klassieke turbogat manifesteert zich duidelijk. Jammer genoeg kun je uitsluitend voelen en niet zien wanneer de turbo in actie komt, een turbodrukmeter zagen de boekhouders van Alfa niet zitten.

Efficiënte verbranding

Alle motoren staan dwars op de rijrichting voorin en zijn geheel, dus zowel kop als blok, van lichtmetaal. Opmerkelijk genoeg worden de nokkenassen van de viercilinders aangedreven door een klassieke ketting. De V6 heeft de getande riem die tegenwoordig vrijwel overal de norm is. Het Twin Spark principe, dubbele ontsteking dus, is een techniek die al in de jaren twintig van de vorige eeuw toegepast wordt door sommige dure merken als Rolls-Royce. De reden in die tijd is de grotere betrouwbaarheid, maar dat is natuurlijk niet het argument dat Alfa anno 1992 hanteert. Door de dubbele vonk is sprake van een groter vlamfront, beweren de Torino's, waardoor de verbranding efficiënter verloopt. De tweeliter is gelijk aan de één-punt-acht, de grotere cilinderinhoud wordt bereikt door tien mm meer zuigerslag: de 1.8 meet 84 x 80 mm, de 2.0 telt 84 x 90 mm. De zwaar overvierkante V6 noteert 88 mm aan doorsnede per cilinders, de zuigers leggen op hun weg steeds dezelfde afstand van 68,3 mm af. Een opvallend aspect, dat echter wel goed past in het beeld van een sportief mobiel, is dat het maximale draaimoment in alle gevallen bij een behoorlijk hoog toerental afgegeven wordt. Bij de 1800 is dat 5.000 tpm waarbij 165 Nm



De 155 is qua vormgeving minder extreem dan voorganger 75, maar gelukkig ontbreekt het niet aan karakter.

wordt geleverd, de tweeliter geeft 187 Nm bij hetzelfde forse aantal omwentelingen. De krukas van de nogal nerveuze twaalfkleps zespitter roteert 4.500 maal per zestig tellen, maar daar staat wel een koppel van 216 Nm tegenover. Alleen bij de geblazen tweeliter gelden andere maatstaven. De 291 Nm laat de turbomachine met balansassen al los bij slechts 2.500 tpm. Toch trekken ook de vrij ademende Alfa motoren er zeer behoorlijk aan in de lagere toerenregionen, al ruimschoots onder de 3.000 toeren wordt hard gewerkt onder de motorkap. Dat is te horen ook, vooral als het toerental stijgt. Dat het mechanisch geluid dat daarbij voorkomt een genoeg voor het oor is, kun je gerust als een overbodige opmerking beschouwen, 't blijft natuurlijk wel een Alfa, invloeden van Fiat of niet! Een niet onaardig aspect is, dat het brandstofverbruik zeer aanvaardbaar blijft. Met de kleinste motor kun je vrij simpel op een verbruik van 1 : 11 tot 1 : 12 uitkomen en dan hoef je je heus niet te gedragen als een rijdende chicane. Met een echt zwaar geschapen rechtervoet moet je op 1 : 9 tot 1 : 10 rekenen, zeker geen slechte waarde gezien het potentieel van de Italiaan. Als je de voorkeur aan de zespitter geeft, moet je rekening houden met een verbruik van zeker 1 : 8. Zuiniger rijd je uiteraard met een diesel, daarvan zijn er twee in het programma, beide met een VM dieselmotor. De eerste is de TD 2.0, een 1.9 liter turbodiesel met intercooler die het tot 92 pk brengt. De cijfers: 180 km/u en van 0 tot 100 in 13,5 seconden. Daarnaast is er een 2.5 liter, met dezelfde motor als in de 164 2.5 TD. In de 155 biedt die 125 pk zelfontsteker een top van 195 km/u en wordt de standardsprint in 10,4 seconden volbracht. Maar ja, een diesel in een Alfa ... zeg nu zelf, het is nog even wennen in de tijd dat de 155 nog nieuw te koop is!

