

COMPARATIVA

CARACTER. La efectividad de los modelos de «calle» se corresponde en buena medida con la eficiencia de sus hermanos de pista, proporcionando un temperamento claramente deportivo.



AUDI 80 COMPETITION/ ALFA ROMEO 155 SILVERSTONE

□ EN EL CIRCUITO ITALIANO DE VARANO HEMOS ENFRENTADO A LOS MODELOS DE SERIE DE LOS QUE DERIVAN LAS DOS GRANDES ARMAS DE LA CATEGORIA DE SUPERTURISMOS

MAS ALL





A DEL HONOR



ATRATIVOS GRACIAS a sus espectaculares decoraciones, fruto de la imagen de sus patrocinadores, tanto el Audi 80 Competition, del que sólo ciento veinte unidades se van a comercializar en España, como el Alfa 155 en su configuración Silverstone, son, sin duda alguna, las dos nuevas «bestias negras» de la clase FIA-II, también denominada Superturismo, especialidad que poco a poco se ha ido haciendo un hueco en el automovilismo europeo. Tanto es así que el modelo de la marca de los cuatro anillos y el de la casa de Arese están superando en diversos campeonatos a los BMW 318iS/4, Peugeot 405 Mi16, Opel/Vauxhall Vectra/Cavalier, etc., entre ellos el español, en el que en el momento de realizar esta prueba Luis Villamil y Adrián Campos lideraban la clasificación provisional del certamen, por delante del piloto del equipo FINA-Teo Martín, Alain Ferté (BMW 318iS/4).

Atraídos por la inesperada competitividad del nuevo Audi 80 Competition de tracción integral, hemos realizado esta comparativa enfrentándolo nada más y nada menos que a la referencia más válida en el terreno del deporte del automóvil dentro de la categoría de Superturismos, el Alfa 155 Silverstone en sus configuraciones de serie, tal y como llegan al público desde el concesionario. No cabe duda que el modelo alemán poco tiene que ver en precio con el italiano, ya que casi dobla su precio, al sobrepasar la barrera de los cuatro millones de pesetas, exactamente en doscientas mil. El Alfa Romeo es una versión especial del 155 1.8 Twin Spark, dotado del motor de 1.773 c. c., con culata de ocho válvulas y doble encendido, que rinde una potencia de 129 caballos; el Audi, basado en el 80 Quattro 2.0 16V, tiene como característica principal su tracción a las cuatro ruedas y el propulsor de cuatro cilindros de 1.984 c. c. y 140 caballos de potencia.

Más rico desde el punto de vista técnico, el 80 Competition ofrece también un equipamiento



más interesante, al incorporar ABS, aire acondicionado, pintura metalizada de serie, elevadores eléctricos en las cuatro ventanillas, etc.

PROXIMOS A SUS ORIGENES. Tanto uno como otro modelo no difieren excesivamente de las versiones de las que derivan. Ambas se caracterizan por la presencia de los inéditos alerones posteriores (los pies que utilizan los modelos de pista se hallan formando parte del «kit», pero queda a elección

del propietario montarlos para sobreelvarlos), neumáticos de perfil más bajo montados sobre llantas de aleación y pequeños detalles, como los faldones delanteros de mayores dimensiones, que hacen que el «look» sea realmente atractivo y no exento de agresividad. Por otro lado, conservan inalterada la arquitectura de sus chasis y mecánicas, lo que permite dar lugar a un interesante duelo en el capítulo de prestaciones, en el que el Audi vence por escasísimos márgenes. El dócil dos litros multivál-

vulas de 140 caballos del 80 Competition y su tracción integral, que garantiza una motricidad excepcional, hacen que el coche de la firma de Ingolstadt acelere de 0 a 100 km/h en 10,30 segundos, de 0 a 400 metros en 17,18 y cubra el kilómetro partiendo desde parado en 31,67 segundos. Por su parte, el Silverstone, más ligero que su rival (1.340 kilos, frente a 1.420), pero menos potente y con problemas de motricidad en aceleraciones violentas, pierde en el duelo de 0 a 100 km/h, al parar

SIGUE



EN PISTA VENCE EL COMPETITION

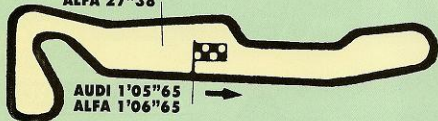
Con una longitud de 1.800 metros y caracterizado por una zona muy rápida y otra muy virada, el circuito de Varano, rebautizado Riccardo Paletti en memoria del malogrado piloto de Fórmula 1, sirvió para enfrentar a estos dos interesantes vehículos que han servido de punto de partida para el desarrollo de las respectivas variantes de competición sujetas a la normativa o reglamentación FIA-II, que llegan a desarrollar cifras de potencia cercanas a los trescientos caballos.

