

REC
1993
NO Y
7 PÁG.

top auto

NOVEDAD

**CITROËN XANTIA,
SUSTITUTO DEL BX**



PRUEBA

ALFA 155 Q4 Y GTA, A FONDO

COMPARATIVA

ZX 16V / ASTRA GSi 16V / R-19 16V

USUARIO

**TODO
SOBRE LAS
AUTOESCUELAS**



PRUEBA A FONDO



ALFA ROMEO 155 Q4-155 GTA □ UNA
CONFRONTACION ENTRE HERMANOS CON UN
CARACTER «ALGO» DISTINTO: EL 4 x 4 Y EL GTA DE
COMPETICION. UNA LUCHA IMPOSIBLE, PERO UN
ORIGEN COMUN

MAS



QUE CORAZON

ENTRE ambos hay un abismo. Tanto, como los 190 caballos de uno y los más de 400 del otro; tanto, como los 227 km/h y los 300 km/h; tanto, como los 7,01" para pasar de 0 a 100 km/h y los 3,58". Es como el día y la noche, o simplemente como el Alfa Romeo 155 Q4 y el 155 GTA. Es la diferencia existente entre moverse por los circuitos o hacerlo sobre las carreteras de todos los días, entre una máquina destinada a personas con unas dotes de conducción muy poco comunes y otra para gente normal. Pero todo esto no empuje nada al nuevo Alfa 155 Q4. Al contrario, es la prueba de la calidad de su chasis y mecánica que ha permitido implantarle los músculos de un Gran Turismo de competición.

UN GRAN CORAZÓN.

Con la excepción de la pintura integral, el 155 Q4 estéticamente no cambia respecto a las versiones anteriores de este nuevo tres volúmenes.

De aspecto deportivo, no renuncia, sin embargo, a una cierta sobriedad. Muy distinto es el impacto visual del GTA. Los guardabarros ensanchados, las anchas llantas, los spoilers pronunciados, el alerón trasero y la altura rebajada, le dan un aspecto excepcionalmente agresivo, y personalmente nos parece -observándolo bajo una óptica deportiva- muy agresivo y atractivo. Por otra parte, ambos están dotados de un cuatro cilindros de 1.995 c. c. (derivación del Lancia Delta Integrale) de inyección electrónica, con culata de 16 válvulas y turbocompresor. Sólo que mientras que el motor de serie desarrolla la nada desdeñable cifra de 190 CV a 6.000 revoluciones, con un par de 30,3 kgm a 2.500 revoluciones, el del GTA, gracias a un trabajo elaborado y profundo, llega a rendir por encima de los 400 CV a 6.500 revoluciones, con un par máximo de 51 kgm a 4.500. El primero se encuentra acoplado a una caja de cambios de cinco velocidades con sincronizadores de tipo Borg-Warner; el segundo, a una caja de seis marchas de inserción

frontal y relación cerrada. Los dos, de forma común, cuentan con una transmisión integral permanente, pero incluso en este caso subsisten diferencias técnicas y funcionales. La primera es el distinto reparto del par motor entre el tren delantero y trasero. En condiciones normales, el Q4 tiene un reparto casi paritario (47 por 100/53 por 100), mientras que las distintas necesidades del GTA han aconsejado modificar el mismo con una preponderancia clara del tren trasero (33 por 100/67 por 100). Modificaciones aún más radicales se han realizado en las suspensiones, en los frenos y en la dirección, aun-

acción es suficientemente progresiva y la entrada del turbocompresor poco acusada.

A pesar de que la tracción integral absorbe su buen 20-25 por 100 de potencia, el Q4 es capaz de prestaciones indudablemente reconfortantes. Así, sin esfuerzo aparente, el Q4 acelera de 0 a 100 km/h en 7,01" y recorre el kilómetro en apenas 27,60", con una velocidad de salida de 188,7 km/h. En esto último, ayudado por una buena manejabilidad del cambio que permite el paso de una a otra velocidad de forma rápida.

¿Y el GTA? Bien, aquí entramos en otra atmósfera. El GTA



EN PISTA. El piloto oficial de Alfa Romeo, Nicola Larini (a la derecha), da los últimos consejos a nuestro probador antes de comenzar a rodar en Monza.

que el GTA mantiene la servovistencia. Estas «pequeñas» diferencias hacen que el valor de uno multiplique casi por veinte al del otro.

