

**ESSAI
DETAILLÉ**



**ALFA ROMEO
155 Q4**



LES CHIFFRES

Consommation moyenne 17,5l/100 km
Extrêmes de 14,4 à 25,7l/100 km
Vitesse maxi (5^e) 226 km/h
1000 mètres DA 28,3 sec.
Prix de base (France) 184.600 FF
Prix de base (Belgique) 1.135.250 FB

LES QUALITES

- Comportement routier très sûr
- Rapport prix/performances
- Atmosphère Alfa relativement préservée
- Mécanique de caractère

LES DEFAUTS

- Mécanique peu agréable aux allures lentes
- Consommation effrayante
- Autonomie insuffisante
- Sièges AV et position de conduite
- Amortissement peu convaincant



La 155 Q4 a la primeur de la version catalysée du moteur de la Delta Integrale. La puissance chute de 205 à 186 ch, une perte minime si l'on s'en tient aux affirmations satisfaites des techniciens de l'ancien département Abarth.

Même les Français ne s'émeuvent plus guère de voir rouler des Citroën avec des mécaniques Peugeot. Mais qu'une Alfa utilise une plateforme Fiat et une mécanique Lancia, cela risque tout de même d'être dur à avaler, et pas seulement en Italie. D'autant qu'il s'agit là du fer de lance sportif de la marque de Milan.

Jean-Jacques Cornaert

La rationalisation de la production au sein des groupes automobiles est un mal nécessaire qui n'a pas fini de se développer. Des Audi à moteur Volkswagen, des Rover à moteur Honda et bientôt des Renault à moteur Volvo, cela ne choque plus personne et cela fait les affaires de tout le monde, y compris du client qui bénéficie bien évidemment des réductions de coûts qui en découlent. Mais qu'en sera-t-il des marques à forte personnalité, des Saab à mécanique Opel et des Jaguar à moteur Ford? Comme ces deux-là, Alfa Romeo a trouvé son salut chez un constructeur «généraliste», Fiat, avec le même risque d'y perdre son identité. Premier fruit de ce «mariage» – on a envie de dire adoption –, la 155 ne semble pas avoir été accueillie avec beaucoup d'enthousiasme par les fidèles de la marque d'Arese, les plus intégristes n'hésitant même pas à clamer leur préférence pour l'ancienne 75. Pourtant, en conservant l'essentiel de ce qui fait depuis toujours le charme des voitures de la marque, leur moteur, la nouvelle venue a plutôt bien réussi à préserver sa personnalité Alfa. Paradoxalement, la Quadrifoglio Quattro, nouveau porte-drapeau de la marque, n'a pas eu droit à tant d'égards. On lui a servi sans vergogne une mécanique Lancia.



CONCEPTION D'ENSEMBLE

Une mécanique dont la noblesse et les qualités sportives ne font aucun doute puisqu'elle trône depuis 7 ou 8 ans les premières places du championnat du monde des Rallyes. Certes, mais s'il y a un domaine où les ingénieurs lombards ont encore une chance de se distinguer, c'est celui des moteurs. Alors, disons-le tout de suite, on comprend mal pourquoi celle qui a pour tâche de raviver la flamme de la marque doit se contenter du 4 cylindres Lancia alors qu'il existe de si beaux V6 Alfa, dont un 2 litres

turbo. Peut-être pour des questions d'homologation en course. Et dans ce cas, très probablement parce que, à Turin comme à Milan, on a bien du mal à fixer une stratégie à long terme. En faisant abstraction des dimensions apparemment trop imposantes de la 155, on veut bien penser qu'avec son 4 cylindres turbo et ses 4 roues motrices, la Q4 a été définie au départ avec l'idée de participer à des rallyes. Mais la voiture n'était même pas encore commercialisée qu'Alfa annonçait son intention de ne participer qu'à des épreuves en circuit... où le turbo est en voie de disparition et où les règles d'homologation sont beaucoup plus libérales que pour les épreuves sur route.



MOTEUR

La 155 Q4 a donc été la première voiture du groupe Fiat à inaugurer la version dépolluée du 2 litres double arbre suralimenté conçu chez Lancia en collaboration avec les «magiciens» de l'ex-département Abarth. La Delta Integrale n'aura jamais connu le catalyseur, sauf en version 8 soupapes, les fanatiques suisses et autrichiens de cette reine des rallyes devant se contenter de 177 ch CEE. Il y a quelques mois, les responsables milanais avaient été assez fiers de nous faire découvrir leur travail sur ce moteur: doté d'un précatalyseur et de 2 catalyseurs à 3 voies, l'appareil n'avait perdu que 19 ch CEE, de 205 à 186. Pas mal... Depuis, Lancia a présenté sa nouvelle Thema Turbo 16... qui développe 201 ch CEE! D'aucuns appellent cela une saine rivalité entre les marques d'un même groupe. D'autres disent que dans ce genre d'histoires, ce sont toujours les mêmes qui ont les boules. En France, on connaît assez bien cela avec Peugeot et Citroën. Mais bref, comme pour la Dedra (et contrairement à la Thema qui dispose d'une gestion Bosch Motronic M2.7), l'injection, l'allumage et la suralimentation sont conjointement gérés par un dispositif électronique Marelli-Weber. La suralimentation est assurée par un turbo de gros diamètre (Garrett T3), qui a là aussi sans doute été choisi en fonction des éventuelles évolutions en compétition, au détriment du confort de conduite. L'inertie de la soufflante à bas régime pénalise considérablement la Q4 en phase de démarrage et les déplacements en ville sont de ce fait parfois pénibles, d'autant qu'ils s'accompagnent d'à-coups trop fréquents aux allures lentes. En revanche, au-delà de 3000 tours, les montées en régime sont percutantes. La pression de suralimentation maxi est annoncée à 1 bar. Comme chez Lancia, il existe une fonction *overboost* qui intervient de façon temporaire en accélération maxi. Bizarrement, on ne connaît pas la pression avec précision, on sait seulement qu'elle est supérieure à 1,1 bar. C'est en effet à cette valeur qu'intervient un petit dispositif spécifique à Alfa, quelque chose que nous avons pris au départ pour une injection d'eau, à la façon des moteurs de formule 1 de l'ère Turbo. Nous avons en effet découvert une mystérieuse bûche à eau de 25 litres, sanglée dans la partie gauche du coffre et totalement ignorée par le manuel d'utilisation de la voiture. En fait, il s'agit d'un refroidissement additionnel de l'échangeur air/air. En charge maxi, grâce à deux pompes de type lave-phares, un injecteur pulvérise de l'eau sur l'*intercooler*, ce qui a pour effet d'accroître le refroidissement de l'air de suralimentation. L'air plus froid étant plus dense, il en entre plus dans les cylindres, d'où une augmentation sans doute non négligeable de puissance puisque, par rapport à une voiture dépourvue de ce dispositif, l'écart au kilomètre départ arrêté ne doit pas être éloigné de la demi-seconde. Mais avec les constructeurs italiens, rien n'est jamais simple, et ce système, s'il sera sans doute monté au moins dans les 2.500 premières Q4 pour des raisons d'homologation en course, ne sera branché que sur la demande ex-

