

El 155 es la primera creación que Alfa Romeo ha desarrollado al completo desde su integración en la órbita de Fiat. Como era de esperar, al igual que ha ocurrido en otras marcas —véase el caso de Seat—, este tipo de fusiones trae consigo el aprovechamiento de una gran cantidad de componentes utilizados en otros modelos del grupo. Así, por ejemplo, nos encontramos con que el nuevo modelo de Alfa Romeo parte de la misma plataforma utilizada en los Lancia Dedra, Fiat Tpo y Tempra, con unos acabados similares y multitud de elementos compartidos.

Sin embargo, la combinación de elementos que se da en el 155 Q4 no responde a una estrategia industrial ni comercial, sino deportiva. Hasta la aparición del 155, Alfa Romeo había demostrado una supremacía casi absoluta en el CIVT (Campeonato Italiano de Vehículo de Turismo) con sus eficaces 75 Turbo Evoluzione. Y la marca italiana quería seguir dominando en los circuitos, aunque, lógicamente, no interesaba seguir haciéndolo con el vetusto 75, sino con el nuevo 155. Se planteaba así el problema de no disponer en el lanzamiento del coche de una versión que pudiera servir como base de partida para disponer con rapidez de un automóvil de competición que ofreciera garantías de éxito. Ante esta situación, y como solución transitoria



ARCHE

Test: Alfa Romeo 155 Q4

El legado



Con la mecánica del Delta HF integrale como legado, el 155 de Alfa, en su versión Q4, pasa por ser una berlina de altísimas prestaciones y ejemplar comportamiento rutero, elevando a lo más alto el espíritu deportivo que la firma del Biscione ha impuesto siempre a sus productos.

hasta la futura puesta a punto de una versión con motor de 3.0 litros, se decidió aprovechar una base mecánica ya totalmente optimizada y completamente fiable como era la del Lancia Delta HF integrale, que permitía desarrollar en poco tiempo y con palpables garantías de triun-

fo un 155 de competición. Surgió así el Q4 de calle, base de la versión de competición que tantos éxitos ha cosechado en el certamen italiano durante 1992. Porque Alfa Romeo se aseguró un coche plenamente competitivo, que le permitió ganar desde un primer momento.

Como se puede ver, el nacimiento del 155 Q4 resulta por tanto un caso bastante atípico, pues su desarrollo no parte de un estudio o política comercial, sino de una estrategia deportiva que obligó a emplear una mecánica que no era cien por cien de la marca del Biscione.

No obstante, desde el punto de vista estético, el Q4 es un Alfa por los cuatro costados. Con una figura muy elegante y moderna, de formas afiladas, y con un perfil delantero en cuña que le confiere una buena aerodinámica, el 155 resulta sumamente atractivo. En el caso del Q4,

Test: Alfa Romeo 155 Q4



la imagen Alfa se ve incluso reforzada con la adopción de una preciosas llantas de aleación ligera, cuyo diseño está inspirado en las que monta el espectacular SZ.

En el interior nos encontramos con un amplio y confortable habitáculo que, por diseño y sobre todo por la utilización de muchos componentes comunes, recuerda muchísimo al del Lancia Dedra. Bien terminado y muy atractivo, el Q4 resulta muy acogedor, aunque la calidad de los materiales y el ajuste final es mejorable.

Uno de los aspectos que menos nos ha convencido de esta creación de Alfa es el puesto de conducción.

Con un asiento de corte deportivo, pero que no sujeta lo suficiente, corto de banqueta y ubicado en una posición más baja que en las demás versiones del 155, resulta complicado encontrar la postura adecuada. Cuando estamos cómodos de piernas el volante nos queda muy alejado, y viceversa. El problema mejoraría bastante con un reglaje en altura del asiento más amplio o con el reglaje de extensión de la caña de dirección que montaban los 75, ya que incluso en su posición más elevada nos encontramos sentados muy bajos.

