

Alfa Romeo 155 V6

El nuevo Alfa 155 supone un avance importante dentro de la gama. Partiendo de la plataforma del Fiat Tipo, ofrece un planteamiento muy racional y práctico sin perder el carácter deportivo tradicional de la marca.

Sin renunciar a su filosofía deportiva y a una imagen definida y diferenciada, el Alfa 155 ofrece una disposición más racional en la que no se han dejado en segundo plano aspectos como la practicidad y el confort. En su configuración se aprecia la intencionalidad del fabricante en buscar una mayor sencillez, abundando ciertas tradiciones, como la

propulsión posterior, para centrarse en soluciones más extendidas —tracción delantera— y con probada fiabilidad y eficacia —plataforma del Fiat Tipo—. Pero la tradición deportiva de la gama es una premisa irrenunciable, y sus técnicos se las han arreglado para no perder en el 155 esa aureola que siempre ha caracterizado sus modelos. La intención de ofrecer

un coche con carácter propio se aprecia en multitud de detalles, que van desde un diseño exterior muy personal hasta una mecánica de seis cilindros en V, habitual en modelos de ese planteamiento, que supone un rasgo más de distinción.

En la carrocería, los trazos no buscan sólo una estética diferenciada; también en esta ocasión se ha conseguido







La amplitud interior se ha mejorado de forma apreciable, en particular la cota de anchura.

DATOS DEL FABRICANTE

ALFA ROMEO 155 V6

- Cilindrada y potencia ... 2.412 cm³-156 CV.
- Precio básico 3.485.000 ptas.
- Precio unidad probada .. 3.961.000 ptas.

EQUIPAMIENTO

- Antibloqueo de frenos electrónico ABS.
- Climatizador automático.
- Servodirección.
- Cierre centralizado.
- Elevalunas eléctricos delanteros.
- 2 espejos exteriores regulables eléctricamente y térmicos.
- Cristales tintados.
- Luz de lectura.
- Guantes con llave y luz.
- Check control.
- Cuentarevoluciones.
- Termómetro de agua.
- Termómetro de aceite.
- Mandemoto de aceite.
- Regulación volante altura.
- Regulación altura cinturones de seguridad.
- Regulación apoyo lumbar.
- Reposacabezas delanteros y traseros.
- Cinturones traseros.

- (*) — Pintura metálica 40.000 ptas.
- (*) — Elevalunas eléctricos traseros 30.000 ptas.
- (*) — Llantas de aleación ligera 75.000 ptas.
- (*) — Asientos delanteros eléctricos y calefactables 100.000 ptas.
- (*) — Suspensión inteligente 150.000 ptas.
- (*) — Techo practicable eléctrico 110.000 ptas.
- (*) — Focos del antiniebla y lavafaros 41.000 ptas.
- (*) — Preinstalación radio completa 30.000 ptas.
- (*) Equipamiento opcional montado en la unidad probada.





Aunque algo faltos de sujeción lateral, los asientos delanteros ofrecen un diseño anatómico muy brillante.



una notable eficacia aerodinámica. La línea en cuña, propiciada por el afilado frontal, que, a su vez, forma un ángulo muy abierto con el parabrisas, trae como resultado un brillante Cx de 0,29. En la parte posterior se ha buscado transmitir una sensación de solidez con un generoso montante trasero, rematando el conjunto con un tercer volumen de aspecto macizo. Como en otras muchas oca-

aprietos a los que superen el metro ochenta de estatura, debido a la trayectoria descendente del techo. El capó de acabado merece ser analizado bajo dos vertientes. Por un lado, se aprecia una notable mejora en lo que se refiere a ajuste. Los ruidos procedentes de algún anclaje defectuoso han desaparecido casi por completo y detalles como el tacto de los mandos o el sonido rotundo del cierre de las puertas delatan un mejor remate general del coche. En lo que se refiere a los elementos plásticos del interior, aún se pueden mejorar. Sin dudar de su calidad, el aspecto visual que ofrecen no está a la altura del resto del conjunto, y es una pena que no se haya cuidado más este apartado.

Un aspecto destacable del nuevo Alfa 155 es el confort. Los bien diseñados asientos recogen el cuerpo con eficacia y el paso de los kilómetros no repercute en los riñones, aunque la sujeción lateral no es todo lo buena que sería deseable. Los tarados de la suspensión también contribuyen a mejorar la comodidad de los pasajeros. La amortiguación regulable opcional, en su posición automática, absorbe bien las irregularidades sin transmitir en exceso al habitáculo.