Bredere schermen

De transmissie van de voorwielaandrijver komt grotendeels overeen met die van de concerngenoten uit de Tipo serie; de overbrengingsverhoudingen zijn al net zo goed op

De 155 TS 1.7 rolt standaard op stalen wielen met plastic deksels. Dat schreeuwt om vervanging! De eerste versie van de 155 is herkenbaar aan wat plattere spatschermen en de brede grille met een rechthoekig gaaspatroon.

elkaar afgestemd en de bediening is even prettig, met zeer korte schakelwegen. Wat dat laatste betreft hebben ze bij Fiat absoluut het nodige geleerd sinds de jaren waarin ze met voorwielaandrijving begonnen; de 128, 127 en Ritmo, om er maar een paar te noemen, geven nog wel eens wat probleempjes als je eens even lekker in het setje tandwielen wilt roeren. Vooral het inschakelen van de achteruit gaat regelmatig met de nodige krachttermen gepaard. Maar goed, dat is gelukkig niet meer

aan de orde, zeker niet bij deze Alfa. Het meest 'Fiat' aan de Alfa Romeo 155 is, dat had je ongetwijfeld al geraden, het onderstel. Net als andere Tipo-achtigen betekent dat McPherson poten aan de voorkant, terwijl de achterwielen op de weg en in het gareel worden gehouden door middel van

zogenaamde getrokken wieldraagarmen. Zowel voor als achter zit een stabilisator, en het remsysteem telt vier schijven; de voorste zijn geventileerd. ABS is standaard op de zescilinder en op de vierwielaandrijver. Voor 1994 worden er wat wijzigingen doorgevoerd die vooral de veiligheid dienen, zoals stalen balken in de portieren. ABS is echter geen standaard op de meeste versies. Een airbag voor de bestuurder is een extra, een jaar daarop wordt zo'n zak standaarduitrusting. De 'L' uitvoeringen zitten aardig in hun accessoires. Centrale vergrendeling, elektrisch bediende portierruit en spiegels, getint glas, het zit er allemaal af fabriek op en aan. In het begin van 1995 krijgt de 155 een cosmetische opfrisbeurt, die het uiterlijk veel goed doet. De bredere schermen voor en achter staan een stuk sportiever! Het dashboard blijft qua lay-out hetzelfde, de instrumenten krijgen alleen andere wijzerplaten. Van de tweeliter motor komt een nieuwe versie, met vier kleppen per cilinder en 150 pk. In tegenstelling tot de compleet lichtmetalen voorganger, heeft deze motor een gietijzeren onderblok, maar de kop is nog altijd van lichtmetaal. Van oorsprong - maar misschien moet je dat heel zachtjes zeggen in Alfa-kringen - zijn het Lancia-motoren met een andere kop. In de zomer van 1996 komen er ook in de goedkope 155's compleet nieuwe zestienkleps motoren, waarvan het setje nokkenassen nu toch ook worden aangedreven door een getande riem in plaats van door een ketting. De instapper krijgt een 1.598 cc vierpitter die 120 pk geeft, waarmee 195 km/u tot de mogelijkheden behoort en dat zonder heftige storm van achter. De 1.8 telt nu 1.747 cc, zodat je qua afronding beter van een 1.7 zou kunnen spreken. Er is 140 pk aan boord, genoeg voor 205 km/u. Voor modeljaar 1997 vervalt de zescilinder en een jaar later, modeljaar 1998 dus, worden alle 155's geschrapt ten gunste van de 156. Die komt ook wat eerder dan volgens de reeds jaren eerder gemaakte planning is voorzien, dit omdat de 155 nooit het succes brengt dat Alfa er aanvankelijk van verwacht.



Zullen we het maar doen, zo'n 'Alfaatje' kopen?