Los dos coches cuentan con un compartimento divertido y, sobre todo, con rasgos deportivos. Con ambos apenas pasada la línea de meta en tercera marcha hoy que cambiar a cuarta rápidamente antes de llegar a la curva parabólica de final de recta, un viraje a izquierdas que se realiza en segunda. El Silverstone tiene una entrada a curva más rápida, pero las pérdidas de motricidad generadas por la transferencia de masa al eje delantero hacen que la trayectoria se alargue más que en el caso de su contrincante, adoleciendo de un comportamiento más subvirador que obliga a «filar» el coche algo más tarde en la entrada al viraje o a levantar ligeramente el pedal de gases para provocar un ligero deslizamiento del tren posterior.

En frenada el Competition denota un mayor equilibrio. Entra rápida y noblemente en las curvas y no plantea problemas para mantener la trayectoria elegida desde el volante. En la salida, la motricidad que procuran ambos trenes hace que la efectividad sea claramente mayor al dar gas a tope. Pasada la parabólica, cambiamos en ambos a tercera para pasar la variante izquierda-derecha para llegar a la «ese», que con el Audi se afronta como si fuese «un juego de niños». Con el 155 es necesario «ahuecar» para ayudarle a entrar. En la salida el alemán tiene a su favor una ventaja de apenas uno o dos centésimas, pero en la parte mixta y estrecha, con la curva a 90 grados de lxxx y la doble curva siguiente, que requieren prolongados apoyos a derechas, el Audi se muestra más equilibrado, con más capacidad motriz, mientras que su rival se ve penalizado por una clara tendencia al subviraje que le impide mantener unas reacciones homogéneas. El resultado al final es una ventaja de siete décimas que proclaman al Audi 80 Competition vencedor en el duelo.



AUDI 27"26
ALFA 27"38



AUDI 1'05"65
ALFA 1'06"65

CRONOMETRO EN MANO. En el circuito de Varano realizamos mediciones de tiempos en dos sectores de la pista, uno intermedio, tras las «eses», y en la línea de meta, evidenciando el coche alemán una cierta superioridad sobre el italiano, beneficiado en gran medida tanto por la tracción a las cuatro ruedas como por la superior cifra de potencia disponible y un sistema de frenos levemente más efectivo.



COMPARATIVA MÁS ALLÁ DEL HONOR

el «crono» en 10,59, mientras que en el 0-400 metros lo hace en 17,48 y los mil metros los realiza en 32,19 segundos. El alemán es capaz además de llegar hasta los 202,4 km/h, en tanto que el italiano se queda en unos más modestos 200,8 kilómetros por hora.

En las recuperaciones, el 80 Competition es netamente mejor gracias a la mejor distribución del par a lo largo de su curva con relación al Alfa Romeo. Partiendo de una velocidad de lanzamiento de 40 km/h en cuarta, al Audi le bastan 35,39 segundos para cubrir un kilómetro, mientras que el 155 emplea 36,62; en quinta, 39,24 contra 41,35, mientras que en quinta para pasar de 80 a 160 km/h el alemán necesita 34,89 y el italiano 43,78 segundos.

POCO CONFORTABLES.

No es fácil establecer cuál de los dos coches es más confortable. La ruidosidad de funcionamiento de los dos motores y la generosa banda de rodadura de los neumáticos no favorecen el silencio de marcha. En cualquier caso, basta con analizar las cifras obtenidas en nuestra prueba fonométrica para comprobar que el Audi es ligeramente más ruidoso por culpa de unas vibraciones superiores generadas por el

diferencial central y el conjunto del sistema de tracción a las cuatro ruedas, cuyos arrastres dinámicos son obviamente mayores. En compensación, sus suspensiones absorben mejor las irregularidades del asfalto, mientras que la amortiguación del Alfa Romeo tiene su tope más próximo, lo que repercute negativamente en el confort de marcha. Tam-

bién en detrimento del Alfa aparece la eficiencia del esquema de frenos de su rival. Dotado de serie con el antibloqueo ABS, proporciona una excelente modulabilidad de la potencia de frenado y unas distancias contenidas. El Silvestone, sin el ABS de serie, tiende a bloquear las ruedas delanteras en frenadas intensas, en las que además necesita unas dis-

tancias algo más largas que su eficaz contrincante.

