



Alfa Romeo 33 S 16v.



Permanent 4

LA FIERECILLA DE ARESE

No por casualidad el preciado símbolo del "quadrifoglio" verde distingue a este esperado producto de la casa del trébol

Luego de ocho años de vida —la serie 33 de *Alfa Romeo* fue lanzada en 1983— llegó la hora de la versión "top class" para la gama más pequeña de la casa de Arese. Ya desde sus comienzos la tracción Integral formaba parte de la gama "33" pero se trataba de un sistema insertable manualmente. Ahora en cambio el modelo más deportivo de la línea —dotado del célebre boxer 4 cilindros con 16 válvulas y casi 140 CV de potencia— ha incorporado un sistema de tracción Integral mucho más sofisticado y eficiente. La conjunción ha dado

como resultado un coche de marcadas características deportivas, que conjuntamente transmite sensaciones de máxima seguridad bajo todo tipo de condiciones. Un ejercicio técnico que Alfa Romeo promete en breve tiempo transferir también a las líneas 75 y 164.

Para dar vida al "Permanent 4", los técnicos de Alfa Romeo han recurrido a un acoplamiento viscoso del tipo Ferguson, interpuesto en el árbol de transmisión. Este sistema de acoplamiento se basa en las propiedades de un fluido siliconado que sumerge dos juegos de discos coaxiales que se encuentran en el

Parabrisas
AL VOLANTE
EN EUROPA

Texto y fotos: Néstor Palmetti
(corresponsal en Italia)

ALFA 33 S 16v. P.4

interior del dispositivo de acoplamiento central, y que son los encargados de enviar el torque a las ruedas posteriores. Además dosifican la motricidad del tren posterior en caso de que se detecte una velocidad dispar entre ambos ejes. Cuando se detecta una marcada diferencia entre las velocidades an-

gulares de los dos ejes, el diferencial central transfiere más par motor hacia el tren trasero, cosa que se verifica en terrenos de escasa adherencia o en condiciones límite de marcha.

El sistema es complementado por un acoplamiento electromagnético que opera sobre el árbol de transmisión y que está comandado por una central electrónica. Esta desacopla instantáneamente la tracción hacia el eje posterior en caso de frenaje brusco, para compatibilizar el funcionamiento del sistema ABS que equipa de serie al coche. También en modo instantáneo la centralita reestablece la repartición de la tracción apenas culminada

la acción de frenaje. En condiciones de adherencia normales, el tren posterior recibe una transferencia mínima de la cupla (del 5 al 10%), que aumenta con el crecimiento del régimen del motor o con la detección de velocidades angulares diversas con respecto al tren delantero.

En lo que respecta al motor del coche probado, se trata de la versión más "picante" del boxer Alfa Romeo. Distinguido por el símbolo "quadrioglio verde", este impulsor de 1,7 litros tiene distribución doble árbol a la cabeza, con 4 válvulas por cilindro e inyección electrónica "multipoint". En nuestro caso la unidad cedida por la casa de Arese era





■ En la foto mayor, comprobando las bondades del 33. Al lado, completo tablero: a la izquierda, velocímetro, al centro, indicadores de combustible y temperatura de agua; a la derecha, tacómetro y testigos varios.

de la versión catalizada, es decir alimentada con combustible sin plomo, que acusa una ligera merma de potencia máxima.

