

Turbo-topper

met 4WD



Op de 155ste dag van dit jaar, op 3 juni, brengt Alfa Romeo in ons land officieel zijn nieuwe 155-serie uit. Dat wil zeggen: met uitzondering van het topmodel, dat een maand later arriveert. **AutoWeek** wachtte dat niet af, vloog naar Italië en gaf de vierwiel-aangedreven Alfa Romeo 155 Q4 in zijn geboorteland stevig de sporen.

DOOR HANS VELDHUIS, FOTO'S HELMUTH VONK



Smalle, kronkelende bergwegen, een flink stuk vlakke Autostrada met mooie, lange bochten en als bekroning een aantal rappe ronden op een race-circuit. Ziehier een recept dat alle ingrediënten bevat om een snelle auto genadeloos op de pijnbank te leggen. Zo'n harde, gevarieerde test brengt de kleinste foutjes aan het daglicht en legt onverbiddelijk het ware karakter van elke auto bloot. Streng maar rechtvaardig.

De omgeving van het eeuwenoude Italiaanse stadje Parma biedt alle mogelijkheden voor een dergelijke beproeving. Zo is er het bergtraject waar Enzo Ferrari ooit zijn eerste overwinning als coureur behaalde, er loopt een mooie snelweg door het golvende landschap en op een steenworp afstand ligt het circuit van Varano, dat wordt beheerd door de voormalige Formule 1-coureur Andrea de Adamich. Over ingrediënten gesproken: Parma is bovendien beroemd om de plaatselijke ham en (Parmezaanse) kaas. Als je daar toch in de buurt bent valt dat uiteraard óók te testen. Het smaakte voortreffelijk, dank u.

Als we die gastronomische geneugten

Het interieur vertoont alle 155-trekken.



Herkenningpunt: het quadrifoglio-4 logo.

even vergeten en ons bepalen tot hie lekkers dat de 155 Q4 heeft te bieden worden we geconfronteerd met twee hoofdgerechten: de fraai uitgevoerde vierwielaandrijving en de tweeliter turbomotor. Beide kennen we overigens min of meer van de Lancia Delta integrale, maar er zijn toch kenmerkende verschillen. Zo is de turbomotor in de Alfa een 'schone' 16-klepsuitvoering van het Lancia-concept, waardoor hij duidelijk andere eigenschappen vertoont. Vermogen levert die motor overigens genoeg, want 190 pk uit twee liter is natuurlijk een hele handvol. De fabriek gegevens vermelden trouwens ook een zeer fors koppel van 290 Nm bij het opmerkelijk lage toerental van 2500 tpm. de praktijk levert dat echter niet de tre kracht 'onderin' die je zou verwachte

pas boven de 3500 toeren komt de turbo voelbaar in en geeft dan zelfs de ouderwetse sensatie van een stevige duw in de rug. Dat is kenmerkend voor een turbocompressor van flinke afmetingen en het wordt nog versterkt door de keuze voor zestien kleppen, waardoor het hogere toerengebied nu eenmaal wordt voorvoord. Vooral in de bergen is dat typische turbo-

is de potente Alfa 155 Q4 voor de turbo voelbaar in en geeft dan zelfs de ouderwetse sensatie van een stevige duw in de rug. Dat is kenmerkend voor een turbocompressor van flinke afmetingen en het wordt nog versterkt door de keuze voor zestien kleppen, waardoor het hogere toerengebied nu eenmaal wordt voorvoord. Vooral in de bergen is dat typische turbo-

Evenwichtige aandrijving

Je kunt aan dat alles goed merken dat de ingenieurs van Alfa veel aandacht hebben besteed aan een evenwichtige verdeling van de aandrijfkraften over de vier wielen. Daartoe is de makkelijk schakelende, dwarse vijfbak verbonden met een compact centraal differentieel met Ferguson viscokoppeling, dat het vermogen naar behoefte distribueert naar de voor- en achterwielen. Op de vooras compenseert een klassiek differentieel de toerenverschillen tussen links en rechts, terwijl een Torsen sperdifferentieel op de achteras ervoor zorgt dat de meeste aandrijfkraft altijd naar het wiel met de meeste grip gaat.

Op het circuit komt dat op volle snelheid heel imponerend tot uitdrukking: de Q4 laat zich daar bijna rijden als een sportief afgestemde achterwielaandrijver zonder de karakteristieke nadelen van dat concept. Het mooiste merk je dat in een opeenvolgende combinatie van bochten naar links en rechts: vrij hard insteken brengt je met wat onderstuur aan de binnenkant van de eerste bocht, waarna je



De Q4 in harmonie met het Italiaanse landschap

met éven gas lossen en weer vol doortrappen licht oversturend op maximale snelheid door de tweede bocht glijdt. Dat geeft een heel opwindend en voldaan gevoel van volledige beheersing. Gemakshalve vergeet je daarbij dat de Q4 het grootste deel van de eer verdient...

