



COMPARATIVA



Alfa Romeo 155 TD y 2.0 16V

DOS EXTREMOS DE UN MISMO COCHE

No nos hemos vuelto locos. Claro que el 155 dos litros turbodiesel tiene poco que ver con su hermano de gasolina con 16 válvulas. Sin embargo, hemos aprovechado el frugal y equilibrado 155 TD para retomar el Twin Spark 16V, que hace apenas dos meses no rindió como esperábamos de él.





COMPARATIVA Alfa Romeo 155 TD y 2.0 16V

Punto por punto resultan casi contrapuestos. Lógico, pues aunque los dos 155 de nuestra comparativa comparten la misma carrocería, su planteamiento no podría ser más diferente.

El interior apenas cuenta con diferencias significativas, salvo por la circunstancia de que la terminación «sport» del 16V incluye tejidos específicos y un volante Momo forrado en piel, como el po-

mo del cambio. También el TD cuenta con unos tapizados nuevos, si nos referimos a ediciones anteriores, pues todos los 155 para 1995 han recibido esta modificación, junto con una parrilla delantera ahora cromada. Dado que el climatizador automático es una opción para el TD —que nuestra unidad incorporaba—, el último punto identificativo del Diesel es su instrumentación: no sólo su zona roja comienza mucho antes, sino que no resulta tan

POSICIONAMIENTO

No pensamos que a estas alturas sea necesario realizar una presentación extensa de los Alfa 155. La gama '95 experimentó modificaciones a nivel de terminaciones y, sobre todo, con ella se hizo debutar una configuración Sport para las versiones más rápidas —como la Twin Spark 16V—, con notables mejoras en el chasis. Las dos versiones aquí consideradas pueden entenderse como mínimos: existen otras bastante más potentes, con motores de 2,5 litros y sus mismas cartas de presentación, turbodiesel uno y deportivo el otro.

DOTACION Y PRECIOS

	155 2.0 16V TS	155 2.0 TD
EQUIPAMIENTO Y OPCIONES		
Pintura metalizada	40.000	40.000*
Antibloqueo de frenos electrónico	180.000	180.000*
Control de tracción	N. D.	N. D.
Aire acondicionado	Serie	N. D.
Climatizador automático	Serie	170.000*
Airbag conductor/acompañante	Serie/N. D.	Serie/N. D.
Suspensión electrónica	N. D.	N. D.
Servodirección	Serie	Serie
Cierre centralizado	Serie	Serie
Elevavinas eléctricos delanteros/traseros	Serie/serie	Serie/N. D.
Respaldo posterior abatible asimétricamente	Serie	Serie
Llantas de aleación ligera	Serie	N. D.
Dos espejos ext. reg. eléctrica/mecánicamente	Serie/N. D.	15.000/serie*
Faros delanteros antiniebla	Serie	15.000*
Cristales tintados	Serie	Serie
Luz de lectura	Serie	Serie
Techo practicable eléctrico/mecánico	120.000	120.000
Mando infrarrojo de apertura de puertas	Serie	50.000 (1)
Apertura remota maletero	Serie	Serie
Apertura remota depósito combustible	N. D.	N. D.
Guantera con llave y luz	Serie	Serie
Cuentarrevoluciones	Serie	Serie
Termómetro de agua	Serie	Serie
Manómetro de aceite	Serie	N. D.
Nivel de aceite	N. D.	N. D.
Termómetro de aceite	Serie	N. D.
Voltímetro	N. D.	N. D.
Ordenador de viaje	N. D.	N. D.
Check-control	Serie	N. D.
Alarma antirrobo	50.000	—
Radiocasete	70.000	70.000*
Preinstalación de radio	30.000	30.000*
Asientos delanteros calefactables	N. D.	N. D.
Asientos delanteros con reglaje eléctrico	N. D.	N. D.
Asientos delanteros Recaro	159.000	N. D.
Tapicería de piel	190.000	N. D.
Regulación volante altura/distancia	Serie/N. D.	Serie/N. D.
Regulación banqueta en altura	Serie	Serie
Regulación banqueta en inclinación	N. D.	N. D.
Regulación altura cinturones de seguridad	Serie	Serie
Regulación apoyo lumbar	Serie	Serie
Reposacabezas delanteros/traseros	Serie/serie	Serie/serie
Regulación interior altura de faros	Serie	Serie
Lava-limpiafaros +faros antiniebla	38.000	38.000

N. D.: No disponible * Opción montada en la unidad probada.
(1): Con alarma

PRECIOS

3.150.000 ptas. 2.850.000 ptas.

