

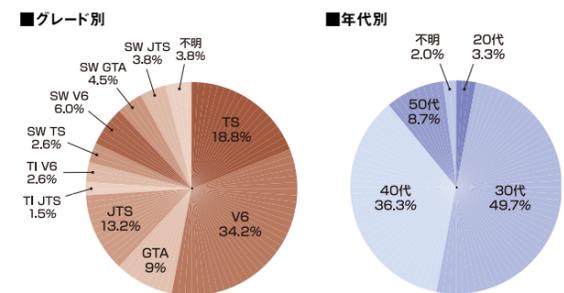
Owners Survey Vol.59

300人のオーナーが語る
156シリーズのおモテとウラ

Alfa Romeo 156

Sample Data

今回のアンケートはセダン、スポーツワゴンのすべてのユーザーを対象とし、自動車情報サイト「Web CG」上でアンケートを実施し、300名の方から回答を得ることができた。トランスミッション別ではMT51%、セレスピード32%、Qシステム16%。平均所有年数は5.1年、平均走行距離は1.7万kmだった。



Question 1. 購入の動機を教えてください



デモカーを見てあまりのカッコ良さに購入をほぼ即決。
(愛知県・匿名希望 98年式TS)

セレスピード

●以前にもV6・Qシステム所有。エンジンは気に入っていたものの4段のギアにストレスを感じていたところ、近所のお店で前期顔のJTSセレを発見。ほとんど衝動買いで2代目にも乗り換えてしまいました。

(香川県・匿名希望 04年式SW・GTA)
●F1に近いセミオートマに惹かれた。特にフェラーリのファン(フェラーリは買えないので)。友人のスパイダーが好印象だった。試乗しハンドリングが気に入った。会社の顧客メーカーだった(購入当時)。家族の都合で5ドアがほしかった。営業マンの資質が良かった。
(愛知県・寒竹光彦さん 00年式TS)

MT

- CGの長期テストの記事を読んで気になって試乗に行きデザインとエンジンに惚れて購入を決めました。
(広島県・匿名希望 99年式V6)
- 156発表当初は、話題のデザインにあまり好感が持てなかったため関心がなかった。むしろGTV購入を考えていたが、ディーラーで試乗した156V6のエンジンがGTVの3ℓ版より好印象で、また慣れるに従ってデザインにも惚れ込むようになった。当時26歳で分不相応は承知で、最後のガソリンエンジン車の覚悟で購入。
(神奈川県・匿名希望 99年式V6)
- なんとといってもワルター・デ・シルバが手掛けたスタイリングにベタ惚れ。また当時純正アルファ製V6が最終になってしまうという話が各メディアでもあったので買うなら今しかないと考えた。この車が1台あればこの先20年は他の車はいらないと思った。
(宮城県・米澤雅之さん 00年式V6)
- 家族4人でドライブするのにほぼ必要十分な居住性とトランクスペース。デザインも良く、所有する喜びを与えてくれる。
(三重県・匿名希望 03年式JTS)
- 最初はGTV購入を考えていたがGTAという特別なモデルが156で発売されたため、デザインの良さやアルファ純血の最後のV6に乗れるチャンスだと思った。
(千葉県・匿名希望 02年式GTA)
- 159になる前の最終モデルでアルファ・ロメオのV6に乗ってみたかったから。
(愛知県・匿名希望 05年式TI・V6)
- アルファ・ロメオに昔から憧れていたため155TSを購入予定だったが、156のエアロパーツ付きの

- (神奈川県・Roloさん 03年式JTS)
- 学生時代に164に乗っていてアルファの魅力にとりつかれました。セレスピードに興味があり、156を購入しました。
(神奈川県・匿名希望 99年式TS)
- 奥方の要求で5ドア・クラッチペダルなしの車が必要だったため。
(愛知県・荒川利幸さん 04年式SW・GTA)
- スタイルの良さが一番。セレスピードへの興味が二番目。
(茨城県T.K.さん 99年式TS)
- 個性的なスタイリング。ほとんど信号待ちや渋滞のない田舎暮らし故、壊れやすい車種を維持できるチャンスだったこと。
(三重県・藤原篤志さん 02年式TS)
- 156TIスポルティーバ(セダン)と比較検討。散々迷った挙句、最後は後ろ斜め45度からみたカッコよさにしびれて、SWに決めました。
(東京都・山崎けいすけさん 05年式SW・TI)
- バドルシフト式のセミオートマ車に乗ってみたかった。
(北海道・匿名希望 02年式JTS)
- 156初期型のデザインに加えてGTAのカッコ良さ、V6エンジンの気持ち良さ、右ハンドルの使い勝手、結果GTAのSWとなりました。GTAの右ハンドルMTがあればベストでした。