NOS PRECEDENTS ESSAIS DETAILLES

sont encore disponibles. Vous en trouverez la liste en pages 64 et 65 du présent numéro. Nous vous y indiquons comment et à quelles conditions spéciales vous pouvez les obtenir.

► presse du client, qui devra alors renoncer à prétendre bénéficier de la garantie, de la même façon que s'il utilisait sa voiture en compétition. Encore un truc incompréhensible puisque le fait d'améliorer le refroidissement des gaz serait plutôt un gage de fiabilité. En tout cas, voilà un accessoire qui fleure bon la course et qui fera peut-être plaisir aux derniers fans de la marque, qui pourront tout de même se vanter d'avoir quelque chose de plus que le voisin qui roule en Dedra.



PERFORMANCES

Comme nous venons de le dire, l'inertie du Turbo est un peu trop importante et il est probable qu'une turbine plus petite (Garrett T2.5 par exemple) aurait amélioré le confort de conduite et sans doute aussi les performances en accélération. Du fait d'un rapport de 1^{er} un peu long pour ce genre de mécanique, la Q4 éprouve en effet de réelles difficultés à s'arracher de sa ligne de départ. Du coup, les résultats aux 400 et 1000 m départ arrêté sont simplement conformes à la moyenne de la catégorie: 15,3 et 28,3 sec. Idem pour la vitesse de pointe, 226 km/h, et les reprises, 31,3 sec. au kilomètre départ lancé à 40 km/h. Au-delà de ces chiffres bruts, la 155 profite tout de même ici d'une mécanique brillante, particulièrement hargneuse dans les régimes supérieurs à 3000 tr/min. A la condition de ne pas ménager la commande de boîte, la Quadrifoglio Quattro paraît donc en mesure de tenir le rythme des meilleures berlines sportives du moment, et cela en dépit d'un poids qui semble excessif: 1.390 kg annoncés par le constructeur et 100 de plus sur notre balance habituelle.



CONSOMMATION

Ce poids élevé explique sans doute en partie la gourmandise notoire de la Q4. Mais on peut également penser que le catalyseur n'est pas innocent non plus. Toujours est-il que la consommation de cette 155 prend parfois des proportions plutôt effrayantes. En ville comme sur l'autoroute, pour peu que la conduite soit un peu énergique, les 20 l/100 km sont facilement atteints. Cette barre est même allégrement franchie en conduite sportive sur routes montagneuses. Pour une auto de cette trempe, voilà qui est en fait assez normal. Ce qui est plus gênant, c'est que même en adoptant un rythme plus raisonnable, disons simplement rapide en exploitant les ressources du moteur dans les régimes moyens, eh bien la Q4 continue à engloutir joyeusement ses 17 ou 18 l/100 km. Inutile de préciser qu'avec 60 l seulement dans le réservoir, l'autonomie ne constitue pas à proprement parler un atout du modèle. Elle est bien souvent inférieure à 300 km et la réserve n'est pas spécialement généreuse, nous l'avons vérifié pour vous, par un dimanche soir particulièrement pluvieux sur une route de campagne... Heureusement, les âmes charitables n'ont pas totalement disparu de l'espèce humaine.



TRANSMISSION

La transmission est identique à celle de la Delta HF Intégrale, à l'exception du rapport de pont, qui est ici un peu plus court afin de compenser le poids élevé de l'Alfa, et à l'ex-

MOTEUR TRANSVERSAL AVANT

Type	4 cylindres en ligne
Cylindrée (alésage x course)	1995 cm ³ (84 x 90 mm)
Rapport volumétrique	8,0:1
Type de carburant préconisé	EurosUPER sans plomb (95 RON) ou Plus (98 RON)
Puissance maximale CEE	137 kW (186 ch) à 6000 tr/min
Couple maximal CEE	291 Nm à 2500 tr/min
Bloc-moteur	en fonte avec arbres contre-rotatifs d'équilibrage en alliage léger
Culasse	2 arbres à cames en tête entraînés par courroie crantée; 4 soupapes par cylindre; poussoirs mécaniques
Distribution	2 catalyseurs à 3 voies + un pré-catalyseur au platine-rhodium
Dépollution	injection électronique Weber-Marelli IAW intégrée à l'allumage
Alimentation	turbocompresseur Garrett T3 refroidi par eau; échangeur air/air et pulvérisation d'eau; pression maxi: 1 bar; overboost: ≥1,1 b
Suralimentation	électronique intégral, cartographie et détecteur de cognement, intégrés à la gestion Weber-Marelli IAW
Allumage	à 7000 tr/min
Limiteur de régime	circuit liquide sous pression avec vase d'expansion électrique, à commande thermostatique
Refroidissement	radiateur
Ventilateur	12 V-60 Ah/85 A
Refroidissement d'huile	à gauche sous la planche de bord
Batterie/alternateur	
Position boîte à fusibles	

TRANSMISSION AUX 4 ROUES EN PERMANENCE

Type boîte	mécanique à 5 rapports, levier au plancher
Embrayage	monodisque à sec, commande hydraulique
Pont (rapport de pont)	couple cylindrique (3,35:1)
Différentiel central	répartiteur de couple épicycloïdal + visco coupleur Ferguson
Différentiel arrière	Torsen
Répartition du couple AV/AR	47/53%
Rapports de boîte et vitesse à 1000 tr/min	(pneus 205/50 ZR 15)
1 ^{er}	3,50:1 (9,1 km/h)
2 ^e	2,17:1 (14,7 km/h)
3 ^e	1,52:1 (21,0 km/h)
4 ^e	1,15:1 (27,7 km/h)
5 ^e	0,91:1 (34,9 km/h)
Marche arrière	3,54:1 (9,0 km/h)
Vitesse maxi sur les intermédiaires (km/h théoriques) à 6500 tr/min	1 ^{er} : 59; 2 ^e : 95; 3 ^e : 136; 4 ^e : 180

