# 155 156 159

# 人気のセダン 3 世代 走って気持ちいいのはどれだ？

155 の伝統的な SOHC V6。156 の熟成されたツインカム。
そして最新の高効率 159 用ユニット。それぞれの味わいを検証する。

Text：下野康史　Photo：松本高好

## 今だからこそ輝く純血種の V6

# 155 V6 Limited

1992 年にデビューした 155 は、アルファ・ロメオがフィアット・グループに吸収されて（86 年）から、最初の結実である。前輪駆動のプラットフォームや、足回りの基本コンポーネントはフィアット・ティーポから流用している。ウェッジ・シェイプ（くさび型）の 4 ドアボディも、ティーポと同じく I.DE.A（イデア）が手がけた。95 年のフェイスリフトで登場した 2 ℓ 4 気筒の新型ツインスパーク・エンジンは、ダブル・イグニッションのシリンダーヘッドこそアルファの独自設計だが、いわば本籍も現住所も、もはや完全にフィアット製といえた。

そうしたなかで、最後までアルファの純血を貫き通したのが、2.5 ℓ の V6 SOHC である。横置き FF 用への改造は加えられているが、エンジンそのものは、79 年のアルファ 6 にまで遡る、上から下までミラノ製の V6 だ。

日本に 155V6 が正式輸入されるようになったのは、95 年夏からである。つまり、フェイスリフトでワイドフェンダーボディに変わるまで、日本仕様 155 は2 ℓ 4 気筒モデルのみだった。それだけに、正真正銘“アルファの V6”を積んだ 155

試乗車は 1996 年式 V6 リミテッド。ステアリングやハーフレザーレカロなど、人が触れる部分がとても美しく保たれている。テールで存在を主張するマフラーはオーバーレーシング製。走行 6.8 万 km で価格は 98 万円（車検 2 年付）。車両協力＝コレツィオーネ世田谷店 Tel. 03-5758-7007

は、アルフィスタやイタ車ファンに好感をもって受け入れられた。156 へと続くアルファの中型セダンで、V6 モデルがことさらカギカッコでくくられるのは、そんな登場の経緯もあったはずである。

## M3 と双璧を成す「エンジンカー」

155V6 に初めて乗ったときのことは、いまでも鮮明に覚えている。ステアリングを握ったのは、富士五湖方面のワインディングロードだったが、覚えているのは、もっぱらエンジンの印象である。アイドリングから、なにをそうイレ込んでいるのかと思わせる存在感があった。1.4t 近い車重に対して、パワーは 160ps だから、加速がとくに目覚ましいというわけではなかったが、スポーティなマナーは絶品だった。エンジン音、とくにダブルクラッチの回転合わせで聴ける“フォン”という吹け上がり音は、ついつい無駄なシフトダウンを誘った。音だけでなく、ある種の重さを感じさせる高級な回転感覚も、低回転でのにじりよるようなトルク感も、凡百のエンジンにはない魅力だった。155 はきわめて実用的な 4 ドアセダンだが、しかし、乗ってはまちがいなく「エンジンのクルマ」である。その意味で、当時の欧州セダンでは、BMW M3（E36）と双璧を成していたと思う。北の M3、南の 155V6 である。

この V6 エンジンに惚れて、のちにぼくは 96 年型の新車を買った。だから、今回の試乗車が 98 万円と聞いたときには、思わず「やすッ!」と叫んでしまった。でも、考えてみれば、生産終了からもう10 年が経とうとしているのだ。トシをとると、時間のスケール感が大ざっぱになって、いけない。

試乗車は、ぼくが買ったのと同じ 96 年に限定 250 台で販売された“リミテッド”である。スピードラインのホワイト・アロイホイール、Zender のエアロパーツ、ハーフレザーのレカロ・シートなどの特装品が付いている。白いホイールにはちょっとひかれたが、ファミリーセダンとして使うなら、ノーマル以上の派手さはいらないか、と思った記憶がある。

走行距離は 6 万 8000km あまりだが、ボディ内外の程度は抜群だ。その一方、リミテッド装備にも飽きたらず、社外品のマフラーや、ストラットタワー・バーなども付いている。走るだけでなく、きれいに乗ることもわきまえたオーナーに恵まれたとみえる。

