

Elke autofabrikant heeft wel een of meer sportieve varianten van zijn middenklasse-modellen in de aanbieding. In deze test vergelijken we de pas vernieuwde Alfa 155 met de nieuwe 2.0 16V-motor met de eveneens nieuwe Audi A4 1.8 5V Turbo. Het resultaat van deze sportieve test: spannende verschillen...

TEKST VINCENT VAN GERVEN,
FOTO'S LOUIS BLOM
MET DANK AAN JACHTHAVEN DE RIETPOL, SPAARNDAM

De Alfa Romeo 155 2.0 Twin Spark 16V S en de Audi A4 1.8 5V Turbo. Beide testauto's zijn sportief, maar wel elk op z'n eigen manier. Bij de Audi schep je de sportiviteit er zeker niet af. Eigenlijk geeft alleen de typeaanduiding '1.8T' op het kofferdeksel voor de kenners een indicatie. Bij de Alfa kun je niet om de sportieve accenten heen. Dat begint al met de kleur *Alfa Rosso* (€ 165 extra), de uitgebouwde wielkasten (*sinds de face-lift*), de mistlampen vóór, de zwarte *Speedline*-velgen, de brede laagprofielbanden, de achterspoiler en de zijskirts. Deze laatste vier extra's horen bij een speciaal *Sportpakket* dat de prijs met f 2.500 verhoogt. Maar zelfs zonder die accentuerende toevoegingen schreeuwt de Alfa de omstanders zijn sportieve prestaties meer toe dan de Audi A4 Turbo.

VERSCHILLENDE DOELGROEPEN

En zo gaat het eigenlijk met alles. Qua interieur, qua comfort en qua rij-eigenschappen - in alles verschillen de beide kampen in aanzienlijke mate. Daarmee staat eigenlijk al van meet af aan vast dat beide auto's voor verschillende doelgroepen zijn geconcentreerd. De Alfa etaleert zijn smaak en levensstijl graag, terwijl de 'Audi'st' waarschijnlijk wat onopvallender door het leven wil gaan.

Het koppel van de A4 ligt van maar liefst 1750 tot 4600 tpm bij 210 Nm, waardoor de turbo over werkelijk het hele toerengebied een fenomenale trekkracht tentoon spreidt

Saaï Goud contra O



Alfa 155 2.0 TS 16V S

- + Aantrekkelijke prijs**
- + Sportief rijgedrag**
- + Prima stoelen**
- Geen ABS**
- Slechte plaatsing bedieningsorganen**

VERNIEUWDE 155 Onlangs werd de Alfa Romeo 155 geheel onder handen genomen. Het aangepaste Tipo-onderstel bleek toch niet de meest ideale basis voor een sportieve auto als de Alfa. Aan de hand van ervaringen in de DTM-racerij werd er het nodige aan verspijkerd; zo werd de spoorbreedte met 26 millimeter vergroot, waardoor de auto nu een stuk beter op de weg ligt. Gevolgen van die bredere fundering zijn de uitgebouwde wielkasten, die de 155 een iets agressiever uiterlijk verschaffen.

LANCIA K 5-CILINDER -1 Ander groot nieuws is de nieuwe 2.0-litermotor. Deze krachtbron is in feite de 5-cilinder uit de Lancia K, waarvan één cilinder is 'afgehakt'. Dankzij vier kleppen per cilinder, een dubbele ontsteking en een variabel inlaatsysteem is de 1970 cc-machine een bijzonder pittige en soepele krachtbron gewor-

den met een vermogen van 110 kW/150 pk bij 6200 tpm. Het koppel piekt bij 4000 tpm naar 186 Nm, maar ligt overal genoeg het hele toerengebied boven de 150 Newtonmeters. Hierdoor is bij elke snelheid en in elke versnelling probleemloze acceleratie gegarandeerd.