CHASSIS

Type	coque autoportante
Nombre de portes et de places	berline 4 portes/5 places
Suspension avant	McPherson, triangles inférieurs et barre antiroulis;
Suspension arrière	bras finis, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs séparés; barre antiroulis
Amortissement	gestion électronique en option; verrouillage «sport» ou automatique
Freins avant	disques ventilés (ø 284 mm)
Freins arrière	disques pleins (ø 240 mm)
Antiblocage (+type)	ABS Bosch, 6 capteurs-4 canaux, en série
Circuit de freinage (+type)	hydraulique à double circuit séparé en X
Assistance de freinage (+type)	servofrein à dépression
Compensateur de freinage (+type)	oui
Direction	à crémaillère, assistance constante
Diamètre de braquage entre murs	10,7 m
Nombre de tours volant butée à l'autre	3
Diamètre extérieur du volant	375 mm

DIMENSIONS ET POIDS

Empattement	2540 mm
Voies avant/arrière	1477 mm/1402 mm
Longueur/largeur/hauteur	4443/1700 mm/1440 mm
Garde au sol	N.C.
Largeur aux caudés avant/arrière	1458/1436 mm
Longueur habitable	environ 1800 mm
Volume du coffre (VDA)	410 dm ³
Poids de la voiture en ordre de marche	1.390 kg
Rapport poids avant/arrière à vide	61,2/38,8% (850/540 kg)
Charge admissible	455 kg
Maxi remorque non freinée	N.C.
Maxi remorque freinée	1.500 kg
Charge autorisée sur le toit (galerie)	N.C.
Pneus	Pirelli P700 Z 205/50 ZR 15
Jantes	6 J 15, en alliage
Pneu (et jante) de la roue de secours	temporaire 115/70 R 15 sur jante 4 J 15
Pression des pneus recommandée: avant	2,5 bars (2,8 bars en charge maxi)
arrière	2,3 bars (2,5 bars en charge maxi)
Capacités: carburant	60 l
huile moteur	5,4 l (vidange + cartouche filtre)
liquide de refroidissement	7,5 l
liquide de lave-glace	8 l

Un empattement long et la traction intégrale font de la Q4 une berline facile à contrôler sur sol gras. Sur revêtement sec, sa vivacité s'étirole au point de la voir se figer en sous-virage dans les enchaînements lents, où les appuis adhérents sont trop prononcés.

ception de la commande de boîte qui fonctionne ici avec des câbles. Malgré cela, elle apparaît convenablement précise et rapide, et sa consistance est acceptable. L'étagement est typiquement sportif, avec une 1^{re} relativement longue (59 km/h à 6500 tr/min) et une 5^e assez courte, puisque la vitesse maxi est atteinte en zone rouge. Pour sa transmission intégrale, la Q4 réutilise le différentiel central de type épicycloïdal avec répartition inégale du couple entre les trains (47% à l'avant, 53% à l'arrière), le viscocoupleur Ferguson chargé de limiter son éventuel glissement et le différentiel arrière de type Torsen. Avec tout cela, on espérait retrouver un peu de la vivacité de comportement de la Delta, mais c'était compter sans les différences de poids et d'empattement.



DIRECTION

Sur ce point, la Q4 ne semble pas avoir évolué par rapport à ses sœurs. Elle utilise la même crémaillère, la même assistance constante et la même colonne de direction réglable en hauteur. Cela dit, on ne retrouve pas exactement les mêmes sensations qu'au volant de la V6, ce qui est assez normal compte tenu de la traction intégrale, du changement de poids, sans parler des évolutions probables de la géométrie de suspension. Bref, toujours est-il que la direction ne nous a pas paru particulièrement précise, il nous a semblé qu'elle manquait un peu de netteté dans les mouvements de faible amplitude, ce qui aboutit à des trajectoires parfois un peu brouillonnes en grande courbe rapide. Dans les endroits lents, le train avant manque quant à lui de tranchant.



