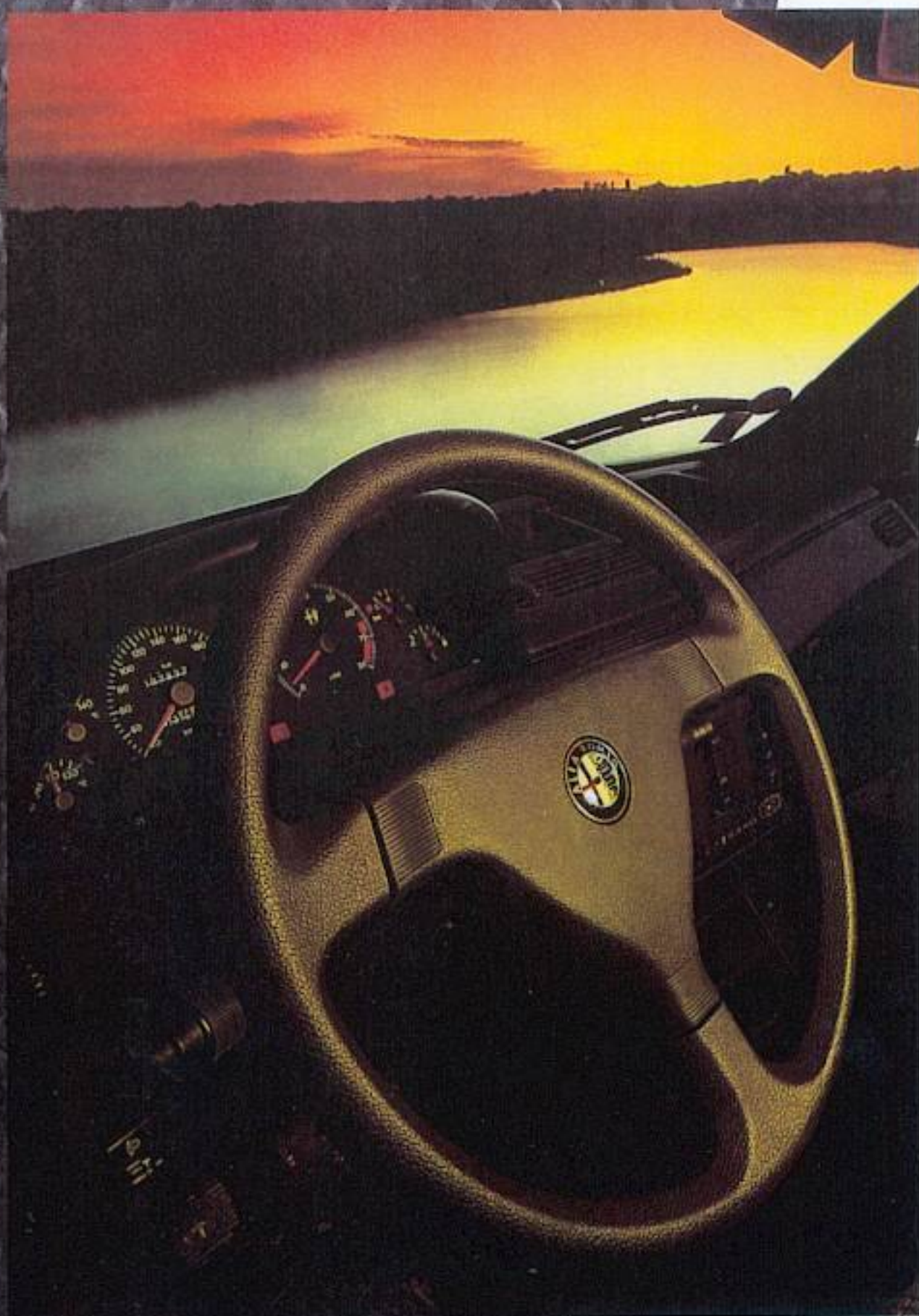


ALFA ROMEO 155 Q4



Sur le plan du comportement routier, la Q4 a tendance à tout exagérer. Elle plonge au freinage, se cabre à l'accélération et elle accuse trop de roulis dans les courbes. Tout vient d'une suspension définie trop souple au départ, que l'amortissement ultra-sec ne parvient pas à compenser. Tout ceci, malgré l'amortissement piloté (qui équipait notre voiture d'essai et qui est facturé la bagatelle de 9000 F !). A notre avis, cet équipement ne s'impose pas. Il suffirait pourtant de peu de chose pour que la Q4 soit bien plus efficace: une hauteur de caisse légèrement diminuée, une flexibilité moins importante... Du coup, la Q4 se montre exagérément sous-vireuse, ce qui gêne la conduite sportive. Il faudrait donc que les techniciens fassent un petit effort, la perfection est au bout du tunnel...

La 155 Q4 propose une sellerie mixte: cuir et tissu, la climatisation étant facturée quelque 10 400 F. Siège conducteur réglable en hauteur, vitres électriques et pneus taille basse (malheureusement en diamètre 15 pouces !) sont aussi livrés en série. La qualité des matériaux a nettement progressé et la présentation intérieure de l'Alfa Q4 est à la hauteur de ses concurrentes, ce qui n'était pas le cas sur les modèles sportifs qui l'ont précédée. L'espace intérieur est vaste, la visibilité parfaite et le coffre géant. Dans l'ensemble, de ce côté là, rien à redire. Avec son comportement routier très sécurisant (dû à la transmission intégrale à répartition initiale AV/AR de 47/53%), son adhérence spectaculaire et son freinage à la hauteur, la 155 Q4 pourrait frôler la perfection. Hélas, sa suspension trop souple, dégrade le tableau. Mais elle reste néanmoins une excellente affaire pour les sportifs nantis de famille, même si l'on ne saurait que trop conseiller aux techniciens de plancher encore un peu sur la suspension. Encore un petit effort !....