Los dos modelos incorporan como elemento de serie la servodirección. En el Alfa Romeo ésta es algo imprecisa en la fase inicial de giro, pero es más fiel que en el Audi, que a velocidades altas adolece de una sensibilidad excesiva. En cuanto al manejo de las cajas de cambios, los reco-



rridos de palanca son en uno y otro suficientemente cortos y la precisión del enclavamiento notable. Sólo el Alfa tiene en contra la clásica dificultad para engranar la marcha atrás. Finalmente, a la hora de hablar de consumos, el italiano es más parco, con unos mejores resultados en todas las mediciones realizadas a lo largo de la prueba.

DISEÑO □ AGRESIVIDAD ITALIANA

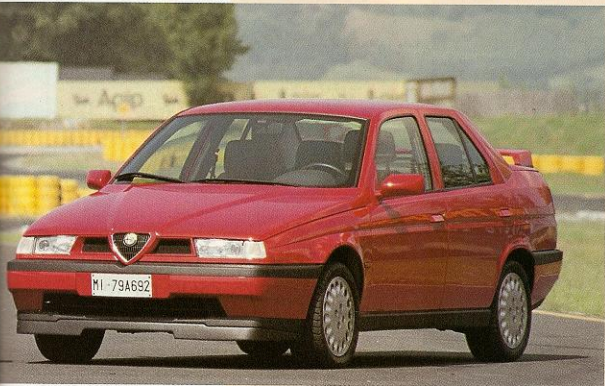
Producidos en series limitadas a 2.500 unidades por exigencias de la Federación Internacional de Automovilismo para su homologación para Superturismos, los dos modelos se diferencian de las versiones que han servido de base para su fabricación en

escasos detalles estéticos. El Alfa Romeo 155 Silverstone llama la atención especialmente por su alerón posterior, que cedió por sorpresa a muchas marcas involucradas en los certámenes FIA-IT en el debú de los coches italianos. Este tiene tres posibili-

dades de regulación de altura. También se distingue por los espejos pintados en el mismo color de la carrocería y por el equipo de llantas y neumáticos: el 155 Twin Spark incorpora llantas de 6xJ14" y ruedas de 195/60, mientras que el Silverstone cuenta con llantas de 6xJ15" y gamas en medida 205/50 VR 15.

La operación es más o menos la misma para el Audi 80 Competition. De serie cuenta con un alerón trasero que puede sobre elevarse y con el conjunto paragolpes-faldón de los coupé, si bien puede mejorarse su incidencia aerodinámica mediante un deflectador suplementario. A diferencia del coche italiano, cuenta con llantas de 7xJ16" y neumáticos en medida 205/55 VR 16.

De no ser por estos detalles y por los anagramas identificativos situados en el perfil de los respectivos maleteros, nada haría pensar que se trata de la mejor base para desarrollar un vehículo ganador en la especialidad de Superturismos, como ya se han encargado ambos de demostrar en campeonatos como el italiano, británico y español; si bien en este último la presencia de la marca alemana se hará esperar hasta el próximo año.