UNIDAD PROBADA

3.330.000 ptas. 3.390.000 ptas.



Como dos gotas de agua, en apariencia. El TD muestra unas reacciones pausadas, muy diferente de las deportivas maneras del 16V.



Salpicaderos idénticos en ambas versiones, si hacemos abstracción del volante y el pomo de cuero.



completa como la del 16V.

En marcha, un pasajero atento percibiría que el 16V cuenta con unas suspensiones más firmes que el TD, aunque todavía conservan un correcto grado de comodidad. A este respecto, a pesar de la espectacular estética que ofrece la opción del «kit deportivo» —con sus llantas negras de 16 pulgadas y neumático de perfil 45—, parece más juicioso de cara al confort de marcha quedarse con las especificaciones norma-

les, con llanta de 15 y gomas de perfil 50. En cualquier caso, las suspensiones de todos los 16V que se comercializan en España se encuentran rebajadas 15 milímetros respecto a los 155 convencionales, y esto se deja notar en carreteras abombadas, en las que el 16V puede llegar al tope de su recorrido. El apartado del filtrado de las suspensiones se salda en favor del TD pues, aunque no pueda ser considerado una referencia dentro de su catego-

ría, no sigue y copia el perfil de la carretera con la claridad con la que lo hace el 16V.

Lo que cualquier pasajero distingue de inmediato es el brillante sonido del motor de gasolina. Desde el interior, el Diesel es algo ruidoso, pero oculta bien su modo de funcionamiento —a excepción del ralentí—, mientras que el 16V juega la baza contraria, pues suena como música celestial para el aficionado. Seguro que a algunos puede hacersele moles-

to en viajes largos, pero la variedad de sinfonías mecánicas que interpreta el Twin Spark es digna de escucharse alguna vez, pues no tiene parangón entre los cuatro cilindros. Otra cosa es la prestación pura, que ha mejorado respecto a la anterior ocasión en que esta unidad pasó por nuestro Centro Técnico. Descontentos con los resultados obtenidos entonces, hemos insistido con una segunda unidad y con esta misma, pero dotada de



El prometedor Twin Spark 16V sigue sin ofrecer los 150 caballos que lo desmarcarían de las berlinas dos litros rivales. Más potente que lo anunciado por la marca, el dos litros turbodiesel ha mejorado claramente las expectativas.





COMPARATIVA Alfa Romeo 155 TD y 2.0 16V

una centralita electrónica menos caprichosa que la original. Ahora, el 155 16V ha conseguido bajar de los 10 segundos en el ejercicio de pasar de 0 a 100 km/h, imaginario listón cuando nos enfrentamos a un deportivo que se precie. Con la electrónica en orden, todas nuestras mediciones han mejorado considerablemente, sobre todo en el apartado de aceleraciones. La elasticidad

cuentran a nivel de la competencia, sino que rebajan los conseguidos por su antecesor de ocho válvulas.