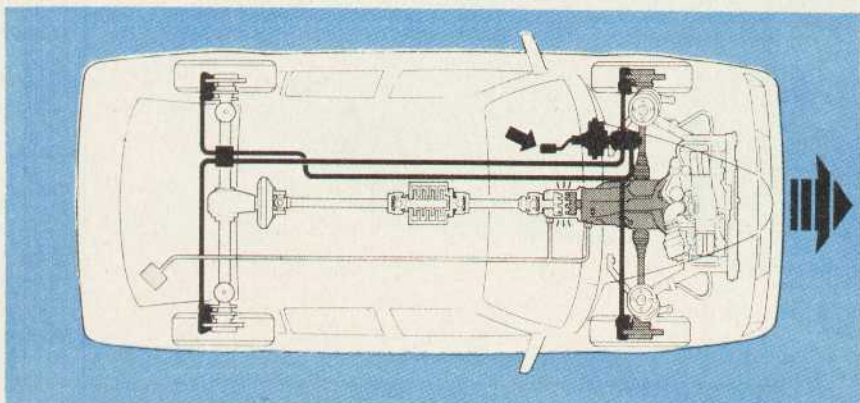
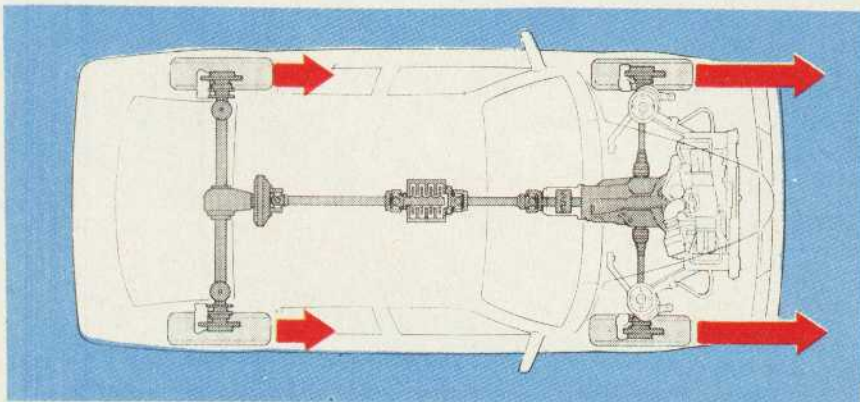
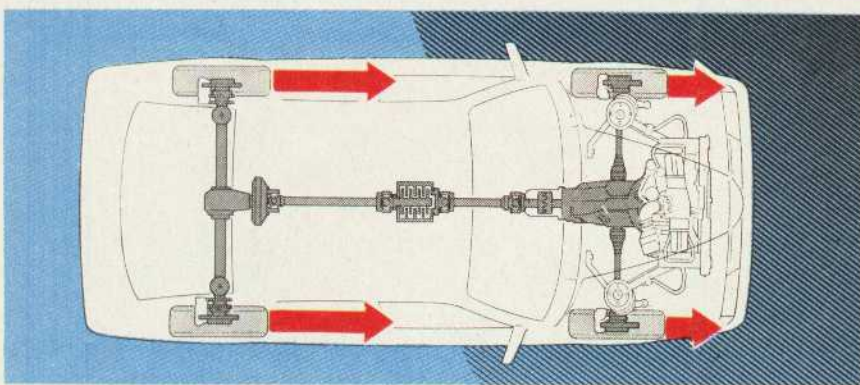
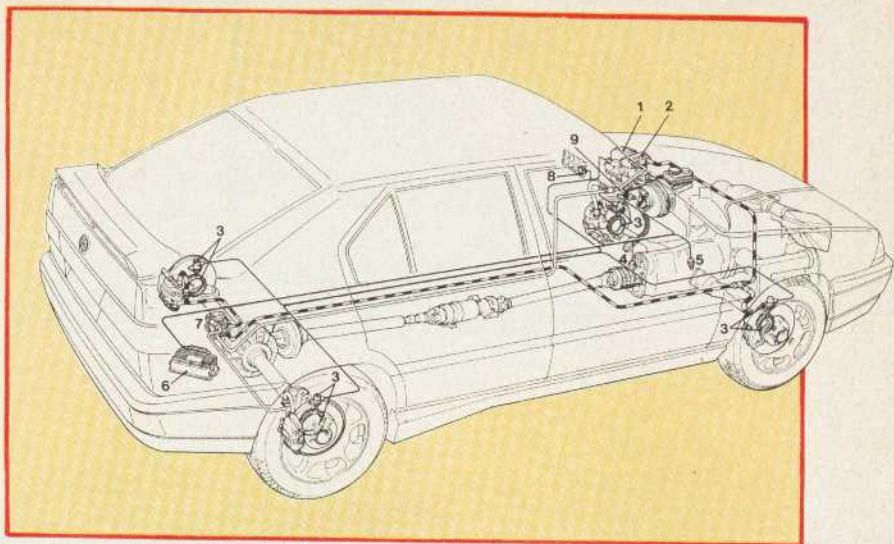
Impresiones estáticas

La primera impresión que se tiene de este "Permanent 4" es la de un coche de alto nivel tecnológico, pese a que se trata de una unidad que apenas supera los 20.000 dólares de precio llave en mano. Los detalles internos son particularmente cuidados con respecto a la versión base del modelo. Del interior impactan a primera vista las butacas delanteras