Qシステム

- 子供が生まれ、それなりの車が必要になったがミニバンは論外。5ドアで一番スタイルの良い車は新車を含めてもこれしかなかった。
(東京都・匿名希望 00年式V6)
- Alfa147 1.6 TS (MT)に約5年乗っていましたが、子供の保育園への送り迎えのために妻がクルマに乗る必要がでてきたのでATのQシステムにしようと思いました。
(埼玉県・竹本好孝さん 02年式V6)
- 内装がマイナーチェンジによって大幅に改善されたため。モデル後期の熟成も加味して購入。
(愛知県・匿名希望 03年式V6)
- 赤が似合って、どのクルマにも似ていないデザインと、アルファ・ロメオというスポーティなイメージに魅力を感じた。購入当時、家の周辺では誰も乗っていなかったのも動機の一つです。
(神奈川県・匿名希望 00年式V6)
- 官能的なエンジン/タウンスピード+αで楽しいハンドリング/個性的で魅力的なデザイン。
(福島県・匿名希望 04年式V6)
- 主人がアルファに乗っており、当時出て間もない156がかっこよく、ワゴンが出るという情報があったため、待ちに待って買いました。
(茨城県・稲毛美由紀さん 04年式SW・V6)

Summary 156シリーズ全体として「デザインの美しさ」「官能的なサウンド」「ブランドイメージ」が購入の動機となっている模様。高年式オーナーの中には「純血のV6エンジンが絶滅するのを恐れて」「後継の159になる前に」といった意見も多数寄せられた。トランスミッション別に見ると、MTは「サーキット走行を楽しみたい」などパーソナルユースとしての選択が大半を占める一方、セレスピードやQシステムではそれぞれの特徴の他に、ファミリーユースとして結婚や出産といった契機に購入を決意したようだ。

Question 2. 愛車の気に入っている点を教えてください

- 何とんでも、購入後数年経っても未だ惚れ惚れする他に類を見ないスタイリング。前席ドアハンドルなどの細かな部分に対するデザインへの拘り。それとクイックな操舵感と官能的なV6エンジンサウンドは思わずアクセルを踏む足に力が入る。(神奈川県・匿名希望 02年式V6)
- デザインがとても良いです!エンジンの吹けも最高で、つつい踏んでしまう!クイックなステアリング!(埼玉県・橋本賢一さん 00年式V6)
- ファイナルモデル(プレラフェイス)は156のなかではワゴンが一番美しい!!4段ATのくせしてやっぱり官能的なアルファサウンドと走行フィール。最高!!意外に燃費が良くて、6.5km/ℓ以上の燃費(ACフル稼働時)は排気量からして満足。(京都府・かわかつひろやさん 06年式SW・V6)
- ハンドルやブレーキ、アクセルなどが、軽い操作感なのにダイレクトな感触。外観のデザイン。内装の革(タン)、丈夫で壊れなかったので、次もアルファ159にしました。(大分県・阿部さん 01年式SW・TS)
- 見た目。丁度いい大きさ。吸気音。排気音。機敏な(過敏な?)ステアリング。購入したお店の対応。(滋賀県・佐治和也さん 99年式TS)
- 2.5V6(MT)→VW BORA 4M(MT)→156SW(AT)と乗り換えた訳ですが、運転の楽しさとはMT、AT関係ないことがよくわかりました。美しいボディデザインと官能的なエンジンが全てでしょう。今までいろいろなクルマに乗ってきましたが、これほど飽きの来ないクルマには出会ったことがありません。今度はじっくり末永く可愛がってやろうと考えています。(東京都・匿名希望 03年式SW・V6)
- 普段は家族でキャンプもこなす従順なワゴン(荷物は載らないと言われますが一応ワゴンなので天井まで載ります)ですが、一人で乗るときはとびきりのスポーツカーになることです。路上で同じ車にすれかわらない点もgoodです。(山口県・匿名希望 04年式SW・GTA)
- なんといってもデザイン。いつも駐車場の見える