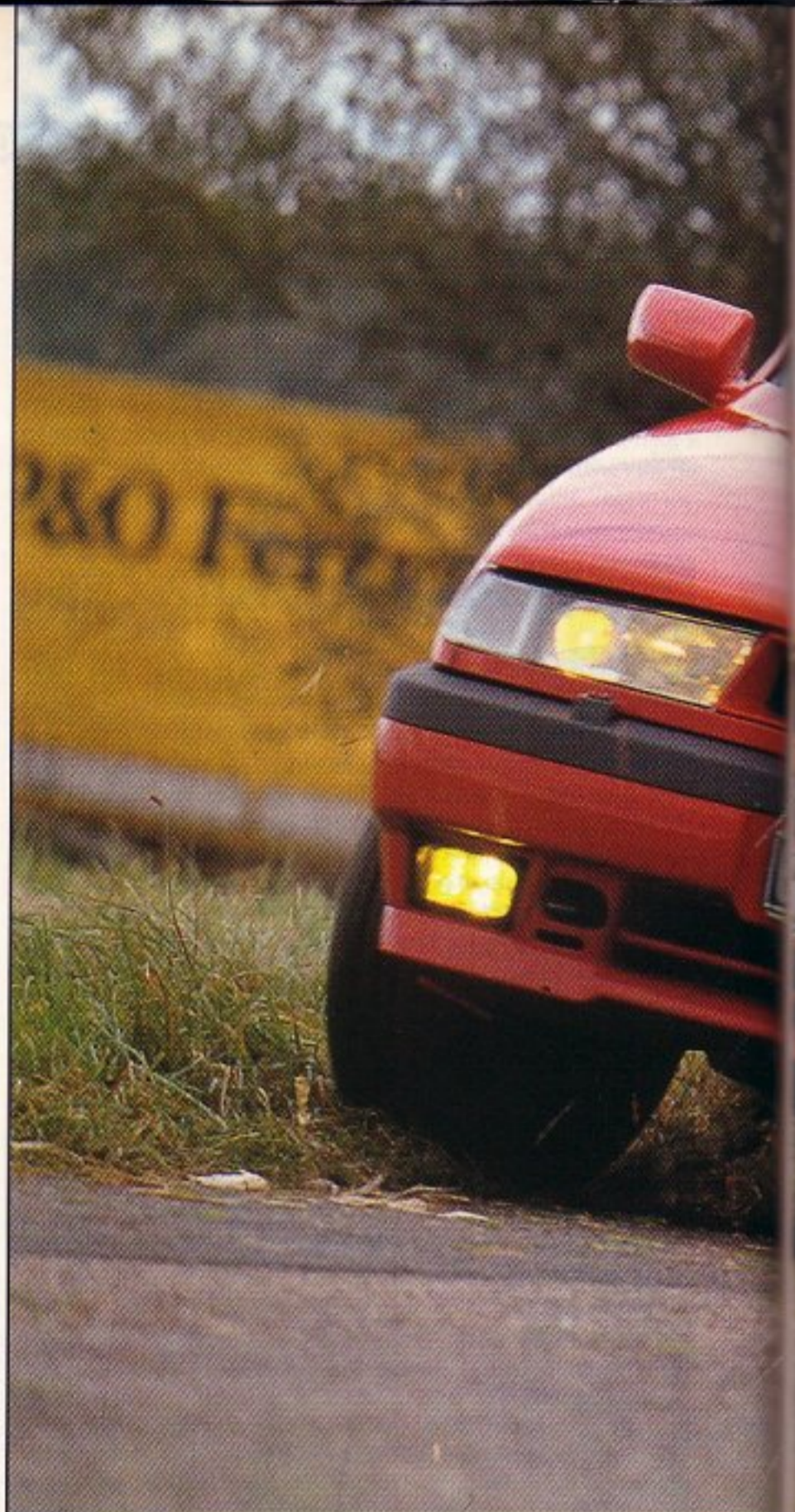
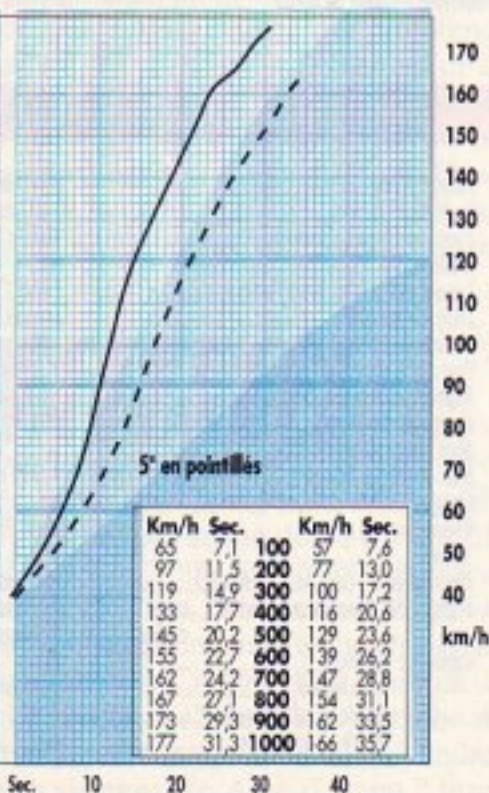
FREINS

Là aussi, la Q4 s'est contentée de reprendre le dispositif de la V6, à l'exception de l'ABS qui est ici l'excellent Bosch à 6 capteurs, déjà vu sur la Delta. Donc, malgré l'augmentation de poids et de performances, le diamètre des disques n'a pas évolué. Pas étonnant dès lors que la puissance nous soit apparue

ACCELERATIONS



REPRISES



Qu'on la considère comme une grande routière ou comme une sportive, la Q4 possède une instrumentation conforme à l'une ou l'autre vocation, des indicateurs de température et de pression d'huile notamment.



F

CONDITIONS DE L'ESSAI

Date.....	du 23/10 au 28/10/92
Kilométrage au départ.....	1.150 km
Kilométrage effectué.....	1.006 km
Poids lors des essais.....	1.490 kg
Température.....	7°C
Pression atmosphérique.....	993 hPa
Vitesse du vent.....	de 5 à 10 km/h
Pression des pneus AV/AR.....	2,8/2,5 b

FACTEURS DE PERFORMANCES

Puissance spécifique (CEE).....	68,6 kW/l (93,3 ch/l)
Rapport poids/puissance (CEE).....	constructeur: 7,4 kg/ch mesuré: 8,0 kg/ch
Aérodynamisme (Cx).....	0,29

CONSOUMMATIONS

CONVENTIONNELLES (selon normes ECE)	
Vitesse stabilisée à 90 km/h.....	7,7 l/100 km
à 120 km/h.....	9,8 l/100 km
En cycle urbain.....	12,3 l/100 km
Moyenne ECE.....	9,9 l/100 km

DE L'ESSAI

Moyenne.....	17,5 l/100 km
Maximum.....	25,7 l/100 km
Minimum.....	14,4 l/100 km

PERFORMANCES

ACCELERATIONS (vitesse de passage)

De 0 à 100 km/h.....	8,0 sec.
400 mètres départ arrêté.....	15,3 sec. (144 km/h)
Kilomètre départ arrêté.....	28,3 sec. (179 km/h)

REPRISES (vitesse de passage)

En 4 ^e sur 400 m.....	17,7 sec. (133 km/h)
En 5 ^e sur 400 m.....	20,6 sec. (116 km/h)
En 4 ^e sur 1 km.....	31,3 sec. (177 km/h)
En 5 ^e sur 1 km.....	35,7 sec. (166 km/h)
De 60 à 90 km/h en 4 ^e	6,1 sec.
De 60 à 90 km/h en 5 ^e	9,1 sec.
De 90 à 120 km/h en 4 ^e	5,4 sec.
De 90 à 120 km/h en 5 ^e	7,3 sec.