AUDI 80 COMPETITION

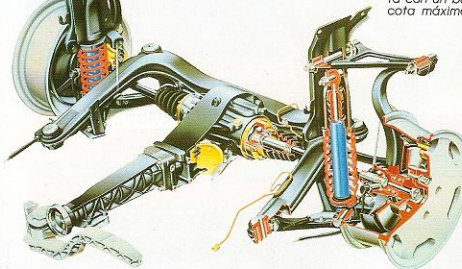
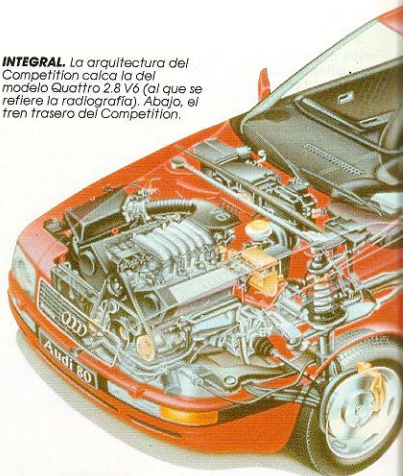
MOTOR: Posición: delantero longitudinal. Número cilindros: 4 en línea. Diámetro por carrera: 82,5 x 92,8 mm. Cilindrada: 1.984 c.c. Relación de compresión: 10,8:1. Potencia máxima: 140 CV (103 kW), a 5.900 rpm. Par máximo: 18,8 mkg (185 Nm), a 4.500 rpm. Construcción: bloque/culata: función/alación. Distribución: doble árbol de levas en culata y cuatro válvulas por cilindro. Alimentación: inyección KE-Motronic.

TRANSMISION: Tracción: permanente a las cuatro ruedas con diferencial central Torsen y posterior de bloqueo electrónico. Embrague: monodisco en seco. Caja de cambios: manual de cinco relaciones.

CHASIS: Suspensión delantera: ruedas independientes tipo McPherson. Suspensión trasera: ruedas independientes con dobles brazos transversales y tirantes longitudinales. Dirección: cremallera asistida. Frenos del./tras.: discos autovent./discos + ABS. Llantas: de aleación, en medida 7J x 16". Neumáticos: 205/55 VR 16.

DIMENSIONES Y PESO: Longitud: 4.482 mm. Anchura: 1.695 mm. Altura: 1.408 mm. Distancia entre ejes: 2.596 mm. Peso en orden de marcha: 1.440 kg. Capacidad depósito de combustible: 64 l. Capacidad del maletero: 430/712 l.

INTEGRAL. La arquitectura del Competition calca la del modelo Quattro 2.8 V6 (al que se refiere la radiografía). Abajo, el tren trasero del Competition.

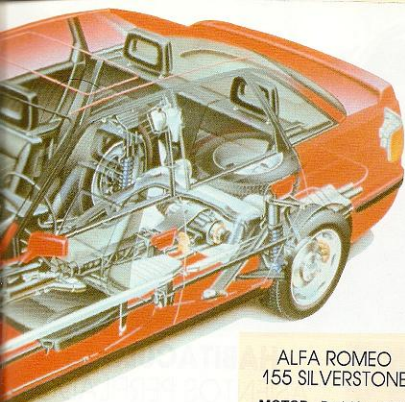


TECNICA □ MEJOR CUATRO QUE DOS

Entre el 155 Silverstone y el 80 Competition es este último el que cuenta con una arquitectura mecánica más refinada y completa. Equipado con un motor multiválvulas de 1.984 c.c. montado en posición longitudinal, tiene un funcionamiento demasiado ruidoso, pero al menos cuenta con un buen par, con una cota máxima de 18,8 kgm a 4.500 rpm, y una potencia máxima de 140 CV a casi 6.000 rpm. Esta potencia es relativamente modesta, pero gracias a una caja de cambios viene escalonada y al sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas se logra una efectividad total. Un diferencial central Torsen se encarga de repartir el 50 por ciento del par a cada tren en con-

diciones normales, pero en casos de pérdida de tracción de uno de ambos ejes puede llegar a variar el reparto hasta 75-25 por ciento, indistintamente, a cada tren en función de los requerimientos. Por otro lado, el diferencial posterior bloqueable desde el habitáculo nos puede aportar una motricidad superior en situaciones críticas, como arrancar sobre hielo o barro, si bien actúa por debajo de 25 km/h y excluyendo automáticamente el funcionamiento del ABS.

El Alfa 155 Silverstone se caracteriza por unas soluciones técnicas menos sofisticadas, empezando por un motor de menos cilindrada cuyas principales particularidades vienen determinadas por el doble encendido (dos bujías por cilindro) y por el sistema de distribución de fase variable mediante un mecanismo electrohidráulico que actúa sobre las válvulas de admisión, capaz de proporcionar 129 caballos a 6.000 revoluciones por minuto, tiene una curva de par que tie-



RUEDAS INDEPENDIENTES. A la derecha, el Silverstone monta un 1.778 c. c. Twin Spark y está dotado de una suspensión de ruedas delanteras independientes (en el centro) tipo McPherson, mientras que las posteriores son de barras transversales (debajo).

ne su mejor zona aprovechable a altos regímenes. La caja de cambios de cinco relaciones, bien escalonada y con unos acertados desarrollos, está conectada a un sistema de tracción a las ruedas delanteras.

