



# Snel, stil en zuinig



Ondanks zijn sportieve reputatie is Alfa Romeo al jaren actief aan het dieselfront. Met de nieuwe 155 turbodiesel bewijst het Italiaanse merk overtuigend dat het gezapige diesel-image aan herziening toe is.

DOOR HANS VELDHUIS, FOTO'S RENÉ OUDSHOORN

Voor dieselmotoren van de jongste generatie is elektronisch motormanagement het toverwoord dat rust in de tent brengt. BMW, Mercedes en Peugeot passen die computergestuurde regeling van de brandstofhoeveelheid en het inspuitmoment al met

succes toe en je kunt er zeker van zijn dat andere dieselfabrikanten in rap tempo zullen volgen. Geen wonder: samen met een verbeterde vormgeving van de verbrandingsruimten, eventueel meerkleppen-techniek en in de toekomst mogelijk nog

een variabele nokkenasverstelling zorgt het motormanagement voor schone uitlaatgassen, een laag verbruik en vooral een veel beschaafder gedrag. Ook Alfa's dieselende 155-modellen maken gebruik van moderne regelelektronica. Met als

resultaat dat de krachtbronnen tijdens het rijden bijna niet meer van benzinemotoren zijn te onderscheiden. Omdat Alfa nu eenmaal een sportieve reputatie heeft op te houden, zijn die diesels overigens standaard met een uitlaatgascompressor uitgerust en leveren daardoor flink wat vermogen. Bij mijn testauto was dat 92 pk uit een slagvolume van 2 liter. Nog niet zo lang geleden was dat voor een benzinstoker al een hele handvol en vandaag-de-dag komt de Alfa 155 er dan ook weinig aan tekort. Nu zeggen pk's niet alles, zeker niet bij een diesel die zich altijd van zijn beste kant laat zien met veel trekkracht bij lage toerentallen. Dat is bij de Alfa 155 turbodiesel ook het geval, maar het aardige is dat de motor dank zij de turbo bij stijgend toerental onverdroten blijft doortrekken. Dat levert mooie acceleratiecijfers op: vanuit stilstand naar de honderd in 13,5 seconden is



## TESTRAPPORT

<b>Motor</b>	Verrassend soepele en bovendien stille viercilinder turbodiesel.	8
<b>Transmissie</b>	Exact en gevoelig schakelende bak en prettig doseerbare koppeling.	8
<b>Remmen</b>	Typisch Alfa: eerst wat ongevoelig, maar daarna toenemend progressief.	7,5
<b>Besturing</b>	Redelijk nauwkeurige bekrachtiging; bij hoge snelheid echter wat vaag.	7
<b>Weggedrag</b>	Rechtuit heel stabiel en ondanks de vrij zware motor weinig onderstuurd.	8
<b>Prestaties</b>	Voor een 2-liter turbodiesel zijn de prestaties van de 155 opmerkelijk.	8,5
<b>Verbruik</b>	Het testverbruik van 1:13 is voor deze sportieve diesel zeer matig.	8,5
<b>In/exterieur</b>	Opvallend model in de gelijkvormige middenklasse; afwerking is netjes.	8
<b>Comfort</b>	Enigszins sportief, maar de stoelen zitten goed en de auto is mooi stil.	8
<b>Kofferruimte</b>	Met ruim 500 liter inhoud genoeg plaats voor 2 complete koffersets.	8,5
<b>Waarde voor de prijs</b>	Alfa een bijzonder sterke aanbieder.	9
<b>Eindoordeel</b>	Voor sportief ingestelde kilometrevreters is deze snelle turbodiesel best een aanrader.	