Justo en el ámbito de la utilización del motor, el TD se desenvuelve a sus anchas. Acústicamente, el turbocompresor es como si no existiera. Como casi cualquier turbodiesel, se muestra remiso a la hora de iniciar el movimiento, pero arranca en rampa sin necesidad de dejarse



Las instrumentaciones de ambas versiones muestran notables diferencias, tanto en presentación como en «contenidos».

sigue sin ser el punto fuerte del 155 16V, por lo que no conviene vacilar a la hora de utilizar el cambio. A modo de referencia, baste ver las cifras que obtienen Xantia y Laguna en este mismo número, de planteamiento más burgués y mejor respuesta a bajo y medio régimen. Sirva como muestra de los profundos trabajos realizados en el desarrollo del nuevo motor que los consumos del 16V no sólo se en-

el embrague en la maniobra. Alrededor de las 2.000 rpm de motor, el turbo ya está en condiciones de soplar con fuerza, y como estira hasta bien pasadas las 4.000 rpm, no hay necesidad de acudir constantemente al cambio para sacarle un buen juego. Debido al empuje que muestra a medio régimen, el TD puede plantar cara —en todo lo que no sea buscar velocidad punta— incluso a muchos dos litros de gasolina.

En las plazas traseras destaca la altura disponible. La terminación Sport aporta un tapicería específica. El airbag, sólo para el conductor.



CARACTERISTICAS

DATOS DEL FABRICANTE

ALFA ROMEO 155 2.0 16V TS

MOTOR	
Situación	Delantero transversal
N.º cilindros	4 en línea
Cilindrada	1.970 cm ³
Cotas	83x91 mm
Bloque/culata	Fundición/aleación ligera
Distribución	Doble árbol de levas en culata, con variador electrohidráulico, accionado por cadena. 4 válvulas por cilindro
Alimentación	Inyección electrónica multipunto Bosch Motronic M2.10
Combustible	Gasolina sin plomo 95 oct.
Refrigeración	Líquida, con electroventilador
Compresión	10:1
Potencia máxima	150 CV CEE a 6.200 rpm
Par máximo	19 mkg CEE a 4.000 rpm

TRANSMISION

Tipo	Tracción delantera
Embrague	Monodisco en seco (228 mm)
Grupo final	3,353:1
Rel. del cambio (desarrollo)	1.º 3,545:1 (9,09)
km/h por 1.000 rpm	2.º 2,238:1 (14,39)
	3.º 1,520:1 (21,19)
	4.º 1,156:1 (27,86)
	5.º 0,946:1 (34,05)

BASTIDOR

Susp. delantera tipo	Independiente McPherson con triángulo inferior
elemento elástico estabilizadora	Resortes helicoidales 22 mm
Susp. trasera tipo	Independiente Ruedas tiradas por brazos longitudinales
elemento elástico estabilizadora	Resortes helicoidales 17 mm
Frenos ayudas delantero	Doble circuito Servofreno Discos ventilados 284 mm de Ø
trasero	Discos 240 mm de Ø
Dirección giros/Ø volante	De cremallera, asistida 2,2/38 cm
Ø de giro	11 m
Neumáticos	205/45 ZR 16
Llantas	7x16 pulgadas
Peso oficial	1.300 kg
Depósito comb.	63 litros

CIFRAS OFICIALES

Velocidad máxima	: 208 km/h
Aceleración 0-100 km/h:	9 seg.
consumos	
a 90 km/h	6,2 litros
a 120 km/h	8 litros
Urbano	9,7 litros

DATOS DEL FABRICANTE

ALFA ROMEO 155 2.0 TD

MOTOR	
Situación	Delantero transversal
N.º cilindros	4 en línea
Cilindrada	1.929 cm ³
Cotas	82,6x90 mm
Bloque/culata	Fundición/aleación ligera
Distribución	Árbol de levas en culata, accionado por correa dentada.
Alimentación	Bomba rotativa Bosch VE 4/0 con turbocompresor e intercooler
Combustible	Gasóleo
Refrigeración	Líquida, con electroventilador
Compresión	19,2:1
Potencia máxima	90 CV CEE a 4.100 rpm
Par máximo	19 mkg CEE a 2.400 rpm

TRANSMISION

Tipo	Tracción delantera
Embrague	Monodisco en seco
Grupo final	3,166:1
Rel. del cambio (desarrollo)	1.º 3,909:1 (8,53)
km/h por 1.000 rpm	2.º 2,238:1 (14,90)
	3.º 1,444:1 (23,10)
	4.º 1,029:1 (32,41)
	5.º 0,795:1 (41,95)