Por lo que se refiere a los chasis, ambos coches incorporan suspensiones delanteras de esquemas similares de tipo McPherson, en tanto que el tren posterior del Audi es algo más sofisticado como consecuencia de las necesidades del tren trasero motriz. Ambos comparan la servodirección y el esquema de frenos con discos delanteros autoventilados y discos macizos posteriores; la única diferencia la determina el ABS de serie en el Audi.

Hay que significar que el modelo de la marca de los cuatro anillos cuenta con bloqueo del diferencial trasero, que, si bien para los «deportistas» no tiene demasiada utilidad, cuando las condiciones de adherencia son mínimas para arrancada su efectividad es total.

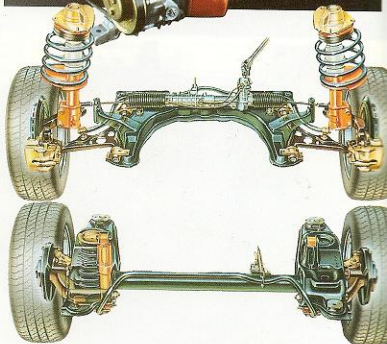
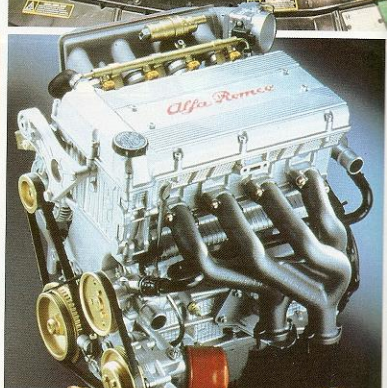
ALFA ROMEO 155 SILVERSTONE

MOTOR: Posición: delantero transversal. Núm. de cilindros: 4 en línea. Diámetro por carrera: 84 x 80 mm. Cilindrada: 1.773 c. c. Relación de compresión: 10:1. Potencia máxima: 129 CV (93 KW), a 6.000 rpm. Par máximo: 16,8 mkg (165 Nm), a 5.000 rpm. Distribución: doble árbol de levas con sistema de admisión variable electrohidráulicamente. Alimentación: inyección electrónica Motronic M1.7.

TRANSMISION: Tracción delantera. Embrague: monodisco en seco. Caja de cambios: manual de cinco relaciones.

CHASIS: Suspensión delantera: ruedas independientes tipo McPherson. Suspensión trasera: ruedas independientes con brazos transversales y longitudinales. Dirección: cremallera asistida. Frenos: discos autoventilados/discos. Llantas: de aleación, en medida 6Jx15". Neumáticos: 205/50 VR 15.

DIMENSIONES Y PESO: Longitud, 4.443 mm. Anchura: 1.700 mm. Altura: 1.440 mm. Distancia entre ejes: 2.540 mm. Peso en orden de marcha: 1.205 kgs. Capacidad depósito de combustible: 63 l. Capacidad del maletero: 525 l.



AUDI 80



HABITACULO □ ASIENTOS PERFILADOS

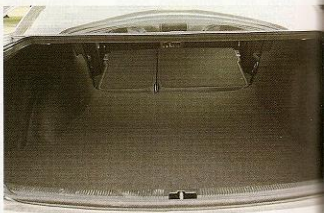
El habitáculo del Silverstone presenta algunas novedades con respecto al de la versión del que deriva, el 155 1.8 Twin Spark. Novedades que han sido reformadas por el 155 Q4. Destacan los asientos con acentuado perfil (en el del conductor se puede regular también la altura), revestidos en piel en los laterales y un tejido rayado en la zona central. En piel también están recubiertos el volante de tres brazos, también regulable en altura, y el pomo de la palanca del cambio.

La posición de conducción es bastante correcta, aunque el volante se encuentra ligeramente inclinado hacia la izquierda con

respecto a los pedales y al asiento.