POUR

- Moteur plein de caractère
- Efficacité routière et freinage
- Adhérence parfaite
- Motricité
- Habitabilité/présentation

CONTRE

- Suspension/
amortissement mal accordés
- Consommation exagérée
- Equipement chic

EN BREF

- Vitesse maxi : 226 km/h
- 1000 m départ arrêté : 28"1
- Consommation moyenne :
13 à 20 litres
- Prix : 184 600 F (10 CV)

**CARACTERISTIQUES
VOIR PAGES 108 A 121**



La belle ou



Le temps n'est pas si loin où l'on considérait les Opel comme de solides berlines juste bonnes à tracter les caravanes. A la même époque, les Alfa brillaient tant sur les circuits que dans les rallyes. Depuis, les Opel sont devenues plus sportives, notamment grâce à quelques moteurs très performants. Chez Alfa, par contre, il n'y a guère que les irréductibles qui soient restés fidèles alors que les chevaux de feu ont été étouffés par le groupe Fiat, lequel ne brille pas par sa vigueur à l'heure qu'il est. Tout cela pour vous dire que la belle 155 Q4 a emprunté quelques éléments à

la banque d'organes Fiat-Lancia. La plate-forme ressemble beaucoup à celle d'une Dedra 4WD alors que le moteur aux cache-arbres à cames Alfa Romeo rappelle bizarrement celui d'une Delta Integrale ou d'une Thema 16V Turbo. En résumant sommairement et sans prendre de gants, il s'agit d'une Dedra Integrale avec un moteur de Thema 16V, une transmission de Delta HF et une carrosserie de 155. Ce peut être choquant pour le puriste, mais si le client s'y retrouve, tant mieux. Côté allemand, on se souvient du premier et très réussi moteur 2 litres 16 soupapes de la marque qui