- カフェに停めて眺めています。エンジンも回すと、絶妙なハーモニーを奏でてくれるのでつついシフトダウンしてばかりいます。(静岡県・YUさん 02年式SW・TS)
- フロントの盾周辺の造形。歴代アルファの中でも屈指だと思います。最新のアルファはみな二分割されてしまいますし。友人が運転している所を外から見た姿(笑)……自分で運転している姿はなかなか見れないので……。飾り立ててるわけではないのに動いている姿が美しいところがいいです。(兵庫県・S.T.さん 01年式TS)
- 初期型のセレなのに、全くノトラブル!左ハンドルで車高が高い仕様だったので、足回りはエアバツハナザックスを組んでいるのですが、これまた素晴らしく、購入後もうすぐ7年になるのに、全く飽きません。(岐阜県・中村英樹さん 99年式TS)
- スタイリングは最高です。特に最終型のいわゆるプレラ顔がとても好きです。あまり速くはないけどエンジン音がなかなか官能的。運転はとても楽しい。その一方でそれなりの実用性もあるところ。(福岡県・武谷慎司さん 04年SW・JTS)
- 2200rpmを超えて3000~4000rpmあたりの丁度実用的な走行域でのエンジンフィールがとても良く、カムシャフトにスピードが乗っていくような感じで走る。ツインスパークには乗ったことがないので比較はできないが、個人的にJTSエンジンはなかなか優れていると思う。(大阪府・mogaさん 03年式JTS)

- 魅力的なところ(エンジン・ハンドリング・スタイル)と、良くないところ(製造品質の悪さ)のレベル差が大きく、機械(=均質なモノ)ではなく、”生き物”ひいては”相棒”のような感情を抱かせるところ。(神奈川県・candoさん 99年式V6)
- もちろんスタイル。今でも間違いなく世界一美しいセダン。TSの古臭いけどいつまでたっても快感な回転フィール。クイックなハンドリング。そのくせ攻め込むと「イヤイヤ」する駄々っ子みたいなのところ。8年たっても未だに「なんてカッコイイんだろう」と見惚れます。(東京都・ぐるんぱ。さん 98年式TS)
- 決して速くないのに速く感じる!音を楽しみながらシフトチェンジする、これが気持ちよく楽しい。何故か回転を上げるたびに気持ちが高揚する点!(山梨県・Jinさん 04年式GTA)
- セダンとして実用的でありながら、スポーティなところ、振り返りたくなるような個性的なスタイリング。所有しているだけでわくわくする。(静岡県・丸岡英治さん 01年式TS)



Summary ほぼすべてのオーナーが「街乗りでも充分楽しめるドライビングフィール」「アクセルペダルを踏み込みたくなるサウンド」「古さを感じさせない美しいスタイリング」と賞賛。購入時から変わらない満足感を味わっているようだ。手頃なボディサイズも好評。実用的なスポーツカーとして楽しめるクルマ本来の走行性能へと、「いたずらにプレミアムを標榜しないブランド」とメーカーへの評価も高い。また、ボディカラーの美しさや女性的な色気を感じるとの意見も寄せられた。

【燃費とメンテナンスコスト】

グレード名	燃費(km/ℓ) (高速走行平均時/一般走行平均時/過去最低/過去最高)	コスト(万円/万km)	コスト(万円/年)
TS	10.2/7.5/6.0/11.3	3.4	4.5
V6	9.6/7.0/5.6/10.8	6.5	5.5
JTS	10.0/7.3/5.8/11.2	0.8	1.5
GTA	9.5/6.9/5.4/10.7	2.6	3.4
TI V6	10.2/7.4/6.0/11.2	NA	NA
TI JTS	10.4/7.8/6.4/11.5	NA	NA
SW V6	9.9/7.3/5.7/11.1	3.2	4.0
SW JTS	10.0/7.3/5.7/11.2	0.5	0.5
SW GTA	10.0/7.3/5.7/11.1	8.2	5.2