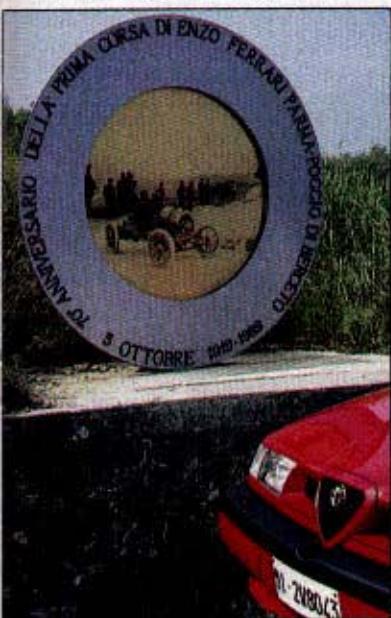
Even feestelijk is het om op een steil omhoog spiralend bergtraject altijd genoeg vermogen tot je beschikking te hebben om de sportieve 155 optimaal door de haarspelden te sleuren en in de afdalingen te genieten van het exacte stuurgevoel en de goed doseerbare ABS-rem-

men. Als kroon op het werk beschikt de Q4 ook nog over een (als optie verkrijgbare) variabele schokdemper-instelling. Met een schakelaartje kun je dan kiezen tussen sportief en dus vrij hard, of een comfortabele stand, die automatisch overgaat op 'sportief' als de omstandigheden dit vereisen. Dat wordt geregeld door sensors, die precies registreren welke langs- en dwarskrachten de auto te verwerken krijgt.

Elektronische foefjes

Zo zitten er meer elektronische foefjes op de Alfa Romeo 155 Q4. Om er één te noemen: bij het vol doortrappen van het gaspedaal wordt tijdelijk de pomp van de airconditioning (indien gemonteerd, die ook een optie) uitgeschakeld. Dat stelt je een paar pk méér ter beschikking van de aandrijving; je weet maar nooit hoe dat van pas kan komen...

Wat het interieur aangaat, verschilt de Q4 nauwelijks van de L-uitvoering van de 155-familie. Dat betekent dus elektrische bediende zijruiten en spiegels, centraal portiervergrendeling, wis/wassers op de koplampen en nog een paar prettige accessoires. Standaard-Q4 is bovendien een stel heel mooie sportvelgen met lage brede sloffen; als men bovendien presteert op lederen bekleding, elektrisch verstelbare stoelen en verdere super-luxe moet daar extra voor worden betaald. Ten slotte: voor wie moeite heeft met de betekenis van de mysterieuze afkorting Q4 volgt hier de oplossing. Q staat voor quadrifoglio, Italiaans voor klavertje-vier, en sinds jaar en dag het sportieve logo van Alfa Romeo. En die 4 is natuurlijk simpel: gewoon het aantal aangedreven wielen.



Passend beeld: de Q4 voor de plaquette die herinnert aan Enzo Ferrari's eerste race-succes.



In zijn element: de 155 Q4 op volle snelheid strak door de bocht.

gedrag goed merkbaar: je moet in de 155 Q4 dan ook flink wat schakelen om er optimaal de gang in te houden. Maar als je de toerenteller steeds in het gebied tussen de 4000 en 6000 toeren houdt, levert de geblazen tweeliter indrukwekkende prestaties. Hij klimt dan heel gretig in de toeren en opeens blijken de schakelpunten precies te liggen in het gebied waar de motor met volle kracht aan zijn volgende sprint begint.

Het merkwaardige is daarbij, dat je geen moment het gevoel hebt dat er bijna 200 paarden onder het gaspedaal zitten: voor het overgrote deel is dit te danken aan de vierwielaandrijving waardoor de krachtexplosies van de voltallige stoeterij moeiteloos in goede banen worden geleid. Ook voor de minder ervaren rijder



Een imposant bouwwerk van een motor: tweeliter turbocompressor met 16 kleppen.

Gegevens/kosten Alfa 155 Q4

Motor	4-cilinder turbo 4 kleppen/cil
Cilinderinhoud	1995 cc
Max. vermogen	137 kW/190 pk bij 6000 tpm
Max. koppel	290 Nm bij 2500 tpm
Topsnelheid	225 km/h
Acceleratie 0-100	7 s
Verbr. 90/120/stad	7,7/9,8/12,3 l/100 km
Gewicht, leeg	1390 kg
Belasting, 3 mnd	f 246 - f 260
Prijs, incl. BTW	ca. f 75.000

Importeur: Alfa Romeo Nederland
B.V., Amsterdam, tel. 020-6821551.