Niet veel problemen

Zoals je dat mag verwachten van een auto uit de jaren negentig, zijn er niet echt veel problemen die je kunt tegenkomen. Ook de bouwkwaliteit van de Italiaanse merken, en zeker die van de Fiat groep, is alleen maar beter geworden en maximaal acht jaar is niet echt oud natuurlijk. Toch kan er in die tijd heel wat gebeuren - het gaat hier immers om auto's die uitnodigen tot enthousiast gebruik! - en het is uiteraard nooit verstandig zomaar klakkeloos een auto te kopen. Net als de Alfa 164 die we in GTI Tuning & Design van november vorig jaar besproken hebben, is de 155 een betrouwbare Milanees. Realiseer je wel, dat de 155 veel als leasebak ingezet is, vooral de 1.7 en de 1.8 liter en in mindere mate ook wel de 2.0. Van een leasewagen is de historie als het goed is wel bekend, want in elk geval gedurende de leaseperiode heeft-ie verplicht z'n voorgeschreven beurten gekregen. Dat is een pluspunt als je een auto 'direct uit de lease' krijgt, al kan dat ook betekenen dat een allerlaatste grote beurt bijvoorbeeld niet meer is verricht. Bovendien kan er na de lease best korte of langere tijd een 'duistere periode' geweest zijn! Hoe dan ook, de wagens die in de lease gereden hebben, werden vaak met gas gestookt of hadden een dieselmotor onder de kap. Mocht de LPG-installatie nog aan boord zijn van de 155 die je op het oog hebt, dan zul je begrijpen dat de kilometerstand niet echt laag kan zijn, anders was de vorige bestuurder echt niet aan het gas gebleven. Het is wel belangrijk om te weten welke gasinstallatie er geplaatst is. De oudere AMS installaties van Vialle zijn af te raden. Het is het

Met een 155 V6 TI krijg je gegarandeerd de ruimte op de linkerbaan... Helaas is er ook een klein praktisch probleempje: het gaat hier om een pure wedstrijdversie.



De 155 2.0 Twin Spark 16V S heeft de fabriek verlaten met een sportieve uitmontering, inclusief mooi vijfspaaks lichtmetaal. Je zult 'm niet zo vaak aangeboden zien. Helaas...

eerste systeem van de Nederlandse fabrikant voor injectiemotoren en de communicatie met de Alfa motoren verloopt niet altijd felloos. Het gevaar van 'back-fire' is reëel aanwezig. De gevolgen daarvan kunnen tamelijk rampzalig voor het mechaniek uitpakken en als logisch gevolg net zo rampzalig voor de portemonnee van de Alfa rijder! Het minste is wel, dat het kunststof inlaatspruitstuk compleet uit elkaar springt. Als het een beetje tegenzit, zuigt de motor vervolgens de restanten meteen even aan en op plastic loopt de viercilinder niet echt lekker. Ook de luchthoeveelheidsmeter kan aan back-fire ten prooi vallen. Meestal gaat dan meteen het complete luchtfilter aan barrels. Veel minder, of eigenlijk geen, risico loop je met

'Top-of-the-line' is de tweeliter 155 Q4 met vloeigekeelde Garrett turbo en intercooler, goed voor 190 pk. Eigenlijk is het een zustermodel van de reens vierwiel-aangedreven Lancia Delta Integra

het LPI systeem, eveneens van Vialle. Daar zijn geen problemen door back-fire te verwachten; wat wel kan gebeuren is, dat de pomp in de LPG-tank defect raakt. Bij de re te 155's met een LPI installatie is dat trouw al eens gebeurd, meestal in de garantieperiode, en de pomp is dus al eens vervangen een betrouwbaarder exemplaar. Als je niet veel kilometers gaat maken, kun je een gasinstallatie uiteraard makkelijk uit (laten) bouwen. Je kunt zelf aan de hand van je jaarlijkse metrage, het verbruik, de brandstofprijzen en de tarieven van de motorrijtuigenbelasting vrij eenvoudig uitrekenen wat in jouw specifieke situatie het voordeligst is. Mocht je de boel willen verwijderen: het vraagt wel w