Owner's Voice

出田吾朗さん
03年式 SW・JTS

前主力乗用車94年式GOLFⅢの不具合個所が増加したため、4ドアハッチゲート車の後継を検討していました。以前にボルシェ944S2・CSを所有していたことがあり、現在も4ℓV8のMGを保有するため、乗用車にはそれほど高い動力性能を期待しないことから、比較検討したアウディA4アバント・クワトロよりも、直感的に気持ちいいドライブフィールを持ち、かつ美しい姿のアルファを選択しました。気に入っている点は、何よりも美しいボディ。159は比較になりません。アルミ無垢の触感が素晴らしいドアハンドル、疲れを感じさせないオプションのレザー製シート、色気のあるインテリア、充分使える後席など。メルセデスでもBMWでもなく、ましてやVWやレクサスでもないポジショニングがいいですね。シートがダブルフォールディングで、広くはないがちゃんと使えるラゲッジルームは、ゴルフから乗り換えても特に不便を感じることはありません。アルファ・ロメオは貧乏ではないが、勝ち組を目指すビジネス中毒者でなく、自分の価値観を持ち、人生を楽しむことを目指す、そういう人間を表現する記号としてちょうど良いと感じています。誰かに「何にお乗りですか?」と訊かれた時「アルファです」と答えることができますよね。

Question 3. 愛車に関して困っていることや、ここがこうだったらと思うところを教えてください

- もうすこし剛性が高めればいいのに……チャイルドロックが勝手にかかる。(以前の車もまったく同じ)ものすごくアンダーステアなこと……。(滋賀県・ニシカワマサヨシさん 99年式V6)
- 塗装が弱い(ルーフ接合部、給油口の近くに塗装割れが発生し塗りなおした)。(千葉県・匿名希望 02年式GTA)
- クーラーの風量が足りない。夏はクーラー入れてもつらいです。(愛知県・匿名希望 02年式V6)
- やはり1にも2にもタイミングベルト。というかテンションナーかな。安全マージンをとった交換サイクルの短さには閉口します。せめて最低5万kmはもってほしい。あとは塗装がもう少し品質がよければ……。(山口県・M.Rさん 98年式V6)
- 車庫入れやUターンするときハンドルが切れない。車高が低くて、非舗装道路や、降雪時不便。(山形県・匿名希望 03年式GTA)
- スポーツレザーシートは腰がいたくなるので市販のクッションを腰部に噛ましている。純正カーステレオは接触不良か、たまに前部のスピーカーが鳴らなくなる。(三重県・匿名希望 03年式JTS)
- ATがせめて5段ならもっと楽しいかも。また、日産のATのようにシフトダウン時ブリッピングしてほしい。145と比べたら高級車。世代が違うということもあるが、ある意味完成されていて自分で手を入れる部分が少ないような気がする。所有する喜びは1stアルファだった145のほうが大きい。(山形県・齋藤 洋さん 03年式V6)
- 理由は説明を受けてもわかりませんが、セレ由来のトラブルが度々あります。いつ発症するかとビクビクしながら乗っています。(東京都・山本剛史さん 00年式SW・TS)
- 身長・高かつ座高・高、短足に合わないシート位置(おかげでメーターの上部位置の数字が見えない)。オプションのタイヤ選定の違いのためかや

や落ち着きのない直進性(これがアルファなのかもしませんが)。温度設定のイメージに合わないオートエアコン(レザーシートだけによけいに暑い)。意外としっかりこないシート形状(ブントやルーテシアの方がまだまし)。ちょっと噴かすとディーゼルかと思うほどの黒煙。もう少し締め付ける感触がほしいブレーキ。



- 買って3年でエンジン、4年半でセレが壊れた。いずれも保証期間内のため無償で修理できたが、保障期間の過ぎた今、壊れたときのことを思うと怖い。(福岡県・匿名希望 01年式SW・TS)
- セレスピードはよくできたシステムですが、マニュアル車に比べて1速が低めなので、停止状態からの加速の際にややもたつく感じもします。2速以上は丁度よく感じますが、全体的にローギヤードなので、6速が欲しいと思うときもあります。また、標準のヘッドライトは暗すぎるので、HIDへ交換しました。あと、初期型(右ハンドル)はすべてキットスポルティバ仕様で、足がやや固めかつストロークが少なめなので、標準仕様の足に戻りたいなあと思います。(奈良県・匿名希望 00年式TS)
- 後部座席もパワーウィンドウにして欲しかった、