équipa en son temps la Kadett GSi, laquelle offrait des performances assez fantastiques, notamment pour rejoindre les bas-côtés dans les meilleurs délais grâce à un châssis particulièrement raté. L'Astra GSi, considérablement alourdie, a perdu de son brio tout en devenant moins nulle que sa devancière en matière de comportement. Puis est apparue la Calibra Turbo 4x4 reprenant la même base moteur, mais cette fois suralimentée, avec une transmission intégrale. Comme la Vectra possède la même plate-forme, il était ainsi facile de donner naissance à l'étonnante

ALFA ROMEO 155 Q4
OPEL VECTRA TURBO 4X4

a bête

JADIS, ON COMPARAIT LES ALFA AUX BMW. SIGNE DES TEMPS, CE SONT MAINTENANT LES OPEL QUI BOUSCULENT LES FIÈRES ITALIENNES SUR UN NOUVEAU TERRAIN DE JEU, CELUI DES BERLINES QUATRE ROUES MOTRICES À TENDANCE SPORTIVE.

J.-F. GUITTARD - PHOTOS F. REZAIGUIA



Vectra turbo 4x4. Jugez-en, avec 204 ch dans un tel gabarit, si ce n'est son allure extérieure très sage, la Vectra rentre avec les honneurs dans le club des berlines très performantes, pouvant ainsi lutter face aux Delta HF, à la toute nouvelle 405 T16 ou autres Escort Cosworth. Plus modeste, la 155 Q4 se contente de 190 ch, ce qui constitue un handicap face à sa rivale plus légère et dotée d'une boîte à 6 rapports. À prix égal, l'Opel part donc avec de solides arguments.

Extérieurement, l'allemande au style fade ne donne guère l'impression d'être une berline très performante,

alors que l'italienne possède beaucoup plus de caractère et on ne lui en veut pas. Certes, les jantes de cette dernière pourraient être d'un plus grand diamètre et d'une plus grande largeur ce qui éviterait aux pneus de « ballonner ». La même avec de belles et grandes jantes doit être superbe. La Vectra, on commence à l'avoir beaucoup vue et elle n'affiche guère son caractère très sportif, en partie à cause de jantes au dessin trop classique. Mais après tout, chacun son style. Dans les deux cas, la motorisation est confiée à un 4 cylindres deux litres 16 soupapes suralimenté. Si, on

l'a vu plus haut, le groupe de l'italienne est moins puissant, il est en revanche plus généreux en couple avec 30,3 mkg contre 28,5 (quasiment à un régime identique, 2500 tr/mn contre 2400). Cela devrait laisser augurer de reprises plus favorables pour l'Alfa. Sur la bascule, la différence de poids à l'avantage de l'Opel est de 80 kg, ce qui paraît beaucoup à gabarit équivalent. Il faut toutefois mentionner que notre 155 possédait quelques options « coûteuses » en matière de lest, comme les sièges avant électriques et chauffants ou la climatisation. Par contre, on regrette que le poids su-

FICHE TECHNIQUE

Alfa Romeo
155 Q4

Opel Vectra
Turbo 4x4

MOTEUR

Type :	4 cylindres en ligne transversal, AV	4 cylindres en ligne transversal, AV
Position :	2 ACT (courroie)	2 ACT (courroie)
Distribution (entraînement) :	4 soupapes par cylindre gestion intégrale Marelli-Weber P8 avec turbo Garrett	4 soupapes par cylindre gestion intégrale Bosch Motronic M2.7 avec turbo KKK (0,7 bar)
Alimentation/allumage :	1995	1998
Cylindrée (cm³) :	84 x 90	86 x 86
Alésage x course (mm) :	8,1	9,1
Rapport volumétrique :	6500	6800
Régime maxi (tr/mn) :	190 à 6000	204 à 5600
Puissance maxi (ch DIN à tr/mn) :	30,3 à 2500	28,5 à 2400
Couple maxi (mkg à tr/mn) :		

TRANSMISSION

Mode :	intégrale	intégrale
Boîte :	mécanique à 5 rapports	mécanique à 6 rapports
Vitesse maxi sur intermédiaires :	59 / 96 / 137 / 180	59 / 97 / 144 / 191 / 237
Autobloquant :	différentiel central avec viscoupleur et Torsen AR (47 % AV)	différentiel central avec embroyage piloté (60 % AV)