soldeerwerk om de bedrading weer origineel te krijgen. Naar de keuring hoeft de auto uiteraard rigens niet, als je na LPG teruggaat naar benzine. Wel moet je even je kentekenbewijs laten veranderen, de 'G' moet een 'B' worden! Zodat dat was een heel verhaal over LPG, waarbij toch ook nog wel even moeten vermelden dat je op z'n minst op je hoede moet zijn als je ontdekt dat bij een auto met een ogenschijnlijk lage km-stand ooit een gasinstallatie gemonteerd is geweest. Dat zie je bijvoorbeeld aan als dan niet dicht geplugde montagesgaten in de kofferbodem en dat soort dingen. De kans is dan groot dat er met de -tellers is gerommeld.

Platina pitten

Verder is niet echt veel bijzonders over de motoren te vertellen. Mechanisch is het allemaal goed voor elkaar, maar onderhoud dat vanzelfsprekend wel gepleegd te worden. Vooral bij de latere zestienkleppers is het belangrijk dat bij elke 100.000 kilometer niet alleen de nokkenasriem wordt vervangen, maar ook de spanrollen en de bougies. Het trouwens platina pitten, die weliswaar 100 kilometer meegaan, maar daarna ben je ook wel aan de beurt, financieel gesproken. Reagerust op zo'n 550 gulden, maar daar moet je natuurlijk bij bedenken dat het om acht bougies gaat. De BTW en de montage komen ook nog even bij! Als de motoren wat ouder worden, kan de nokkenasversteller lawaai gaan maken. Dat gaat niet ten koste van de werking, maar het is gewoon een geluid - ook een benzine-Alfa klinkt o





In 1997 probeert Alfa nog wat klanten te lokken met de 155 TS 16V in Viaggio- of Trofeo-uitvoering. Het gaat hier om actiemodellen met de nodige extra's voor een leuke prijs.

als een diesel en dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. Het onderdeel kan echter vrij makkelijk vervangen worden. Bij de V6 motoren moeten de kleppen mechanisch gesteld worden. Een rijder met een beetje liefde voor zijn auto laat dat elke 40.000 kilometer doen. Bij de zescilinder moet je sowieso rekening houden met stevige onderhoudskosten. Niet, omdat het een onbetrouwbaar stukje techniek is, verre van dat. Maar de afmetingen zijn fors en dat betekent doodgewoon dat je vrijwel nergens behoorlijk bij kunt. Vooral aan de distributiekant is die slechte bereikbaarheid een drama. Alles wat aan de motor moet gebeuren is veel werk en dat vertaalt zich in een hoge rekening als je het allemaal moet laten doen. Chiptuning komt voor, maar in principe hoeft dat niet ten koste van de betrouwbaarheid of de levensduur te gaan; de motoren kunnen makkelijk meer vermogen aan dan er in de fabriek ingestopt is, ze zijn er op berekend. Schrik ook niet van een olie lekkage hier of daar. Meestal is het vrij onschuldig, maar wanneer een lekke koppakking de oorzaak is, ben je aan de beurt. Hoewel Italiaanse auto's qua elektriek in het verleden geen al te gunstige naam gekregen hebben, geeft de elektrische installatie weinig troubles. Je kunt geconfronteerd worden met een draadbreekje om de bedrading op sommige plaatsen wat te krap bemeten is en van een los contactje hoef je ook niet verbaasd te kijken, maar in grote lijnen valt het allemaal mee.

