



Nieuwe persoonlijkheid

Hoewel de Alfa 155 volgens de kenners nooit volledig de open plaats van de 75 zal kunnen vullen, komt hij toch een heel stuk in de goede richting. Bovendien is de 155 veel meer een auto van deze tijd; in dit AutoDossier mag hij dat volop bewijzen.

DOOR HANS VELDHUIS, FOTO'S RENÉ OUDSHOORN

Het is al vaker geschreven: toen Alfa Romeo de productie van de achterwielaangedreven 75 beëindigde om voortaan netjes in de pas te lopen met de voorwielaandrijvers van concernbaas Fiat, werd een roemrijk tijdperk afgesloten. Want afgezien van de kleine 33, die als opvolger van het Alfa-sud-experiment populair werd, is Alfa altijd een voorstander geweest van het beproefde sportieve concept 'motor voorin en aandrijving achter'. Maar ja, de tijden veranderen; econo-

mie speelt een steeds dwingendere rol. Daarom kreeg de eigenwijze 33 een jaar of vier geleden al gezelschap van de 164 en heeft de nieuwe 155 nu de plaats van de laatste achterwielaangedreven Alfa opgeëist. Daar kunnen we nostalgisch om treuren, maar we kunnen het ook positief benaderen en bezien wat de nieuwe 155 in huis heeft. En dat valt niet tegen, want ondanks de technische overeenkomsten tussen de Fiat Tipo/Tempira, de Lancia Dedra en de Alfa 155 zijn de Milanezen erin geslaagd om van die 155 een heel individuele auto te maken. Dus toch een echte Alfa. Dat was trouwens al gebleken tijdens de internationale voor-introducties waar de vakpers unaniem van oordeel was dat de 155 toch weer iets bijzonders was geworden. Te beginnen met de carrosserie, die met zijn wigvormig

Testrapport		
Motor	Sterke TwinSpark viercilinder met veel trekkracht en een forse uitlaattoon.	8
Transmissie	In tegenstelling tot de Alfa-traditie ongewoon smeug en toch direct genoeg.	8
Remmen	Uitstekende, prima doseerbare remmen, die ABS als optie bijna overbodig maken.	8,5
Besturing	Goede, gevoelige bekrachtiging, korte draaicirkel en verstelbaar stuurwiel.	8
Weggedrag	Tot op hoge snelheid neutraal; daarna een makkelijk controleerbaar overstuur.	8
Prestaties	Ondanks het vrij hoge gewicht liggen de prestaties op een zeer behoorlijk niveau.	7,5
Verbruik	Voor een auto met een redelijk sportief karakter is de 155 een matige drinker.	8
In/exterieur	Aantrekkelijk, ietwat eigenwijs model met vrij veel zinvolle accessoires.	8
Comfort	Vrij stevig rijcomfort maakt positieve indruk, maar zitpositie is niet ideaal.	7
Bagageruimte	Goed toegankelijke kofferruimte, weinig dode hoeken en een zeer fors volume.	8
Waarde voor de prijs	Als opvolger van de 75 nogal duur, maar vrij redelijk t.o.v. de concurrentie.	7
Eindoordeel	Fijne rij-auto, die ondanks enkele onmiskenbare Fiat-trekjes een zeer individueel karakter bezit.	



Een zaal van een kofferruimte onder de achterklep.

Testgegevens/kosten	
Topsnelheid	197 km/h
Acceleratie 0-100	10,1 s
Acceleratie 80-120	in 4: 10,7 s in 5: 14,5 s
Testverbruik	10 /100 km (10 km/l)
Verbr. 90/120/stad*	6,7/8,8/9,5 l/100 km
Gewicht, leeg	1206 kg
Laadvermogen	500 kg
Aanhanger, geremd	1300 kg
Belasting, 3 mnd	f 197 - f 208
Prijs, incl. BTW	f 45.590
Afleveringskosten	f 600
*fabrieksopgave	
Importeur: Alfa Romeo Nederland B.V., Amsterdam, 020-68215511.	



