

**sport auto**



# Alfa Romeo 155 TI

DOMINADOR EN EL DTM

Alfa 155.



Agip

Nº 1774 / 15-07-1993

BAUMLER  
men's fashion

MICHELIN



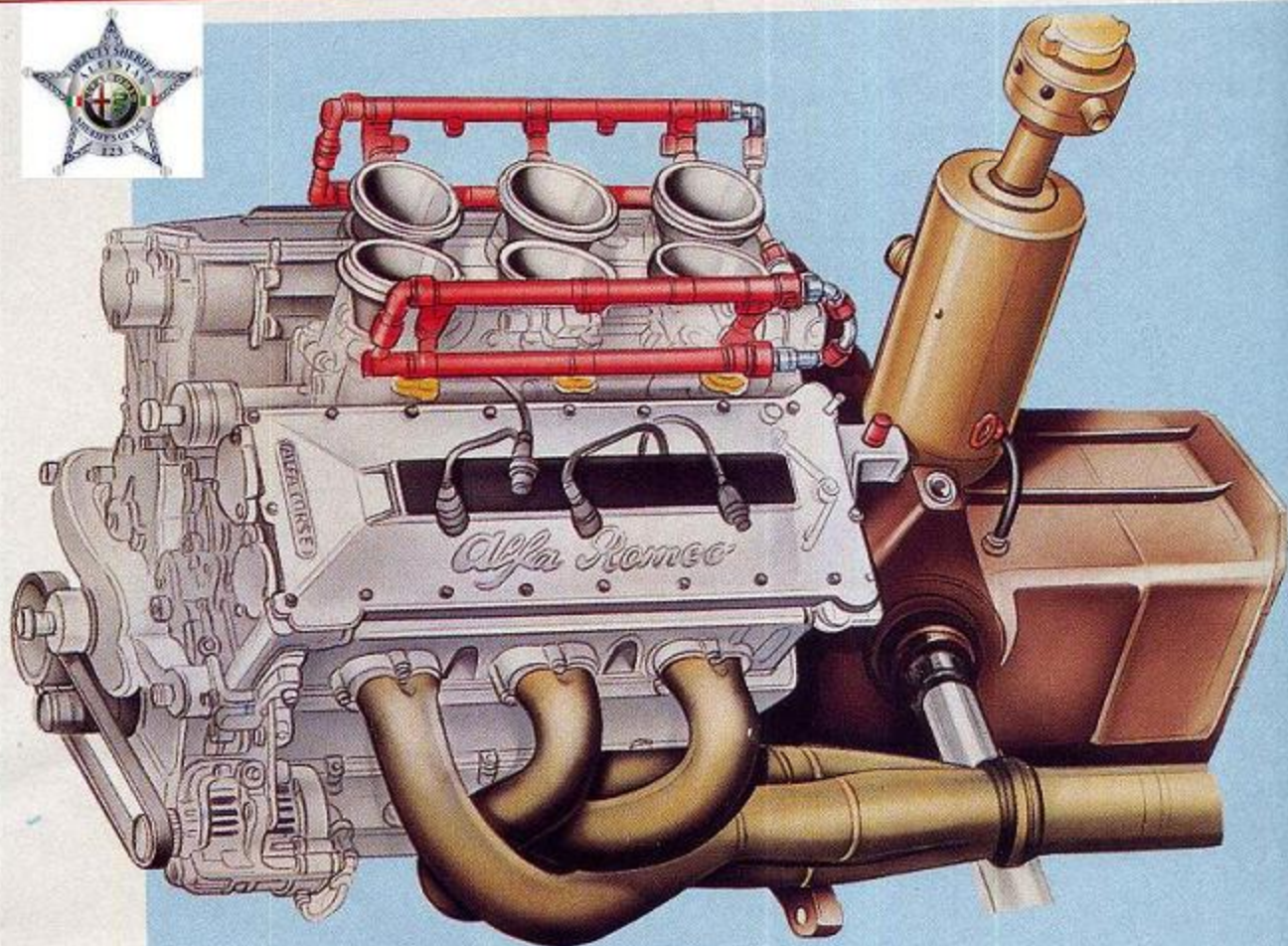
En el circuito del Mugello hemos tenido la oportunidad de asistir en directo a la prueba de uno de los modelos que actualmente dominan el prestigioso Campeonato Alemán de Turismos (DTM): el Alfa 155 V6 TI.



