

sport auto

Nº 1759 / 1-04-1993



Mecánica de rallyes en pista

Alfa Romeo 155 Q4-CET

Alfa Romeo Española ha sido desde siempre una de las más fervientes animadoras del Campeonato de España de Turismos. Este año quieren ganar en el mismo, con una mecánica de rallyes en un 155 Q4 de pista y con Villamil y Campos como pilotos.





leo

scioMagresio

Giudici



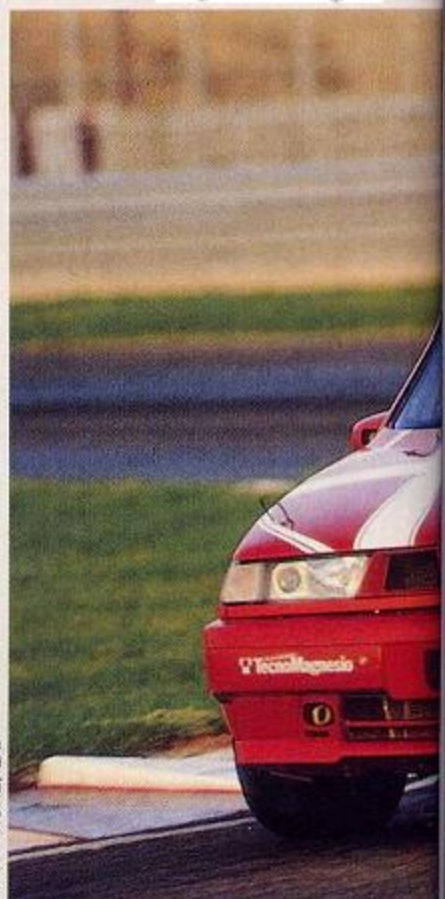
ESTRENADO después del verano del pasado año, el Alfa Romeo 155 Q4 dispone de parte de la mecánica del Lancia integrale de rallyes, aunque no cuenta ni con la misma suspensión trasera ni con la misma localización del intercooler de refrigeración del turbo. Para probar el Alfa 155 tuvimos que protagonizar una verdadera historia de persecución que, gracias a los responsables de Alfa, pudo terminar bien, aunque no fue fácil. Primero me trasladé hasta Italia a probarlo antes de la presentación de los planes deportivos de Alfa Romeo. Allí, en Monza, el coche tuvo un problema y ni Campos, ni Villamil, ni yo pudimos probarlo. En España, en la primera carrera, uno de los coches se estropeó antes de empezar, y cuando Villamil terminó la prueba, vimos al fin la oportunidad de conducirlo. Nuestro gozo en un pozo, porque los comisarios de-

cidieron desmontarlo para verificar. Así, tras desmontar la caja de cambios, el turbo, revisar frenos, etc. para comprobar que el coche estaba acorde con el reglamento, por fin estábamos dispuestos a conducirlo. Cuando íbamos a rodar, los vigilantes del precioso circuito de La Torrecica se acercaron muy amables y nos dijeron que tuviésemos cuidado, ya que había un camión en la pista. Bueno, tampoco era tan grave —nos dijimos— y salimos a rodar. Sin embargo sí había tal problema, ya que el camión era una cisterna que estaba regando la pista y nosotros sólo contábamos con las lógicas ruedas Slick.

Para este año, y partiendo de las permisibilidades de la reglamentación española, Alfa decidió preparar dos 155 Q4 para el Campeonato de Turismos, siguiendo la pauta del coche que había participado en las últimas carreras de 1992.