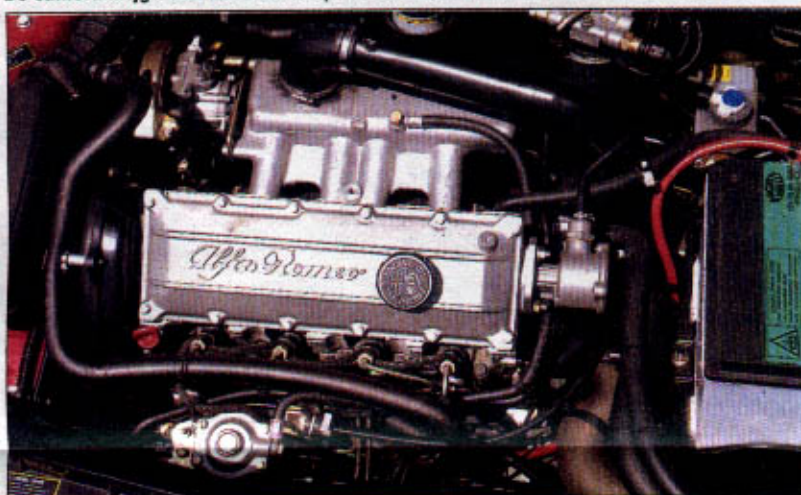
### DE ALFA ROMEO 155 2.0 TD EN ZIJN CONCURRENTEN\*

Merk/type	Alfa Romeo 155 2.0 TD	Audi 80 1.9 TD	Opel Vectra 1.7 TD GLS
Prijs	f 44.950	f 51.290	f 44.750
Motor	1929 cc	1896 cc	1686 cc
Vermogen	68 kW/92 pk	55 kW/75 pk	60 kW/82 pk
Topsnelheid	180 km/h	162 km/h	176 km/h
Acc. 0-100	13,5 s	17,5 s	12,5 s
Verbruik	5,1/7,0/7,1 l/100 km	5,1/6,7/7,9 l/100 km	4,4/6,0/6,7 l/100 km
L/B/H	4,44/1,70/1,44 m	4,48/1,69/1,41 m	4,45/1,70/1,40 m
Gewicht	1220 kg	1240 kg	1150 kg

\*Fabriekscijfers (kunnen afwijken van eigen metingen)



De camera krijgt een beter zicht op het dashboard dan de meeste bestuurders.



Soepele, krachtige turbodiesel met echte Alfa-eigenschappen



Veel ruimte voor twee complete koffersets.

**TECHNISCHE GEGEVENS**

Dwarsgeplaatste 4-cilinder diesel lijnmotor, turbo met tussenkoeler, elektr. geregelde inspuiting, cil. inh. 1929 cc, boring x slag 82,6 x 90 mm, compr. verh. 19,2:1, max. vermogen 68 kW/92 pk bij 4100 tpm, max. koppel 186 Nm bij 2400 tpm. Voorwielaandrijving, 5-versnellingsbak, stuurbokr., voorwieloph. McPherson met torsiastab., achter onafh. met langsarmen en torsiastab., draaicirkel 10,5 m. Gesch. remsyst., bekrachtiger, schijven voor en achter, remdrukbe grenzer. L/b/h 4,44/1,70/1,44 m, banden 175/65 TR14, inh. kofferruimte 525 l, tankinh. 63 l.



Diefstalgevoelig: het fraaie Alfa-embleem is wel buitengewoon uitnodigend bevestigd.

echter geen drupje onder het gemiddelde van 1:13. Dit cijfer komt heel dicht in de buurt van de in de praktijk nooit haalbare EG-waarde bij een constante snelheid van 120 km/h. Voor de 155 2.0 TD is dat 7 liter per 100 kilometer, ofwel ruim 1:14. Tegen die achtergrond is een testverbruik van 1:13 echt iets bijzonders. Net als bij de omstreeks een jaar geleden in het Dossier bekeken benzine-uitvoering schakelt de 155 TD naar Alfa-maatstaven uitstekend. Het is nog net geen Japans schakelcomfort, maar ook op dit punt is duidelijk dat Fiat bij het basisconcept van de 155 een dikke vinger in de pap heeft gehad.