Mejora importante en acabado.

siones, el resultado estético puede dar cabida a todas las opiniones, pero lo que es seguro es que a nadie dejará indiferente. Una vez en el interior, se pone de manifiesto la mejora de habitabilidad respecto al Alfa 75. La adopción de la base del Tipo favorece un apreciable incremento en la cota de anchura y la mayor longitud de la carrocería frente al modelo de Fiat también se refleja en el espacio para las piernas de los pasajeros posteriores. La medida más crítica es la de altura, que puede llegar a poner en

En conducción deportiva, el 155 combina facilidad de conducción con eficacia.



Prueba/Alfa Romeo 155 V6

vez sujeta con firmeza la carrocería en apoyo. La sonoridad se mantiene dentro de unos niveles bajos y tan sólo el rumor del motor —preciso— a partir de 4.500 vueltas y algunos silbidos aerodinámicos a alta velocidad perturban la tranquilidad en el interior.

En el puesto de conducción los cambios son radicales. La postura al volante mejora notablemente respecto del 75 y, sobre todo, del 33. Sin embargo, sigue padeciendo las mismas limitaciones que sus primos —Tipo,



Como cabe esperar de su imagen deportiva, la instrumentación es muy completa y su lectura es rápida y sencilla.

Tempra y Dedra— en lo que se refiere a la regulación de altura del asiento, que no permite situarlo en la posición más baja sin que se condicione la distancia a los pedales. El accionamiento del cambio es bastante rápido y preciso, abandonando el tacto algo pastoso que ofrecía el Alfa 75. Los desarrollos están pensados para extraer la quintaesencia al brillante V6 de 166 CV. Partiendo de la base de que esta mecánica destaca por su buen rendimiento a bajo y medio régimen, y si a ello le unimos una transmisión claramente «corta», podemos intuir los resultados traducidos a prestaciones. Tan sólo el elevado peso del coche, casi 1.400 kg, en orden de marcha y con el depósito lleno, limita el potencial dinámico, que, a pesar de todo, es sumamente brillante. Destacan en particular las cifras obtenidas en las recuperaciones, ambas por debajo de los 34 segundos. Pero todo tiene una contrapartida y el Alfa nos recuerda su peso y desarrollos a la hora de posar por el surtidor. Sin llegar a unas cifras desmesuradas, los consumos son bastante altos, aunque hay que decir que proporcionalmente



La postura de conducción y el accionamiento del cambio mejoran notablemente respecto



La capacidad de maletero es menor que la de su predecesor, aunque no está mal.



La «quinta rueda» arroja unas cifras de prestaciones francamente buenas.



El amplio montante posterior perjudica la visibilidad en algunas intersecciones en diagonal.





al Alfa 75.

CARACTERÍSTICAS Y RENDIMIENTO



ALFA ROMEO 155 2.5 V6

Motor

Delantero transversal, 6 cilindros en V de 60°. Cilindrada 2.492 cm³ (88,0 x 68,3 mm.). Bloque de aleación ligera. Culata de aleación ligera. Un árbol de levas en culata por cada fila de cilindros, accionado por correa dentada. Encendido electrónico. Alimentación inyección electrónica MPI Bosch Motronic M 1.7, integrada con el encendido. Refrigeración por líquido con electroventilador. Relación de compresión 10,0:1. Potencia 166 CV DIN a 5.800 rpm. Par 21,7 mkg. a 4.500 rpm.

Transmisión

Tracción delantera. Embrague monodisco en seco. Grupo final 3,41:1 (17/58). Relación del cambio y desaxones (km/h. a 1.000 rpm): 1.º: 3,500 (9,12); 2.º: 2,136:1 (14,68); 3.º: 1,524:1 (20,95); 4.º: 1,156:1 (27,63); 5.º: 0,917:1 (34,83).

Bastidor

Suspensión delantera independiente tipo McPherson, con triángulo inferior, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora de 24 mm. Suspensión trasera independiente, de nudos finados por brazos longitudinales, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Frenos Doble disco, con servofreno y ABS, delanteros con discos ventilados (284 mm.) y traseros de discos (240 mm.). Dirección de cremallera, asistida. Vueltas de volante 2,8 (38 cm. de diámetro). Diámetro de giro lente borbido 10,7 m. Neumáticos 205/50ZR 15. Cintas 6,0" x 15".

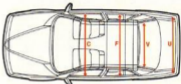
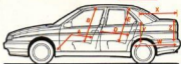
Cargos

Peso oficial 1.290 kg. Dimensiones exteriores (m.): 4,44 x 1,70 x 1,44. Bataca (m.) 2,54. Vías delanteras/trasera 1,47/1,41. Depósito de combustible de 63 litros.