VITESSE MAXIMALE

	Compteur	Réel	Compte-tours	Réel
5 ^e	239 km/h	226 km/h	6700 tr/min	6450 tr/min

GARANTIES ET ENTRETIEN

1 an, pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité;
6 ans contre la perforation due à la corrosion (contrôle gratuit la 3^e année)
Premier entretien entre 1.500 et 2.500 km
Entretien suivants: vidange tous les 10.000 km ou annuellement,
entretien tous les 20.000 km
Prise diagnostic pour contrôle électronique: oui
Nombre de points de service: environ 370

FRAIS D'EXPLOITATION

Assurance RC (taxes et frais inclus).....	9.181 FF
Puissance fiscale.....	10 CV
Vignette.....	de 718 à 1.576 FF

PRIX

Prix de base.....	184.600 FF
OPTIONS ET ACCESSOIRES	
Climatisation et rideaux pare-soleil*.....	10.400 FF
Lève-vitres électrique arrière.....	2.000 FF
Peinture métallisée.....	2.650 FF
Sellerie cuir.....	9.400 FF
Sièges AV électriques et chauffants*.....	5.250 FF
Suspension à amortissement contrôlé*.....	9.000 FF
Toit ouvrant électrique.....	5.000 FF

* = options montées sur la voiture de l'essai.

ALFA ROMEO 155 Q4

PERFECTIBLE	DANS LA MOYENNE
DEFAULT GRAVE	AU-DESSUS DE LA MOYENNE
	QUALITE MARQUANTE

MOTEUR	Progression à froid			●	Le 2 litres double arbres de la Delta Integrale a été dépollué avant de prendre place pour la première fois sous le capot d'une Alfa. Il conserve une belle santé à hauts régimes, mais ne constitue pas un modèle de souplesse. Son gros turbo est long à entrer en action et il faut souvent jouer du levier de vitesse pour pouvoir tirer parti de sa nervosité. A-coups à petite vitesse.		
	Puissance			●			
	Souplesse		●				
	Nervosité			●			
CONSOMMATION	Route/autoroute		●		Le catalyseur joue-t-il de mauvais tours à la 155 Q4? Celle-ci s'est en tout cas révélée particulièrement gourmande, quel que soit le style de conduite. Problème d'autant plus sensible que le réservoir ne contient que 60 l.		
	Ville		●				
	Autonomie		●				
TRANSMISSION	Embrayage			●	La transmission est intégralement reprise de la Dedra, à l'exception du différentiel arrière qui est, comme sur la Delta, de type Torsen. Bien qu'il s'agisse d'une commande à câbles, le levier de vitesse présente tout de même la rapidité et la précision que l'on attend d'une sportive.		
	Changement de vitesse			●			
	Etagement			●			
DIRECTION	Précision			●	L'assistance constante facilite les manœuvres tout en préservant une bonne sensibilité des efforts au volant. La précision du train avant paraît pourtant parfaite, peut-être du fait d'une tendance sous-vireuse un peu trop prononcée.		
	Maniabilité			●			
	Rayon de braquage			●			
FREINAGE	Puissance			●	Le diamètre des disques est limité par la taille des roues (15 pouces seulement). Pas étonnant, donc, que la puissance et l'endurance du système ne nous aient pas impressionnés. ABS 6 capteurs très efficace.		
	Endurance			●			
	Progressivité			●			
TENUE DE ROUTE	En ligne droite			●	Qu'il vente ou qu'il pleuve, les qualités de grande routière de la Q4 sont indéniables. En revanche, son caractère sportif est un peu trop édulcoré, le train avant semble manquer de mordant et le report de couple sur le train arrière est bien long à venir. Sur le mouillé, l'association des P700Z et de la transmission intégrale aboutit toutefois à une efficacité sans faille.		
	En virages			●			
	Motricité			●			
	Adhérence (sol glissant)			●			
CONFORT	Suspension			●	Electronique ou non, il semble bien que l'amortissement constitue un point faible du modèle, tout au moins en ce qui concerne les versions les plus lourdes. Mal freinés, les mouvements de la caisse sont sans doute à l'origine du manque de tempérament de la Q4 dans le domaine du comportement, et nuisent bien sûr au confort, d'autant que les sièges offrent un maintien plutôt limité, en longitudinal comme en latéral. La position de conduite est trop haute. La banquette arrière est en revanche plutôt bien dessinée, mais pour deux passagers seulement. Difficile de se faire une idée précise sur l'insonorisation compte tenu des innombrables petits bruits d'origines diverses qui ponctuent les changements de revêtement, mais les sifflements aérodynamiques sont tout de même bien présents. La régulation automatique de la température fonctionne avec un temps de réponse très sensible.		
	Sièges AV		●				
	Position de conduite			●			
	Position des commandes			●			
	Habitabilité AV			●			
	Banquette AR			●			
	Habitabilité AR			●			
	Insonorisation			●			
	Chauffage			●			
Ventilation			●				
CARROSSERIE	Accès aux places AV			●	Comme chez Fiat, les accès à bord sont facilités par l'ouverture des portes à 90°. Malgré l'épaisseur de la malle, la visibilité vers l'arrière reste correcte, mais il n'aurait pas fallu y ajouter un aileron. Avec des doubles optiques à ampoules H1 et des antibrouillards montés en série, l'éclairage est de bonne qualité.		
	Accès aux places AR			●			
	Visibilité			●			
	Eclairage			●			
COFFRE	Capacité/forme			●	L'adoption de la transmission intégrale entraîne une réduction du volume officiellement évaluée à 115 dm ³ . En fait, l'absence de logement pour la roue de secours réduit encore les possibilités de chargement. Cela dit, on a vu pire. La trappe à skis est verrouillable de l'intérieur.		
	Accès			●			
	Banquette rabattable		●				
ACCESSOIRES	Instruments de bord			●	L'instrumentation, identique à celle des autres versions de la gamme, est complète et son graphisme est relativement sportif. Les espaces de rangement sont particulièrement rares, l'équipement de série est correct.		
	Commodités		●				
	Equipement de série			●			
FINITION	Extérieure			●	La qualité des matériaux utilisés pour l'habillage intérieur et le soin apporté à la fabrication laissent encore beaucoup à désirer.		
	Intérieure		●				
ENTRETIEN	Accessibilité mécanique			●	La 155 a pour mission d'effacer la mauvaise réputation des Alfa en matière de fiabilité. Pour cela, le constructeur propose un certain nombre de services pendant la période de garantie, ainsi que des options «extensions de garanties» (en France).		
	Programme d'entretien			●			
	Pièces détachées (prix)			●			
	Programme garantie			●			
PRIX	Prix / prestations			●	Dans la catégorie, il n'y a que la Vectra Turbo pour être en mesure de tenir tête à l'Alfa en matière de rapport prix/prestations. L'équipement est à la hauteur, mais la qualité reste à vérifier.		
	Prix / équipement			●			
	Prix/qualité			●			
TOTAL		0	8	26	13	2	NOTE MONITEUR: 7,0/10

tout juste suffisante, alors que l'endurance paraît quant à elle franchement perfectible. Au-delà du fait que l'efficacité baisse sensiblement après quelques kilomètres menés bon train sur un tracé exigeant pour les freins, on peut penser qu'à l'usage, le budget plaquettes risque de prendre une importance non négligeable dans l'entretien de la voiture. Si la sensibilité à la pédale pourrait également être meilleure, la Q4 mérite tout de même un accessit sur ce chapitre, grâce à son antiblocage qui ne réagit qu'à bon escient et garantit toujours une bonne efficacité de ralentissement, même dans les cas où la plupart des autres ABS ont démissionné depuis longtemps.