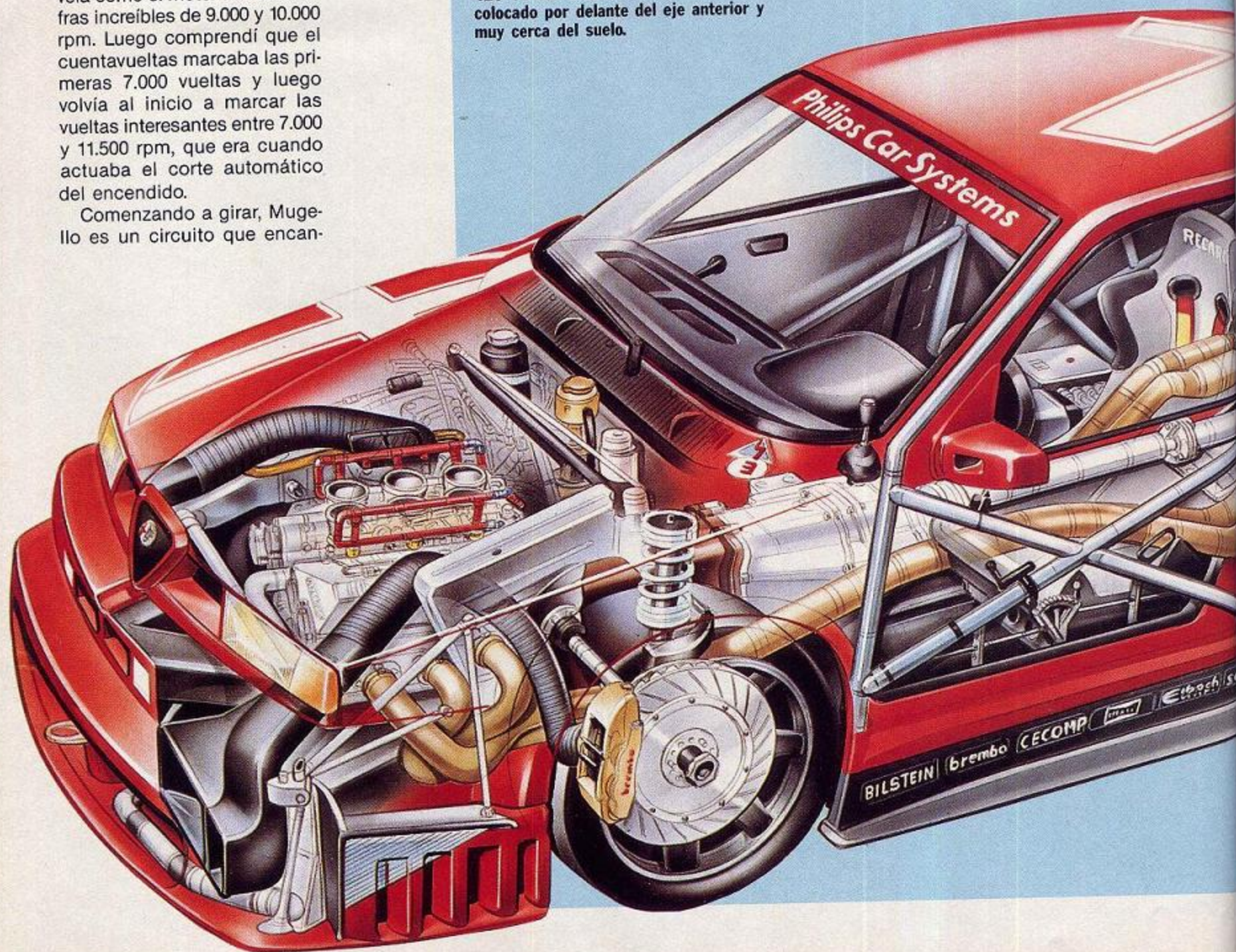
**E**ra una mañana lluviosa. Por casualidad, me tocó el turno de girar el primero y gracias a eso —y porque los neumáticos, aún sin rodar mucho, no habían cogido temperatura—, el piloto-probador de la marca, Giorgio Francia, no se empleó a fondo con el Alfa 155 TI. Esta unidad acababa de llegar recientemente de su campaña germana, en la que Nicola Larini va ya por su sexta victoria en ocho carreras disputadas, con lo que tiene prácticamente asegurado tan prestigioso título.