Een aparte, individuele lijn en nog steeds onmiskenbaar Alfa Romeo

oplopende achtersteven, de typische Alfa-ribbels in de motorkap en het herkenbare driehoeksgrilletje geen twijfel laat bestaan over zijn afkomst. Het aardige is daarbij, dat de 155 ondanks die familietrekken een eigen uitstraling bezit, waarmee hij in zijn klasse beslist gaat scoren.

Het mooiste van de 155 zit overigens onder de motorkap: bij onze testwagen was dat een tot 1,8 liter verkleinde, nieuwe versie van de TwinSpark-motor, die maar liefst 129 pk levert. Wie meer kan uitgeven, mag ook

kiezen voor de vertrouwde tweeliter (143 pk) of de 2,5-liter V6, die ontspannen een topvermogen van 166 pk ter beschikking heeft. Die V6 is trouwens net zo nieuw als de 1,8-vierpitter; hij is afgeleid van de 3-liter V6 die we al uit de 75 en 164 kennen.

Bepalen we ons tot de dwars voorin de testwagen gemonteerde 1800-cc'er, dan valt niet alleen zijn relatief hoge vermogen op, maar ook de soepelheid waarmee de sportief klinkende viercilinder de ruim 1200 kilo zware auto door de versnellingen trekt. Dat

merk je niet het allerhevigst bij het accelereren vanuit stand, maar vooral bij het inhalen op de snelweg. In de vijfde versnelling van 80 tot 120 in krap 15 seconden is heel netjes en in '4' is een tijd van nog geen 11 seconden zelfs uitstekend. Dank zij de aërodynamische carrosserie is de topsnelheid trouwens ook in orde: de geklokte 197 km/h ligt heel dicht bij het maximum dat de fabriek opgeeft.

Met zulke prestaties verwacht je een evenredig verbruik, maar dat valt bij de 155 1,8-liter TwinSpark mee: met een testgemiddelde van 1:10 leverde de 155 een keurig resultaat af. De fabrieksclaim van ruim 1:12 bij 120 km/h constant is dan ook realistisch. Het enige dat na een langdurige confrontatie met de 1,8-liter wat tegenvalt, is het sonore motor- en uitlaatgeluid. Eerst klinkt het als muziek in de oren, maar op den duur wordt het behoorlijk vermoeiend.

Voor Alfa nogal bijzonder is de licht schakelende 5-bak, vermoedelijk een stukje Fiat-inbreng. Daarmee wordt het rijden in de 155 extra plezierig, want op toeren krijg je nu eenmaal de Alfa-kick. De 155 stuurt ook prima: heel lang neutraal en bij gas-loslaten rustigjes oversturend. Dat is anders dan een Tempra of een Dedra en dus een compliment voor de ingenieurs die dit met de standaard-bodemgroep voor elkaar kregen. Veel genoeg beleef je daarbij aan de gevoelige stuurbekrachtiging, die in het stadsverkeer een weldaad is en op snelheid toch geen doodsvorm geeft.

Achter het in hoogte verstelbare stuurwiel maak je kennis met een écht Alfa-kwaaltje. Hoe ze het voor elkaar krijgen begrijp je niet, maar er is geen rijpositie te verzinnen of het stuur dekt een deel van het dashboard af. De meeste rijders zullen moeite hebben met het aflezen van de snelheidsmeter tussen de 110 en de 150, terwijl ook de schaal van de toerenteller tussen de 3000 en 5000 toeren vrijwel verborgen blijft. Dat zijn juist de gebieden