VELOZ Y VELOCÍSIMO. Es superfluo recordarlo, pero es necesario no olvidar que estamos comparando un automóvil de carretera y otro de Competición, con C mayúscula. De otra forma podríamos pensar que el Q4 no es lo realmente rápido que es. Es todo último gracias al excelente motor del que dispone, capaz de entorpecer 190 caballos, con la necesaria suavidad y sin estridencias. Ciertamente, la sobrealimentación se deja sentir, pero su

es una flecha. En el momento en que se aprieta el acelerador y se suelta el embrague, nos sentimos literalmente proyectados hacia el infinito. La sucesión de los cambios es increíblemente rápida, ya que utilizamos 3,58" para pasar de 0 a 100 km/h y 20,49" para recorrer los 1.000 metros, de los que salimos a una velocidad de 247,7 km/h.

Teniendo a nuestra disposición una recta de cuatro kilómetros y una relación de cambio más abierta, el GTA alcanza con cierta facilidad los 300 km/h. En Monza, saliendo de la parabólica en tercera velocidad a fondo, se alcanzan en la recta «sólo» los 280 km/h. Es algo distinto a los

227,85 registrados al volante del Q4. Normalmente se describe como rígido aquel vehículo de carretera que no es capaz de absorber las irregularidades del asfalto. En este sentido, el Q4 se caracteriza por una suspensión rígida. Por otra parte, sus tres diferenciales no ayudan a disimular golpes y vibraciones. Quienes más sufren esto son los pasajeros de las plazas traseras. Pero en comparación con el GTA, el Q4 es un «blanduchos».

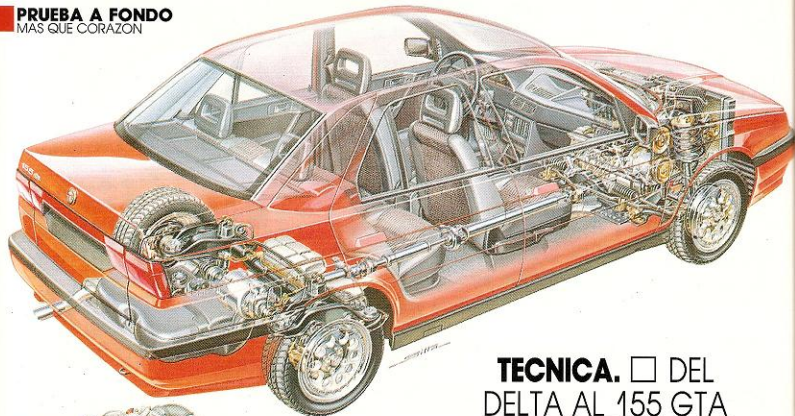
De hecho, la versión deportiva se caracteriza, evidentemente, por un asiento rígido en el sentido estricto del término. En su caso, además del sistema de tracción integral, las enormes ruedas hacen que la más mínima aspereza del asfalto llegue hasta el conductor. Por no hablar de la sonoridad. Siempre con las debidas proporciones, el Q4 no puede ser considerado como silencioso: a 140 km/h, los decibelios medidos en el habitáculo son ya 76,5/74, muy por encima del concepto de silencio.

Al contrario, su dirección servovistada es absolutamente relajante, hasta el punto de que en parado se maneja con gran agilidad y a las velocidades más elevadas demuestra una buena precisión y una dureza justa. Decididamente más pesada la dirección del GTA, sólo muy ligeramente libra a los brazos del piloto del cansancio extremo provocado por la dirección de un coche de competición.

FRENADA RECORD. En cuanto a los frenos, el Q4 demuestra ser un deportivo de carretera. Su sistema de frenos dotado de ABS es potente y rápido, con un pedal que requiere una presión no desdeñable: la frenada es progresiva y el espacio de parada es corto (40,1 m a 100 km/h).

Por lo que se refiere al GTA, sus características son de récord. Privado de ABS, pero con un sistema sobredimensionado, se detiene en 36,1 m a 100 km/h. Claro que en el caso de tener que pisar a fondo el pedal, se requiere tener la pierna de un culturista.