El habitáculo del coche alemán (idéntico al del 80 Quattro 2.0 16V) muestra una mayor calidad global. Los asientos también están bien perfilados, los revestimientos (a diferencia del volante y del pomo de la palanca del cambio, con guarnecido en piel) con un refinado tejido "firmado" por Quattro.

La diferencia cualitativa existente entre los dos en calidades se puede verificar en los materiales plásticos (particularmente en la referente a los respectivos salpicaderos) que caracterizan a uno y a otro, además del ensamblaje. También la posición de conducción





ALFA 155



del 80 es buena, con los asientos regulables en altura. Por lo que respecta a la instrumentación, el tablero de instrumentos del 155 hospeda elementos circulares con el típico diseño Alfa: además de los clásicos indicadores (taquímetro y cuentavueeltas) se encuentra el termómetro del agua, el manómetro y el termómetro del aceite. Delante de la palanca de cambio se encuentra el comando que permite bloquear el diferencial posterior.

No existen diferencias particulares en lo que respecta al habitáculo: ambos pueden hospedar cómodamente a cuatro personas, mientras que una eventual quinta persona

puede estar incómoda por la particular configuración del asiento trasero de ambos coches, un poco realizadas en la parte central. Sin embargo, mayor es la capacidad del maletero del coche italiano: puede hospedar hasta 525 litros, además es posible plegar la parte central del asiento trasero para poder transportar objetos largos (como, por ejemplo, los esquís). El maletero del coche alemán, sin embargo, tiene una capacidad de tan sólo 430 litros, que se pueden aumentar hasta 712 plegando los asientos traseros, una solución no prevista en el 155.

Finalmente, las dotaciones con cerradura centralizada, elevalunas eléctricos delanteros, además de el acondicionador de aire y los elevalunas eléctricos traseros, antiniebla y el ABS.





EN CARRETERA □ DEPORTIVOS SIN CONFORT

Demasiado pesado y con un motor no particularmente potente, el Competition, que tiene una relación peso/potencia de 10,1 kg/CV, y el Alfa 155 Silverstone, con 10,4 kg/CV, no son capaces de proporcionar unas prestaciones exultantes. No obstante, ambos se caracterizan por un comportamiento deportivo y ágil del que tiene casi toda la responsabilidad el chasis de uno y otro. El Audi evidencia un mayor equilibrio, sobre todo en conducción incisiva. Dotado de una amortiguación rígida, pero sin exagerar, muestra unas reacciones muy nobles en todo momento. Su entrada en curva es muy rápida y la fidelidad con la que sigue la trayectoria, impecable. Sólo muestra cuando se le fuerza demasiado tendencia a irse de morro o de atrás, en función de las circunstancias, pero de modo tímido y fácilmente controlable. Lástima que a alta velocidad la dirección se

muestre demasiado sensible y ligera.

Frente al Competition el 155 Silverstone «paga» la ausencia de la tracción a las cuatro ruedas, al menos a la hora de rendir en conducción al límite. De hecho, cuando se rozan los límites de su chasis resulta difícil mantener su equilibrio dinámico. Las suspensiones relativamente blandas hacen que la carrocería balancee al variar

la presión sobre el pedal del gas en curva, haciendo que en algunos casos se pierda motricidad y en otros que deslice su tren trasero. Su dirección, aunque algo imprecisa en su fase inicial de giro, es sensiblemente mejor que la del Audi.

Por lo que se refiere a los frenos, el hecho de contar con ABS supone ya una diferencia en favor del Competition, que

además tiene unos límites de resistencia superiores y logra unas distancias de frenado inferiores. En cuanto al confort, la rumorosidad de ambas mecánicas no contribuye demasiado a la comodidad de los pasajeros, que se hallan en el entorno de una berlina discretamente confortable por culpa de su vocación deportiva.

En suma, ambos vehículos proporcionan una cierta apti-





PRECIO Y OPCIONES

En la valoración total por puntos que figura abajo se destaca ligeramente el Audi sobre el Alfa Romeo, que queda 5,5 puntos de distancia. Los aspectos en los que el Audi destaca más son en climatización, salpicadero, acabado, salpicadero, acabado, reprise y frenado. El Alfa, sin embargo, posee un precio notablemente más bajo.

NUESTRAS NOTAS

tud deportiva, con buenos chasis, frenos, dirección..., pero sólo limitados por unas mecánicas desgraciadamente contenidas en potencia y par. Los 140 caballos del Audi y los 129 del Alfa Romeo no permiten llegar a cruces superiores a los 180/190 km/h, con facilidad, lo que sin duda alguna no se corresponde con esta vocación «racing» para la que han sido creados.