Prestaciones oficiales

Velocidad máxima:	215 km/h.
Aceleración 0-100 km/h.:	8" 4
Consumo	
a 90 km/h.	7,3 litros
a 100 km/h.	9,3 litros
urbano	12,0 litros

LAS MEDICIONES DE **autopista**



COTAS DE HABITABILIDAD Y MALETERO

	Habitáculo				Maletero			
	A	D	W	U	V	X	Y	Z
A	105	77	127	107				
B	93/96	87	92	84				
C	140	137	33	53				

Volumen maletero: 506 dm³

Cotas expresadas en cm.

Prestaciones

Condiciones
Km. al inicio de la prueba: 6.152
Temperatura (°C): 17.
Altitud (m.): 790.
Peso del coche
y reparto (del./tras.): 1.392 (61/39).
Neumáticos: Pirelli P-7002.
Presión neumáticos
del./tras.: 2,5/2,5.
Velocidad máxima
(En 5.º (km/h. a rpm) 213,0 a 6.210.

Aceleración		
400 metros	16"	51/100.
1.000 metros	30"	17/100.
60 km/h.	4"	13/100.
80 km/h.	6"	22/100.
100 km/h.	8"	99/100.
120 km/h.	12"	49/100.
140 km/h.	17"	58/100.
160 km/h.	23"	66/100.

Recuperación en 4.º, entrando a 40 km/h.
400 metros 18" 19/100.
1.000 metros 33" 03/100.
En 5.º, entrando a 50 km/h.
400 metros 17" 48/100.
1.000 metros 33" 48/100.

Consumos (l/100 km.)

Ciudad:
22,5 km/h. de promedio 14,5.
Carretera:
79,5 km/h. de promedio 8,5.
Autopista:
112,2 km/h. de promedio 9,9.
Media (40%, 30%, 30%):
66,5 km/h. 11,3.
Autonomía media (km.) 550.

Frenada

a 60 km/h	15,0 m
a 80 km/h	26,0 m
a 100 km/h	40,0 m
a 120 km/h	57,0 m
a 140 km/h	79,0 m

Sonoridad

a 60 km/h	63,1 dB
a 80 km/h	65,0 dB
a 100 km/h	66,1 dB
a 120 km/h	69,6 dB
a 140 km/h	72,5 dB
a 160 km/h	74,2 dB





Entre sus cualidades dinámicas destaca la elasticidad del seis cilindros, que ofrece una respuesta instantánea a medio régimen.



Los mandos de elevavinas y de retrovisores quedan muy a mano del conductor.



Algo poco habitual. Sobre la rueda de repuesto hay una original caja de herramientas con lo imprescindible.

LAS ESTRELLAS DE *autopista*

ALFA ROMEO 155 2.5 V6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Acabado	*	*	*	*	*	*	*	*		
Habitabilidad	*	*	*	*	*	*	*	*		
Maletero	*	*	*	*	*	*	*	*		
Puesto conducción	*	*	*	*	*	*	*	*		
Visibilidad	*	*	*	*	*	*	*	*		
Instrumentación	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
Equipamiento	*	*	*	*	*	*	*	*		
Confort	*	*	*	*	*	*	*	*		
Climatización	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
Estética	*	*	*	*	*	*	*	*		
Motor	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
Cambio	*	*	*	*	*	*	*	*		
Velocidad	*	*	*	*	*	*	*	*		
Aceleración	*	*	*	*	*	*	*	*		
Recuperación	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
Dirección	*	*	*	*	*	*	*	*		
Frenos	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
Comportamiento	*	*	*	*	*	*	*	*		
Aerodinámica	*	*	*	*	*	*	*	*		
Consumo	*	*	*	*	*	*	*	*		
Valor/Precio	*	*	*	*	*	*	*	*		
Valoración subjetiva	*	*	*	*	*	*	*	*		

prontitud de lo deseable.

Su posicionamiento en la gama, justo por debajo del Q4, trae como consecuencia un equipamiento razonablemente completo, incluyendo de serie elementos como el climatizador automático. La lista de opciones no es muy extensa, y una a una no resultan caras. No obstante, si queremos un «full equip», el incremento de precio sobre el base es de 530.000 pesetas, lo cual le sitúa muy cerca de los cuatro millones. Tampoco el precio base es bajo y, aunque el refinamiento de su motor de seis cilindros puede justificar un incremento de precio, las 650.000 pesetas de sobrepeso sobre el Twin Spark 2.0 a igualdad de equipamiento son excesivas. ●

J. M. Quesada
y Equipo de Pruebas