TENUE DE ROUTE

Le vent, la pluie, les feuilles mortes et les châtaignes écrasées, rien ne semble devoir ralentir la Q4. Plus les conditions sont difficiles, plus elle creuse l'écart sur tout ce qui bouge. L'association de la transmission intégrale avec un pneu aussi performant que le Pirelli P700Z donne incontestablement d'excellents résultats. La 155 profite sans doute par ailleurs de son empattement long pour offrir un comportement particulièrement sain, elle est de ce fait très facile à contrôler dans les situations un peu tendues. Cela dit, la médaille a son revers, et sur terrain sec cette sagesse ressemble fort à de la paresse. On dirait qu'elle a été «réglée pluie». Lorsque les appuis deviennent plus francs, les mouvements de la caisse deviennent trop importants, les amortisseurs semblent avoir du mal à suivre, et la Q4 révèle une tendance prononcée au sous-virage et un sérieux manque de vivacité dans les changements de direction. Pour une sportive, c'est un peu dommage. Qu'elle soit très sûre, c'est indiscutable et c'est très bien, mais d'autres ont déjà prouvé qu'il était possible d'allier la sécurité à l'efficacité.



CONFORT

L'amortissement contrôlé ne nous a pas vraiment convaincu, et ce n'est pas la première fois que nous constatons cela sur une Alfa. Bizarre, car le dispositif nous a toujours paru plutôt efficace chez Lancia. Bref, ici les changements d'états (*hard* ou *soft*) ne semblent pas s'opérer avec toute la rapidité souhaitable. Ce qui participe sans doute au comportement un peu pataud de la 155. Du côté du confort, on retrouve les mouvements de caisse trop amples et insuffisamment freinés, ou tout au moins pas assez progressivement. Sur route accidentée, l'alternance des deux niveaux d'amortissement finit par laisser le souvenir d'une suspension sèche. Il ne faut malheureusement pas compter sur les sièges pour arranger le bilan global du chapitre. Ils manquent de maintien, aussi bien en longitudinal qu'en latéral, et le soutien qu'ils proposent n'est pas uniforme. Les cuisses du conducteur ne sont par exemple pas soutenues et la position de conduite, par ailleurs trop haute, n'a pas grand-chose à voir avec ce que l'on attend généralement d'une sportive.

A vitesse élevée, les bruits aérodynamiques sont évidemment assez importants, mais la Q4 n'est pas mal insonorisée pour autant. Aux petites allures, on retrouve même la sonorité particulière de l'échappement, signe distinctif des Alfa. Il faut croire que les concepteurs de la voiture y ont veillé, en dépit de la présence d'une mécanique Lancia sous le capot. Également typique à la marque, mais beaucoup moins



glorieux, les habituels petits bruits de garnitures qui ponctuent chaque changement de revêtement. La qualité des plastiques est certes en progrès et les grincements sont moins présents que par le passé, mais ils existent toujours. Voilà des détails sur lesquels on passerait volontiers l'éponge si la Q4 n'avait pas prétendu par ailleurs jouer les grandes routières confortables, avec régulation automatique de la température en série et air conditionné en option.

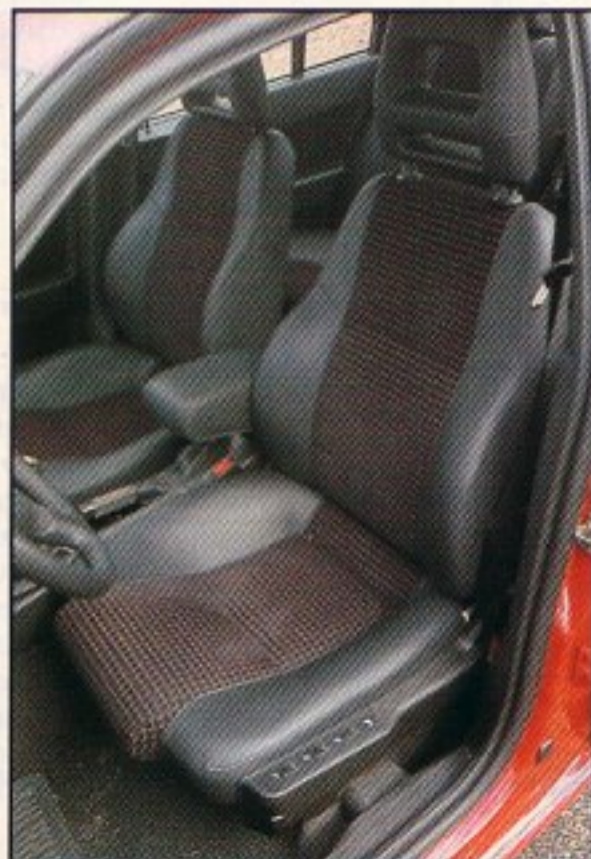
La Q4 se distingue de la V6 par des coquilles de rétros ton caisse et des roues plus larges d'une pointure.



CARROSSERIE

Hormis les pneus plus larges d'une dimension supérieure (205 contre 195) et les coquilles de rétros extérieurs teintes dans la masse, rien ne permet de distinguer une Quadrifoglio Quattro d'une V6. Des phares à optiques ellipsoïdales à la sortie d'échappement ovale et chromée en passant par les jantes en alliage, tout est identique. Ce qui change ne se voit pas tout de suite, et c'est notamment le volume du coffre, réduit de 525 à 410 dm³ du fait de la transmission aux roues arrière. Voilà un chiffre officiel qui ne reflète pas tout à fait la réduction réelle des possibilités de chargement. En effet, à la rehausse

Au rayon qualité de vie, la 155 Quadrifoglio propose l'essentiel en série et le superflu en option.