TECNICA. □ DEL DELTA AL 155 GTA

Por lo que se refiere a técnica y tecnología, el 155 Q4 no tiene nada que vender. Comenzando por el motor, en la práctica es el mismo cuatro cilindros 1.995 c.c. que equipaba al Lancia Delta Integrale, con alguna variante más o menos importante. En configuración, Alfa Romeo cuenta con un turbo Garrett T3 refrigerado por agua con los elementos de giro de la turbina más pequeños que los del Lancia; en compensación, es auxiliado por un intercambiador aire/aire más grande. También el sistema electrónico Weber Marelli P8, que gestiona el encendido, la inyección y la propia sobrealimentación (con válvula de descarga), es una evolución del que posee el Lancia Delta. No cambia la distribución de 16 válvulas mandadas por doble árbol de levas en cabeza. Por el contrario, se han revisado los conductos de admisión y escape, así como el propio tubo de escape, dotado con dos catalizadores trivalentes principales, un precatizador de platino-rodio (que limita las emisiones nocivas en el encendido) y sonda Lambda. Así modificado, este motor dispone de un buen pico de potencia (190 CV, a 6.000 revoluciones) y una curva de par muy eficaz que desarrolla 30,4 mkg, a 2.500 revoluciones.

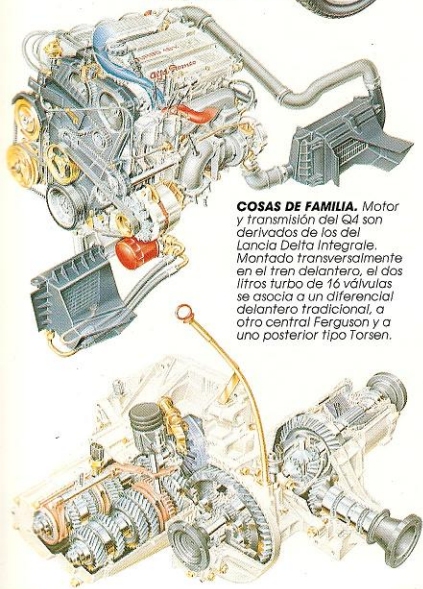
También el esquema de la tracción integral permanente

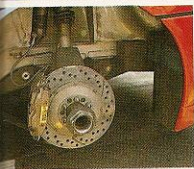
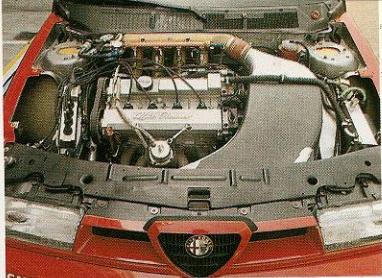
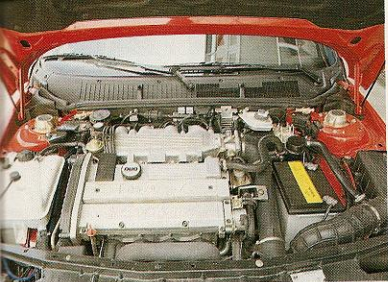
ha sido tomado del Delta Integrale. Se caracteriza por un diferencial anterior convencional (con satélites cónicos hemisféricos) acoplado a un diferencial central epicycloidal, con embrague viscoso Ferguson, y por un tercer diferencial posterior tipo Torsen. En condiciones normales, el 47 por 100 del par motor se destina a las ruedas delanteras y el 53 por 100 a las traseras. El cambio de cinco marchas se caracteriza por una caja Bowden y por sincronizadores de tipo Borg Warner.

La suspensión delantera cuenta con un esquema McPherson y la trasera uno de brazos tirados longitudinales unidos a un subchasis auxiliar. Entre las opciones está prevista la presencia de un sistema electrónico de regulación del tarado de los amortiguadores. Finalmente, la dirección es de cremallera y servoasistida y el sistema de frenos cuenta con ABS y con cuatro discos (los delanteros autoventilados) con pinzas de tipo flotante.

Respecto al 155 Q4, el GTA en líneas generales mantiene la misma configuración mecánica, pero sus elementos serie son sustituidos por otros de características más exclusivas. Por ejemplo, el motor, aunque conserva la cilindrada original de 1.995 c.c., experimenta un profundo cambio en cuanto a árbol de levas, bie-

COSAS DE FAMILIA. Motor y transmisión del Q4 son derivados de los del Lancia Delta Integrale. Montado transversalmente en el tren delantero, el dos litros turbo de 16 válvulas se asocia a un diferencial delantero tradicional, a otro central Ferguson y a uno posterior tipo Torsen.