BASTIDOR

Susp. delantera tipo	Independiente McPherson con triángulo inferior
elemento elástico estabilizadora	Resortes helicoidales 23 mm
Susp. trasera tipo	Independiente Ruedas tiradas por brazos longitudinales
elemento elástico estabilizadora	Resortes helicoidales 16 mm
Frenos ayudas delantero	Doble circuito Servofreno Discos ventilados 257 mm de Ø
trasero	Discos 240 mm de Ø
Dirección giros/Ø volante	De cremallera, asistida 10,5 m
Ø de giro	3/38 cm
Neumáticos	175/65 TR 14
Llantas	6x14 pulgadas
Peso oficial	1.300 kg
Depósito comb.	63 litros

CIFRAS OFICIALES

Velocidad máxima	: 180 km/h
Aceleración 0-100 km/h:	13,5 seg.
consumos	
a 90 km/h	5,1 litros
a 120 km/h	7 litros
Urbano	7,1 litros

MEDICIONES DE

autopista

ALFA ROMEO 155 2.0 16V TS

BANCO DE PRUEBAS

Seguimos sin encontrar al Twin Spark 16V los 150 caballos que promete su fabricante, pero en esta ocasión ya estamos en los valores que caben esperar de un motor de dos litros y 16 válvulas. Como cabe esperar, esto se ha dejado sentir en la toma de prestaciones, que han mejorado claramente en todos los apartados.

Potencia máxima:
141 CV DIN a 6.380 rpm
Par máximo:
18,5 mkg DIN a 3.700 rpm
Relación peso/potencia:
9,7 kg/CV



CONDICIONES DE LA PRUEBA

Km. al inicio: 11.200. Temperatura: 22 °C. Presión atmosférica: 917 mb. Peso en báscula y reparto (del./tras.): 1.374 kg. (60/40). Neumáticos: Pirelli P700-Z. Presión del./tras.: 2,6/2,4 kg/cm².

QUINTA RUEDA

	60 km/h.	80 km/h.	100 km/h.	120 km/h.	140 km/h.	160 km/h.
ACELERACION						
TIEMPO (s.)	4,47	6,90	9,95	14,20	19,89	28,76
ESPACIO (m.)	43	90,8	167,2	300,3	503,5	875,2

	60 km/h.	80 km/h.	100 km/h.	120 km/h.	140 km/h.	160 km/h.
FRENADA						
TIEMPO (s.)	1,67	2,33	2,77	3,32	3,86	—
ESPACIO (m.)	13,6	24,4	37,9	54,7	74,3	—

	60 km/h.	80 km/h.	100 km/h.	120 km/h.	140 km/h.	160 km/h.
SONORIDAD						
DECIBELIOS	64,6	67,1	69,2	72,8	74,3	77,3

PRESTACIONES

ACELERACION	
0-400 m.	17,15 s
0-1000 m.	31,52 s

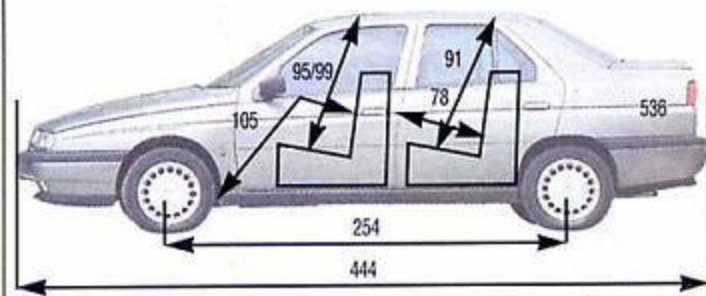
RECUPERACIONES	
400 m. en 4.ª a 40 km/h.	19,88 s
1000 m. en 4.ª a 40 km/h.	36,46 s
400 m. en 5.ª a 50 km/h.	19,37 s
1000 m. en 5.ª a 50 km/h.	37,36 s

ADELANTAMIENTO	
80 a 120 km/h. en 4.ª	11,70 s
80 a 120 km/h. en 5.ª	16,17 s

CONSUMO		
	km/h.	l/100
Ciudad	25,1	10,9
Carretera	94,7	6,9
Autopista	121,2	8,7
Media (40%, 30%, 30%)	74,8	9,0
Autonomía media	700 km.	

