

PRUEBA

Alfa Romeo 155





2.0 16V T.S.

IMAGEN DE COMPETICION

La última remodelación experimentada por el Alfa 155 no ha hecho sino potenciar sus puntos fuertes. Sin embargo, la alta calidad de su chasis deja en entredicho a su nuevo motor Twin Spark, mal adaptado al 155.

Hace falta ser una persona con buen ojo para darse cuenta de que los Alfa 155 del año 1995 cuentan con profundas remodelaciones. Al menos, esto es cierto cuando se trata de una unidad con terminación convencional. Con la terminación Sport, como la de nuestra unidad de pruebas, los cambios no sólo saltan a la vista, sino que, además, resulta casi imposible pasar inadvertido.

A los anteriores 155 no cabía hacerles reproches en materia de comportamiento, pero Alfa ha decidido apretar un poco más a sus rivales. Para conseguirlo, el primer paso ha sido asentar aún más sus coches en el suelo, dotándolos de unas vías más anchas. No se ha llegado a alcanzar los 1,5 metros de algunos de sus rivales, pero, como comprobaremos en marcha, tampoco resulta imprescindible para conseguir un comportamiento de primer orden. Este aumento de anchura de los ejes viene acompañado por una nueva conformación de las aletas y de las puertas traseras, mucho

más prominentes —al estilo del antiguo BMW M3— y espectaculares, pero sin caer en exageraciones.

Para distinguir al primer vistazo el 155 nuevo basta fijarse en la pieza cromada triangular en la parrilla, que antes venía pintada en el color de la carrocería. Y ya para nota, se puede comprobar que el diseño de la rejilla es ahora en forma de nido de abeja. En el caso de la terminación Sport, la nota de distinción adicional la pone el alerón posterior, que resulta muy efectista en lo estético, pero eleva todavía más la zaga, ya alta de por sí. La visibilidad hacia atrás no ha sido nunca en punto fuerte del 155 —sobre todo para los coches que le siguen— y el alerón no hace sino poner las cosas un poco más difíciles. Terminando con lo más evidente, las ruedas de la configuración Sport cuentan con unas llantas de cinco brazos pintadas en negro, que le proporcionan un aspecto muy deportivo, mucho más de lo que parecen sugerir las fotografías.

En esta descripción hemos dejado para el final el nuevo motor Twin Spark,





POSICIONAMIENTO

No hace más de dos años, las berlinas medias articulaban su gama alrededor de una mecánica de dos litros. Ahora la mayoría de los fabricantes han subido un peldaño, basándose en esta misma cilindrada pero con 16 válvulas. Alfa ha hecho lo mismo con su 155 Twin Spark 16V, dejando fuera de su catálogo la versión de 8 válvulas y con una presentación más deportiva que sus rivales, especialmente en esta versión dotada de terminación Sport. Sus mejoras a nivel de bastidor no eran imprescindibles, pero bienvenidas sean.

DOTACION Y PRECIOS

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

N. D. = No disponible. (*) Opción montada en la unidad probada.

PRECIO BASE

3.150.000 ptas.

PRECIO UNIDAD PROBADA

3.330.000 ptas.

Llanta grande, neumáticos de perfil bajo, suspensión rebajada y vías más anchas: el comportamiento del 155 es una delicia.



Las llantas de 16 pulgadas opcionales permiten una magnífica refrigeración a los redimensionados frenos.

cuyo logro más sorprendente es el de haber conseguido encontrar hueco en cada cilindro para alojar cuatro válvulas junto a las dos bujías. Este motor de 150 caballos es idéntico al que impulsa al nuevo Alfa GTV y de cuyas características ya hemos hablado sobradamente.

Desde el puesto del conductor no se aprecian cambios radicales en el habitáculo. La postura de conducción no es perfecta, pero se pueden alcanzar compromisos razonables con la ayuda del volante regulable en altura y de la rampa sobre la que puede deslizarse la banqueta para variar la altura. En su configuración Sport, los asientos cuentan con una tapicería específica y con una conformación recogida, mientras que el volante y el pomo del cambio vienen recubiertos de cuero. La disposición de los mandos resulta tan acertada como antes, porque no se ha modificado. El particular volante deportivo incorpora un aro con notables variaciones en su sección para hacer más cómodo su manejo. Esto es habitual en algunos volantes deportivos, pero nunca había-



Visto de frente, sólo el cromado presente en la parrilla y las aletas abombadas delatan a los nuevos 155.

mos visto ninguno con variaciones de grosor tan continuas.

