

La dirección es muy dura pero precisa. Apenas una vuelta y media de volante basta para pasar de un tope a otro. El cambio de dientes rectos tiene un tacto muy áspero y preciso (cada cambio está acompañado por un «shock» al que se tiene que acostumbrar mi corazón, más acostumbrado a cajas convencionales). El pedal del embrague es durísimo, aunque su acción es potente e inmediata. En cuanto a la suspensión es verdaderamente dura, capaz de hacer que mis empastes vibren incluso al pasar sobre las más inapreciables rugosidades de la alfombra de asfalto de Monza. Pero cuando llego a la frenada de la primera «variante» -tanto con el A3 como con el A1-,

tras un instante de incertidumbre, aprecio cómo los anchos neumáticos se adhieren absolutamente al firme. El morro entra ágilmente en la curva: izquierda, derecha; luego la zaga da un pequeño latigazo. Debo comenzar a dar gas, aunque ya es demasiado tarde. Se halla por debajo de las 4.500 rpm, sin «vida útil». Afortunadamente, con una aceleración progresiva, de nuevo supera esa cota, de lo que me doy cuenta no por observar el cuentarrevoluciones, sino por la brusca patada de potencia. Es tanta la potencia (280 ó 400 CV) que el tren trasero es incapaz de transmitir toda la potencia al suelo. Recorro toda la salida de la curva a contravo-

lante para vencer la tendencia del tren trasero a salirse por la tangente. Cuando las ruedas traseras abandonan el arcén, el coche ya está derecho. Entonces, tercera, cuarta, quinta y luego a la frenada de Rongia.

OJOS QUE NO VEN...

No hace falta tener ojos de experto para percibir las diferencias entre los cuatro Alfa 75 Turbo Quadrifoglio. Mientras el Gr.N3 es un cálculo de la versión de serie, el A3 no se diferencia mucho más. El Gr.A1 es otro mundo diferente. Mucho menos intuitivo son las modificaciones técnicas que les hacen pertenecer a las diferentes clases que componen el Italiano de Turismos. Desde el punto

SIGUE

EN PISTA

SALIDA LANZADA

Veloz, bastante confortable y poco cansado de conducir, el Alfa 75 Turbo Quadrifoglio tiene todas las cualidades de un coche de calle de espíritu deportivo. La cosa comienza a cambiar cuando nos referimos al Gr.N3, y mucho más aún si se trata del A3 o del brutal A1. El N3 mantiene las dotes de comportamiento muy próximas a las de la versión de calle. Bien es cierto que es más potente y con una suspensión deportiva mucho más dura.

Las referencias cambian totalmente para las dos preparaciones de Gr.A. Las prestaciones son más elevadas, las suspensiones más duras y su conducción es netamente agotadora para los menos experimentados. Llevarlos al límite es complicado incluso para los más destacados pilotos de turismos. Lo más difícil resulta dosifi-

car la brutal potencia de los bruscos motores turboalimentados para no perder excesiva tracción. Por debajo de las 4.500 vueltas ambas mecánicas parecen desinfladas, mientras que por encima de las 6.000 revoluciones por minuto dan todo de sí. Incluso partiendo de cero resulta casi idílico evitar que las ruedas motrices patinen sobre el abrasivo asfalto del circuito de Monza. Por ello, a lo largo de nuestra jornada de pruebas fueron más que comunes los latigazos de la zaga de ambos coches de un lado a otro de la pista, y es que guiar este tipo de vehículos al límite es una labor reservada sólo a unos cuantos privilegiados pilotos que han hecho de ello una auténtica profesión.



ALFA 75 1.8 TURBO Q. ▽



75 Gr.N3 ▽



75 Gr.A3 ▽



75 Gr.A1 ▽

chas resulta menos preciso de lo deseado. Mucho más positivo es el trabajo realizado con el motor turboalimentado, aun a pesar de la limitada preparación. La elevación de la potencia no ha afectado a la progresividad, aunque por encima de las 3.800 vueltas el patadón del turbo es brutal. Aunque el desarrollo no es exagerado para alcanzar los 204 CV, las prestaciones son netamente superiores a las del modelo de base. Necesita sólo 6,78 segundos para pasar de 0 a 100 km/h y roza los 220 km/h de velocidad máxima. Esto, unido a un chasis más rígido (gracias a los arcos de seguridad), una suspensión de tarados mucho más duros y a unos neumáticos slick -sin dibujo-, le confieren un carácter rotundamente deportivo, pero sin llegar a la perfección. En la entrada a las curvas se muestra claramente subvirador por culpa de la transferencia de masas hacia el eje delantero en la fase de deceleración, reacción que se da también en la salida cuando los neumáticos han alcanzado su temperatura de funcionamiento normal. Rara vez se puede apreciar un derrapaje del tren posterior, aunque no debe extrañarnos por ser la potencia del motor bastante contenida.