CABALLERIA. Entre los dos suman casi 600 caballos: 190 los del motor de serie (arriba, a la izquierda) más 400 del GTA (arriba). Este último dispone de un turbo Garrett T2 con intercambiador aire/aire refrigerado por agua.

los, pistones y bulones, mucho más ligeros, así como conductos de admisión y escape muy elaborados. Está dotado con un turbo Garrett T2 con soplante sobredimensionado, auxiliado por un intercambiador más grande y caracterizado por un original sistema de refrigeración a base de un chorro de agua (controlado por la centralita electrónica) dirigido directamente sobre el propio intercambiador. Gracias a esto, el motor del GTA declara 400 caballos a 6.500 revoluciones y un par máximo de 51 kgm a 4.500. La transmisión incorpora un cambio de seis marchas con inserción frontal, asociado a un embrague multidisco de carbono y a un sistema de tracción integral. Respecto al de serie, éste se caracteriza por un diferencial delantero autoblocante o libre, por un árbol de transmisión central de titanio y por un diferencial posterior autoblocante de tipo convencional. Por otra parte, el reparto del par motor es del 33-67 por 100.

La suspensión delantera retoma el sistema McPherson con triángulo oscilante inferior, que encontramos igualmente en el tren posterior.

En ambos trenes se usan amortiguadores Bilstein con muelles Eibach. El sistema de frenos no lleva ABS y monta pinzas de freno Brembo de aluminio.

SIN ABS. El GTA no monta ABS; en compensación, se encuentra equipado con cuatro frenos de disco autoventilados: los delanteros (arriba, a la izquierda) miden 355 mm; los posteriores (arriba), 278. Las pinzas, Brembo, son de aluminio, fijas y con cuatro bombines. Para reducir el peso (1.050 kg), muchos detalles de la carrocería se han realizado en fibra de carbono.



155 Q4

MOTOR: Delantero transversal, cuatro cilindros en línea. Diámetro por carrera, 84 x 90 mm. Cilindrada, 1.995 c.c. Relación de compresión, 8:1. Potencia máxima, 190 CV, a 6.000 revoluciones. Par máximo, 30,3 mkg (291 Nm), a 2.500 revoluciones. Bloque en fundición, culata en aleación ligera. Distribución mediante dos árboles de levas en cabeza, cuatro válvulas por cilindro. Alimentación mediante inyección electrónica Weber Marelli IAW multipunto, turbocompresor Garrett T3 refrigerado por agua con intercambiador aire/aire, válvula de descarga. Encendido electrónico digital integrado con la inyección. Sistema de escape con dos catalizadores de tres vías y sonda Lambda.

TRANSMISIÓN: Tracción total permanente con diferencial delantero convencional, central de tipo coplicoidal con unión viscosa Ferguson y posterior tipo Torsen. Reparto del par motor del./tras, 47/53 por 100. Embrague monodisco en seco. Cambio manual de cinco velocidades.

CHASIS: Suspensión delantera de ruedas independientes de tipo McPherson con triángulo oscilante inferior unido a un subchasis auxiliar, amortiguadores hidráulicos telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Dirección de cremallera servoasistida. Sistema de frenos de doble circuito hidráulico con ABS, frenos delanteros de discos autoventilados (284 mm de diámetro), traseros de discos (240 mm). Llantas de aleación ligera 6J x 15". Neumáticos, 205/50 ZR 15.

DIMENSIONES Y PESO: Longitud, 4.443 mm. Anchura, 1.700 mm. Altura, 1.440 mm. Batalla, 2.540 mm. Vías del./tras., 1.447/1.402 mm. Peso en orden de marcha, 1.390 kg. Capacidad del depósito, 410 litros.

155 GTA

Mismas características que el Q4 salvo:

MOTOR: Potencia máxima, 400 CV (542 kw), a 6.500 revoluciones. Par máximo, 51 mkg (500 Nm), a 4.500 revoluciones. Turbocompresor Garrett T2 (presión máxima, 2,5 bares) con intercambiador aire/aire sobredimensionado y refrigeración por agua.

TRANSMISIÓN: Diferencial central de titanio. Diferencial delantero y trasero con autoblocante con reparto del par 33/67 por 100. Embrague multidisco de carbono. Cambio manual de seis relaciones con inserción frontal.