Como ya comentábamos anteriormente, la base mecá-



En cualquier circunstancia la estabilidad y la motricidad resultan impresionantes. La herencia del grupo se delata con claridad en el interior. Los asientos son un aspecto a mejorar. No resultan especialmente cómodos, no sujetan como es debido y es difícil conseguir sobre ellos una postura adecuada.



nica es de origen Lancia. Proviene, tanto en lo que a motor respecta como en lo que se refiere a cambio o transmisión, de un modelo tan especial como el Delta HF integrale, aunque, como es lógico, todos los elementos han recibido una puesta a punto específica, acorde con las pretensiones del modelo. Una centralita de inyección remodelada y, sobre todo, la adopción del catalizador hacen disminuir la potencia máxima cerca de 20 CV, situándose, no obstante, en la nada despreciable cifra de 190 CV. Utilizando las mismas relaciones e incluso el mismo embrague, la caja de cambios únicamente presenta novedades en el selector y el varillaje. Por otra parte, la transmisión monta el mismo

sistema de tracción total que el victorioso Delta, compuesto básicamente por un diferencial central Ferguson de acoplamiento viscoso, que conserva el reparto 47/53 entre los dos ejes, recurriendo a un autoblocante Torsen para el tren trasero. En el apartado de neumáticos, el Q4 comparte la misma cubierta en idénticas medidas que el HF integrale, pero montada en una llanta también de aleación, en este caso 1,5" más estrecha. Como era de esperar, al partir de la plataforma del Lancia Dedra se aprovecha el mismo esquema de suspensiones, aunque los reglajes han sido completamente remodelados por los técnicos de Arese.

Como vemos, sobre el papel el 155 Q4 presenta ca-

racterísticas más que suficientes para que en carretera se muestre como un arma difícil de batir. Una base motriz de Delta HF integrale, montada en un bastidor tan equilibrado como el del Dedra y convenientemente puesta a punto por Alfa Romeo, resulta una combinación perfecta para hacer del Q4 una de las berlinas más excitantes del momento.

Vista la teoría, podemos pasar a la acción. Desde un primer momento el Q4 demuestra una eficacia y una capacidad para circular rápido que más de un deportivo de renombre envidiaría. Su conducción a ritmo elevado resulta fácil y noble, inspirando mucha confianza. El motor se muestra muy potente, aunque su respuesta está muy condicionada a la entrada del turbo, pues hasta que no se superan las 3.000 rpm su rendimiento resulta bastante pobre. Esto hace que el margen de utilización sea un tanto escaso, dado que tampoco se encuentra cómodo por encima de 6.500 vueltas. Moviéndonos en ese margen, muestra una vigorosidad impresionante y un excelente poder de recuperación. El retraso en la entrega de potencia condiciona su uso en ciudad, donde no resulta especialmente cómodo, al igual que ocurre en los trazados muy sinuosos, en los que para sacarle partido tendremos que llevarlo siempre muy alto de vueltas. Alorundamente, el cambio ayuda mucho en este sentido, al ser de escalonamiento bastante cerrado y utilización bastante rápida, aunque el tacto no resulta especialmente suave.

Pero, sin duda, el aspecto que más entusiasmo de la última realización de la firma del Biscione es la estabilidad. En cualquier circunstancia resulta excepcional, con un límite muy alto y sobre todo con unas reacciones fáciles y que destacan sobremedida por su enorme progresividad, factor propiciado por la menor anchura de llanta. Esta última caracte-





Bajo unas tapas de balancines con el anagrama de Alfa Romeo se esconde el vigoroso motor turbo del Delta HF integrale.

terreno es tan elevada que sólo se inclina ante auténticos pura sangre de la talla de los BMW M3, Escort Cosworth, Lancia Delta HF integrale, Sierra Cosworth o Subaru Legacy Turbo, situándose ligeramente por encima de su primo el Deda Integrale, por motor y por una suspensión más afinada y eficaz. Desde luego hay que reconocer que los ingenieros de Alfa Romeo han realizado en este sentido un impecable trabajo. La única

crítica que se le puede achacar hace referencia a los frenos. Y no por que el coche no frene, que lo hace muy bien, con buen tacto de pedal, suficiente potencia y buena resistencia al calentamiento, sino por el ABS, que, sobre pavimento en mal estado, entra en funcionamiento con más frecuencia de la deseada.

En lo que se refiere a las prestaciones, sólo hay que echar un vistazo al cuadro para darnos cuenta de su

enorme potencial. Haciendo de nuevo referencia al Delta HF integrale podemos comprobar que las diferencias, lógicamente en favor de este último, son siempre mínimas. Como ejemplo, basta decir que en velocidad punta sólo hay 2 km/h. En aceleración, recuperación y adelantamiento, la ventaja se cifra en escasas décimas. Estamos, por tanto, ante un coche muy serio, un impresionante aparato capaz de co-dearse de tú a tú con las ver-

siones de serie de los ases del Mundial de Rallyes.