Deux doubles H1 et une bonne paire d'antibrouillards garantissent un éclairage de qualité.



du plancher s'ajoute la disparition du logement pour la roue de secours (galette). Celle-ci est donc sanglée dans la partie gauche de la malle et occupe ainsi la place d'une belle valise. Une bonne idée quand même, elle est rangée dans une housse utilisable pour accueillir la roue sale et crevée. La banquette arrière n'est pas rabattable, mais il existe une «trappe à skis» qui ferme à clef. Enfin, grâce à une pai-

CARROSSERIE

Protection pare-chocs	bouclier ton caisse + bourellet noir
Protection latérales	non
Sens ouverture capot moteur	AV/AR, vérins hydrauliques
Jantes en alliage	en série
Peinture	métallisée en option
Spoiler avant	intégré au bouclier
Becquet arrière	non
Poignée intérieure coffre	non
Vitres teintées	en vert

AGREMENT D'UTILISATION

Direction assistée	constante
Matériau du volant	cuir à « gros grains »
Réglage du volant	en hauteur
Réglages siège conducteur	
- en profondeur	électrique en option
- en hauteur	électrique en option
- inclinaison assise	non
- inclinaison dossier	électrique en option
- maintien lombaire	par molette
- mémoire des réglages	non
Réglages siège passager	
- profondeur et hauteur	électrique en option
- inclinaison assise	non
- inclinaison dossier	électrique en option
Sièges avant chauffants	en option
Position couchette sièges avant	oui
Dossiers AV basculants (2 portes)	—
Lève-vitres électriques	AV (F ^e aut. conducteur) en France; AV et AR en Belgique
Verrouillage centralisé	
- des portes	oui
- du coffre	non, serrure
- de la trappe à carburant	non
- commande infrarouge	non
Ouverture intérieure	
- trappe à carburant	non
- couvercle de malle	oui
Nombre de clés à utiliser	1
Clé de contact avec éclairage	non
Repose-pied conducteur	oui
Réglage chauffage	affichage digital, régulation aut.
Soufflerie (efficacité)	cdé à impulsions (bonne)
Nombre de vitesses	8
Ventilation (nombre d'ailes)	5 AV, 1 AR
Dégivrage vitres latérales	ailes spécifiques sur portes
Dégivrage lunette arrière	oui
Dégivrage serrure	non

CONFORT

Habillage des sièges	velours et cuir
Habillage habitacle	velours et PVC
Recouvrement plancher	moquette velours
Accoudoirs	
- latéraux avant	dessinés dans les panneaux de portes
- central avant	oui, rabattable
- latéraux arrière	dessinés dans les panneaux de portes
- central arrière	oui, rabattable
Toit ouvrant (électrique)	option
Conduits d'air chaud arrière	1 ouie centrale à débit réglable
Réglage chauffage/ventilation depuis l'arrière	non
Conditionnement d'air	option

FONCTIONNALITE

Position roue de secours	colisée verticalement dans le coffre
Trousse à outils	non
Verrouillage bouchon de réservoir	à clef
Avertisseur sonore de l'oubli d'extinction des phares	non, extinction
Banquette arrière rabattable	non
Tablette arrière amovible	—
Trappe à skis	oui, verrouillable
Poignées de maintien AV/AR	1 AV, 2 AR
Crochets porte-vêtements	2 AR
Miroir de courtoisie	1, non éclairé, côté passager
Boîte à gants:	
- contenance	très faible
- serrure	oui
- éclairage	oui
Casier à monnaie	non
Pochette pour papiers	dans pare-soleil conducteur
Bacs de rangement:	
- dans portières	oui
- dans console	non
Logement pour cassettes	non
Logement pour CD	non
Prééquipement radio	oui
Équipement radio	accessoire
Lecteur CD	non
Prises casques stéréo arrière	non
Prééquipement téléphone	non
Plafonnier	1 AV, 1 AR
Contact plafonnier	ouverture portes AV et AR
Extinction plafonnier	temporisée
Lampes de lecture	1 AV, orientable
Eclairage compartiment moteur	non
Eclairage coffre à bagages	oui
Eclairage serrure et/ou contact	non
Allume-cigare avant	oui, éclairé
Allume-cigare arrière	non
Cendrier avant	1 éclairé, au centre de la planche
Cendrier arrière	2 latéraux dans portières

SECURITE

Rétroviseurs extérieurs:	2, coquilles ton caisse
- commande intérieure	électrique
- dégivrage électrique	oui
- escamotage électrique	non
Essuie/lave-lunette arrière	non
Nombre de projecteurs	2 halogènes H1
Projecteurs à lode	H1
Réglage hauteur des projecteurs	molette à gauche derrière le volant
Lave-phares	oui
Projecteurs antibrouillards	intégrés au bouclier
Projecteurs longue portée	intégrés dans les feux principaux
Feux de brouillard arrière	2
Signal lumineux ouverture des portes	non
Avertisseur sonore	biton
Dispositif sécurité enfants	oui
Alarme/antivol	non
Antidémarrage codé	non
Position frein à main	central
Rétroviseur jour/nuit	oui
Appuis-tête sièges avant	réglables en hauteur
Appuis-tête sièges arrière	réglables en hauteur
Ceintures de sécurité:	
- réglage point d'ancrage	oui à l'AV
- arrière (type)	2 à enrouleur, centrale en série

INSTRUMENTATION

Compte-tours	oui, zone rouge à 6500 tr/min
Jauge de carburant	oui
Jauge d'huile	non
Manomètre d'huile	oui
Thermomètre d'huile	oui
Therm. liquide de refroidissement	oui
Manomètre de suralimentation	non
Ampèremètre ou voltmètre	non
Indicateur de température ext.	oui
Montre (+ type)	digitale
Compteur journalier	oui
Affichage de la consommation	non
Réglage éclairage tabl. de bord	oui, molette rhéostat
Lave-glace	4 jets, électrique
Commande - lève-glace	levier à droite du volant, tirer
- essuie-glace	idem, tourner-descendre
Nombre de vitesses essuie-glace	2
Balayage intermittent	oui, 2 vitesses
Couplage lave et essuie-glace	non
Régulateur de vitesse	non
Ordinateur de bord	non
Check control	oui