	AUDI	ALFA		AUDI	ALFA
Diseño	8	7,5	Motor	8	7,5
Posición conducción	8,5	8,5	Aceleración	7,5	7
Salpicadero	8,5	7,5	Recuperación	8	7
Habitabilidad	8	8	Velocidad	8	8
Acabado	9	8	Consumo	7	8,5
Capacidad de carga	8	8,5	Cambio	8,5	8,5
Visibilidad	8,5	8	Dirección	8,5	8,5
Capacidad de carga	8,5	7,5	Frenada	9	8
Equipamiento	8,5	8	Comportamiento	9,5	8,5
Precio	7	8	Confort	6,5	6,5
TOTAL	82,5	79,5	TOTAL	80,5	78
MEDIA	8,25	7,95	MEDIA	8,05	7,80



NUESTRAS CIFRAS

VELOCIDAD MÁXIMA (KM/H)

80 COMPETITION (declarada: 201)	202,400
155 SILVERSTONE (declarada: 200)	200,850

ACELERACION 0-400 METROS

Velocidad de salida km/h

80 COMPETITION	17"18	130,2
155 SILVERSTONE	17"48	128,2

ACELERACION 0-1.000 METROS

Velocidad de salida km/h

80 COMPETITION (declarado: -)	31"67	164,9
155 SILVERSTONE (declarado: 31"80)	32"19	161,6

ACELERACION 0-60 KM/H

80 COMPETITION	4"37
155 SILVERSTONE	4"54

ACELERACION 0-100 KM/H

80 COMPETITION	10"30
155 SILVERSTONE	10"59

ACELERACION 0-120 KM/H

80 COMPETITION	14"42
155 SILVERSTONE	16"19

ACELERACION 0-140 KM/H

80 COMPETITION	20"68
155 SILVERSTONE	21"68

RECUPERACION EN CUARTA A 40 KM/H (0-400 m)

80 COMPETITION	19"31
155 SILVERSTONE	19"78

RECUPERACION EN CUARTA A 40 KM/H (0-1.000 m)

80 COMPETITION	35"39
155 SILVERSTONE	36"62

RECUPERACION EN CUARTA DE 40 A 80 KM/H

80 COMPETITION	11"14
155 SILVERSTONE	12"00

RECUPERACION EN CUARTA DE 40 A 100 KM/H

80 COMPETITION	16"63
155 SILVERSTONE	18"29

RECUPERACION EN CUARTA DE 40 A 120 KM/H

80 COMPETITION	22"46
155 SILVERSTONE	25"31

RECUPERACION EN QUINTA A 40 KM/H (0-400 m)

80 COMPETITION	21"15
155 SILVERSTONE	22"08

RECUPERACION EN QUINTA A 40 KM/H (0-1.000 m)

80 COMPETITION	39"24
155 SILVERSTONE	41"35

RECUPERACION EN QUINTA DE 40 A 80 KM/H

80 COMPETITION	15"10
155 SILVERSTONE	16"84

RECUPERACION EN QUINTA DE 40 A 120 KM/H

80 COMPETITION	30"27
155 SILVERSTONE	35"19

RECUPERACION EN QUINTA DE 80 A 120 KM/H

80 COMPETITION	14"73
155 SILVERSTONE	18"35

RECUPERACION EN QUINTA DE 80 A 140 KM/H

80 COMPETITION	24"06
155 SILVERSTONE	30"76

RECUPERACION EN QUINTA DE 80 A 160 KM/H

80 COMPETITION	34"	37"	40"	43"	46"	34'89
155 SILVERSTONE						43'78

FRENADA A 40 KM/H (metros)

80 COMPETITION	6	7	8	9	7,5
155 SILVERSTONE					7,8

FRENADA A 60 KM/H (metros)

80 COMPETITION	15	16	17	18	16,1
155 SILVERSTONE					17,1

FRENADA A 80 KM/H (metros)

80 COMPETITION	26	27	28	29	26,7
155 SILVERSTONE					28,8

FRENADA A 100 KM/H (metros)

80 COMPETITION	38	40	42	44	46	40,3
155 SILVERSTONE						45,2

FRENADA A 120 KM/H (metros)

80 COMPETITION	55	60	65	70	75	58,9
155 SILVERSTONE						65,9

FRENADA A 140 KM/H (metros)

80 COMPETITION	75	80	85	90	95	78,5
155 SILVERSTONE						89,2

FRENADA A 160 KM/H (metros)

80 COMPETITION	100	105	110	115	105,2
155 SILVERSTONE					111,4

PESO (KG)

Efectivo	1.420	1.340
Declarado	1.440	1.205

En orden de marcha con depósito de combustible lleno.