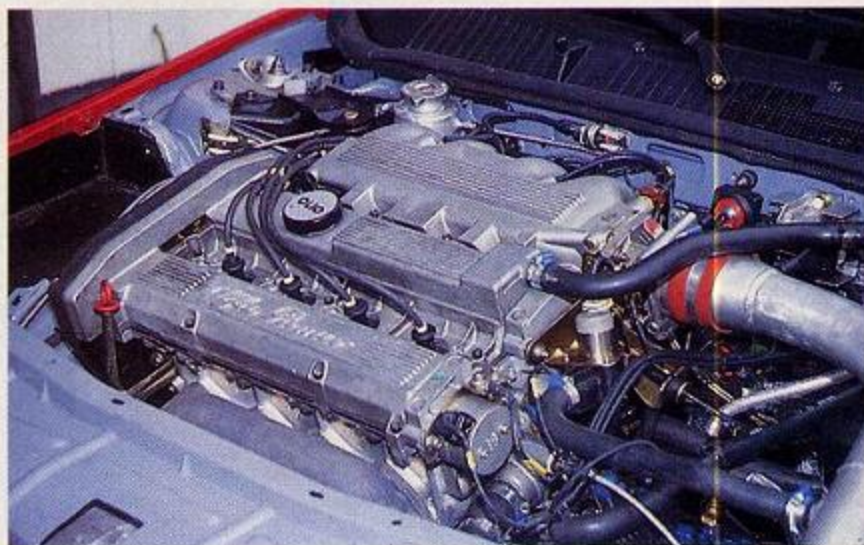
El motor se hizo en Alfa Corse, en Milán, junto con los coches del DTM alemán y los motores del Super Turismo italiano y francés. Sin embargo, por ser el campeonato español un poco complejo en cuanto al reglamento, los hombres de Alfa tuvieron bastantes problemas con el motor. En particular había dos cosas que no iban: una, la localización del intercooler de serie, que no permitía refrigerar el turbo; otra, la nueva gasolina de 98 verde, que no funcionaba bien. No por un problema de conseguir menos potencia, sino por problemas de fiabilidad.

El Alfa que probé fue el de Villamil, recién montado tras la verificación sufrida después de la carrera de Albacete. Nada más salir, y pese a lo que me habían dicho, me gustó el tirón del motor desde 3.000 revoluciones por minuto. El puesto de conducción es muy cómodo e incluso la dirección esta-

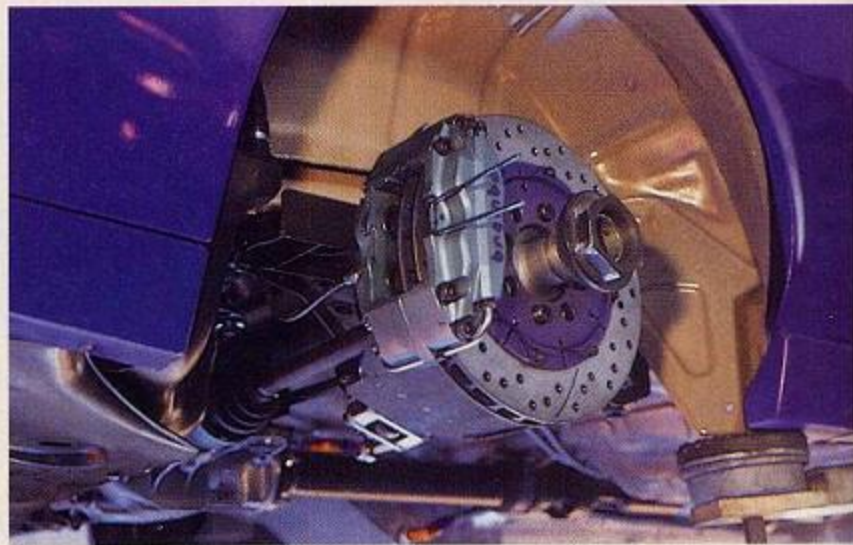


Fotos ARCHE. LAI

El Alfa tracciona muy bien y es



El motor está preparado en Alfa Corse.



Los frenos delanteros son anchos y con pinzas de 4 bombines.



Adrián Campos y Luis Villamil nos mostraron los secretos del Alfa en Monza.