LAMPES — TMOINS

Niveau d'huile	oui
Pression d'huile	oui
Température d'huile	oui
Température liquide de refroidiss.	oui
Niveau liquide de refroidissement	oui
Charge de batterie	oui
Défaillance gestion moteur	non
Défaillance système dépollution	non
Réserve de carburant	oui
Indic. de consommation	non
Indicateur de passage de vitesses	non
Airbag	—
Frein à main	témoin rouge (1)
Usure plaquettes de freins	oui
Niveau liquide de freins	témoin rouge (1)
Défaillance circuit de freinage	oui
Défaillance système ABS	oui (ABS)
Alerte STOP	non
Projecteurs - ville	oui
- croisement (code)	non
- route	oui
Clignotants	oui, 2
Signal de détresse	oui, sur clignots
Projecteurs antibrouillards	dans combiné, bien visible
Feux de brouillard arrière	dans combiné, bien visible
Fonctionnement feux arrière	sur check control
feux avant	sur check control
feux stop	sur check control
clignotants	non
Lunette arrière chauffante	dans combiné, bien visible
Dégivrage du pare-brise	—
Niveau liquide lave-glace	sur check control
Ceintures de sécurité	oui
Indicateur de verglas	non, mais 1 ^e extérieure fournie
Témoin d'ouverture:	
- des portes	sur check control
- du coffre	non
- du capot	non
Sièges chauffants	oui, si option

re de doubles optiques à ampoules H1 épaulées par une paire d'antibrouillards, l'éclairage est tout à fait performant. et les laves-phares font partie de l'équipement de série.



ACCESSOIRES

Si l'on considère l'Alfa 155 Q4 comme une sportive, on peut dire que son équipement est tout à fait satisfaisant. Son instrumentation, bien qu'identique à celle des autres versions de la gamme, est complète. Elle comprend notamment des indicateurs concernant la température et la pression d'huile. Du côté du confort, cette Quadrifoglio offre l'essentiel en série et le superflu en option, bien que l'air climatisé pourrait bien être considéré comme nécessaire sur une grande routière de ce type. Dans cette catégorie, elle conserve toutefois encore de sérieuses lacunes pour ce qui concerne la qualité des matériaux et la qualité de fabrication. Les plastiques de l'habitacle présentent certes un meilleur aspect que ceux que l'on connaissait jusqu'ici chez Alfa, mais l'écart avec la concurrence demeure assez net. Enfin, si l'ergonomie du poste de conduite ne réserve plus de surprise (souvenez-vous des leve-vitres de la 75, ils étaient au plafond), les Alfa n'ont pas tout gagné en réutilisant les commodos Fiat: l'essuie-glace à balayage «continuellement intermittent» est franchement pénible. Et, dernière remarque, on a rarement vu une berline actuelle dont l'habitacle offre si peu d'espaces de rangement: le manuel d'utilisation, le plan d'entretien, le recueil des adresses du réseau européen et le livret de garantie suffisent à remplir la minuscule boîte à gants, alors que la console centrale ne présente aucun bac et que les vide-poches de portières sont franchement petits.



ENTRETIEN ET APRES-VENTE

Lorsque deux journalistes automobiles se rencontrent, qu'est-ce qu'il se racontent à votre avis? Des histoires de voitures, bien sûr. A Monthléry, on a croisé plusieurs confrères au volant d'Alfa 155 Q4. Et visiblement, on n'a pas tous conduit la même auto. Il semble qu'il y ait de sérieuses disparités entre les voitures, notamment en matière de performances et de consommation. Cela dit, Alfa semble bien décidé à rassurer ses clients, en offrant une formule d'assistance dépannage pendant la période de garantie d'un an, en garantissant ses pièces de rechange et en proposant des extensions de garanties en option. Pour ce genre d'auto un peu compliquée, celles-ci paraissent hautement recommandables.



CONCLUSION

On ne nous enlèvera pas de l'idée qu'une bonne Alfa, c'est d'abord un bon moteur avec son caractère propre à la marque. Et à Arese, des bons moteurs, il n'en manque pas. Mais Turin est probablement trop éloigné pour que les têtes pensantes du groupe y comprennent quelque chose. Alors bien sûr, c'est avec cette mécanique Lancia que la 155 vient de remporter le championnat italien des circuits. Un peu maigre comme consolation, et cela n'interdisait en tout cas pas de lancer tout de suite la V6 que l'on nous promet pour plus tard et qui sera, elle, pour de bon nous n'en doutons pas, en mesure de redorer le blason Alfa qui en a bien besoin.

LES CONCURRENTES

Vitesse maxi (mesurée) en km/h

ALFA ROMEO 155 Q4	226
FORD SIERRA COSWORTH	235
LANCIA DEDRA INTEGRALE	216
OPEL VECTRA TURBO	235
RENAULT 21 TURBO QUADRA	217

400 m départ arrêté (mesuré) en secondes

ALFA ROMEO 155 Q4	15,3
FORD SIERRA COSWORTH	14,3
LANCIA DEDRA INTEGRALE	15,1
OPEL VECTRA TURBO	15,1
RENAULT 21 TURBO QUADRA	15,7

1000 m départ arrêté (mesuré) en secondes

ALFA ROMEO 155 Q4	28,3
FORD SIERRA COSWORTH	26,5
LANCIA DEDRA INTEGRALE	28,3
OPEL VECTRA TURBO	27,9
RENAULT 21 TURBO QUADRA	28,9

1000 m départ lancé à 40 km/h en 4^e (mesuré) en secondes

ALFA ROMEO 155 Q4	31,3
FORD SIERRA COSWORTH	30,9
LANCIA DEDRA INTEGRALE	31,5
OPEL VECTRA TURBO	31,0
RENAULT 21 TURBO QUADRA	31,6

Consommation moyenne de l'essai en l/100 km

ALFA ROMEO 155 Q4	17,5
FORD SIERRA COSWORTH	17,2
LANCIA DEDRA INTEGRALE	14,5
OPEL VECTRA TURBO	13,5
RENAULT 21 TURBO QUADRA	16,5

Moyenne des consommations normalisées en l/100 km

ALFA ROMEO 155 Q4	9,9
FORD SIERRA COSWORTH	10,6
LANCIA DEDRA INTEGRALE	10,2
OPEL VECTRA TURBO	8,9
RENAULT 21 TURBO QUADRA	9,4