Esto no supone ningún problema a la hora de enjuiciar el manejo del coche, que resulta ser un verdadero regalo para el aficionado a conducir. Ahora la dirección sólo gira 2,2 vueltas entre topes, frente a las 3 vueltas de los anteriores, lo que significa todo un récord en berlinas de calle. Sin embargo, no hay que temer una dirección hiperdirecta y extremadamente sensible; más parece que las ruedas no giran tanto como antes para evitar que puedan entrar en contacto con la carrocería, lo que se traduce en un diámetro de giro algo mayor.

Entre los enérgicos amortiguadores, los neumáticos de perfil 45 en llanta de 16 pulgadas y la caja de la carrocería 15 mm más baja, el comportamiento del 155 se encuentra fuera de toda crítica. Los técnicos de Alfa han conseguido combinar una estabilidad a toda prueba, tanto en recta como en curva, con una buena agilidad a la hora de abordar curvas. Claro está que los neumáticos de perfil muy bajo ayudan a camuflar el subviraje



Existe un «kit» opcional que incluye un alerón integrado con elegancia.



Nuevo motor, pero en términos prácticos, pocas ventajas respecto al antiguo.

existente y que la velocidad de paso en curva también cabe atribuirle en gran medida a los neumáticos, pero no así la sensación de control total que se siente al volante. Las suspensiones encajan bien las desigualdades, conservando la trayectoria y un buen grado de confort, salvo cuando hacen tope. Y esto no es difícil de conseguir sobre firmes abombados, dado que con la carrocería 15 mm rebajada del S se reduce el recorrido vertical de la rueda en esos mismos 15 mm.

Gracias al diseño abierto de las llantas, los frenos no tienen grandes problemas para ventilar y aguantan bien el trato duro. Por potencia y por distancias de frenado, se encuentran más que a la altura de la prestación del coche. Nuevamente hemos podido comprobar que, con un buen equipo de ruedas y de amortiguadores, se puede conseguir que el ABS no se inmiscuya en la tarea de frenada cuando se circula deprisa sobre firmes imperfectos.

El manejo del cambio, otra de las pesadillas de anteriores Alfa, no tiene ahora nada que envidiar al de cualquiera de

CARACTERÍSTICAS Y RENDIMIENTO

DATOS DEL FABRICANTE

MOTOR	
Situación	Delantero transversal
Nº de 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. Cuatro 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 máx.	150 CV CEE a 6.200 rpm
Par máximo	19 mkg CEE a 4.000 rpm

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

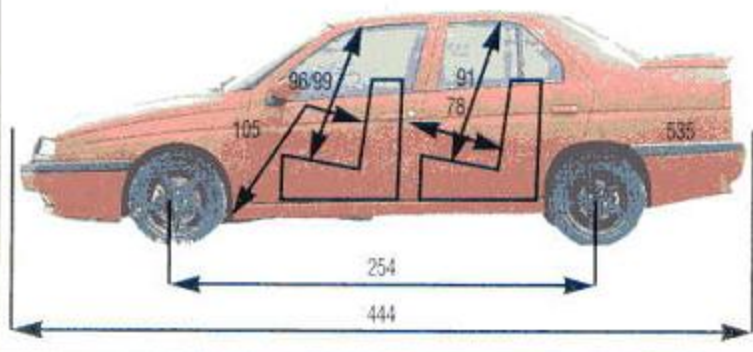
BASTIDOR	
Susp. delantera tipo	Independiente McPherson con triángulo inferior
elem. elástico estabilizadora	Resortes helicoidales 22 mm
Susp. trasera tipo	Independiente Ruedas tiradas por brazos longitudinales
elem. elástico estabilizadora	Resortes helicoidales 17 mm
Frenos ayudas delanteros	Doble circuito Servofreno Discos ventilados 284 mm de Ø
traseros	Discos 240 mm de Ø
Dirección	De cremallera, asistida
Ø de giro	11 m
giros/Ø volante	2,238 cm
Neumáticos	205/45 ZR 16
Llantas	7x16 pulgadas
Peso oficial	1.300 kg
Depósito combus.	63 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