S OF SUPER Ook op veiligheidsgebied is de Alfa 155 aangepast. Zo zijn voortaan een airbagstuur en startblokkering standaard. De 155 2.0 TS 16V is leverbaar in een sportieve 'S'-uitvoering en een meer op comfort gerichte 'Super'. De Alfa 2.0 TS 16V S staat voor f 49.750 in de prijslijst.

SPORTIEVE A4-VARIANT De Audi 1.8 5V Turbo is de sportieve variant van de A4-serie. Hij heeft net als de Alfa een vermogen van 150 pk, maar haalt dat uit 1781 cc en bereikt het bij 500 toeren minder. Het koppel ligt maar liefst van 1750 tot 4600 tpm bij 210 Nm, waardoor de Turbo over werkelijk het hele toerengebied een fenomenale trekkracht tentoon kan spreiden. Vergelijken we deze cijfers



Het hart van de vernieuwde 155 is de van de vijfcilinder Lancia K afgeleide vierpitter van 150 pk.



De 20-klepsmotor van de Audi A4 1.8 Turbo is stiller en zuiniger, maar stukken minder inspirerend dan de Alfa-krachtbron.

windend Zilver



Audi A4 1.8 5V Turbo

Laag geluidsniveau
Hoog comfort
+ Prima prestaties
Standaard ABS
Uitstekende rijpositie

Weinig sportieve extra's
- Minder sportief karakter



De vernieuwde Alfa 155 is zeker als 2.0 Twin Spark 16V S een verkapte DTM-racer voor de openbare weg.



De Audi A4 1.8 5V Turbo ontplooit zijn prestaties op onopvallende wijze. Probleemloos snel rijden en hard accelereren vragen geen speciale inspanning.

gens staat ook de standaard 'S'-uitvoering van de 155 al op lichtmetalen wielen.

is gecombineerd met een subtiel vormgegeven rugleuning die in bochten voor een goede zedelingse steun zorgt. De hoerverstelling maakt het mogelijk om in alle opzichten goede resultaten te bereiken. Samen met het zwaaiwiel axiaal als verticaal verstelbaar stuurwiel is zo een rijpositie te componeren. Ook voor de achterpassagiers is het in de Audi A4 goed toeven; zij hebben er voldoende ruimte voor hoofd en omlerendanen.

UITRUSTING & BEDIENING A4

Bij de Audi kan dat er allemaal niet vanaf, want de uitrusting is in alles precies identiek aan die van de standaard-1.8 5V. Wat betekent: centrale vergrendeling, elektrisch verstelbare spiegels, koplamphoogteverstelling en elektrische ramen vóór met toelautomaat aan beide kanten. Jammer dat de schakelaars niet optimaal zijn geplaatst. Het komt nogal eens voor dat je bij openen of sluiten van het bestuurdersportier de schakelaars raakt, waardoor de zijruiten ongewild open zoeven. een paar extra's, zoals de briljantzwarte lak (f 1.397), de halogeen mistlampen (f 770) en het bestuurdersinformatie-systeem (f 1.777) bestaande uit tripcomputer, olietemperatuur- en voltmeter zorgen voor wat toevoegingen die mogelijk als sportief kunnen worden uitgelegd.

Het aangepaste Tipo-onderstel bleek toch niet de meest ideale basis voor een sportieve auto als de Alfa. Aan de hand van ervaringen in de DTM-racerij werd er het nodige aan verspijkerd

UITRUSTING & BEDIENING 155

De Alfa 155 gaat het er allemaal veel sportiever aan toe. In het interieur vallen de sportzetels en de fleurig bekleding op. De combinatie van kunstleer, geblokkeerde bekleding en rood striping oogt smaakvol. Het instrumentarium is compleet en biedt naast de standaard meters voor snelheid, toerentankinhoud en koelvloeiometer ook nog een olietemperatuur- en een oliedrukmeter. Die laatste twee klokken zijn onmisbaar om de toestand van de motor bij sportief rijden in de gaten te houden (Audi zo

Lekker in de hand liggend leren sportstuur in de Alfa. De plaatsing van de bedieningsorganen verdient geen prijs voor ergonomie. Het instrumentarium is sportief-volledig.

met die van de gewone 1.8 20-klepper (92 kW/125 pk en 173 Nm bij 3950 tpm), dan zien we dat de toepassing van de turbo met name ten gunste komt van het koppel.