CHÂSSIS

Type :	coque autoporteuse acier	coque autoporteuse acier
Carrosserie :	berline tri-corps 4 portes	berline tri-corps 4 portes
Cx (SCx) :	0,29 (NC)	0,30 (0,61)
Suspension AV :	pseudo McPherson triangulée, barre anti-roulis	pseudo McPherson triangulée, barre anti-roulis
Suspension AR :	bras tiré avec ressort hélicoïdal, barre anti-roulis	triangle oblique avec ressort hélicoïdal, barre anti-roulis
Direction :	à crémaillère assistée	à crémaillère assistée
Diamètre de braquage (m) :	10,74	11,45
Course du volant (tours) :	3	3,3
Freins avant :	disques ventilés Ø 284 mm	disques ventilés Ø 284 mm
Freins arrière :	disques pleins Ø 240 mm	disques pleins Ø 270 mm
Antiblocage :	Bosch 6 capteurs en série	Bosch 4 capteurs en série

DIMENSIONS / CAPACITÉS

Empottement (mm) :	2540	2600
Voies AV/AR (mm) :	1477 / 1402	1426 / 1444
Longueur/largeur/hauteur (mm) :	4443 / 1700 / 1440	4430 / 1700 / 1425
Jantes :	6 J x 15	6 J x 16
Pneumatiques :	205 / 50 ZR 15	205 / 50 ZR 16
Réservoir d'essence (l) :	60	63
Coffre (dm³) :	410	380 à 700

POIDS (kg)

Constructeur/contrôlé :	1390 / 1470	1316 / 1390
Répartition AV/AR (%) :	61,9 / 38,1	56,8 / 43,2
Rapport poids/puissance réel :	7,7	6,8

PERFORMANCES

VITESSE (km/h)

Maxi (régime) :	221 (6300)	238 (5700)
-----------------	------------	------------

ACCELERATIONS

400 m D.A. :	15"5	14"6
1 000 m D.A. :	29"1	27"3
0 à 100 km/h :	8"1	6"8

REPRISES (vitesses réelles)

De 80 à 120 km/h en 4 ^e :	7"5	8"3 (5 ^e)
en 5 ^e :	11"0	11"7 (6 ^e)

CONSOMMATIONS (l)

Moyenne pendant l'essai :	14,1	13,7
Autonomie (km) :	425	459
Normalisées : 90 / 120 / ville :	7,7 / 9,8 / 12,3	6,9 / 8,3 / 11,6

BUDGET

Prix de base (FF) :	184 600	185 000
(FB) :	1 135 250	1 150 000
Puissance fiscale (CV) : France	10	11
Belgique	11	11
Suspension à amortissement contrôlé :	9 000	—
Sièges AV élec. et chauff. :	5 250	—
Toit ouvrant élec. :	5 000	4 106
Lève-vitres électriques AR :	2 000	série
Climatisation :	10 400	—





perflu ne se sente pas au niveau de l'insonorisation ou de la finition qui reste assez commune, l'Opel n'étant de toutes façons pas non plus le meilleur exemple en la matière. Au volant, l'une comme l'autre offrent des positions de conduite satisfaisantes, avec un plus pour l'Alfa proposant une assise et un volant réglables en hauteur. Sur l'Opel, on a bien la manivelle peu fonctionnelle modifiant l'inclinaison d'assise mais le volant n'est pas réglable. Par contre, le siège semble mieux dessiné à première vue. Côté instrumentation, la Vectra n'est pas non plus plus généreuse avec juste une température d'eau et un ordinateur de bord peu pratique à l'usage (le bouton de commande est sur la console). Comme sur toute italienne qui se respecte, la 155 a un tableau de bord plus complet avec en supplément une température et une pression d'huile. Ce n'est guère indispensable, mais ça occupe quand on veut préserver ses points. Tant qu'on en est aux détails pratiques, on ne manquera pas de relever l'absurde (et habituelle) disposition des glaces électriques de l'Opel