DIMENSIONES (cm)

Altura: 144
Anchura: 170
Vias (del./tras.): 147/141
Anchura int. del./tras.: 140/138
Capacidad maletero: 536 dm³



MEDICIONES DE

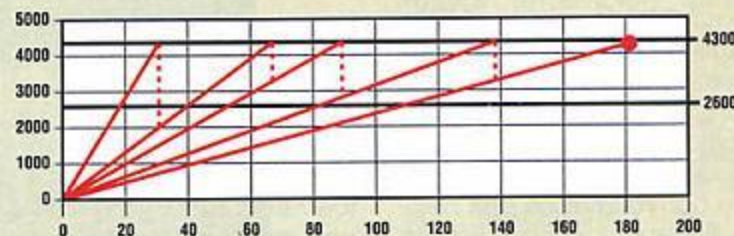
autopista

ALFA ROMEO 155 2.0 TD

BANCO DE PRUEBAS

Cuando se anuncian 90 caballos y se presenta 97 a la cita, sólo cabe esperar unas prestaciones dignas de tenerse en cuenta. Las aceleraciones resultan destacables y algo menos las recuperaciones, sobre todo tras la aparición en los últimos tiempos de los turbodiesel de inyección directa, con su espectacular empuje a bajo régimen.

Potencia máxima:
97,68 CV DIN a 4.160 rpm
Par máximo:
19,69 mkg a 2.690 rpm
Relación peso/potencia:
13,1 kg/CV



CONDICIONES DE LA PRUEBA

Km. al inicio: 5.370. Temperatura: 7 °C. Presión atmosférica: 890 mb. Peso en báscula y reparto (del./tras.): 1.280 kg. (59/41). Neumáticos: Michelin MXV2. Presión del./tras.: 2,4/2,2 kg/cm².

QUINTA RUEDA

	60 km/h.	80 km/h.	100 km/h.	120 km/h.	140 km/h.	160 km/h.
ACELERACION						
TIEMPO (s.)	4,79	8,13	12,19	18,31	26,83	—
ESPACIO (m.)	47,6	112,8	303,8	402,3	711,2	—

	60 km/h.	80 km/h.	100 km/h.	120 km/h.	140 km/h.	160 km/h.
FRENADA						
TIEMPO (s.)	2,0	2,6	3,3	3,3	4,6	—
ESPACIO (m.)	15,5	27,6	44,5	65	91	—

	60 km/h.	80 km/h.	100 km/h.	120 km/h.	140 km/h.	160 km/h.
SONORIDAD						
DECIBELIOS	66,3	67,9	69,4	70,6	76,6	79,2

PRESTACIONES

ACELERACION	
0-400 m.	18,24 s
0-1000 m.	33,98 s

RECUPERACIONES	
400 m. en 4.ª a 40 km/h.	20,66 s
1000 m. en 4.ª a 40 km/h.	37,36 s
400 m. en 5.ª a 50 km/h.	21,26 s
1000 m. en 5.ª a 50 km/h.	40,12 s

ADELANTAMIENTO	
80 a 120 km/h. en 4.ª	11,62 s
80 a 120 km/h. en 5.ª	15,57 s

CONSUMO		
	km/h.	l/100
Ciudad	22,6	8,6
Carretera	94,3	5,7
Autopista	116,5	6,9
Media (40%, 30%, 30%)	77,8	7,1
Autonomía media	887 km.	