PRIJSVERSCHIL VAN 12 MILLE

Verder beperken de aanpassingen zich tot kleine details. Zelfs wielen, banden en remmen (met ABS) zijn gelijk aan die van de 1.8 5V. Voor dit alles moet de Audi-rijder f 61.990 neertellen. Daarnaast was onze testauto voor een kleine 5.500 gulden voorzien van accessoires. Daarmee begint de Audi dus met een prijsnadeel van maar liefst twaalf mille.

VIERZITS SEDANS

Beide wagens zijn volwaardige vierzits sedans. De vormgeving van de Alfa is agressief en hoekig, die van de Audi eerder vloeiend en meer in overeenstemming met de algemene smaak. Zoals al aan het begin beschreven, krijgt de Alfa hierdoor van huis uit al een meer sportieve uitstraling mee, die in de geteste uitvoering wordt versterkt door het extra Sportpakket. Over-

Het dashboard van de Audi A4 is een schoolvoorbeeld van hoe het wel moet. Alles is uitstekend afleesbaar en bereikbaar. Het stuur is zelfs in twee richtingen te verstellen.



VERGELIJKENDE TEST

er overigens goed kan doen de voltmeter te vervangen door een oliedrukmeter).

De plaatsing van de bedieningsorganen in de 155 verdient zeker geen hoofdprijs voor ergonomie. Er zijn zoveel mogelijk functies op de hendels aan het stuur bijeengebracht. Zo vinden we links zowel richtingaanwijzers, verlichting en een druk-

Op onopvallende wijze gaat de A4 1.8 Turbo in elke categorie met goud aan de haal. Maar wél saai goud. De manier waarop de Alfa 155 zijn zilver verdient is zonder meer een stuk spannender...

knop voor de mistlampen achter. De schakelaar voor de mistlampen vóór is echter op de middenconsole naast de handrem terechtgekomen. Rechts van het stuur vinden we achterruitverwarming- en ruitwisserbediening. Die wissers gaan trouwens veel te snel heen en weer. Overigens worden beide hendels door de spaken van het stuur volledig

aan het oog onttrokken, dus de bediening van de verschillende draai- en drukfuncties moet op de tast geschieden. De radio zit midden onder verstopt, zodat je om hem te bedienen telkens omlaag moet kijken; natuurlijk niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Bovendien zit de rechterknie bij de bediening in de weg.

Onze testauto leed onder een defecte ventilatieregeling, waardoor de toevoer van frisse lucht tijdens de hete dagen van begin mei stagneerde. Hopelijk is deze storing incidenteel.



Kan beter: de plaatsing van de raamschakelaars in de Audi. Bij openen of sluiten van het portier worden de toetsen maar al te vaak per ongeluk geraakt.



Het interieur van de Audi is degelijk en ergonomisch verantwoord, maar in sommige aspecten ook een tikkeltje saai.



De sportieve rijder vindt in de Alfa een veel passender ambiance. De rechte sportstoelen, de fraaie bekleding en de slimme details, zoals de armsteun voor, zorgen voor een prettige atmosfeer.