ALFA 33 S 16v. P.4

Recaro que otorgan un gran confort de marcha y el racional volante de cuero Nardi de tres rayos. Siendo una berlina, está muy bien cuidado el confort de los pasajeros, ya que los asientos traseros disponen de una cavidad que ayuda notablemente a "soportar" el zizagueo veloz en caminos trabados. Quien en cambio "sufre" por este beneficio es el eventual quinto pasajero, que debe sentarse en el espacio realzado que divide los dos alojamientos básicos posteriores. Volviendo al habitáculo, el confort del conductor está asegurado por el gran recorrido de la butaca y del volante rebatible, permitiendo a cualquier dimensión humana encontrar el justo punto de equilibrio. Único ítem discutible es la posición de la llave de contacto, a la izquierda de la columna de



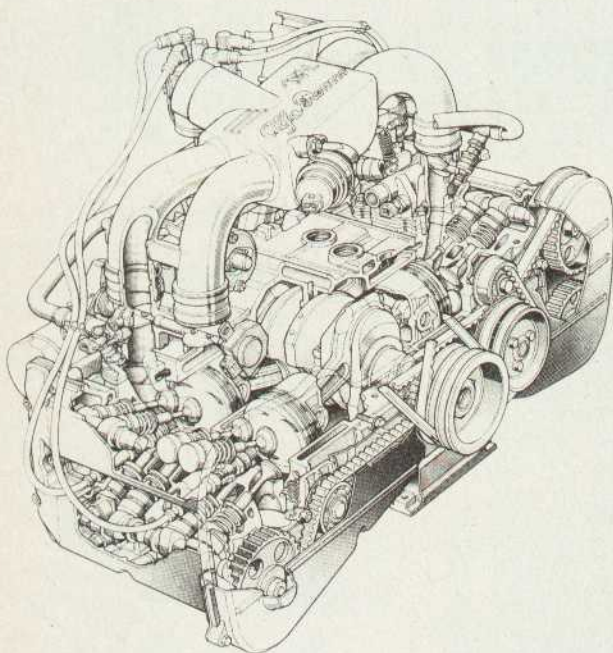
dirección, que provoca un cierto problema de acostumbramiento.

En cuanto a la capacidad del baúl, es obvia la pérdida de espacio que resulta obligada en todo vehículo al cual se le debe adicionar un diferencial trasero, pero resulta igualmente suficiente para el uso de una familia tipo. Además, el fraccionamiento asimétrico del respaldo posterior, permite incrementar a discreción la capacidad del baúl y su acceso aún durante la marcha. Otro efecto de la línea externa sobre la funcionalidad del spoiler trasero ubicado sobre la tapa del baúl. Esto hace que disminuya la visibilidad a través del retrovisor interior, situación en parte compensada por dos eficientes retrovisores externos que permiten incluso una buena percepción en la maniobra de estacionamiento. A nivel de terminaciones el "Permanent 4" muestra claros síntomas de mejoría con respecto a la tradicional "plasticería" de los 33 base. Lo mismo puede decirse de los tejidos utilizados para el tapizado. En cuanto a dotación de serie, el coche probado da amplias satisfacciones por la presencia de dirección servoasistida, sistema frenante ABS y comando eléctrico de vidrios y cerraduras; todo ello contenido en poco más de 20.000 dólares...

Finalmente podemos señalar los beneficios estéticos de esta nueva versión del 33, con faros rompeniebla incorporados al faldón delantero, cristales polarizados, spoiler y polleritas en el color del coche, y un inconfundible toque deportivo acentuado por las especiales llantas de aleación de 14 pulgadas.