エンジンも往年の輝きを失っていない。干支がひとまわりする歳月が流れたとはいえ、この個体はエンジンのスポーティさにおいて、今回の他 2 台を圧倒していた。さらに、うれしい誤算だったのは、ヨンゴーのミシュランがかなり減っていたにもかかわらず、乗り心地が悪くなかったことである。2 年間愛用したぼくの V6 よりむしろよかった。ボディ全体がイイカンジにヤレて、ショックを分散しているせいだろうか。乗り終えてからも「やすッ!」と思った。

**Specification**

エンジン＿V 型 6 気筒 SOHC　2492cc　88.0 × 68.3mm　10.0：1　160ps ／ 5800rpm　22.0mkg ／ 4500rpm　トランスミッション＿5 段 MT　ボディ＿4445 × 1730 × 1425mm　W ／ B 2540mm　1370kg　タイア＿205/45ZR16　新車価格＿409 万円

**i**

ユーズドカー・マーケット情報＿アルファ 75 の後継機種として 1992 年に上陸。156 が導入される 98 年まで輸入されていた。2 ℓ 直 4 ツインスパークと今回試乗した 2.5 ℓ V6 のほか、185ps を発揮するデルタ・インテグラーレ用 2 ℓ 直 4 ターボ＋ 4WD の Q4 もラインナップ。96 年モデルで輸入終了となった Q4 こそ今や希少な存在だが、それを除けば高年式車を中心に中古車流通は活発で、価格も 50 ～ 100 万円程度と手頃だ。新車時に 50 万円ほどあった直 4 車と V6 車の差はほぼ霧散。値付けはもっぱらコンディションによる。タマ数は 2 ℓ 優勢だが V6 も少なくなく、おおむね 6：4 といったところ。

# 最終発展型ならではの洗練度

# 156 2.5 V6 Q-system

1997 年夏のフランクフルト・ショーでデビューし、翌年春から日本に導入されたのが 156 である。「日本とアルファ・ロメオ」というくくりで言うと、155 から 156 へのモデルチェンジは、プジョー 205 から 206 への変遷によく似ていると思う。ひと握りの愛好家のものだった旧型が、新型で俄然、ポピュラリティを増した。それはなにも勝手に、自然発生的に増したのではない。ハードウェアの性格がより万人向けに出来ていたのである。155 にはなかった右ハンドルや2ペダル変速機も揃った。156 は中型アルファ・セダン初の国際商品だったと言ってもいいだろう。

デザインも絶妙だった。155 とまったくテイストは違うが、さすがアルファとウナらせた魅力的な 4 ドアボディは、ワルター・デ・シルバをチーフ・スタイリストにするチェントロ・スティッレの作。つまり、アルファ・ロメオの内製デザインである。同時期に 147 も手がけたデ・シルバは、その後、アウディに引き抜かれて、シングル・フレームと呼ばれる現在の大グチ・フロントグリルを定着させた。

モデルチェンジと同時に、伝統の V6 エンジン

試乗車はシャープな顔つきになった後期型。フルノーマルの正規ディーラー物件で、当時 15 万円のオプションだったレザーシートが装着されている。2003 年式で走行 3.2 万 km、価格は 269 万円。車両協力＝アルファ・ロメオ田園調布アプルーブドカーセンター Tel. 03-3721-1565

にも大きな変更があった。2492cc の排気量はそのままだが、ヘッドは 2 バルブ SOHC から 4 バルブ DOHC に変わり、パワーも 160ps から 192ps へ大きく向上した。車台や足回りもフィアット・ティーポの呪縛から解き放たれて、サスペンションは前：ダブルウイッシュボーン／後：マルチリンクにアップデイトされた。

## スポーティよりコンフォータブル

ボディ外寸のスリーサイズは、155 とほとんど変わっていないが、156 のコクピットはよりタイトでスポーティに感じられる。フロントウィンドーの前傾が強くなり、ダッシュボードやドア内張りの量感が増したせいだろうか。スポーツセダンの雰囲気は、155 よりむしろ強い。