ZIT 155 De zit in de nadrukkelijk gevormde Alfa-stoelen is even wennen, maar bevat daarna prima. Ook hier hoogteverstelling en bovendien een verstelbare lendesteun. Het alleen in hoogte verstelbare lederen Momo-stuurwiel is voorzien van een airbag en ligt lekker in de hand. De versnellingsbak laat zich door middel van de pook met leren knop soepel schakelen. Een middenarmsteun aan de bestuurdersstoel werd als bijzonder comfortabel ervaren, al maakt die het aanleggen van de veiligheidsgordel iets moeilijker. Ook in de Alfa een ruime voldoende voor de zit achterin.

kofferruimtes van beide testauto's betreft - die zijn zoals het reisauto's betaamt fors genoeg om flink wat koffers weg te stouwen. De Alfa heeft standaard een afsluitbaar skiluk achter de armsteun in de achterbank. Een omklapmogelijkheid is ook als optie niet leverbaar. De Audi kan tegen een meerprijs van f 1.085 wel van een asymmetrisch omklapbare achterbank worden voorzien.

De Audi A4 1.8 Turbo kun je met de beste wil van de wereld geen sportieve auto noemen. Snel, comfortabel, probleemloos, degelijk - ja. Sportief - nee

ties op totaal verschillende manieren op de weg. Bij de Audi kun je je zelfs afvragen of je hem wel sportief mag noemen... Alles gebeurt in de A4 1.8 Turbo zó vanzelfsprekend, zó zonder drama, dat je moeiteloos en ongemerkt constant veel te hard rijdt. Ook voor fel accelereren en tussensprintjes is geen speciale vaardigheid nodig. De turbo komt onmerkbaar in actie en er is

alleen sprake van toenemende versnelling. Het onderstel is supercomfortabel, het geluidsniveau zeer laag. Het is allemaal alsof je in een gewone A4

ONGEMERKT AL GAUW TE HARD De twee concurrenten brengen hun sportieve aspira-

KOFFERRUIMTES Wat de

Technische gegevens	Alfa 155 2.0 TS 16V S	Audi A4 1.8 5V Turbo
Motor	viercilinder in lijn, dwars voorin	viercilinder in lijn, langs voorin
Kleppen/cilinder	4	5
Cilinderinhoud	1970 cc	1781 cc
Boring x slag	83,0 x 91,0 mm	81,0 x 86,4 mm
Compressieverh.	10,0:1	9,5:1
Brandstofsysteem	multiport-inspuiting	multiport-inspuiting
Max. vermogen	110 kW/150 pk bij 6200 tpm	110 kW/150 pk bij 5700 tpm
Max. koppel	186 Nm bij 4000 tpm	210 Nm bij 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen	voorwielen
Aantal versnellingen	vijf	vijf
Ophanging vóór/achter	onafhankelijk/onafhankelijk	onafhankelijk/semi-onafhankelijk
Remmen vóór/achter	gev. schijven/schijven	schijven/schijven
ABS	nee	ja
Afmetingen l/b/h	4443/1730/1440 mm	4479/1733/1415 mm
Wielbasis	2540 mm	2617 mm
Tankinhoud	63 liter	62 liter
Bagageruimte	525 liter	440 liter
Massa leeg	1225 kg	1235 kg
Laadvermogen	540 kg	550 kg
Aanhanger (geremd)	1300 kg	1300 kg
Prestaties/kosten		
Topsnelheid*	208 km/h	222 km/h
0-100 km/h	9,7 s	8,4 s
80-120 km/h in 4/5	10,4/14,4 s	9,5/11,8 s
Tellerafwijking 100=	95 km/h	97 km/h
Geluidsniveau 100/120 km/h	69/72 dB	65,5/69 dB
Verbruik gem.*	8,0 l/100 km (1:12,5)	7,7 l/100 km (1:12,9)
Testverbruik gem.	9,5 l/100 km (1:10,6)	9,1 l/100 km (1:11,0)
Motorrijtuigbel.**	f 264-276	f 264-276
Afleveringskosten	f 600	f 725
Prijs	f 49.750	f 61.590
Verwijderingsbijdrage	f 250	f 250

* = fabrieksopgave, ** = per 3 mnd

Alfa Romeo 155 2.0 Twin Spark 16V S - Audi A4 1.8 5V Turbo



Hoewel de kofferbak van de Audi op papier een stuk kleiner is, valt dat in de praktijk wel mee. De koffers kunnen in de Alfa allemaal wat groter zijn, maar het aantal is gelijk.



met het goud aan de haal. Maar wél wat saai goud – de manier waarop de Alfa 155 zijn zilver binnenhaalt, is zonder meer een stuk spannender.