El ronroneo del Alfa no dejaba esperar que bajo el capó fuéramos a encontrar un motor tan rabioso. El cuentavueeltas de cristales líquidos estaba marcado desde 7.000 a 13.000 rpm, pero debajo, en caracteres muy pequeños, se leía..., o mejor dicho, no se leía: 1 a 7. Así, casi al ralenti, yo extrañado, veía cómo el motor indicaba cifras increíbles de 9.000 y 10.000 rpm. Luego comprendí que el cuentavueeltas marcaba las primeras 7.000 vueltas y luego volvía al inicio a marcar las vueltas interesantes entre 7.000 y 11.500 rpm, que era cuando actuaba el corte automático del encendido.

Comenzando a girar, Mugello es un circuito que encan-



El motor V6 es totalmente nuevo y proporciona 420 CV con 2.500 cm<sup>3</sup>. Va colocado por delante del eje anterior y muy cerca del suelo.





## Nacido para el Campeonato Alemán

### Alfa Romeo 155 TI

El 155 TI fue creado y concebido especialmente para poder participar en el Campeonato Alemán de Turismos (DTM), que usa la reglamentación Clase 1 de Turismos.

Esta es muy amplia y permite el uso de cualquier motor con tal de que sea del fabricante, tenga como máximo seis cilindros y 2.5 litros de cilindrada con admisión atmosférica. Mecánicamente, el bastidor es casi libre, pueden ampliarse los pasos de rueda (en redondo), colocarse un alerón posterior y, por debajo del eje de las ruedas, la aerodinámica también es libre.

El Alfa Romeo del DTM tiene un chasis tubular soldado al núcleo de su carrocería de serie, que es el que soporta suspensiones, motor y cambio. El propulsor, que

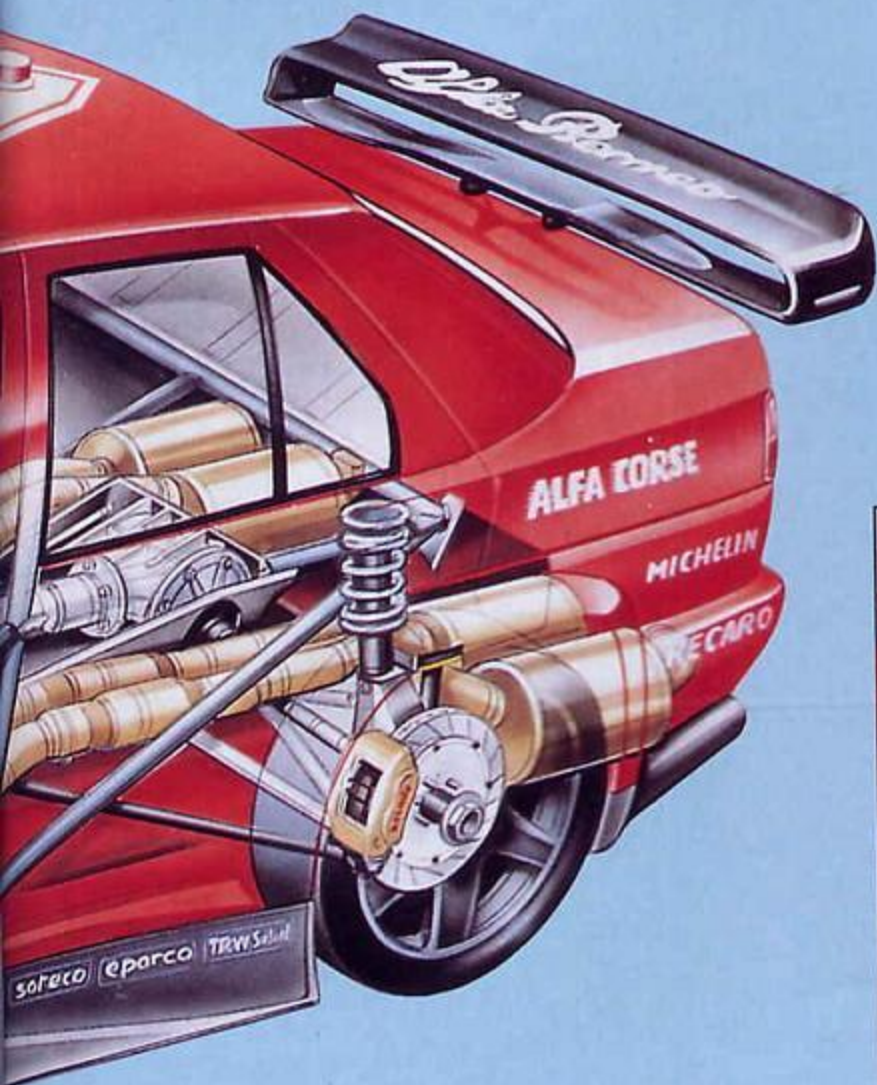
va colgado por delante del eje delantero, es totalmente nuevo: un V6 a 60° de 2.498 cm<sup>3</sup> que da una potencia de 420 CV a 10.800 revoluciones por minuto, con un par de 30 mkg. a 9.000 rpm. El bloque es de aleación ligera con camisas húmedas en nikasil. Las culatas de cuatro válvulas por cilindro (las de admisión en titanio) alojan dos árboles de levas. El cigüeñal va sobre cuatro apoyos. Las bielas son en «H» de acero tratado. La lubricación, por cárter seco, y la refrigeración tienen circuitos independientes por cada cilindro. De la gestión electrónica se encarga el ordenador Weber-Marelli «Step 4» derivado de la F-1. El escape acaba con dos catalizadores ultraligeros (obligatorios, según las normativas que rigen este Campeonato Alemán) con los gases actuan-