- AMラジオがほとんど入らない、フロント右側のスピーカーからほとんど音が出ない、朝暖機しないとエンジンが不安定になることなど、たくさんありますが我慢できるので別にいいです。(千葉県・HOさん 99年式TS)
- ブレーキのジャダーが酷く、ローターを社外の物に交換しても、1回のサーキット走行でまたジャダーが出るようになった。メーカー(ローターを購入した)に聞くと、純正キャリパーは熱に弱いから交換したほうがいいと言われた。結局フロント・ブレーキを一式交換した……。ローター購入時に言って欲しかった。(茨城県・Mi-eさん 02年式GTA)
- 有事の際に「高い」と思わせる部品代と、そこはかとなく漂う「壊れるかも……」と思える不安感。(兵庫県・匿名希望 02年式V6)

Summary ボディの剛性や内装の質感に不満を抱く声が多数。小回りの効かないハンドリングや特にGTAでは地上高の低さも問題視されている。システムの不調を訴えるセレスピードユーザーやセダンより狭小なラゲッジルームを嘆くSWユーザーの声も聞こえた。ディーラーの対応の悪さや高額なパーツに憤りを感じる人がいる一方で、「思ったより壊れない」といったポジティブ派も存在する。しかし、故障未経験/ディーラーの対応は親切というオーナーも相当数存在することを補足しておく。

Question 4. 今までに経験した故障について、それぞれの内容と修理金額を教えてください



●2年目でエアコンのコンプレッサーから異音が出たが無償にて対応して頂いた。納車直後高回転まで回すとクラッチが抜けた感じで軽くなった。これも、クラッチ内の部品(なんだかかわからない?)交換で完治。出荷検査ミスと思われるサンルーフのバイザー部分の破損あり。(部品交換)基本的に修理代金は無し。消耗品(油脂系)のみです。走行距離も少ないため車検時の整備についても基本料金でほぼ終了。155からのお付き合いであるガレージエストの対応に感謝です。並行輸入車もこういうお店なら全く問題なしです。(埼玉県・千葉 裕さん 02年式V6)

●ドア脱落:無償(マエストロプログラム)、ブレーキローター歪みによる交換:無償(マエストロプログラム)、電動ファン接触不良:無償(マエストロプログラム)、エアコンドレンからの水漏れ:無償(マエストロプログラム)、フロント足回りからの異音:無償(マエストロプログラム)、リアガラスシール部分からの水漏れ:無償(マエストロプログラム)

(千葉県・K.Kさん 02年式GTA)

●パワーウィンドー故障:保障期間内だったので無料でした。ごくたまにエンジンが始動不能になります。(過去3回)一次的なものでしばらく放置すれば直りました。(愛知県・匿名希望 02年式V6)

●①エンジンルームが炎上(ばや)し、コンピュータ、イグニッション周り一式を交換。ディーラーと折半で30万円(部品代+工賃)、約2週間預

けました。②フロントガラスが自然に割れたため交換。約10万円(部品代+工賃)。栃木県は昼夜の寒暖差が激しいためか、冬季に屋外駐車して割れていました。145も同様のトラブルに見舞われました。③故障ではないですが、定期的な交換として、3万km毎にタイミング・ベルト、ウォーター・ポンプを交換。約20万円(部品代+工賃)。

(栃木県・T.A.さん 99年式TS)

●エンジンのバルンサーシャフトシールからのオイル漏れ、納車後1ヵ月でバッテリー突然死、ドライブシャフトブーツ切れ、エアコン・コンプレッサー交換、クラッチ・レリーズシリンダーの抜け、納車時のドア内張りのひび割れ、タコメーター不動、すべて3年間の保証内で修理費用ゼロ。

(神奈川県・匿名希望 01年式TS)

●①飛び石によるフロントガラスのヒビにより、ガラスをまるごと交換:10万2060円(部品・工賃の内訳は不明・保険を適用したため実際は支払いしていない)。②吸・排気系をチューンしたら、ドライブコンピュータにエンジンマネジメントに関するエラー表示が出た。それをディーラーでリセットしてもらったが、代金の請求はなかった。保証期間内であったためか、みんなそういうチューニングをしているので同じことが多発しており相手にしていられないのかは、不明。

(京都府・匿名希望 03年式V6)

●走行中、セレスピードのギア抜け(3速からマ

ニアルでシフトアップした際に何故かNへ)。直後にディーラーでテスターに繋いでもらったがエラーのログが残っていなかった。因みに、発生したのはセレスピードリコール作業実施後です。結局セレに馴染めず2001年1月GTVに乗り換えました。さらに2004年10月GTのJTSセレスピードに乗り換え。セレに懲りてたはずでは!?との周囲の予想を裏切らず(?)現在もセレ不調です。(1万km弱でクラッチよりジャダー発生。MTならばクラッチへのダメージはドライバーの責任大だと思うのですが、セレは機械仕掛けですから……)。