en arrière du frein à main sur la console centrale. La prochaine fois, essayez donc sur la plage arrière! Sur l'Alfa, la commande de suspension à amortissement contrôlé est aussi sur la console centrale (avec un voyant invisible de jour), tout comme le bouton des phares anti-brouillards. Évitez de parler aussi des commandes de l'option climatisation pas très commodes et n'inspirant guère confiance, pour ne nous fâcher avec personne. Prenons plutôt la route pour oublier toutes ces petites bévues d'aménagement.

■ MALINS ITALIENS

En détaillant attentivement l'Alfa, on remarque quelques bizarreries. Derrière la plaque d'immatriculation avant, on peut observer deux larges ouvertures pratiquées dans le pare-chocs rappelant l'époque des premières Delta Integrale. Ces orifices sommairement pratiqués doivent avoir pour effet de mieux refroidir le radiateur dans le cas des voitures italiennes ne disposant que d'une petite

plaque minéralogique à l'avant. Dans le coffre est logé un grand réservoir synthétique souple destiné à recevoir de l'eau. Renseignement pris, il s'agit d'une réserve de 20 litres destinée à alimenter un gicleur situé devant l'échangeur, cela dans le cas d'une éventuelle utilisation en compétition pour mieux refroidir ce dernier. Si vous faites faire la modification pour tous les jours, les performances seront un peu meilleures en accélérations (7"7 de 0 à 100 km/h, 15"2 sur 400 m et 28"6 sur un 1000 m départ arrêté). Sinon en reprises ou en vitesse de pointe, le bilan est équivalent à la version sage, cependant méfiez-vous car votre moteur ne sera plus pris sous garantie. Ces Italiens sont décidément très forts et cette 155 Q4 pourrait fort bien avoir des débouchés en rallye puisque c'est la seule compétition autorisant encore les moteurs suralimentés. Cela dit, même ces raffinements destinés à améliorer les performances ne suffisent pas pour tenir tête à la Vectra. En effet, cette dernière propose des performances assez impressionnantes avec

A gauche, l'intérieur de la Vectra est un poil mieux fini. On notera surtout le meilleur dessin de ses sièges. Avantage Opel également en ce qui concerne les moteurs. Dans l'Alfa, on ne reconnaît plus le fougueux quatre cylindres de la Lancia Integrale. Où sont passés les chevaux?

238 km/h en vitesse de pointe et seulement 27"3 sur un 1000 m départ arrêté, soit des valeurs la plaçant en haut du tableau dans la catégorie. La 155 a du mal de suivre le rythme si on veut conserver sa garantie avec seulement 221 km/h et 29"1 sur un 1000

LA LEGACY IMPORTÉE

Depuis le numéro du Mondial de l'Automobile, vous savez que les Subaru vont être importées régulièrement en France. Nous avons eu l'occasion à la fin de l'année passée d'essayer une Legacy Turbo 4WD amicalement prêtée par l'importateur belge. Par rapport à ses concurrentes, elle offre quelques originalités comme un 4 cylindres à plat opposés en porte-à-faux. Bien évidemment, il est suralimenté comme ses confrères et possède 4 soupapes par cylindres. Avec 200 ch pour 1400 kilos, ses performances sont tout à fait convaincantes, le 1000 m départ arrêté étant couvert en 28"1 et la vitesse maxi atteint 226 km/h. La transmission comprend un différentiel central avec un viscocoupleur plus un autre viscocoupleur sur l'essieu arrière. Lors de notre brève prise en mains, nous avons apprécié le confort, la facilité de conduite et l'habitabilité. Par contre, elle ne brillait guère dans le domaine des prestations sportives avec un train avant lourd et pataud, une commande de boîte imprécise et un freinage très perfectible. En fait, il s'agit plus d'une bonne routière confortable que d'une sportive malgré ses performances convaincantes. Mais à 180 000 F, elle est compétitive.



PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

► **Moteur** : Flat-4 en porte-à-faux avant, 2 ACT par rangée de cylindres, 16 soupapes. Gestion intégrale avec suralimentation par turbocompresseur 10,74 bar. Cylindrée : 1994 cm³ (92x75mm). Rapport volumétrique : 8:1. Puissance : 200 ch à 6000 tr/mn. Couple : 26,5 mkg à 3600 tr/mn.

► **Transmission** : Intégrale en permanence, différentiel central avec viscocoupleur, différentiel arrière avec viscocoupleur. Boîte mécanique à 5 rapports.

► **Châssis** : Coque autoporteuse acier. Berline tri-corps 4 portes. Suspensions AV/AR : pseudo Mc Pherson triangulée, barre anti-roulis/jambe Mc Pherson avec double bras transversaux et tirant longitudinal. Direction : à crémaillère assistée. Freins AV/AR : disques ventilés/disques ventilés. ABS en série.

► **Dimensions (mm)** : Empattement : 2580. Voies AV/AR : 1460/1450. Longueur/largeur/hauteur : 4545/1690/1390. Jantes : 6x15 alliage. Pneumatiques : 205/60 R 15. Réservoir d'essence : 60l.

► **Poids (kg)** : Constructeur/contrôle : 1390/1400 (57,1% sur l'avant). Rapport poids/puissance réel : 7 kg/ch.

► **Performances** : Vitesse maxi : 226 km/h. Accélération : 400 m DA : 15"1 / 1000 m DA : 28"1 / 0 à 100 km/h : 7"5. Reprises (vitesses réelles) : De 80 à 120 km/h en 4^e/en 5^e : 8"0 / 11"0. Consommations normalisées (90/120/Ville) : 7,4/9/12,3 l/100 km.

m départ arrêté. Certes, nous sommes loin des chiffres annoncés par Alfa Romeo (28"3 sur un 1000 m départ arrêté selon l'usine), mais notre voiture d'emprunt manquait de rodage. Et de toutes façons, même si on prend en considération les chiffres italiens (souvent légèrement optimistes), l'Alfa ne peut tenir tête à sa rivale. Il ne lui reste que les reprises pour se refaire sans qu'elle ne prenne là encore un avantage déterminant. D'ailleurs, elle ne doit son salut en reprises qu'à la plus grande longueur des deux derniers rapports (5^e et 6^e) de l'Opel. Si l'on s'en tient au seul moteur, l'allemande domine largement. Heureusement, ce n'est pas tout dans une voiture.

■ BONNE TENUE

On vous l'a dit plus haut, la plateforme de la Vectra est identique à celle de la Calibra. C'est-à-dire que suspensions et transmissions sont identiques. Le couple moteur est transmis aux deux essieux par l'inter-