do como acelerador de flujo de aire.

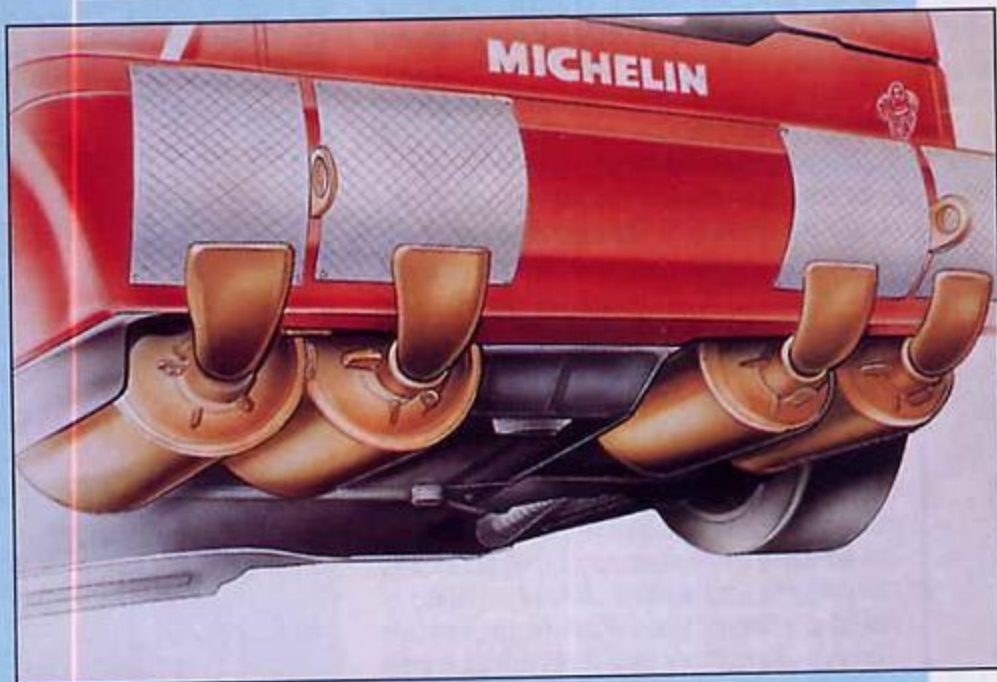
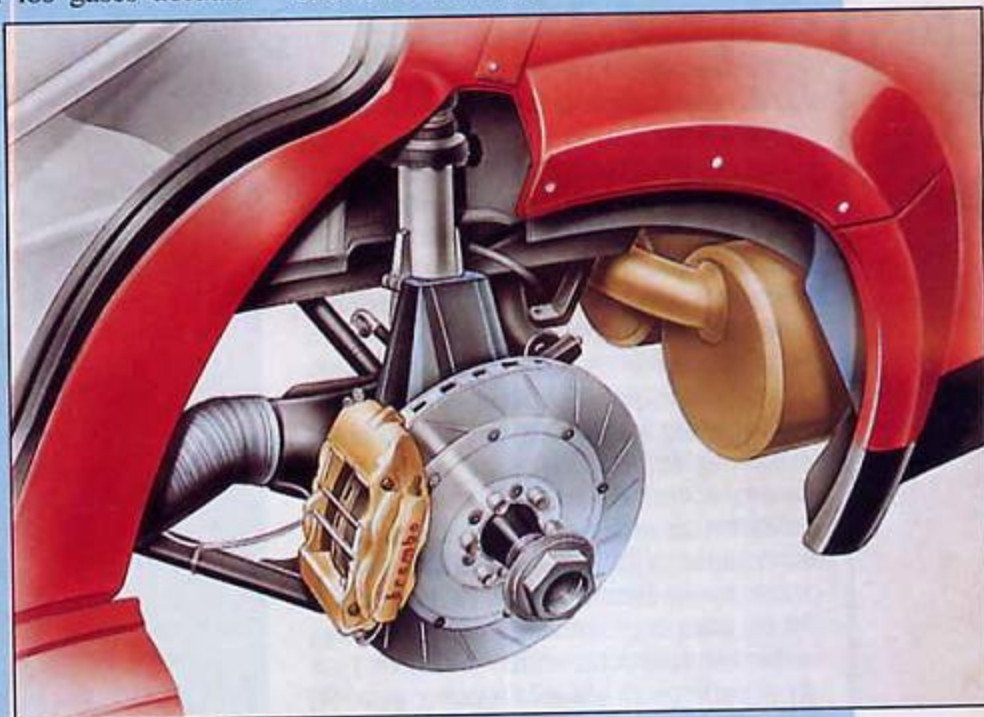
El cambio está derivado del GTA de seis marchas del año pasado, aunque el mando se ha variado: existe en sistema «convencional» o «desmodrómico» (secuencial) con una o dos palancas. La tracción total va dotada de tres diferenciales autoblocantes (de tipo viscoso el central) con reparto de potencia 34/66 por ciento.