(福岡県・木村和弘さん 00年式TS)

●キーレスエントリーが作動しなくなった。(保証期間内につき無償交換)。

(東京都・heyさん 02年式V6)



Summary

「保証期間内の無償修理でトラブルを克服してきたが、保証期間が切れた今は故障のことを考えるのが怖い」との意見が少なくない。ここでも初期型セレスピードの信頼性の低さを訴えるオーナーから痛々しいレポートが多数寄せられた。明らかな原因によりクレーム処理で全ての故障を乗り越えたユーザーもいる一方、原因不明の故障に原因不明の自然治癒といった手に負えない症状を抱える初期型オーナーが多数いることも事実のようだ。個体差が割と大きいと言える。ただし、中/後期型はグリーンと信頼性が上がっているもよう。

トラブルと修理費用例

TS__セレスピード故障→クラッチ交換(12万円)／セレスピードの油圧ポンプ交換(部品代5万円+工賃1.5万円)／ギアボックスからオイル漏れ(保証内無償)／エンジンバルンサー・ベルトテンショナー破損→エンジンヘッドOH(32万円)／バッテリー交換(部品代2.5万円+工賃0.6万円)／水温計無反応→サーモスタット交換(2万円)

V6__パワステオイル噴出→交換(部品代0.3万円+工賃0.6万円+積車代2.5万円)／RPMセンサー異常→交換(診断代0.8万円+部品代0.8万円+工賃4.5万円)サンルーフ雨漏り→内張り交換(保証内無償)／エンジン遮熱板破損(部品代2万円+工賃1万円)

GTA__ブレーキローター歪み→交換(保証内無償)／リアウィンドーモーター交換(部品代3万円+工賃0.8万円)

JTS__セレスピードの油圧ポンプ交換(保証内無償)／ドアハンドル破損(2万円)／バッテリー交換(1.5万円)／レインセンサー脱落(保証内無償)／エアフロメーター不良(5万円)／ラジエーターファンリレー故障(1万円)

SW V6__カムシャフトシールのオイル漏れ→シール・タイベル交換(保証内無償)／ミッションオイル漏れ(保証内無償)／トノカバー巻き取り不良→(保証内無償)

SW JTS__O2センサー交換(保証内無償)／スロ

ットルセンサー接触不良(保証内無償)／サーモスタット交換(保証内無償)

SW GTA__フロントサスペンションからの異音(保証内無償)／クーラントへのエンジンオイル混入(保証内無償)／セレスピードのシフト不可→リンケージ調整(保証内無償)／エンジンオイル噴出(保証内無償)



Owner's Voice

稲毛芳永さん
02年式 GTA

155Q4から買い換えました。最後のアルファ純血V6エンジンであること、華のあるスタイリングであることが購入の決め手となりました。もちろんサウンドとGTAならではのパワーも立派な動機です。マイナーチェンジ後のためか、それともGTAゆえか、同時期の156に比べ非常にボディの剛性が高いですね。家内の所有するSW V6とは明らかに違います。また、内装の質感が非常に高くなったと感じます。クイックなステアリング、シフトフィール、普段乗りでも充分

楽しめることなどイイことづくめのようですが、実際には困った点もあります。専用デザインのアルミホイールが非常に洗えないのです。開口部も広いので裏まで洗わないわけにはゆかず、ホイール洗いで疲れてしまいます。それから、2DINサイズのオーディオスペースが欲しかった。専用デザインだけに、社外品を付けるとフィッティングと見た目があまり良くありません。そして意外と加速が鋭いとは言えず、サスペンションも限界が低いと感じます。

Question 5. 【セレスピードオーナーの方へ】リコール作業は受けましたか? 受けただけの場合は作業後の状態を教えてください

●購入時、既に処理されており、詳細は分かりません。しかし一般に言われている程は壊れないと思います。(新潟県・匿名希望 01年式TS)