アルファ・ロメオ田園調布アプルーブドカーセンターから拝借したクルマは 2003 年型で、4 段 AT の Q システムが付いていた。2003 年は 156 のエポックイヤーでもあり、この年の 9 月にジウジアーロによるフェイスリフトが行なわれた。試乗車もブレラと雰囲気の似た、ちょっと怒ったような顔に変わった後期型である。

走行 3 万 km そこそこのディーラーお墨つきの中古 156 は、新車かと見まがう程度のよさである。キーをひねってエンジンをかけると、まず静かなことに驚く。155 に比べると、156 の V6 はそれくらい洗練されている。パワーは上がったが、スポーティなマナーはだいぶ矯められている。

アルファ独自の Q システムは、99 年に登場したアイシン AW 製の 4 段 AT である。ポルシェのティプトロニック以来、いまや一般的になったマニュアル・モード付き AT だが、Q システムは、マニュアル・モードが MT 車と同じ H パターンのシフトゲートをもつ。シフトレバーやシフトノブの形状も MT 車のそれとそっくりに出来ていて、傍目には AT 車に見えない。

D レンジの位置からシフトレバーを左に倒すと、マニュアル・モードに移行する。H パターンだから、4 速トップからすぐ 2 速へ落とすような“飛ばし変速”もできる。このモードだと、ギアはホールドされ、キックダウンもシフトアップも起こらない。変速はレクサスの AT のように滑らかではないが、そういうところも含めて、いかにもアルファらしいスポーツ AT といえる。

マニュアル・モードで引っ張ると、6300rpm でピピッとアラームが鳴り、7000rpm のレブリミットまで回せる。いっぽう完全自動変速の D レンジでは、6000rpm を待たずにさっさとシフトアップしてしまう。ツインカム 24 バルブのハイレヴを味わうなら、マニュアル・モードで走るに限る。とはいえ、クラッチペダルを踏まないイージードライブと引き換えに、トルコン式 AT が、エンジンの表情をますますわかりにくくしているのも事実である。最終発展型アルファ V6 の指名買いで 156 を選ぶなら、6 段 MT モデルをお薦めしておきたい。

**Specification**　エンジン＿ V 型 6 気筒 DOHC　2492cc　88.0 × 68.3mm　10.3：1　192ps ／ 6300rpm　22.2mkg ／ 5000rpm　トランスミッション＿ 4 段 AT　ボディ＿ 4435 × 1755 × 1415mm　W ／ B 2595mm　1390kg　タイア＿ 215/45R17　新車価格＿ 419 万円

**i** ユーズドカー・マーケット情報＿ 1998 年5月に日本発売した 156 シリーズ。リアのドアハンドルをピラーと一体化させるなど、スタイリッシュなデザインが特徴で、アルファ独特の官能的なサウンドを色濃く味わえることもあってファンが多い。認定中古車においては、新車販売時に人気が集中した 2 ℓ の 5 段セミ AT であるセレスピードが流通の大半を占め、年式に応じて 100 万円台から 400 万円台で探せる。対して 2.5 ℓ のタマは少なく、需要の多い Q システム（4 段 AT）は引っ張りだこのようだ。2 ℓ と 2.5 ℓ モデルとの市場価格差は新車販売時の価格差程度に収まっている。

## 広がった直4ユニットとの差

# 159 3.2JTS Q4 Q-Tronic

アルファ159は、文字どおり新世代の中型アルファ・セダンである。日本におけるアルファをここまでメジャーにした功労者、156の後継車種にあたるが、とくにV6モデルの場合、エンジンも含めてオールニューでのスタートだ。

いまとなっては5年間の短い資本関係だったが、2005年デビューの159は、GMとの協業の成果である。GM／フィアット・プレミアム・プラットフォームと呼ばれた車台に構築される4ドアボディは、一挙に大型化して、156より26cm長く、7cmワイドになった。1830mmの全幅は166をさえ1cm上回る。1回のモデルチェンジでこんなにボディサイズが変わるのは、そのメーカーが合従連衡の荒波に揉まれている証拠である。最近では、V70を刷新したボルボがそうであるように。

3.2ℓのV6 24バルブDOHCは、GM系ブロックをベースに、アルファ・ロメオが主に“上”をイジって、吸排気可変バルブタイミングの直噴方式、いわゆる“JTS”ユニットに仕立てたものである。最高出力は260ps。武闘派をきわめた