Las suspensiones (tipo McPherson) en las cuatro ruedas son las mismas del GTA, mientras los discos de freno de acero son de 355/380 mm. y 278/313 mm. de diámetro (según circuito) con pinzas de cuatro bombines. Los 155 TI equipan llantas de magnesio de 18 y 19 pulgadas, calzadas con neumáticos Michelin de 254/650.

Detalle de la suspensión trasera y del disco y pinza de freno. Obsérvese el detalle de la aleta.



Radiografía del Alfa Romeo 155 TI. En ella puede verse la implantación de los diversos órganos mecánicos, más propios de un prototipo que de un Turismo.



Los escapes van dotados de catalizador a causa de las normas alemanas. La salida es hacia arriba, para mejorar la aerodinámica.



ta a cualquiera, con sus largos rasantes que acaban en curvas que no se ven hasta que te encuentras encima de ellas.

El Alfa fue acelerando progresivamente su velocidad a medida que las gomas iban tomando temperatura. Además de una muy buena potencia, nos llamó la atención con la progresividad con que ésta entraba: mérito de las transmisiones. La frenada era impecable y el coche tardaba algo en iniciar la curva, lo que obligaba a Francia a dar más volantazos de los que pensábamos se debían dar en un coche de pista. El Alfa no tiene la mínima inclinación, por lo que, en todo momento, vira plano. Así, es



Para favorecer la puesta en marcha, el Alfa se ayuda de unas baterías exteriores.