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

DIMENSIONES (cm)

Altura: 144
Anchura: 173
Vias (del./tras.): 149/143
Anchura int. del./tras.: 140/138



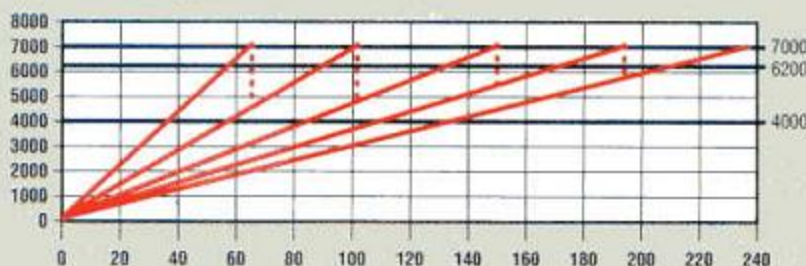
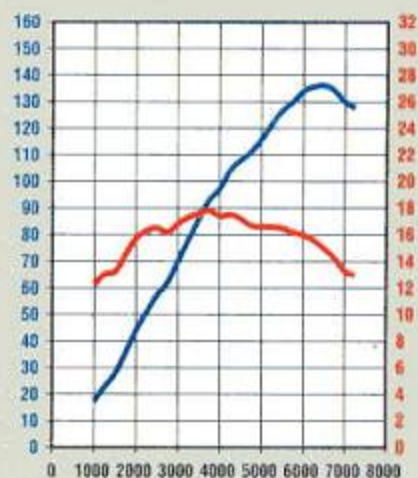
MEDICIONES DE



BANCO DE PRUEBAS

Lo alejado de las cifras anunciadas oficialmente de las que hemos obtenido en nuestro banco de potencia justifican plenamente los resultados obtenidos en carretera. El par máximo se consigue a un régimen muy bajo, fruto de la presencia del variador de fase de distribución, pero su valor en términos absolutos es muy bajo para un motor de dos litros.

Potencia máxima:
136,5 CV CEE a 6.310 rpm
Par máximo:
17,8 mkg CEE a 3.750 rpm
Relación peso/potencia:
10,1 kg/CV



CONDICIONES DE LA PRUEBA

Km. al inicio: 4.500. Temperatura: 22 °C. Presión atmosférica: 917 mB.
Peso en báscula y reparto (del./tras.): 1374 kg (60/40). Neumáticos: Pirelli P700-Z.
Presión del./tras.: 2,6/2,4.

QUINTA RUEDA

	60 km/h	80 km/h	100 km/h	120 km/h	140 km/h	160 km/h
--	---------	---------	----------	----------	----------	----------

ACELERACION

TIEMPO (s)	4,86	7,61	11,16	15,98	22,15	—
ESPACIO (m)	46,6	100,5	189,9	338,2	562,0	—

FRENADA

TIEMPO (s)	1,67	2,23	2,77	3,32	3,86	—
ESPACIO (m)	13,6	24,4	37,9	54,7	74,3	—

SONORIDAD

DECIBELIOS	64,6	67,1	69,2	72,8	74,3	77,3
------------	------	------	------	------	------	------

PRESTACIONES

ACELERACION

0-400 m	17,78 s
0-1.000 m	32,55 s

RECUPERACIONES

400 m en 4.ª a 40 km/h	20,24 s
1.000 m en 4.ª a 40 km/h	37,24 s
400 m en 5.ª a 50 km/h	19,82 s
1.000 m en 5.ª a 50 km/h	38,61 s

ADELANTAMIENTO

80 a 120 km/h en 4ª	13,27 s
80 a 120 km/h en 5ª	17,74 s

CONSUMOS

	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



Pocos coches en la actualidad ofrecen un aspecto tan distinto y espectacular como el 155. Lástima que el motor no acompañe.

sus competidores. Conviene dibujar bien los pasos de una marcha a otra, por lo que no es demasiado rápido, pero sí suave. Su larga palanca permite que el pomo caiga justo bajo la mano, pero sin ser motivo para unos recorridos más largos de lo habitual.