PRUEBA

valga como ejemplo que, adelantando en 2.ª velocidad desde 20 km/h, el TD tarda 7,25 segundos en alcanzar los 70 km/h, no mucho más que los 6,93 que emplea el 16V. No está mal para tratarse de un modesto Diesel que, a la vez, se permite unos consumos en prueba por debajo de los 7,4 litros cada 100 kilómetros.

Si los ocupantes no tienen muchas más oportunidades de sentir diferencias entre ambas versiones, el conductor continúa recibiendo sensaciones bien dispares. El 16V no cuenta con una dirección tan rápida como podría desprenderse del reducido número de vueltas de volante entre topes —2,2 frente a 3 en el TD—, porque en el 16V las ruedas giran algo menos. Sin embargo, entre el alto grado de asistencia a la dirección y que la versión Sport cuenta con unos reglajes específicos para propiciar una respuesta más rápida, el manejo del volante es una delicia. En ambos coches gravita el mismo porcentaje de peso sobre el tren delantero, pero mientras que el TD se muestra netamente subvirador, el 16V no presenta la menor pezeza entre el primer movi-

miento del volante y el cambio de trayectoria. Seguro que en esto la influencia de los neumáticos de perfil 45, con su mínima deformación de carcasa, también juegan un papel importante. Es justo lo que se espera de un deportivo, pero esto exige una conducción más pulcra y con ideas claras de la trayectoria.

Por eso se agradece que el bastidor muestre también nobleza y autorice todo tipo de correcciones incluso ya embarcados en la curva.

El buen comportamiento también está presente en el TD, pero la respuesta al volante resultará más afín al conductor medio. La dirección ofrece menos asistencia,

Las buenas maneras en cualquier situación presiden la conducción de los 155.

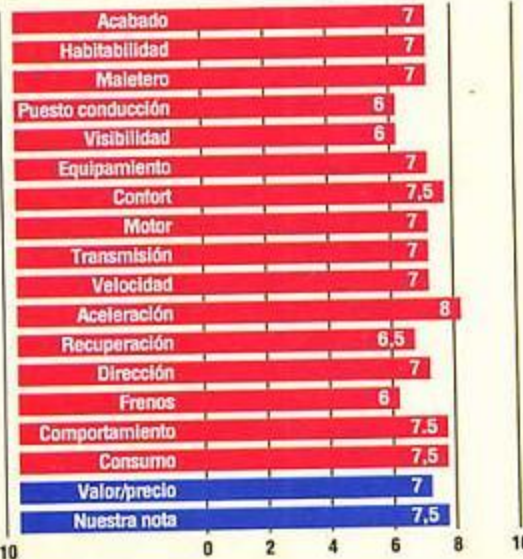


ALFA ROMEO 155 2.0 16V TS

ALFA ROMEO 155 2.0 TD

BALANCE

En una comparativa tan atípica no puede haber vencedores ni vencidos, sino dos consecuencias para cada uno. El 155 TD resulta un modelo muy homogéneo, de buen andar, buen comportamiento y consumos ajustados. En su categoría hay rivales mejores en cada uno de estos apartados, pero el 155 se presenta como un punto medio muy razonable. En el caso del Twin Spark 16V, pocas berlinas deportivas ofrecen una imagen tan contundente, aunque sus prestaciones como tal dejen algo que desear. A cambio, como mera berlina familiar, el 155 16V ofrece un comportamiento intachable y un placer de conducción que otros no pueden.



No podíamos creerlo, pero así era. El 155 dos litros, con un rotundo 16V acompañando a la sigla, se negaba a mejorar las prestaciones de la versión anterior, de sólo ocho válvulas. No nos lo creíamos nosotros, ni —claro está— los responsables de la marca, llegados desde Italia para ayudarnos a encontrar el vigor «perdido» en las entrañas de nuestro 155.