## Giorgio Pianta

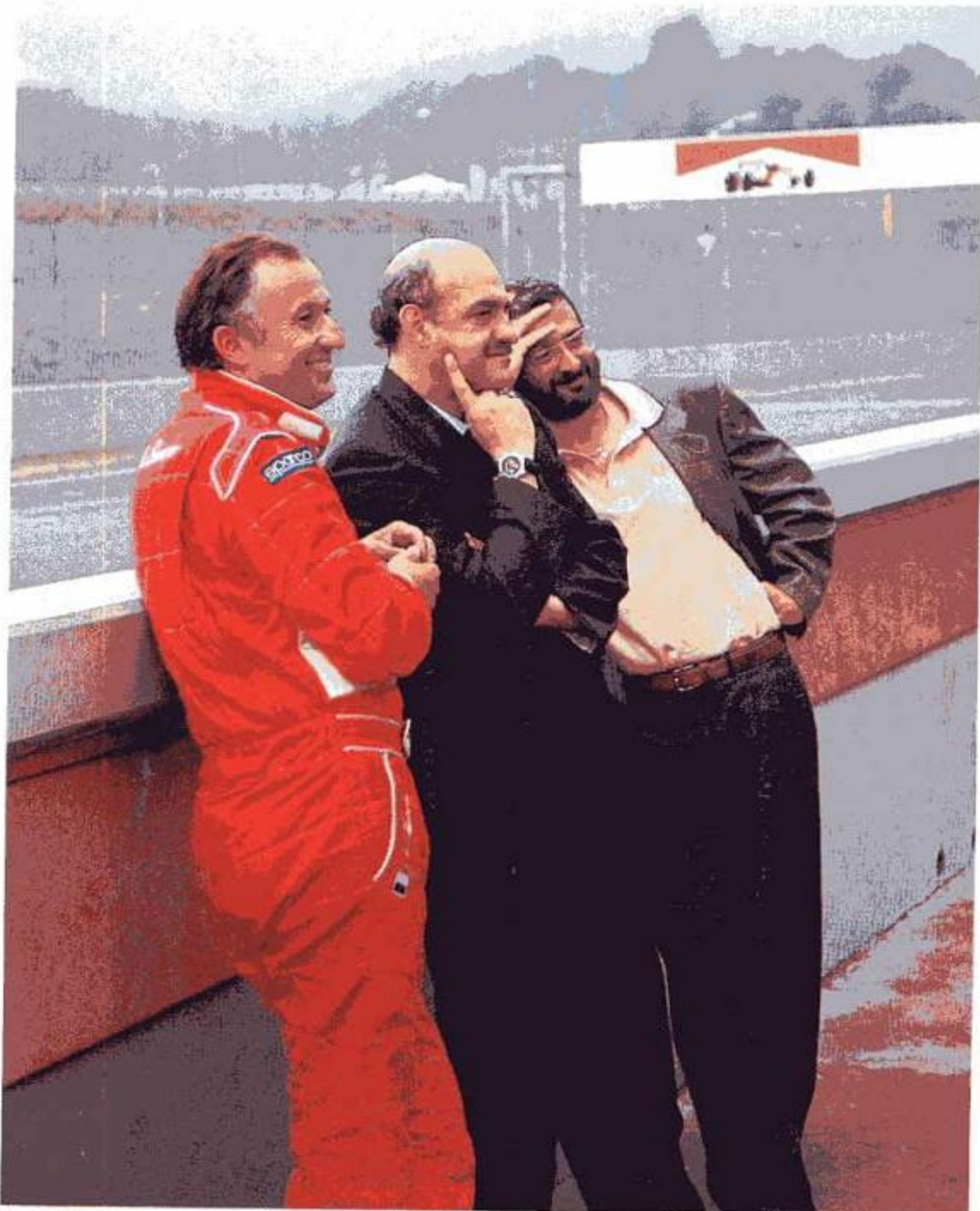
*«Seguiremos al máximo nivel en Turismos»*

El responsable de las actividades deportivas del grupo Fiat ha definido las prioridades para 1994. En éstas se encuentra el seguir participando en el DTM con sus actuales Alfa Romeo 155 Ti, que tan buenos resultados están dando en este prestigioso campeonato continental.

«De cara a la próxima temporada puedo decir que seguiremos en el DTM en División 1, es decir, con los turismos hasta 2.500 cm<sup>3</sup>, que es donde una marca como Alfa puede conseguir resultados de prestigio. Los campeonatos nacionales y la División II (hasta 2 litros), están bien para los privados, pero no para las marcas. Nuestros coches deben ser espectaculares y con tan sólo dos litros es difícil llegar a los 300 CV. La gente quiere ver correr coches más potentes; pero de los que se ven por la calle.

»Quien está envenenando el ambiente con el ONS (la autoridad deportiva alemana) es Audi, marca que aún está molesta por haber sido descalificada el pasado año en el DTM. Nosotros hemos calculado que pasar a correr en la categoría de 2 litros en vez de en la de 2,5 litros, sólo nos suponía un ahorro de un 12 por ciento. ¡Ah, y no nos equivoquemos!; el día que los demás fabricantes se decidan a competir en la categoría de dos litros, participar en ella será tan costoso como lo es el hacerlo en la de 2,5 litros actualmente.