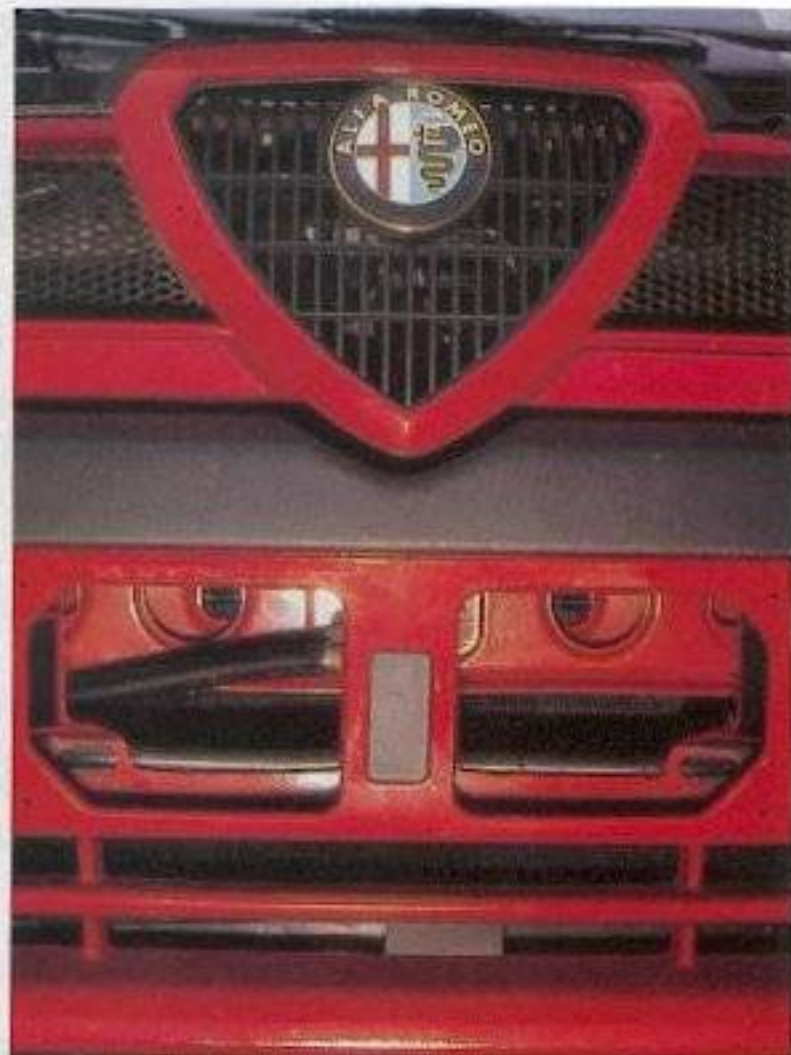
médiaire d'un visco-coupleur et d'un train épicycloïdal. Au freinage, le train arrière est automatiquement désaccouplé pour éviter de déséquilibrer l'ensemble. Sur l'Alfa, c'est quasiment la même chose (hormis le désaccouplage automatique du train arrière au freinage) avec en supplément un différentiel arrière de type Torsen. Pour l'Alfa toujours, le système de freinage est celui de la Delta HF, c'est-à-dire l'ABS Bosch à 6 capteurs, soit ce qui se fait de mieux dans le genre. L'Opel se contente elle d'un Bosch à 4 capteurs. Pour en finir avec les caractéristiques des châssis, il faut mentionner sur l'Alfa la suspension à amortissement contrôlé disponible en option et que nous avons sur notre véhicule d'essai. Bref, l'Alfa possède des raffinements pour tout ce qui concerne la partie dynamique qui font regretter le relatif manque de punch du moteur. D'ailleurs, sur le redoutable terrain de jeu du circuit routier de Montlhéry, nous avons pu cerner les différences de comportement. Alors que l'Opel se dandine dans tous les



sens en appui, l'Alfa conserve une trajectoire très propre et précise. Au freinage, l'italienne affiche aussi une bien plus grande sérénité que ce soit pour la stabilité, l'endurance ou face aux revêtements bosselés prenant à dépourvu les systèmes antiblocage. Avec un train avant plus précis et un bien meilleur amortissement (que ce soit en position sport ou automatique), la 155 se joue des difficultés avec aisance. En aurait-il été de même sans la coûteuse option de l'amortissement contrôlé (9000 F). L'écart de comportement aurait sans doute été moins net, mais l'Opel est tout de même bien mal lotie en matière de suspension et de freins pour pouvoir espérer rivaliser sur un terrain difficile. Pour l'agrément de conduite, l'une et l'autre ont du mal de se départager. Le siège de l'Opel offre un bien meilleur maintien latéral en conduite sportive (ça vaut mieux !) alors que l'Alfa fait profiter de sa meilleure suspension. Elles ne sont pas spécialement bien insonorisées alors que les commandes de boîte

sont perfectibles. La synchronisation de l'Alfa est un peu ferme alors que la sélection de l'Opel manque de précision. On accordera une meilleure direction à l'italienne à cause de la plus grande efficacité de son train avant en conduite rapide. Sinon, pour les longs trajets sur autoroute et à condition d'avoir de solides appuis dans l'administration, l'Opel paraît un meilleur choix pour ses rapports de boîte plus longs, soulageant le confort auditif. Qui plus est, la consommation est généralement plus faible que sur l'italienne.

