

Alfa Romeo 145 1.8 TS 16V L (1998)

Appetijtelijk rij-ijzer

Nog niet zo lang geleden verving de nieuwe generatie Alfa-lijnmotoren de bekende boxers in de 145-reeks. Sinds kort is de 1.8 alweer opgevolgd door een nieuwere versie. Wij voelen de 145 met die motor aan de tand.

Alfa Romeo is zo'n merk dat nooit "Familie Doorsnee"-modellen ging maken om toch maar een zo groot mogelijk marktaandeel te kunnen halen. Apart gestileerde auto's met een nadrukkelijk sportief karakter: dat was Alfa en dat is zo gebleven. Vooral in ons land heeft het merk 't niet gemakkelijk gehad, maar na de komst van de 145 en zijn vijfdeurs broer 146 als vervangers van de 33 is het tij gekeerd.

Hoewel men drie jaar geleden hoopte dat de 145 en 146 in ons land in staat zouden zijn de sterke concurrentie in de populairste prijsklasse van katoen te geven, bleek die verwachting te hoog. Pas nu, met de komst van de 156, lijkt het Alfa Romeo te lukken om weer een veelgeziene verschijning op de weg te worden. In eerste instantie door het neerpennen van een schitterende carrosserie en beslist niet in de laatste plaats door de 156 met nieuwe motoren uit te rusten. Dat het succes van Alfa's middenklasser een positieve uitwerking heeft op de vraag naar de 145/146 is mogelijk. In elk geval hebben deze onlangs de beschikking gekregen over de (verbeterde) 1,8- en 2,0-litermotoren die in de 156 zijn verschenen. Wij zijn met de 1.8-versie op stap gegaan. De basis van deze motor is de krachtbron die vorig jaar de boxers verving: met vier kleppen en twee bougies per cilinder, en variabele timing van de inlaatkleppen. Daar is nu een variabel inlaatsysteem aan toegevoegd.

Een door het motormanagement gestuurde regelklep zorgt er bij hoge toerentallen voor dat de aangezogen lucht via een korte weg naar de motor wordt geleid. Da's gunstig voor een hoog topvermogen. Bij lagere toerentallen wordt de lucht gedwongen een langere weg af te leggen. Zo kan de motor ook bij laag toerental optimaal ademen, zodat de souplesse van de motor wordt gegarandeerd. Het resultaat is dat de nieuwe Twin Spark 16-klepper er vier pk op vooruit is gegaan en dat het maximum koppel (van 165 Nm naar 169 Nm is gestegen) en nu bij 3500 tpm beschikbaar is in plaats van bij 4000 tpm.

Rasecht rij-ijzer

Rijden met de 145 1.8 is beslist een aangename bezigheid voor mensen die van een sportief karakter houden. De motor draait gretig toeren en sprint er fel op los naar 100 km/h. Hij doet dat in ruim 9 tellen, dus in sport-wagentempo. Bijna net zo snel gaat hij er vandoor bij de inhaalproef van 80-120 km/h in de vierde versnelling. Betrouwbaar gevoel trouwens, om in geval van nood zo snel een inhaalmanoeuvre te kunnen afmaken. Zelfs in "vijf" is de sprint vlot uitvoerbaar (ruim 13 s). Maar ook bij 120 km/h heeft de 1.8 Twin Spark-motor in de hoogste versnelling nog vermogen achter de hand. Wie wil, zit in zes seconden op 140 km/h. Eerlijk gezegd hebben we de 145 behoorlijk op zijn staart getrapt. Want al is zijn souplesse zeer te waarderen in het dagelijks gebruik, de rode Alfa zorgt er wel voor dat je hem graag de sporen geeft. Het sportieve motorgeluid is nu eenmaal uitnodigend, al werkt het op langere ritten wel vermoeiend. Er is ook geen reden om zachtjes met de 145 om te springen. Zijn onderstel is ruimschoots toegesneden op 'n rap rijgedrag en ook het remsysteem is op hogere snelheden en veelvuldig remmen berekend. Onze testauto was overigens uitgerust met het optionele ABS. De Pirelli P6000 banden op standaard aluminium velgen leveren een positieve bijdrage aan het rijgedrag. Nadeel van de straffe vering is dat je natuurlijk wel iets voelt van elk ribbeltje in de weg. Hoe klein ook.

De zit in de Alfa Romeo 145 is ons altijd goed bevallen. Iets aan de hoge kant, maar de kuipstoelen geven uitstekende zijdelingse steun.

De nieuwe 1.8 blijkt in de praktijk niet zuiniger dan zijn voorganger. De "oude" 145 1.8 die we reden voor het AutoWeek Testjaarboek 1998 haalde een gemiddeld verbruik van 1 op 10,4; de nieuwe komt op 1:10,2. Gezien de verbeterde prestaties is dat echter beslist niet slecht.

Al met al is deze 145 nog steeds een appetijtelijke auto. Maar wel een die je moet "passen". Niet iedereen houdt immers van zijn sportieve karakter. Met de komst van de vernieuwde 1.8-krachtbron is deze Alfa weer een beetje opgewaardeerd.

Dat de prijs daarbij gelijk is gebleven aan die van de oude versie, namelijk zo'n 39 mille, is natuurlijk in z'n voordeel