»Para 1994 estamos preparando una evolución del actual modelo, sobre el cual trabajaremos en el motor, en los consumos, pero sobre todo en las transmisiones (nuevos Ferguson) y en los cambios secuenciales tipo F-1, como el que estrenó Nannini en la pasada carrera de Norisring. Creo que luchar con-



Los artífices del Alfa Romeo 155 Ti. Francia, el probador; Dagostino y Dalbiano, los ingenieros.



El capó se desmonta totalmente, dejando accesibles la mayoría de los órganos mecánicos.



posible dar la mayoría de las curvas largas acelerando desde el principio al final, sin perder por ello direccionalidad. El cambio es muy rápido, aunque no tanto como el del Lancia Integrale. En los zigzag, el 155 se sube descaradamente por los «pianos», sin por ello modificar minimamente su trayectoria. Parece estar pegado a tierra, y en ello influyen mucho sus bajos, en los cuales el efecto suelo está perfectamente estudiado. No nos extraña que domine como lo está haciendo el DTM, ya que más que un turismo, parece un proto de pista. ■

R. Muñoz/LAI.

Fotos: S. Bacchi y R. Muñoz



Giorgio Pianta acertó al elegir el DTM para hacer vencer a los Alfa en un campeonato europeo.

tra Mercedes y Opel —que está probando con éxito sus Calibra con Rosberg— será muy beneficioso para nosotros, sobre todo en cuanto a prestigio. Cuando decidimos venir a correr a Alemania, nadie pensaba que pudiéramos triunfar, y hemos demostrado que empleando únicamente nuestra tecnología, hemos corrido y hemos ganado, de lo cual estoy muy orgulloso.

»En cuanto a un posible certamen Europeo de Turismos, nuestra experiencia nos demuestra que no es rentable. Si hay un Campeonato Europeo, los fabricantes participarán en él y lo harán abandonando los certámenes nacionales. Es mejor tener buenos campeonatos nacionales y hacer una confrontación o dos, anuales, como antes

en F-3 y este año en los Turismos de Div. II, en Monza en octubre. Para crear un Mundial de Turismos, como se había hecho en 1987-1988, la FIA debería apoyarlo organizativa y publicitariamente, como hace el ITRS con el DTM en Alemania. En Alemania, nosotros pagamos y somos socios del ente organizador; pero la cobertura televisiva y las repercusiones no sólo en Alemania sino en toda Europa nos compensan ampliamente. Para organizar un Mundial de Turismos, aún es pronto, ya que la FISA está intentando revivir a los GT, que realmente no están despertando un gran fervor en Europa. Mientras la FISA siga con esa idea de despertar los GT, no se ocupará de los Turismos, ni organi-

zará un Mundial para ellos, ya que, además, en ese certamen las marcas serían muy exigentes y la FISA necesitaría ocuparse de ellos, tanto o más que de la Fórmula 1, y no creo que esté dispuesta a ello.

»En cuanto a la DIV. II, no es que Alfa esté en contra de ella, ya que participamos con éxito en Italia, pero allí cuenta demasiado el coche de serie. Se hace necesario partir de un coche, que, por ejemplo, tenga un alerón homologado y entonces estamos de nuevo en las series de 2.500 ejemplares y más, que han dado tan malos resultados en los rallyes. Hoy día es muy difícil construir una serie de coches especiales, tan sólo porque pueden ser útiles para la competición.

»En cuanto a los Rallyes, si la FISA aprueba el Kit-Car sin mínimo de ejemplares, el problema es que para volver con Alfa o con Lancia a esos coches especiales necesitaríamos que el motor pudiese emplazarse libremente; lo que por ahora no es posible. Si hacemos un buen coche sobre la base 155 o del nuevo Delta, Ford lo hará mejor sobre la base del Escort, que es un coche fabricado exclusivamente para la competición y cuyo chasis y colocación de los órganos mecánicos ya es de serie mejor que la nuestra...»

Ver hablar a Giorgio Pianta de la competición es ver hablar a un apasionado. Hace pocos días, al ver una foto de Pianta en dos ruedas en Varanno, probando un Alfa, Paolo Cantarella, el consejero delegado de Fiat, le decía: «Pero Giorgio, tú crees que a tus años se pueden hacer estos números, ¿qué es lo que te hace correr así?» Y es que la edad y los resultados obtenidos no cuentan cuando se vive y se siente la competición como la siente Giorgio Pianta, el hombre que hace un año era casi tildado de traidor en Italia, al abandonar los rallyes con Lancia, en provecho de la pista para Alfa.