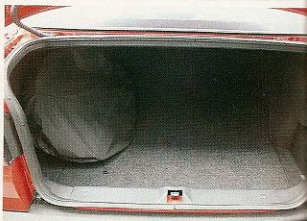
CHASIS: Suspensión delantera con amortiguadores Bilstein y muelle helicoidal Eibach. Suspensión trasera de ruedas independientes McPherson con brazos oscilantes inferiores y tirantes longitudinales; amortiguadores Bilstein con muelle helicoidal Eibach coaxial. Sistema de freno con doble bomba hidráulica unida entre sí, cuatro frenos de disco autoventilados (355 mm delante, 278 mm detrás) con pinzas Brembo de aluminio de cuatro pistones. Llantas de magnesio 9J x 18". Neumáticos, 245/645/18.

HABITACULO □ DE BERLINA, A MONOPLAZA



En el habitáculo, el Q4 plantea las mismas soluciones de los 155 más tranquilos, con un estilo que incide sobre las formas angulosas. Es una excepción el salpicadero, que aloja el tablero de instrumentos, caracterizado por un estilo gráfico típicamente Alfa. Además de los indicadores clásicos, encontramos el termómetro de agua y aceite y el manómetro de aceite; falta, sin embargo, el manómetro del turbo. Al lado del volante (regulable en altura) se encuentran las dos palancas multifunción que controlan el sistema de luces, limpiacristales y luneta térmica. En la consola central se encuentran alojados el panel del sistema de climatización, el check control, el cenicero y el sistema estereofónico. En la prolongación de la consola encontramos los pulsadores del sistema electrónico del control de la suspensión (opcional), con las opciones automática y sport, los mandos de los alzacristales eléctricos posteriores y los antiniebla. Los mandos eléctricos de los alzacristales delanteros y de los espejos retrovisores se encuentran alojados en los paneles de las puertas.

Entre las opciones encontramos el sistema de regulación de los asientos delante-



ros, con lo que se logra una gran rapidez en la búsqueda de la postura de conducción, francamente correcta y agradable. Tampoco los dos eventuales pasajeros posteriores tienen por qué quejarse: el espacio es abundante tanto en anchura como en longitud. Respecto al 155 de tracción delantera, el GT4 posee un maletero con menos capacidad: el espacio de la tracción integral obliga a alojar la rueda de repuesto en el maletero, que, por otra parte, posee un menor desarrollo en altura; los 410 litros disponibles son, sin embargo, aumentables con el abatimiento del respaldo trasero.

Despejado de todo lo superfluo, el habitáculo del GTA parece el de una nave espacial. Es rico en pulsadores, palancas y tableros de instrumentos que sirven al piloto para controlar la gestión del motor, frenos (como el repartidor de frenada) y suspensión. De los instrumentos de serie no queda ni rastro: hay en su lugar un tablero digital en el cual son legibles, además del régimen del motor, la temperatura de los varios líquidos (agua del motor, aceite del motor, cambio e hidráulico), la presión del aceite motor y el boost del turbo, algunos datos que afectan al funcionamiento del motor y el estado de carga de la batería.

El piloto, por otra parte, puede controlar la presión del turbo a través de un mando que permite reducir el valor máximo (cerca de 2,5 bares) en un 10, 20 ó 30 por 100. Existe un asiento Recoro ultraperforado, mientras que una robusta barra antivuelco de cromo-molibdeno da tranquilidad en caso de accidente.



PRUEBA A FONDO
MÁS QUE CORAZÓN

AL VOLANTE

□ CADA UNO
ES UN MUNDO

Respecto a su «primo» el Lancia Delta Integratale, en el cual está claramente inspirado, el 155 Q4 muestra un carácter menos nervioso, más manejable. Su motor, menos potente, y su curva de par, más lineal, son la primera confirmación de lo que estamos diciendo. Es claro que el Q4, aunque mostrándose muy ágil y veloz, no logra una conducción frenética, aunque sí permite mantener medias elevadas sin por ello agotar al conductor y a los pasajeros. Ciertamente su confort no es de los más elevados, pero incluso en el límite el 155 muestra una cierta delicadeza y sus reacciones no son imprevistas ni bruscas. Sea en curvas lentas o veloces, el 155 Q4 entra en ellas con elevada seguridad y la eventual tendencia subdirectriz raramente le afecta. Después, en la fase intermedia o a la salida de la curva, las cuatro ruedas motrices le garantizan un agarre excelente. También al afrontar las amplias curvas de autopista el cuerpo del vehículo mantiene una estabilidad muy buena, la transferencia de carga tiene lugar de forma progresiva y por ello es fácil seguir la trayectoria impuesta. A esto se añade que la dirección es precisa en la inserción y en la salida, sin ser nunca pesada.