CONCLUSIE De Audi A4 1.8 Turbo kun je met de beste van de wereld geen sportieve auto noemen. *Snel, comfortabel, probleemloos, degelijk* – ja. *Sportief* – nee.

De Alfa, aan de andere kant, heeft een uitgesproken sportieve karakter. Hij paart zijn Gran Turismo-instelling aan forse prestaties en een prima wegligging. Het rijcomfort is echter iets minder, maar dat zal met de standaard wielen en banden al beter zijn. *En of hij volledig probleemloos is..?*

De Alfa en de Audi vertegenwoordigen eigenlijk twee kampen op autogebied. Of bij zulke verschillen in filosofie het prijsverschil nog wel een echte reden speelt, is de vraag. Want voor de echt sportieve automobilist is er maar één keus de juiste: de Alfa. Wie zijn snelheidsdrang minder wenst te etaleren en daarvoor bovendien geen enkele concessie op het gebied van comfort wil doen, eindigt bij Audi. ■

rijdt, alleen sneller. Maar sportief? Nou, nee.

UITSTRALING EN AMBIANCE
Bij de Alfa zit je daarentegen in een echt sportieve auto. Aller-

eerst is daar de hele uitstraling en ambiance. Dan heb je de sportief klinkende, lekker op het gas reagerende motor. Verder de iets zwaarder dan gemiddeld werkende koppeling

en versnellingsbak en de goed gewogen besturing. Ten slotte de straffe afstemming van het onderstel (*door het sportpakket nog iets versterkt*). Kortom, in alles merk je dat de Alfa ge-

maakt is voor sportief rijplezier. Maar denk niet dat de 155 daarom ook de snelste is, want die eer eist de A4 Turbo voor zich op. Op zijn onopvallende wijze gaat hij in elke categorie

**We zetten
ze allemaal
tegenover
elkaar**

**ELKE Auto
WEEK! Week**

ALFA ROMEO TEST HEM ZELF

Autobedrijf Postma

Alfa Romeo dealer voor N.O. Friesland
C. Veenlandstraat 96 DAMWOUDE
05111-3636

Autobedrijf C. van Hernen

Molendijk 22 ROCKANJE
01814-1981

**Ophorst &
Kammerman**
Nijverheidstraat 65
DORDRECHT
078-139244

Auto Hoogeveen B.V.

Koninginneweg 83-87 HILVERSUM
035-241054
Al meer dan 30 jaar de Alfa Romeo dealer voor het Gooi

creemers
roermond. 04750-21092

'A' Garage B.V.

Friesestraatweg 231a
GRONINGEN
050-775588/775599
Uw Alfa Romeo specialist

Auto Alblas B.V.

Al 25 jaar uw Alfa Romeo dealer
Van Weedestraat 251 SOEST 02155-12334

De Alfa dealer met meer dan 20 jaar Alfa ervaring

AUTO-HOTEL "Rotterdam"

Groenendaal 225
ROTTERDAM-CENTRUM
010-411.33.45
Bierens de Haanweg 39
ROTTERDAM-
LOMBARDIEN
010-419.73.88

Atam
Nijverheidsweg Noord 89
AMERSFOORT
033-659030

WELKOM BIJ DE ALFA-DEALERS

Automobilbedrijf S. Maasland b.v.

Laan van Nieuw Oosteinde 115 en 506, Voorburg
tel. 070-387 46 00; fax 070-369 40 44

Automobilbedrijf Biezeman

Zwolsestraat 253-275 (verlengde v. Alkemade laan), Scheveningen
tel. 070-351 25 13, fax 070-354 46 53

Cuore Sportivo