El salpicadero está fabricado en carbono y cuenta con pocos relojes.



muy noble en zonas difíciles, aunque aún es un poco torpón.

ba puesta casi a mi medida. El cuadro de a bordo es de una sencillez espartana, en carbono. Este tan sólo cuenta con un cuadro digitalizado; en él está alojado el cuentavueeltas. Debajo hay un botón, con el cual se pueden ir buscando otros datos. Si alguna variable se encuentra en una zona crítica prefijada, el indicador comienza a parpadear automáticamente. El cambio es de una precisión envidiable, guiado por una parrilla de accionamiento eléctrico. En cuanto al motor, tenía una potencia progresiva y muy buena, pero pronto fue bajando conforme se iba calentando el coche. Al principio «tiraba» hasta casi 7.000 revoluciones por minuto y el motor siempre respondía; pero luego, a partir de 6.000, el motor subía de vueltas, aunque se ahogaba y no corría más.

El dichoso camión que me había regado el circuito no me

dejó precisamente el mejor sitio para probar y así tuve el máximo cuidado en ir buscando las zonas más secas del circuito. Poco a poco y ya con más confianza, aceleraba en las zonas mojadas (siempre en recta) y el Alfa respondía perfectamente. El cambio seguía funcionando maravillosamente y el motor tiraba de una manera muy suave. Tan suave era que hasta el final no me di cuenta de que, en realidad, ¡es que tiraba muy poco! Parece mentira que en dos/tres vueltas pueda perder tantos caballos. En su mejor momento, sin embargo, el coche no me dio la impresión de desarrollar ni 240 CV. Luego andaba como un Gr. N, mondo y lirondo. En curvas lentas, sin embargo, la reacción era bastante sana por debajo de 120 km/hora.

A plena velocidad en la recta su frenada era potente, pero muy empastada. El coche además no frenaba recto y eso debía ser por las ruedas radiales Dunlop, montadas para esta carrera. El tren delantero tenía, quizá, excesiva caída y eso le hacía flotar. En fin, que al llegar a la frenada era una impresión de lo más desagradable. El peso del coche también se deja notar, y en las zonas de chicanes el Alfa se muestra pesado y un poco torpón. El morro pesa mucho y en las curvas largas tiende a subvirar —diríamos— demasiado, a no ser que se ayude con francos golpes de gas, para lo cual se requiere una buena disponibilidad de potencia.

En suma, el Alfa nos pareció un coche con un buen potencial, pero en el que hay que seguir trabajando, y no sólo en la obtención de más potencia. Hay que llegar, con este peso, por lo menos a los 290/300 CV y, sobre todo, conservar la que se logre y no perderla después de dos o tres vueltas al calentarse el motor. Por otra parte, la suspensión sigue siendo, pese al gran trabajo realizado, torpona y algo independiente respecto al equipo neumático, y eso requiere numerosos tests. A corto plazo, el Alfa debería conseguir alguna licencia más de la Federación, si no, no será este año cuando lo veamos luchar contra los M3. ●

R. Muñoz



Los Alfa han sido preparados y montados en los talleres de Gianni Giudici, cerca de Milán.

FICHA TECNICA

Motor: 4 cilindros en línea. Posición: Delantera transversal. Cilindrada: 1.995 cm³. Diámetro x carrera: 84 x 90 mm. Potencia máxima: 260 CV. Bloque de fundición. Culata en aleación con 4 válvulas por cilindro. Inyección: Electrónica multipunto Weber-Marelli. Alimentación: Turbo más intercambiador de calor aire/aire y Boost-drive, más brida obligatoria de 39 mm.

Trasmisión: Tracción total permanente, con diferencial central viscoso Ferguson. Diferencial posterior tipo Torsen. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento hidráulico. Par cónico: 2,26 (19/43). **Chasis:** Carrocería autoportante, con barra antivuelco integral. Cristales laterales

de plástico. capós delantero y trasero en fibra de carbono.

Frenos: De disco, pinzas Brembo de 4 bombines. discos de 305 mm. delante y 278 detrás.

Suspensión del.: Ruedas independientes tipo McPherson, con brazos oscilantes inferiores transversales. Travesaño inferior auxiliar. Montantes telescópicos con muelles helicoidales. Trasera, con brazos semitirados y montantes telescópicos y barra estabilizadora.

Dirección: De cremallera, asistida por bomba eléctrica.

Ruedas: De 17" Tecnomagnesio. 8" de anchura y neumáticos según carrera.

Peso: 1120 kg.