Una historia muy distinta es la del GTA, y no sólo por las prestaciones, que son de otro planeta. El hecho es que en su caso ni siquiera existe el concepto de confort de guiado. También es cierto que entre los automóviles de competición es uno de los menos fatigosos, gracias principalmente a su dirección servoasistida, que no se muestra particularmente pesada. También el cambio de inserción frontal, seco y preciso, no cansa casi nada. Sin embargo, los mandos del freno y del embrague reservan a las piernas el trabajo de un atleta. Claramente, para llevar al límite al GTA (con una capacidad de conducción poco común) hace falta un buen bagaje de experiencia; no es fácil comprender y disfrutar plenamente la potencialidad ofrecida por su sistema integral. Declaramos que al acercarse al límite en la entrada de la curva se aprecia que el morro tiende a alargar la trayectoria; una vez en la curva, sin embargo, la tracción sobre las cuatro ruedas permite «ilamara» a toda la potencia sin temor a que patine ni el tren trasero ni el delantero. Igualmente los tres diferenciales están prestos a transferir el par matriz a la rueda con más agarre, así que las correcciones son rápidas y naturales. Si pensamos en la rigidez del casco y en el equilibrio de suspensión, se eliminan los fenómenos de sub o sobre dirección por repentinas transferencias de carga.

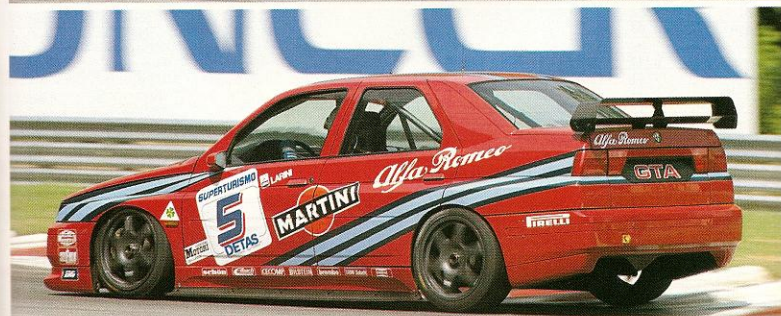




PRECIO Y OPCIONES

Alfa Romeo 155 Q4:
4.200.000 ptas.

Aire acondicionado	Serie
Pintura metalizada	40.000 ptas
Elevavinas eléctrico	Serie
Cierre centralizado	Serie
Dirección asistida	Serie
ABS	Serie
Llantas de aleación	Serie



VELOCIDAD MÁXIMA

227,850 km/h (en V)

Lectura: 235

Declarada 225

ACELERACION PARTIENDO DE CERO

Distancia metros	Tiempo	Velocidad km/h
0-100	6"47	65,9
0-400	15"06	149,9
Declarado	-	-
0-1.000	27"60	188,7
Declarado	28"30	-
km/h		Metros
0-40	1"91	9,9
0-60	3"19	28,1
0-80	4"90	61,0
0-100	7"01	114,6
Declarado	7"00	-
0-120	9"61	193,9
0-140	13"01	317,5

RECUPERACION DESDE 40 KM/H EN CUARTA

Distancia metros	Tiempo	Velocidad km/h
0-100	6"92	67,1
0-400	17"46	134,7
0-1.000	30"74	183,8
km/h		Metros
40-60	5"56	75,9
40-80	8"89	139,9
40-100	11"62	203,2
40-120	14"74	303,6

RECUPERACION DESDE 40 KM/H EN QUINTA

Distancia metros	Tiempo	Velocidad km/h
0-100	7"45	57,5
0-400	20"66	113,2
0-1.000	35"63	170,3
km/h		Metros
40-60	8"38	115,2
40-80	14"21	227,5
40-100	18"14	325,4
40-120	22"16	448,6

RECUPERACION DESDE 80 KM/H EN QUINTA

Km/h	Tiempo	Metros
80-100	5"14	126,3
80-120	9"03	245,7
80-140	13"59	410,6
80-160	19"13	642,2
80-180	25"97	966,2

VELOCIDAD MÁXIMA EN CADA MARCHA

	Lectura km/h	Real km/h	Régimen rpm
I	63	60,6	4.600
II	101	97,5	4.800
III	144	139,3	5.100
IV	190	183,8	5.250
V	235	227,8	6.550

La prueba se efectúa acelerando a 6.700 rpm. El valor de la tercera columna indica el régimen tras el cambio de marcha.