Si hasta el momento todo parece de color de rosa —¿o deberíamos decir «Rosso Corsa»?—, llegados al motor aparecen las motas grises. De nuestra experiencia con los GTV y Spider, sabemos que este motor es capaz de proporcionar holgadamente los 150 caballos que anuncia. Sin embargo, nuestra unidad se ha negado a superar la cifra de 137, apenas cuatro más que el motor de sólo ocho válvulas. La comparación entre el vano motor de uno y otro nos ha proporcionado la única explicación plausible: el aire en el 155 llega tan caliente a los cilindros que su contenido en oxígeno es escaso. Mientras que el GTV tiene un espacio desahogado para la admisión, en el 155 debe hacer un largo y tortuoso recorrido, muy próximo a los escapes, que tampoco tienen mucho espacio para disipar el calor. Tan sólo



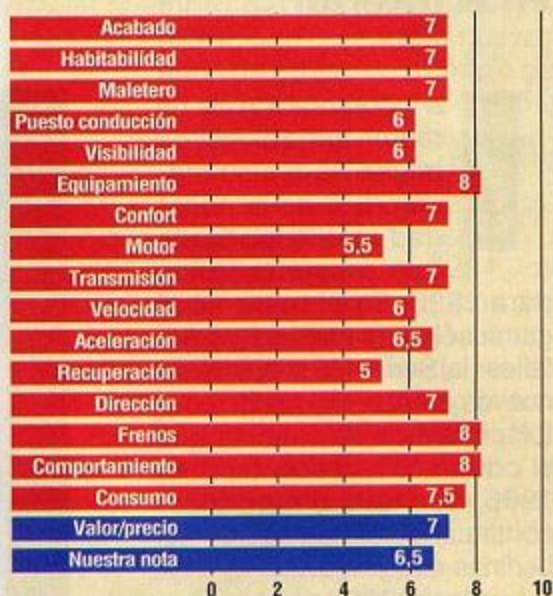
Los cambios respecto a los 155 ya conocidos son mínimos. El modelo con terminación Sport que hemos ensayado cuenta con una tapicería de



diseño específico y unos asientos con mayor sujeción. La instrumentación, completa, como siempre, pero algo errática.

BALANCE

Sobre el papel, el renovado Alfa 155 Twin Spark se presenta como una de las berlinas medias más interesantes del mercado. Su imagen puede resultar ya conocida, pero rebosa originalidad y deportividad. Las mejoras aportadas a nivel del bastidor nos colocan ante uno de los tracción delantera más agradables de conducir y más eficaces del mercado. El único pero proviene de su motor, o mejor, de su implantación en el 155: bajo su capó, el último desarrollo de Alfa no proporciona esa potencia que terminaría de rematar un modelo que, pese a su veteranía, cuenta con muchos atractivos..



cuando se «puentea» este filtro y se elimina la cobertura térmica de los escapes reaparecen esos caballos que encierra el motor. A buen seguro que con tiempo frío mejorarían todas nuestras mediciones, pero también queda claro que la adaptación del motor al 155 no es del todo afortunada. Esto sirve también para darnos una pista de por qué el antiguo Twin Spark tampoco proporcionó nunca los 143 caballos que anunciaba.

Conociendo estas premisas, no resulta extraño que el 16 válvulas resulte decepcionante a la hora de juzgar sus prestaciones. Su respuesta es siempre suave, pero de ninguna manera enérgica. Por decirlo brevemente, no consigue mejorar en ninguna de nuestras mediciones al 8 válvulas al que sustituye, con tres excepciones derivadas de su modernidad: el apartado sonoro, los consumos y, claro está, las frenadas. Una oportunidad perdida, porque cualidades a cada una de las partes, por separado, no le faltan al renovado 155. ■

Miguel G. Puente
Fotos: J. Martínez