

# Wordt Alfa Romeo



Alfa Romeo, de voorlopige heerser in het Deutsche Tourenwagen Meisterschaft (DTM), wordt bedreigd. De C-klasse van Mercedes hijgt de 155 in de nek en ook de Opel Calibra komt sterk om de hoek kijken. Is dat met de straatversies eveneens het geval?

DOOR LUC VRANKEN, FOTOGRAFIE RENE OUDSHOORN

# DTM

Alfa Romeo 155 Q4 - Mercedes-Benz C 280 - Opel Calibra Turbo 4x4



**ok op straat bedreigd?**



**ers in burger**

**Waarom doen autofabrikanten eigenlijk aan autosport? Het antwoord op die vraag is tweeledig: allereerst om technieken door te ontwikkelen, en op de tweede plaats om de modellenlijn voor dagelijks gebruik een extra sportieve uitstraling mee te geven. AutoWeek bekijkt of dat bij de drie 'DTM-kanonnen in burgerkloffie' in deze test gelukt is.**

Op de Formule 1 na is het Duitse toerwagenkampioenschap dé raceklasse van Europa. Veel belangstelling van publiek en pers en... gigantische budgetten voor de deelnemende fabrieksteams.

Op één punt verslaat het DTM zelfs de F1: de kanonnen

die er rondrijden, lijken sterk op de produkten die u en ik in de showroom zelf zouden kunnen aanschaffen. Al houdt dat zo ongeveer wel op bij het plaatwerk... Onderhuids zijn de smaakmakers van deze superprofessionele raceklasse natuurlijk volledig op autoracen toegesneden. Maar hoe je het ook wendt of keert: met deze 'burgerauto's' wordt geracet in het DTM. En dat wil de bestuurder ongetwijfeld graag weten. Alfa Romeo, Mercedes en sinds kort ook Opel, geven de toon aan in het DTM. Wij beproeven welke straatversie de meeste race-prenties bezit.

## 155 Q4: gedistingeerd beest

**Vorig jaar stond er geen maat op de Alfa 155 in het Duitse toerwagenkampioenschap. En ook dit jaar doen de Italianen het heel goed. Maar niet zo verpletterend als vorig seizoen...**

Al na 3 kilometers op de openbare weg in een Alfa Romeo 155 Q4 zit je jezelf te complimenteren met je keuze. Dit is een winnaar! Dit is een auto die wat kán. Als je 'n mooie, gedistingeerde vierdeurs-auto zoekt, met bovendien een

## En op het circuit?

Tijdens een paar ronden over het Zandvoortse circuit weet de Opel ons aangenaam te verrassen. Sterker: het is de gemakkelijkste auto om hard over het race-asfalt te jagen. Als enige van het drietal vertoont de Calibra een licht onderstuurd karakter. Bij het insturen gaat als eerste voorkant van de auto schuiven. Bij het gas loslaten komt de 4x4 keurig terug in het gareel. Ook komt het vermogen ietsje geleidelijker op de wielen dan bij de Alfa als je in een bocht volgas geeft. Voor een niet-coureur is de Opel Calibra de fijnste speelauto. De Mercedes C 280 wil best van achteren uitbreken, maar doet dat minder abrupt dan de vierwielangedreven Alfa 155. Bij die laatste komt door de turbocompressor het vermogen er soms erg plotseling 'in' en dat heeft gevolgen voor de handelbaarheid.

Maar echte race-auto's, geschikt voor het ultra-snelle werk op de piste, zijn het eigenlijk geen van drieën. Daarvoor zou er nog flink gesleuteld en afgesteld moeten worden.

## Mercedes-Benz C 280

230 km/h - 193 pk - f 100.850  
0-100 8,8 sec. 80-120 6,9 sec.



## Alfa Romeo 155 Q4

225 km/h - 187 pk - f 76.000  
0-100 7 sec. 80-120 7



Komt niets tekort ten opzichte van de vierwielangedreven Alfa Romeo. De beste reisauto van dit drietal: de C 280.

'Hangt als een terriër aan het gas' vanaf 3500 toeren en is wat overstuurd: de Alfa Romeo 155 Q4 in de (Tarzan)bocht.

Het gemoedelijkste in de omgang maar wel ongehoord krachtig: de Calibra Turbo.

245 km/h - 204 pk - f 86.950  
0-100 6,8 sec. 80-120 7,5 sec.

## Opel Calibra Turbo 4x4



uiterst sportieve slag, kun je niet om de Italiaan heen. De Q4 is het absolute topmodel van de 155-reeks. Kost niet minder dan f 76.700, maar heeft een dot rijplezier te bieden, daar je geen genoeg van kunt krijgen. Misschien dat sommigen de 2-liters turbomotor voorin de 155 wat onschuldig vinden. Want pas als de toerenteller 3500 aangeeft, wordt de Italiaanse viercilinder écht wakker. Het trakteert hij je op een puist versneling, dat is écht indrukwekkend. Voor dagelijks gebruik is het een nachtmerrie. Het is niet zo bij de les is, maar de beleving van de bekende duw-in-de-massa maakt veel goed.