En fait, il faudrait le moteur de l'Opel dans l'Alfa pour avoir une formidable berline intégrale sportive. Mais faisons confiance aux Italiens. Si jamais une 155 Q4 s'engage en compétition, elle aura ce qu'il faut pour rivaliser avec la concurrence. Sinon la Vectra offre un rapport prix/performance alléchant avec les qualités et défauts habituels de la marque, soit un châssis pas vraiment au top-niveau, mais un moteur très brillant. À vous de voir... □



Quelques aménagements ont été pratiqués sur la 155 Q4 afin qu'ils soient homologués en Groupe A et N : entrée d'air derrière la plaque d'immatriculation et, plus insolite, un dispositif de refroidissement par eau de l'échangeur air/air. Le réservoir de 20 litres est installé dans le coffre.

CLASSEMENT FINAL	1 ^{re}	2 ^e
	Opel Vectra Turbo 4x4	Alfa Romeo 155 Q4
COMPORTEMENT		
Performances :	9	7
Tenue de route :	6	8
Freinage :	6	8
AGREMENT		
Conduite :	8	8
Confort :	8	7
Finition :	7	6
Équipement :	8	7
BUDGET		
Prix :	8	8
Consommation :	8	7
MOYENNE	7,6	7,3

ALFA ROMEO 155 Q4



La version sportive de l'Alfa 155 adopte le groupe moteur-boîte-transmission de la Delta Intégrale. Du coup, elle devient le fer de lance de la gamme 155, avec comme but avoué de réunir les fans du trèfle vert sous sa bannière...



Présentée officiellement en avril 92 en Italie, elle a mis six (bons) mois de plus pour passer la frontière. Comme "petit cadeau de Noël", une Q4, ça n'est pas mal ! A l'époque, nous l'avions conduite sur un circuit des environs de Parme, sous des trombes d'eau et ses qualités routières nous avaient enthousiasmés, dans ce contexte pourtant difficile. Nous avons retrouvé en France ce plaisir de conduite qui nous avait séduits et ce merveilleux équilibre qu'affiche cette 155 à vocation sportive. Certes, elle développe 20 ch de moins que la Delta Intégrale (soit 190) et elle accuse quelques kilos de plus (1400 au total). Elle ne peut donc prétendre à jouer dans la cour des "exclusives". Mais cela reste suffisant pour aller taquiner les 405 T16 et autres Opel Vectra Turbo...

Côté performances, elle va plus vite que la 155 V6 (10 km/h de mieux, soit 226 chrono), elle lui colle plus d'une seconde au kilomètre DA et, même en reprises, elle lui est supérieure. Evidemment, comparée à ses rivales d'autres marques, elle marque le pas en vitesse maxi (à cause de son piètre Cx), mais sa boîte bien étagée lui permet de compenser dans le domaine des accélérations et du punch à bas et moyen régime. Cela étant, l'aiguille de la jauge à essence descend à une vitesse supersonique et les passages à la pompe sont fréquents. Elle ne réclame pas loin de 20 L/100 km : gourmande, la Q4 !

Comme d'habitude chez Alfa, le moteur chante bien et sa musique ravit les oreilles mélomanes, malgré la présence du catalyseur, qui a tendance à étouffer les bruits. Le 2.0 à 16 soupapes turbocompressé est vivant en haut des tours, mais il se montre paresseux sous 3000 tr/mn, ce qui s'avère surtout gênant en ville. Quant au turbo, on l'aimerait légèrement moins brutal. En fait, si la paresse du moteur est exaspérante en-dessous de 3000/3500 tr/mn, passé ce régime les rapports sont avalés en moins de deux. Quelle fusée !...