CONSUMO CARBURANTE

	L/100 km
Carretera	11,19
Autopista	11,53
Ciudad	14,07
Al límite	37,06
Económica	6,63
A 90 km/h constante	7,97
Declarado	7,7
A 120 km/h constante	10,79
Declarado	9,8

PESO (KG)

Efectivo	1.500
Declarado	1.390

Peso en orden de marcha con el depósito de combustible lleno.

RUMOROSIDAD INTERNA

Velocidad efectiva km/h	ant./post. decibelios
al ralentí	53/50
40	61/61
60	63,5/62
80	66/64,5
100	68,5/67,5
120	72/79,5
130	74/71,5
140	76,5/74
160	78/75
180	79,5/78
200	82/80
220	84/82,5

Velocidad máx. 86/85,5

Prueba efectuada en quinta velocidad.

ERROR VELOCIMETRO

Velocidad indicada km/h	Velocidad efectiva km/h
40	37,6
60	57,4
80	76,8
100	96,6
120	116,1
130	125,8
140	135,5
160	154,9
180	173,6
200	193,1
220	212,8



LAS NOTAS

Diseño	7,5
Puesto de conducción	8,5
Salpicadero	7,5
Habitabilidad	7,5
Capacidad de carga	8,5
Visibilidad	8
Climatización	8
Equipamiento	6,5
Motor	8,5
Aceleración	9,5
Recuperación	9,5
Velocidad máxima	9
Consumo	9
Cambio	6,5
Dirección	9
Frenada	8,5
Estabilidad	9,5
Confort	9,5
Precio	7
TOTAL	7
NOTA MEDIA	157
	8,26

FRENADA

Velocidad efectiva km/h	Distancia metros	Tiempo segundos
40	7,8	1"56
60	15,8	2"01
80	25,9	2"45
100	40,1	2"99
120	57,8	3"57
140	78,1	4"02
160	102,0	4"73

Codiciones meteorológicas

Temperatura: 19,5°C

Presión atmosférica: 1.023 mli

Humedad relativa: 47%

Temperatura carburante: 19,5°C

Peso específico carburante: 729,4 g/l.

Velocidad del viento: 3,6 m/s



UNA BONITA PAREJA. He aquí a los dos hermanos unidos sobre un circuito. Naturalmente, sólo el acuerdo previo de los dos pilotos permite tomar la foto. Abajo se puede apreciar nuestro medidor Datron Correvit para toma de prestaciones, montado en la trasera del GTA.

VELOCIDAD MAXIMA

ALFA ROMEO 155 Q4	227,850
ALFA ROMEO 155 GTA	> 300,000

225 250 275 300

ACELERACION 0-100 METROS

ALFA ROMEO 155 Q4	6"47	95,9
ALFA ROMEO 155 GTA	5"10	129,4

4" 5" 6" 7"

ACELERACION 0-400 METROS

ALFA ROMEO 155 Q4	15"06	149,9
ALFA ROMEO 155 GTA	11"47	200,4

10" 12" 14" 16"

ACELERACION 0-1.000 METROS

ALFA ROMEO 155 Q4	27"60	188,7
ALFA ROMEO 155 GTA	20"49	247,7

20" 23" 26" 29"

ACELERACION 0-100 KM/H

ALFA ROMEO 155 Q4	7"01
ALFA ROMEO 155 GTA	3"58

3" 5" 7" 9"

ACELERACION 0-140 KM/H

ALFA ROMEO 155 Q4	13"01
ALFA ROMEO 155 GTA	5"75

5" 8" 11" 14"



ACELERACION 0-180 KM/H

ALFA ROMEO 155 Q4	23"56
ALFA ROMEO 155 GTA	9"06

10" 15" 20" 25"

FRENADA A 100 KM/H (metros)

ALFA ROMEO 155 Q4	40,1
ALFA ROMEO 155 GTA	36,1

35 37 39 41

FRENADA A 160 KM/H (metros)

ALFA ROMEO 155 Q4	102,0
ALFA ROMEO 155 GTA	86,5

80 90 100 110