Daarbij komt dat de Alfa niet alleen als scheurmonster door het leed kan. Al nodigt de auto ontzettend uit

De Calibra is de sportieve coupé van het drietal, de Mercedes de nette zakenauto en de Alfa ziet er vooral in rood erg gelikt uit.



steeds opnieuw het gaspedaal diep in te drukken. Maar ook als reisauto staat de Milanese vierwieler zijn mannetje. De afstemming van het onderstel is door de bestuurder zelf te regelen: *Sport of Automatic*. Die laatste stand betekent wat meer comfort. De *Sport*-stand is harder, maar nooit spijkerhard. Even naar Juan-les-Pins op en neer per 155 Q4 lijkt ons wel wat. Want over de uitrusting niets dan goeds; vergeleken met de beide Duitsers in deze test ontbreekt alleen een buitentemperatuurmeter.

Ook over de besturing hebben we weinig te klagen. Al moet gezegd dat het stuurwiel in de laagste stand een matig uitzicht biedt op de bovenste rand van snelheidsmeter en toerenteller. Maar de grootte van het rad, hoe het aanvoelt en -pakt, de benodigde kracht en de precisie; allemaal dik voor elkaar. Daarbij komt dat de met leer afgewerkte stoelen in de vierwielaangedreven Alfa een goede houvast bieden in bochtenwerk en ook rug en bovenbenen uitstekend ondersteunen als je rustig in rechte lijn toert. Weinig mis mee. Alleen de achteruit van de vijfbak laat zich lastig inleggen. De 5 versnellingen vooruit laten zich probleemloos bedienen.

## De grote uitdager: C-klasse

**Het leek bij voorbaat een onmogelijke opgave voor Mercedes: met aandrijving alleen op de achterwielen van de nieuwe C-klasse de 4WD-Alfa 155 aanpakken in het prestigieuze toerwagenkampioenschap. Maar: het lukt ze! Steeds vaker komt 'Das Haus' bij de Milanezen in de buurt en regelmatig eindigt de C-klasse vóór de 155's.**

Hoe is dat met de straatversie? Anders. De *Elegance*-uitvoering van de zescilinder C 280 haalt het qua sportiviteit niet bij de snelste sedan van de 155-reeks. Het interieur is vooral heel goed afgewerkt en heel erg netjes. Maar de sportiviteit straalt er niet bepaald van af, daar binnenin de Mercedes. Je moet, voor een goede vergelijking, gewoon de *Sport*-versie hebben van deze C 280. Want, bijvoorbeeld, de zijdelingse steun van de overigens uitstekende voorstoel-

len, schiet tekort in snel bochtenwerk. Maar op twee punten slaat de Mercedes keihard terug: de zescilindermotor is een ontzettend fraaie, geraffineerd lopende machine. Hij laat zich alleen als je de kick-down aanspreekt (we hadden een viertraps-automaat) horen. Maar dan toont hij ook zijn kracht. En dán blijkt: die zespitter kan écht wat.

Het is fascinerend om te merken waartoe de onderstelbouwers in Stuttgart in staat zijn. Onze ervaring is namelijk dat de C 280, ook in deze 'zachtere' *Elegance*-uitvoering (de *Sport* is stugger geveerd) net zo goed op de weg ligt als de Alfa. En zelfs iets minder overstuurd reageert als je in een bocht het gaspedaal lift. Dat wil de kont wel naar de buitenkant komen, maar op een minder abrupte manier dan bij de Alfa. We vermoeden dat de C 280 in *Sport*-versie de Alfa zijn achterlichtunits laat zien. Die auto (helaas nog niet beschikbaar voor deze test) houdt u van ons tegood.

## En nieuwkomer Opel?

**Al een paar keer heeft Opel in het DTM met de Calibra laten zien dat het potentieel er zeker is. De Opel-mannen komen nog iets tekort maar of dat lang zo zal blijven...**

Opel vaart met z'n topmodellen uit de Calibra-reeks een vreemde koers. Je kunt kiezen uit een 2,5-liter V6 en een 2-liter turbo-versie. Die laatste, onze testauto, heeft vierwielaandrijving en de meeste pk's. Dus die turbo is de compromisloze GTI van de Opel Calibra en de V6 de iets beter gemanierde GT? Niet helemaal, want het onderstel van de Calibra Turbo is helemaal niet zo sportief als je zou verwachten. Rijcomfort is namelijk niet uit het oog verloren bij het afstemmen van het onderstel en de Opel voelt zelfs aan als 'vrij zacht geveerd'. Alleen met korte hobbels weet de auto moeilijk raad. De turbomotor van de Opel heeft last van plankenkoorts. Bij 3000 tpm komt hij echt lekker op gang. De stoot extra kracht die dat oplevert ervaar je als iets minder heftig dan in de Alfa. Maar dat maakt die turbo-Calibra bepaald geen sukkelaar. >>



**OPEL CALIBRA** (boven) 'n Heuse zesbak in de Calibra Turbo 4x4. (links) Teleurstellingen in het interieur.



**ALFA 155 Q4** (boven) Afstemming van het onderstel: *Sport* of *Automatic*. (rechts) Fijn stuur en dito (deels leren) stoelen.



**MERCEDES C280** (boven) Automaat met krachtige *Sport*-stand. (links) Fraai afgewerkt, weinig sportief interieur.