**Sportieve trekjes**

Aan de andere kant: de 155 mag dan in principe op dezelfde bodemgroep staan als de Fiat Tempra en de Lancia Dedra, zijn stuurkarakter bezit echter duidelijk sportieve trekjes. Ondanks de vrij zware diesel voorin is hij met vermogen op de voorwielen nauwelijks onderstuurd en bij gaslosgelaten wil de achterkant lichtjes en vertrouwenwekkend wat naar buiten. Met zijn accessoiresbezetting kan de relatief goedkope Alfa-diesel een vergelijking met zijn concurrenten goed doorstaan. Elektrisch bediende zijruiten in de voorportieren en centrale deurvergrendeling vind je lang niet overal en ook een verstelbaar stuurwiel behoort bij veel merken nog niet echt tot de standaarduitrusting. Die hoogtevaststelling is zonder meer prettig voor

het bepalen van een ontspannen rijpositie, maar biedt nauwelijks een oplossing voor een klassieke Alfa-(on)hebbelijkheid die me al jaren irriteert. Want hoe je het stuur ook omhoog of omlaag beweegt, het neemt altijd wel enig zicht op een essentieel stukje dashboard weg. Net zo iets merkwaardigs is de bediening van de ruitwissers, die alleen de standen 'interval' en 'snel' kent. Langzaam wissen gebeurt dus door het kiezen van een nerveus aandoende, snelle interval. Dat schokkerige ritme geeft tijdens het rijden in een druilend mot-regentje onnodige ergernis. Verder is het achter het stuur van de 155 goed tevoen, maar een ideale stand van de bestuurdersstoel is toch niet voor iedereen weggelegd.

**UITVOERINGEN**

De Alfa 155-serie is leverbaar als hatchback-model met vijf benzine- en twee dieselmotoren.

De uitvoeringen zijn:

1.7 TwinSpark	f 39.750
1.8 TwinSpark	f 40.990
2.0 TwinSpark	f 49.590
2.5 V6	f 64.550
2.0 16V Turbo	f 75.500
<b>2.0 TD</b>	<b>f 44.950</b>
2.5 TD	f 54.950

Op lange ritten had ik tenminste vaak de aanvechting om aan de stoelverstelling te morrelen en dat is zelden een goed teken. Ten slotte biedt de 155 zijn inzittenden relatief veel binnenruimte, een zeer forse kofferbak en mede door de goede onderdrukking van de dieselgeluiden een aangenaam leefcomfort. Sterke punten zijn natuurlijk het lage brandstofverbruik en de te verwachten levensduur van de diesel terwijl de prestaties op een zeer aantrekkelijk niveau liggen. Vergeleken met zijn concurrenten is de Milanese turbodiesel bovendien heel gunstig geprijsd en is zijn sportieve Alfa-uitstraling een begeerlijk extraatje dat je in de op efficiëntie gerichte dieselwereld maar zelden tegenkomt.

**ACCESSOIRES**

Standaarduitrusting omvat onder meer:

- Elektrisch bediende zijruiten (v)
- Centrale portiervergrendeling
- Verstelbaar stuurwiel

Extra's:

ABS	f 4.000
Schuilddak	f 2.900
Metallic lak	f 1.230

**TESTGEGEVENS/KOSTEN**

Topsnelheid	176 km/h
Acceleratie 0-100	13,9 s
Acceleratie 80-120	in 4: 10 s in 5: 15,5 s
Geluidsniveau	100 km/h: 70,5 dB 120 km/h: 73 dB
Testverbruik	7,7 l/100 km (13 km/l)
Gewicht, leeg	1220 kg
Laadvermogen	500 kg
Aanhanger, geremd	1300 kg
Belasting, 3 mnd	f 454 - f 465
Prijs (+BTW +BPM)	f 44.950
Afleveringskosten	f 600

Importeur: Fiat Auto Nederland B.V., Amsterdam, tel. 020-6520700.