Harina de otro costal son los consumos. Este propulsor de Lancia siempre se ha mostrado especialmente sediento, y en el caso que nos ocupa, con unos desarrollos algo más cortos que los del Delta (el grupo es distinto), mayor peso y la presencia del catalizador, la situación no podía variar a mejor. A poco que apretemos el pedal del acelerador las cifras se disparan, resultando casi imposible bajar de los 15 litros.

Como vemos, aun siendo mecánicamente el menos Alfa de todos los construidos hasta la fecha, el 155 Q4 se presenta como un auténtico lobo con piel de cordero. Es capaz de hacer sombra a los monstruos sagrados, elevando así hasta lo más alto el carácter deportivo de la firma del Biscione. Los más puristas seguidores de la marca difícilmente se verán decepcionados, pero, si así fuera, bastará con que esperen unos meses para ver en escena otro 155 de tracción total, equipado con el extraordinario V6 (en este caso en versión de 3.0 litros con distribución multiválvulas) que tantas satisfacciones ha dado a la histórica firma de Arese.

Juan Collín

Test: Alfa Romeo 155 Q4

Ficha técnica

MOTOR	
Definición	Delantero transversal vertical de cinco cilindros en línea
Arquitectura	Bloque en fundición y culata de aleación ligera, cigüeñal de acero nitruado con amortiguador torsional en la polea, con cuatro contrapesos sobre cinco apoyos. Dos árboles con manivelas de equilibrado.
Cilindrada	1.996 (94 x 90 mm)
Alimentación	Inyección electrónica multipunto Weber Marelli JAW, integrada con el encendido, turbocompresor Garrett T3 de control electrónico, refrigerado por agua, con intercooler, válvula de sobrealimentación wastegate y tercio a 1 bar de presión máxima. Bomba de gasolina eléctrica, catalizador de tres vías con precalentador y sonda Lambda.
Distribución	Cuatro válvulas por cilindro accionadas a través de varillas invertidas por doble árbol de levas en cada manivela por correa dentada.
Encendido	Electrónico integrado con avance estático.
Refrigeración	Por líquido, con circuito hermético y electroventilador de mando termostático. Radiador de aceite con bypass termostático.
Compresión	8:1
Potencia máxima	190 CV a 6.000 rpm
Par máximo	30,3 mkg a 2.500 rpm
Régimen máximo	6.950 rpm
TRANSMISIÓN	
Disposición motor	Tracción total, mecánica transversal delantera y volante por grupo cónico al tren posterior. Diferencial asistido de reparto tercio a 47/53 por ciento y autobloqueante Ferguson central y Torsen trasero.
Embrague	Monodisco en seco de mando hidráulico (229 mm Ø)
Cambio	1 ^o 3.500/1 (9,15 km/h)
relaciones	2 ^o 2.176/1 (14,73 km/h)
y desarrollos	3 ^o 1.524/1 (21,03 km/h)
	4 ^o 1.156/1 (27,73 km/h)
Injección	5 ^o 0.917/1 (34,96 km/h)
Reducción del grupo	3,36/1 (116/7)
BASTIDOR	
Suspensión delantera	Independiente, tipo McPherson, con brazos oscilantes inferiores transversales anclados a un travesaño auxiliar, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos de flujo laminar y barra estabilizadora (23 mm Ø).
Suspensión trasera	Independiente, de brazos tirados, anclados a un travesaño auxiliar, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos separados de los muelles y barra estabilizadora (19 mm Ø).
Dirección	De cremallera con asistencia hidráulica
Diámetro del volante	380 mm (2,97 vueltas)
Diámetro de giro	10,74 m
Sistema de frenado	Doble circuito en diagonal con servofreno y ABS, con discos ventilados delante (284 mm Ø) y macizos detrás (240 mm Ø).
Llantas	De aleación, tipo SZ, de 6" x 15"
Neumáticos	Pirelli P700-Z 205/50 ZR15
COTAS	
Largorincholoso	4.443/1.700/1.440 mm.
Batalla	2.540 mm.
Vías (del./tras.)	1.477/1.400 mm.
Depósito	60 litros (gasolina sin plomo).
Peso	1.390 kg (total/giro): 1.530 kg (real).
Reparto de peso	91/46/16 kg (59,7/44,0/26 por ciento del/tras.).