試乗車はフィアットグループ・オートモービルズ・ジャパンから拝借した広報車両。「オルトレマーレブルー」にベージュレザーのコンビネーションが、156とは格段に違う車格を象徴するかのようだ。タイアはブリヂストンのポテンザRE050を履いていた。

156GTAをさらりと10psしのぐ。そのハイパワーを有効に路面へ伝達するべく、日本仕様V6モデルではフルタイム4WDのQ4が選ばれている。

## いよいよアウディの領域へ

カッコよければすべてよし、とまでは言わないが、アルファは半分くらい“よし”だと思う。新生V6セダンも、その意味で見事にアルファである。ジョルジェット・ジウジアーロとチェントロ・スティッレの共同開発によるスタイリングは、159の表看板だ。大きくなったが、けっして大味にはなっていない。

試乗車は新車の広報車である。車内に入ると、アイボリーのレザーインテリアが迎えてくれる。エンジン始動は最新式にアップデイトされ、スロットにリモコンキーを差し込んだら、スタートボタンを押す。シュルンとかかった3.2ℓ V6は静かだが、しかし、かかっているのに気づかず、もう1回、始動操作をやってしまうような無音エンジンではない。アイドリング時にも、存在感はちゃんと残されている。

Qトロニックと呼ばれる自動変速機は、アイシンAW製の6段ATである。Dレンジとはべつにマニュアル・モードをもつが、156V6のQシステムのようなHパターンではなく、セレクターを前後に動かす一般的なシーケンシャル・シフトに変わった。

走り出すと、V6の159は悠揚迫らぬ高級セダンである。歴代のアルファ・セダンと明確に一線を画すのは、ボディ剛性の高さだ。乗り心地も俄然、洗練された。前：ダブルウイッシュボーン／後：マルチリンクの形式こそ同じでも、156のサスペンションよりはるかに作動感に富む。ドテッとしていないのだ。ブレラ以降のアルファは、すっかり乗り心地が自慢できるクルマになった。

大人びたボディ／シャシーに比べると、エンジンはスポーティさをいちばん残しているかもしれない。4000rpmあたりからの、盛り上がるようなトルク感が頼もしく、そして気持ちいい。2.2ℓの4気筒は、トルクの細さが特徴であり、ときに弱点でもあるから、V6のアドバンテージは大きい。ただし、ボンネットを開けて、6本並ぶ吸気管に見とれたり、見せびらかしたりする楽しみがなくなったのは寂しい。

159のエンジンには、文句なしの朗報もある。4気筒もV6も、タイミングベルトからタイミングチェーンに設計変更され、オーナーはついに“タイベル切れロシアンルーレット”の恐怖から解放されたのである。カタログやトリセツの諸元表にも「チェーン駆動式」と特筆されている。159から入った人には意味不明の記述かもしれないが。

しかし実際、159の大きな使命は、まったく新しいアルフィスタを開拓することだろう。V6のQ4にいちばん近いライバルは、アウディA6クワトロあたりになろうか。でも、向こうはかるく700万円オーバーだ。

**Specification**

エンジン＿V型6気筒DOHC　3195cc　89.0×85.6mm　11.25：1　260ps／6300rpm　32.8mkg／4500rpm　トランスミッション＿6段AT　ボディ＿4690×1830×1445mm　W／B 2705mm　1770kg　タイア＿235/45R18　新車価格＿585万円

**i**

ユーズドカー・マーケット情報＿2006年2月に日本へやってきた156の後継車。まだ日が浅く中古車流通は稀で、ときおり正規ディーラーの店頭にデモカー上がりのアブルーブドカーが見られる程度。最近のニューモデルとしては珍しく2.2ℓ直4／3.2ℓ V6ともにMTの設定があるが、車格から考えてAT（セレスピード&Qトロニック）の販売比率が圧倒的に高いことは容易に想像できる。あるいはブレラのようにMTがカタログ落ちする恐れもなきにしもあらずだから、MT狙いの方は早めに腰を上げたほうがいいかもしれない。AT狙いの方はじっくりとタマ数が増えるのを待つのが吉か。