Verzinkte carrosserie

Voor import uit het buitenland hoef je niet bang te zijn, er zijn voldoende auto's op de binnenlandse markt om de vraag af te dekken. Aan de achterwielophanging is weinig plezier te beleven. Dat wil zeggen: als je er wat over wilt schrijven, want er kan eigenlijk niets aan mankeren. Bij de voorwielophanging wel, al is het niet echt dramatisch: de fuseekogels zitten in ge vulcaniseerde bussen en als speling op de kogels ontstaat dient de complete draagarm vervangen te worden. Dat kan bij zo rond de 100.000 kilometer het geval zijn en (veel) eerder als de auto verlaagd is. De oorzaak: dan is de hoek waaronder die draagarmen staan anders, ongunstiger dus, waardoor er meer spanning op de bussen komt te staan. De 155's zijn nog niet zo oud dat je carrosserieproblemen kunt verwachten. Bovendien, het plaatwerk is allemaal verzinkt, dus je hoeft

Ook de tuners zagen best brood in de 155. In dit geval is het Hörmann die de body een zeer agressieve look heeft gegeven. Helaas bouwen de meeste tuning- en stylingspecialisten meestal meteen hun voorraad af als een bepaald model uit productie is.



Het dashboard is smaakvol uitgevoerd en biedt alle belangrijke informatie.



De 2.5 liter V6 is een beul van een motor die echter wel een slokje lust. Bij goed onderhoud is de techniek zeer betrouwbaar, maar kost dat onderhoud wel meer dan bij een viercilinder 155.

Je er niet druk om te maken dat er in de nabije toekomst de gaten in zullen vallen. Slecht herstelde schade is de enige reden waarom je met roestverschijnselen geconfronteerd zou kunnen worden en dan kan het ook meteen hard gaan. Dat weten trouwens niet alleen Alfa-eigenaren; zelfs verzinkte auto's worden plaatselijk na verloop van tijd zacht als pinda-kaas als er na een aanrijding is geknutseld met niet origineel plaatwerk. Hoogst vervelend is de aantrekkingskracht die Alfa-emblemen op 'verzamelaars' uitoefenen. We kennen een 33-eigenaar die er in de loop van drie jaar acht heeft aangeschaft. Soms nieuw, soms bij een sloper, want ook daar zijn ze zeldzaam omdat die dingen zo gemakkelijk in een jaszak verdwijnen...

De interieurs zijn slijtvast en dat geldt met name voor de typen vanaf 1995, het jaar waarin de 155 bredere schermen kreeg. Toen kwam er ook een wat frisser motiefje in de bekledingsstof. Vanaf rond de tien mille moet een behoorlijke 155 van ongeveer 1995 te vinden zijn en voor exemplaren van rond '94 wordt meestal ongeveer 7.000 gulden gevraagd; de laagste prijs die we tegenkwamen was f 4.950,- voor een 1.8 van '92. Tweelitters van '96/'97 'doen' globaal tussen de 13.000 en de 17.500 mille. Diesels zijn wat duurder en de vrij schaarse zescilinders uiteraard ook. Nog zeldzamer is de Q4, we kwamen er slechts eentje tegen: een '95-er voor f 17.950,-. De 1.7 en 1.8 Twin Spark acht-kleppers zijn het meest gangbaar, inderdaad vaak met gas en je weet als je bovenstaand verhaal gelezen hebt, waar je dan op moet letten. Een aanbevelenswaardige uitvoering is de Twin Spark 16V S. Motorisch is die gelijk aan de andere uitvoeringen, maar de S(port) is bijvoorbeeld af-fabriek al 15 mm verlaagd, rijdt op 15 inch lichtmetaal en heeft een in hoogte verstelbare bestuurdersstoel. Leuke dingen voor mensen met benzine in hun bloed! ●

Club

Vereniging Alfa Romeo Liefhebbers
Nederland, G.M. van Welzen, Postbus 1104,
5602 BC Eindhoven, tel. 040-2121463 (van
09.00-13.00 uur), fax 040-2123380, e-mail
alfaclub@worldonline.nl
Dank aan Arie Vreugdenhil van genoemde
vereniging voor 'geestelijke bijstand' bij het
maken van dit artikel.