●前オーナーがリコール作業を受けた模様。整備記録が全て残っているが、リコール以外にセレスピードに関するトラブルの記載はない。私が購入してから2年が経過し、1.5万km以上走行したが、まったくのノートラブル。ディーラーのメカニックも「多くの156を見たが、この個体は“当たり”」とのコメント。(兵庫県・N.Hさん 99年式TS)

●受けました。受けた後シフトダウンの際にブリッピングが小さくなり少し寂しくなりました。(兵庫県・Qさん 99年式TS)

●前オーナーが受けていたが、トラブル続発でセレユニット、アクチュエーター、ミッションケースまで交換し完治。(神奈川県・suさん 00年式 TS)

●アクチュエーター+プログラムとプログラムのみ2回受けました。アクチュエーターの交換は本来、トラブルがあった個体のみでの交換だったようですが、私の車両にはトラブルは出ていませんでしたが、セールス氏の計らいによって交換していただきました。作業後の状態は、シフトスケジュールが賢くなり、シフトアップ時の空走感が少な

くなりました。

(岐阜県・中村英樹さん 99年式 TS)

●初期型のセレだったのでユニット交換・プログラム書換えの作業を受けました。それまでは「頭の悪いAT」とも評され、アクセルの踏み方によってはCITYモードで1速レッドまで吹け上がって2速にアップしなかった変速プログラムがすっかり大人しくなり、3000rpmほどでシフトアップしていくようになりました。良く言えばマイルドになった、ということかもしれませんが、車の性格を考えると豪快さが失われてやや寂しくなった気がしました。

(福岡県・木村和弘さん 00年式TS)

●リコール前後とも、何ら問題なく作動しています。一度としてトラブルがなく、巷の(悪い)評判が信じられません。が、今回アクチュエーターごと交換を行ないますが、その後もノートラブルで済むかどう

かは正直なところ不安です。

(千葉県・匿名希望さん 99年式 TS)

●受けてからもあまり変わらない。(兵庫県・匿名希望 99年式 TS)

●リコール作業済み。その後はノートラブルです。(神奈川県・陰山 浩さん 00年式TS)

●アクチュエーター交換、ファームウェアバージョンアップ等のリコール作業後も不動になった。最終的に完全に不動となった際にミッションケースを交換したあとは5年くらいトラブルなし。(東京都・匿名希望 00年式TS)

●2回のリコールを共に受けました。元から調子は悪くなかったのですが、セレのプログラムが変更されたことによる違和感を感じたくらいです。もうすぐ購入後8年になりますが、今のところ問題は出ていません。(滋賀県・佐治和也さん 99年式 TS)

Summary

トラブルが発生していないケースがある一方、リコール作業後も一向に不具合が改善されないこともある。リコールの直接の原因になったエンジンストール(変速不能も招く)に加え、突然のギア抜けに悩まされるケースも。これらの不具合が原因(不安要素)となって、早々に他モデルに乗り換えてしまった人も少なくない。AT限定免許で運転できる2ペダルではあるものの、それ相応の“コツ”を掴むのに時間が掛かるモデルのようだ。

ツインスパーク セレスピード車の一部には、以下の通り2度のリコールが発生している。

■リコール1「外-0836」00年10月12日届出

症状:低速走行を繰り返すとエンストを起こす恐れ。

対策:セレスピード油圧ユニットの状態を確認し、オイル漏れ等がある場合はこれを交換し、スロットルボディ・アクチュエーターのアイドル回転保持作動を制御するECUマップを書き換える。

■リコール2「外-0895」01年8月3日届出

症状:通常走行から信号等での停止直前にアイドルリングが下がり最悪の場合エンストの恐れ。

対策:エンジンマネージメントECUを書き換えるとともに、セレスピード制御コンピューターについても減速時のクラッチ切断時期と作動速度を変更し、エンジンに掛かる負荷抵抗の急変を防止するためマップを書き換える

Conclusion — 結論

今回寄せられた300通の回答からは、決して“壊れにくいクルマ”ではないことが確認できた。トラブルのリスクを負いながら、アルファらしいエンジンのフィーリングを味わえる初期型のTSを選ぶか、若干大人しめではあるが信頼性のある中/後期型JTSを選ぶかはあなた次第だ。特に初期型のセレスピードは要注意というのは今回の調査に参加してくれたオーナーたちが教えてくれている。またV6でも02年以降の中/後期型ではトラブルを起こしている個体が少ないという結果もはっきり出た。購入を考えている方はぜひ参考にされたい。