Los antecedentes de los motores Twin Spark eran que nunca conseguíamos alcanzar las prestaciones anunciadas oficialmente. Esto puede parecer lógico si consideramos que los ensayos los realizamos bien por encima del nivel del mar. Debido a la altitud de la meseta, la presión ambiental cuando medimos las prestaciones rara vez pasa de los 925 milibares, mucho menor que los 1.000 milibares que preconiza la normativa CEE. Obviando el factor humedad del aire, este 8 por ciento menos de presión ambiental significa que entra en el motor un 8 por ciento menos de oxígeno y, por tanto, un 8 por ciento menos de potencia. Pero esto sucede igual



La óptica elipsoidal proporciona el clásico haz de luz cortado por arriba.



La opción de neumáticos de perfil 45 puede empañar algo el confort, pero pone el listón muy alto en agarre.

por lo que el volante se siente más pesado y, además, las ruedas destinadas a un uso tranquilo derivan considerablemente más.

No hay que confundir esto con un comportamiento «torpón» —no hay Alfa que lo sea—, sino que se ha buscado que el coche «avise» con mayor antelación que el Sport y que perdone cierta vaguedad o acciones inapropiadas a los mandos. Para aquellos dieselistas deportivos existe el 2.5 TD, para el que se ofrece también la configuración Sport.

Los frenos del 16V muestran una contundencia y un tacto de pedal acorde con sus prestaciones. Como sucede con la dirección, basta aplicar una fuerza moderada sobre el pedal para que los frenos muerdan con contundencia. No sólo proporcionan unas distancias de frenado reducidas, como se puede ver en los cuadros, sino que resultan dosificables. Ante semejante compañero de viaje, el TD no consigue más que una actuación discreta, que requiere emplearse con relativa decisión sobre el pedal.

En resumen, cada uno con su planteamiento, los dos muestran una cualidad envidiable, que es su remarcable estabilidad. Esto permite a la vez una conducción fácil y deja amplio margen de seguridad ante posibles errores de conducción. Su capacidad interior se encuentra entre la media de su segmento, a excepción de la altura, la más sobresaliente de su categoría. En definitiva, un panorama —incluyendo unos consumos contenidos y un precio razonable, sobre todo para el TD— que sitúa convenientemente a los 155 en el mercado. ■

*Equipo de Pruebas
Fotos: J. Martínez*

Todos los 16V cuentan con terminación Sport. El alerón, los faldones y las llantas de 16 pulgadas forman parte del kit deportivo opcional.



En busca de los caballos perdidos

con todos los coches y resulta, a todos los efectos, repetitivo y comparativo.

Nuestro banco de potencia no encontró más que 136 caballos en condiciones CEE, lo que suponía «grosso modo» —una vez descontado el 8 por ciento antes mencionado—, unos 125 caballos reales cuando realizamos las prestaciones. Armados con los resultados de diversas simulaciones por ordenador, los ingenieros de Alfa habían concluido que, durante nuestras mediciones, el motor habría estado proporcionando 122 caballos. Todo encajaba, pero era evidente que algo no había ido bien en nuestra unidad de pruebas, porque según las prescripciones de la marca, todo motor por debajo de 142 CV en condiciones CEE debería quedar automáticamente fuera de la cadena de montaje. Los responsables de Alfa decidieron cortar por lo sano y retornar el coche a Italia. Efectivamente, sometido en la pista de Balocco a los ensayos

que hasta entonces eran simulaciones de ordenador, se apreciaba que el coche estaba fuera de tolerancias en lo que a prestaciones se refiere. Finalmente se encontró un aparente culpable, que tenía nombre de chip: la centralita electrónica que gestiona el motor generaba fallos aleatorios. Los 995 milibares en Balocco conseguían que se mejorasen los valores obtenidos en España, pero lejos todavía de las cifras homologadas.

Con la electrónica en orden y cerca de 7.000 kilómetros más en el contador, hemos repetido nuestras mediciones habituales y los resultados quedan evidenciados en el cuadro correspondiente. Ahora sí, el 155 2.0 16V ha conseguido unos valores más acordes con lo que ofrecen sus especificaciones técnicas. Y en línea con las de otras unidades que, sin el equipo «Sport», han pasado por las manos de nuestro Centro Técnico.