Consumos

HOMOLOGADOS ECE (90/120 urbano): 7,79; 71,12; 3 litros/100 km.
CONDUCCIÓN NORMAL. Recorrido mixto por carretera/vedia/autopista/autovía, (90/100/120 km/h) con un consumo medio de 100 km/h a un promedio de 97,38 km/h; 11,29 litros/100 km.
VELOCIDAD CONSTANTE. Por autopista a 100/120 km/h: 7,92/8,46 litros/100 km.
CONDUCCIÓN DEPORTIVA. Recorrido mixto por carretera de montaña/vedia/autovía, a lo posible, con un promedio de 134,9 km/h: 23,2 litros/100 km.

Ficha comercial

PRECIO: 4.200.000 ptas. IVA, transporte y matriculación incluidos, seguro y opciones aparte.
LANZAMIENTO EN ESPAÑA: Enero de 1993.
EQUIPAMIENTO DE SERIE
 Servodirección. Cierre centralizado. Elevavallas eléctricos delanteros. Conector eléctrico altura de faros. Espejos retrovisores eléctricos. Volante regulable en altura. Check Control. Climatizador automático. ABS. Llantas aleación ligera tipo SZ. Asientos deportivos. Faros antiniebla. Lavafaros. Vano portaequitos.
EQUIPAMIENTO OPCIONAL
 Pintura metalizada (40.000 ptas.). Preinstalación de radio completa (30.000 ptas.). Techo practicable (110.000 ptas.). Suspensión inteligente (160.000 ptas.). Apertura de puertas con mando a distancia (16.000 ptas.). Elevavallas eléctricos posteriores (30.000 ptas.).

Prestaciones

VELOCIDAD	
Máxima absoluta	223 km/h a 6.378 rpm en 5 ^o
Kilómetros lanzado	
(tras 1.000 m de aceleración)	211,51 km/h
Salida del km lanzado	
(tras 2.000 m de aceleración)	215,26 a 6.157 rpm en 5 ^o .
ACELERACIÓN	
0-100 km/h	6"48/100 (en 1 ^o , 2 ^o y 3 ^o)
400 metros salida parada	14"55/100
1.000 metros salida parada	26"96/100
RECUPERACIÓN	
Desde 40 km/h en 4 ^o : 400 m	17"24/100
1.000 m	30"21/100
Desde 50 km/h en 5 ^o : 400 m	17"94/100
1.000 m	32"00/100
ADELANTAMIENTO	
Lento: 20-70 km/h	5"71/100 (en 2 ^o)
Rápido: 70-120 km/h	5"54/100 (en 2 ^o y 3 ^o)
Total: 20-120 km/h	11"25/100 (en 2 ^o y 3 ^o)

terística influye igualmente de forma positiva en el confort. Con el ancho calzado empleado, la direccionalidad es impresionante, lo que facilita una gran precisión de trayectoria. El comportamiento resulta básicamente muy neutro. Sólo en curva lenta muestra una ligera inclinación subviradora, congénita en la práctica totalidad de los automóviles de tracción total, algo que el Torsen trasero ayuda a corregir si nos anticipamos suficientemente con el acelerador, permitiendo que la zaga deslice y se coloque con total progresividad. Comparado con el Delta, lógicamente, resulta menos eficaz. Un peso más elevado y unas suspensiones más suaves condicionan la velocidad de paso por curva, aunque en contrapartida goza de una progresividad superior. Esto se traduce en una conducción mas agra-

dable, con el consiguiente disfrute que esto representa.

Con un recorrido muy amplio y unos tarados bien esoguidos, las suspensiones trabajan de forma impecable. El balanceo es mínimo y, a pesar de su dureza, el poder de absorción resulta sobresaliente, permitiendo circular a un ritmo muy vivo con total confianza incluso sobre firme bacheado. Nuestra unidad dispone de la recomendable opción de suspensión de control electrónico, con dos posiciones: Sport y Auto. La diferencia entre las dos posibilidades es palpable, pero incluso en Sport se conserva un nivel de confort aceptable.

El Q4 se desenvuelve como pez en el agua en trazados virados. Muy manejable y fácil, resulta tremendamente ágil y, sobre todo, muy divertido de conducir. Su eficacia en este tipo de