Al volante

Poniendo en marcha el impulsor, se advierte rápidamente la presencia del boxer en el vano motor, a través de un sonido único e inconfundiblemente "corsaiolo". Es una música que invita a abusar del acelerador y que incita a buscar las prestaciones. Colocada la primera marcha se nota la necesidad de buscar el buen dosaje con el embrague para aprovechar a pleno las características del coche. En cierto modo se advierte, partiendo tranquilamente, la rumorosidad suplementaria de la doble tracción, efecto que se anula en movimiento sostenido. La caja es perfecta, tanto en precisión como en velocidad de colocación de las marchas. También es perfecto el escalonamiento de las mismas y la maniobrabilidad de la palanca. El pedal del embrague denun-



En la otra página, arriba, **■** diagrama del sistema de transmisión P.4 y del de frenos con ABS. A la izquierda, de arriba hacia abajo, reparto de la tracción con eje anterior en piso con baja adherencia, reparto de la tracción con fuerte aceleración, y desacople de la tracción permanente durante frenada brusca. En esta página, arriba, vista posterior del 33 Permanent 4, donde se observa el alerón que lo distingue. Al centro, transparencia del rotor boxer de 1.712 cm³ con tapa de 16 válvulas, común a los 4 x 4 del segmento. Abajo, dimensiones en milímetros.

cia una carrera tal vez elevada, pero ello no conspira contra la funcionalidad del comando.

La dirección del "Permanent 4" es precisa, habiéndose beneficiado de la presencia de la tracción integral y del servo. En autopista, transitando a 200 km/h hemos probado sin problemas soltar el volante, advirtiendo con grata sorpresa que no se registraba el mínimo cambio de direc-

FICHA TECNICA

MOTOR

Ubicación	Delantero longitudinal
Block/Tapa	Fundición/Aleación liviana
Cilindros/disposición	4 cilindros horizontales contrapuestos
Diámetro del cilindro	87 mm
Carrera del pistón	72 mm
Cilindrada	1.712 cm ³
Rel. de compresión	10:1
Potencia máxima	137 HP
Régimen corresp.	6.500 rpm
Torque máximo	16,4 kgm.
Régimen corresp.	4.600 rpm
Distribución	DOHC
Alimentación	Inyección Bosch Motronic ML4, 1 electrónica

TRANSMISION

Disposición	Integral
Embrague	Monodisco seco
Caja de cambios	Manual, 5 marchas
Diferencial	Trasero con juntas de unión viscosas Ferguson

CHASIS

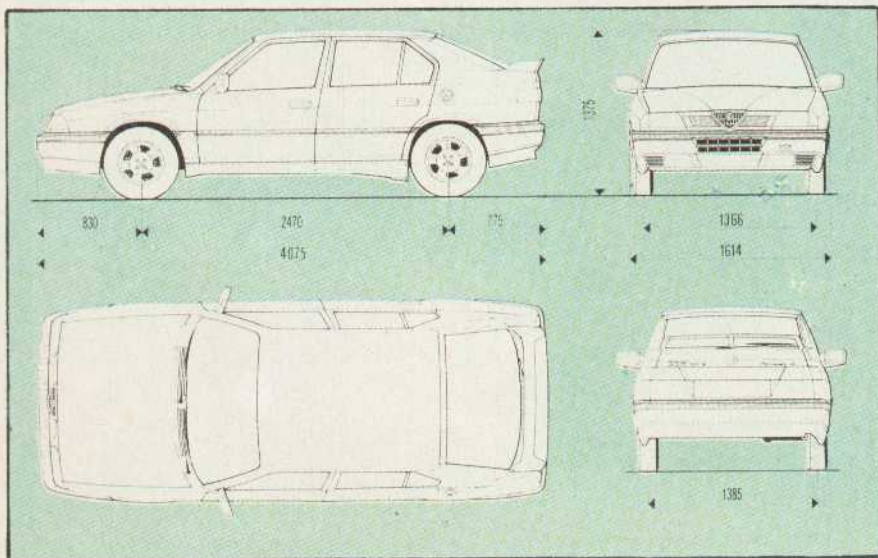
Tipo	Cuatro puertas, cinco plazas
Suspensión	Delantera: Independiente, tipo Mc Pherson, con triángulos inferiores transversales, barra de torsión y resortes helicoidales. Trasera: ejes tubulares, comandados por dos cuadriláteros longitud., barra Panhard y resortes helicoidales.
Frenos	Delanteros: autoventilados con ABS, de 239 mm. Traseros: con ABS, con comando de mano y transmisión mecánica, 240 mm
Dirección:	A cremallera, servo-hidráulica
Llantas	5 1/2Jx14

DIMENSIONES

Peso	1.495 kg
Cap. del tanque	53 litros
Capacidad de baúl	290 a 1.050 dm ³

PERFORMANCES

Velocidad máxima	202 km/h
Acel. 0-100 km/h	8,8 s
Consumo a 120 km/h	8. l/100 km



ALFA 33 S 16v. P.4

ción. Sobre terrenos desparejos no se sienten repercusiones sobre el hermoso volante Nardi de cuero, y todo esto no hace más que contribuir a la gran sensación de seguridad que transmite el coche.