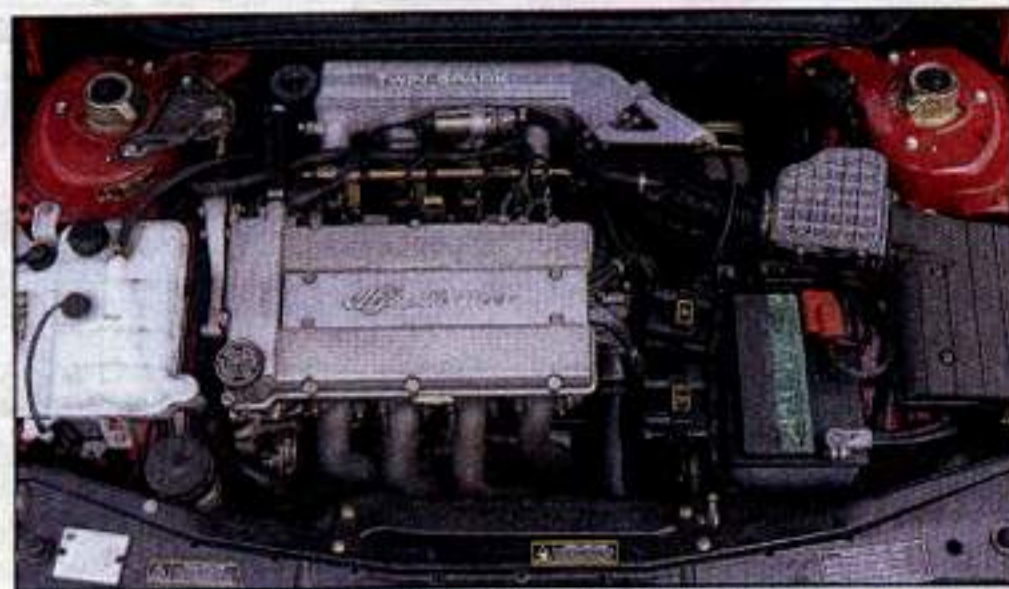
die in het verkeer van belang zijn; raar dat Alfa daar zo weinig aan doet.

Ook in algemene zin is de rijpositie in de 155 trouwens niet ideaal. Je kunt de stoel in veel richtingen verstellen, maar na een tijdje merk je steeds weer dat de zit niet echt ontspannen is. Zo zit je op een lange rit toch wel een keer of drie, vier aan de hendels voor de stoelbediening de wriemelen. Mogelijk heeft het iets te maken met de stand van het stuurwiel; een paar proefpersonen verwachtten vooral enig heil van een verstelling in de lengterichting.

Voor het overige is het in de 155 prima uit te houden. Hij biedt genoeg bewegingsvrijheid voor de inzittenden, herbergt een zaaal van een kofferruimte onder zijn hoge achterste en is goed voorzien van zinvolle accessoires, zoals elektrisch verstelbare spiegels en voorste zijruiten, centrale deurvergrendeling en in hoogte regelbare koplampen. Hoewel hij tamelijk wat duurder is dan de oude 1,8 liter Alfa 75, is hij natuurlijk wel een heel stuk moderner, bezit veel eigen persoonlijkheid en is mede daardoor een zeer geduchte concurrent voor alles wat er vandaag-de-dag in deze klasse op de markt is.



Volledig dashboard, maar voor de bestuurder matig te overzien.



Een potente, mooi zuinige 1,8-litermotor met twee bougies per cilinder.

Technische gegevens

Dwarsgeplaatste viercilinder lijn-motor, 2 bougies per cilinder, elektr. brandstofinj., geregelde katalysator, cil. inh. 1773 cc, boring x slag 84 x 80 mm, compr. verh. 10:1, max. vermogen 93 kW/129 pk bij 6000 tpm, max. koppel 165 Nm bij 5000 tpm. Voorwielaandrijving, 5-versnellingsbak, voorwieloph. McPherson met torsiestab., achter onafh. met getrokken draagarmen en torsiestab., stuurbokr., draaicirkel 10,5 m. Gesch. remsyst., bekrachtiger, inw. gevent. schijven voor, massieve schijven achter, remdrukbeugler. Lxbxh 4,40x1,70x1,44 m, banden 185/60 HR14, inh. koffer-ruimte 515 l, tankinh. 63 l.