80

155

CONSUMO CARBURANTE (l/100 km)

Extraurbano	10,1	8,54
Carretera	11,0	8,58
Ciudad	11,7	10,1
Al límite	22,9	21,5
Económico	6,0	5,2
90 km/h constantes	7,3	6,8
Declarado	6,8	6,7
120 km/h constantes	9,4	8,0
Declarado	8,6	8,7

RUMOROSIDAD INTERNA

Velocidad efectiva	ant./post.	ant./post.
Al mín. desde parado	44,5/44,5 db	49/47 db
A 40 km/h	64/63,5 db	60/58 db
A 60 km/h	66,5/66 db	64/62 db
A 80 km/h	67,5/67 db	68/67 db
A 100 km/h	71,5/70,5 db	71/70 db
A 120 km/h	72,5/72 db	75/73 db
A 130 km/h	74/73 db	77/75 db
A 160 km/h	79/77,5 db	80,5/79 db
A 180 km/h	81/79,5 db	84/72,5 db
Al máximo	84,5/81,5 db	86/83 db

Datos efectuados en quinta a velocidad constante.

VELOCIDAD MAXIMA

	Indicada	Efectiva	Rpm	Indicada	Efectiva	Rpm
En primera	55	50,4	5.000	67	54,9	4.500
En segunda	90	83,6	4.600	89	85,1	4.700
En tercera	145	135,0	5.200	134	126,0	5.800
En cuarta	198	183,2	5.900	176	166,7	5.200
En quinta	218	202,4	6.400	208	200,8	6.250

La prueba se ha efectuado metiendo las marchas a un régimen de 7.000 vueltas/mínuto para el 80 y de 6.500 para el 155. Los valores de la tercera columna se refieren al régimen del motor después del cambio de marcha. El último valor, referido a la quinta relación, indica el régimen máximo de vueltas.

ERROR DEL VELOCIMETRO

A 40 km/h	37,2	39,1
A 60 km/h	55,9	57,9
A 80 km/h	74,7	76,3
A 100 km/h	93,5	95,0
A 120 km/h	111,9	113,2
A 130 km/h	120,8	122,4
A 160 km/h	149,0	150,9
A 180 km/h	167,5	171,0
A 200 km/h	185,1	192,1

ANALISIS DEL GAS DE ESCAPE

La Norma CEE 92/165 para los modelos con motor de gasolina catalizado establece un valor máximo de monóxido de carbono (CO) de 0,5 % cuando funciona al ralentí (0,3 % con el motor a 2.000 rpm) y un coeficiente Lambda (que indica la relación estequiométrica) de 150,03.

	80		155	
	Al mínimo	A 2.000 vueltas	Al mínimo	A 2.000 vueltas
CO (%)	0,00	0,00	0,00	0,00
CO (k)	16,3	16,1	15,7	15,7
HC (ppm)	0	0	0	0
Oz (%)	0,00	0,00	0,00	0,00
NOx (ppm)	0	0	0	0
Lambda	0,999	0,999	0,999	0,999

Los otros gases, que no están regulados, deben respetar los siguientes valores de referencia: anhídrido carbónico (CO₂), 14,0 % mín.; hidrocarburos en quemar (HC), 50 partes por millón (ppm) como máximo; oxígeno libre (O₂), 0,50 % máximo; para el índice de rendimiento (MCR), la eficacia del catalizador es mejor cuanto más bajo es el valor.

Análisis efectuado con un equipo Leader 8000 de Motocscan.

Condiciones meteorológicas: temperatura: 27,31°C. Presión: 1.021 mb. Velocidad relativa: 36,1%. Temperatura carburante: 26,5°C. Peso específico carburante: 738,2 g/l. Velocidad del viento: 2,1 m/s.