Con respecto al motor, hay sólo palabras de elogio para lo que representa esta ulterior evolución del genial boxer Alfa. La inyección y las 4 válvulas por cilindro hacen de este motor una verdadera joya mecánica. Siempre hay potencia disponible y el funcionamiento del auto se hace fluido, pese al plus de peso ocasionado por el segundo diferencial y el árbol de transmisión (Ndr: peso total apenas superior a los 1.000 kg en orden de marcha), estimado en unos 70 kg. Aun acelerando en marchas inadecuadas se encuentra siempre respuesta... Pero para hallar el fuerte de este

boxer 16 válvulas, basta sólo llevar la aguja del cuentavueeltas hasta las 3000 rpm. De allí en adelante y hasta las 6.500 vueltas el "tiro" es impresionante, inclusive cuando se viaja en autopista y con la quinta ya colocada. Pisando mientras se va a 170/180 k/h, la respuesta no se hace esperar, lo cual es notablemente útil para los "sorpasos".

En aceleración desde 0, el retardo de respuesta debido a la mayor inercia de la transmisión, es inadvertible; tanto es así que llega de 0 a 1.000 km/h en 8,8 segundos, mientras que de 0 a 100 metros lo hace en 30 segundos clavados. En materia de *velocidad final*, en nuestro caso con la versión catalizada (132 CV contra los 137 CV de la normal) llegamos a 210 km/h de tablero, que representan poco más de 200 km/h reales, confirmando el valor de 202 km/h de catálogo.

El aspecto de la tenida es otro punto de fuerza de este coche. Honrando la tradición de la tradición integral, el Permanent 4 ha elevado las ya buenas dotes de estabilidad de la línea 33. La presencia de tracción en el eje trasero anula en práctica el efecto subvirante del típico tracción delantera. Es difícil llegar



Arriba, vista del vano motor y la disposición de diversos elementos. En la otra página, a la izquierda, butaca Recaro, anatómica y muy confortable. A la derecha, puesto de comando y volante que permite una amplia visión del tablero. Foto mayor: el Alfa Romeo 33 S Permanent 4 circulando sobre el asfalto, donde etambién demostró sus virtudes.



ALFA 33 S 16v. P.4

al límite de autopistas, donde abordar curvos largos a 170 km/h no da ninguna sensación de riesgo. Transitando en caminos traidos, se hace más fácil la búsqueda del límite. Probamos varias veces el exeso, confiados en la respuesta de la tracción Integral, y no hubo problemas. Ante una 'lespantada', el coche avisa que la cola busca adelantarse y luego del lógico momento en que por instinto se alza el pie del pedal, volviendo a

acelerar el equilibrio se restablece instantáneamente. La práctica resulta agradable y fácil de sobrellevar, con lo cual a medida que transcurren los virajes se establece una gran relación de confianza con el automóvil.

Con respecto al sistema de frenaje, el ABS cumple a la perfección su cometido, salvando en nuestro caso una típica situación de "panic-stop" generada por una imprevista maniobra de un coche que nos precedía. Sólomente es de notar cierta fatiga del sistema frenante (discos de 239 mm adelante y 240 mm atrás) tras algunos kilómetros de carretera de montaña, que reducen la eficiencia del conjunto si se pretende imposter un ritmo al límite. La explicación de los técnicos de Alfa Romeo está en la adopción de unas nuevas pastillas "ecológicas" que aún dejan que de-

sear en materia de estabilidad ante las exigencias sostenidas.

Por último, en materia de consumo los valores se hacen aceptables hasta los 120 km/h (12,5 km por litro) pero no resulta extraño arribar a 7 km por litro cuando se superan los 170/180 km/h. Este es el precio que se paga por una prestación brillante, cosa de la cual es consciente el comprador de un automóvil de estas características.

En síntesis, un juicio más que positivo para el primer paso del Alfa Romeo en el campo de la *tracción integral permanente*. Un coche de grandes prestaciones y de alto nivel de equipamiento, pese a formar parte del segmento más bajo de al marca y a costar relativamente poco.

P