OTRA HISTORIA. A la vista de esto, el Gr.A3 y sobre todo el Gr.A1 creo que están hechos de otra pasta. Ambos son vehículos de carreras en el más puro sentido de la palabra. No sólo por las prestaciones, que por sí solas son relevantes de sus personalidades. El primero pasa de 0 a 100 km/h en 5,91 segundos y roza los 275 km/h; el segundo requiere sólo 4,87 segundos para alcanzar los 100 km/h partiendo de cero, concretamente una centésima más veloz que el BMW M3 Schnitzer de Ravaglia, mientras que puede acercarse al muro de los 300 km/h sin problemas.

SIGUE



ALFA 75 1.8 TURBO Q. △



◁ 75 Gr.A3 ▽



75 Gr.N3 △

75 Gr.A1 ▽

HABITACULO

CADA UNO EL SUYO

Como es lógico pensar, los habitáculos de los tres coches de carreras han sido despojados de todo elemento superfluo y dotados de un «roll bar» de protección para el piloto, que a la vez sirve para reducir la torsionalidad del chasis. Más profunda es la transformación llevada a cabo en los A3 y A1, dotados de una instrumentación más completa e indispensable para conocer el funcionamiento de la mecánica. Entre otros detalles se aprecia

la ausencia del velocímetro y la presencia de termómetros para el agua y aceite, así como de manómetros para el circuito de lubricación y el turbocompresor. En el centro de los salpicaderos encontramos el pulsador que pone en marcha el motor. Los tres coches de circuito montan bacquets para el piloto, con cinturones de seis puntos de anclaje. Finalmente, mientras el Gr.N3 incorpora el depósito de combustible de serie, los A3 y A1 recurren a depósitos de seguridad alojados en el maletero.



ALFA 75 1.8 TURBO Q. △



75 Gr.A1 △



75 Gr.A3 △

de vista del chasis, el 75 Gr.N3 cuenta con una limitada serie de modificaciones que le diferencian del coche de serie. Lo más significativo son sus amortiguadores Koni, más duros y regulables, y el «roll bar», que garantiza una rigidez a las torsiones mucho mayor. Los frenos son casi de serie, a excepción de las pastillas y de los tubos terminales, del tipo «aerokip», que garantizan una mayor y más constante presión del fluido hidráulico. También las llantas y los neumáticos slick Pirelli tienen las mismas dimensiones del coche de calle: 6,5Jx14" y 195/60 14. Del mismo modo, el cambio es es-

tandar, mientras que el embrague original se ha sustituido por uno más resistente.

Más profundo es el «face lifting» de los 75 A3 y A1. Para empezar, la jaula de seguridad, realizada en cromomolibdenu, llega al vano motor y al maletero, rigidificando aún más la estructura del monocasco. Las suspensiones han sido profundamente revisadas, con la adopción de elementos en cromomolibdenu, triángulos delanteros regulables para poder modificar la geometría del tren y un puente trasero De Dion regulable. Tanto delante como detrás, los amortiguadores son regulables, Bilstein para el A1 y

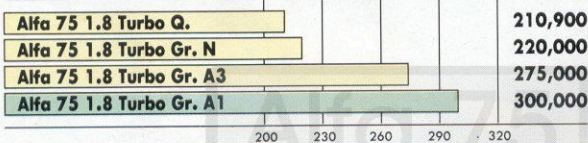
Koni para el A3, con muelles de diámetro mayor. El sistema de frenos se ha potenciado en ambos casos con pinzas de cuatro pistones, discos Brembo de diámetro mayor y un repartidor de frenada situado en el habitáculo.

Finalmente, también las ruer-

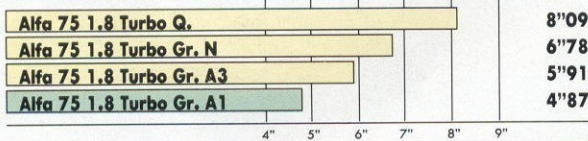
das son radicalmente distintas. El Gr.A3 incorpora llantas OZ en medida 9Jx17" con neumáticos 225/620-17 y el Gr.A1 monta llantas tecnomagnesio en medida 11Jx17" y gomas 245/620-17 delante y 245/640-17 detrás. Esta es toda la historia.

NUESTRAS CIFRAS

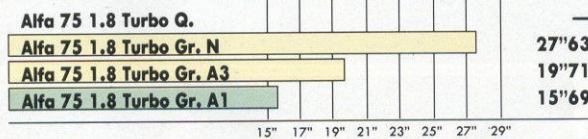
VELOCIDAD MAXIMA (km/h)



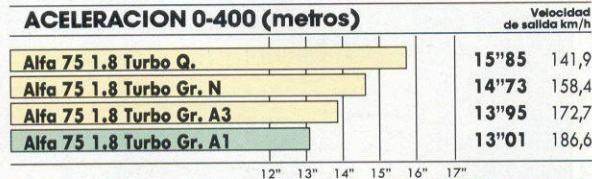
ACELERACION 0-100 KM/H



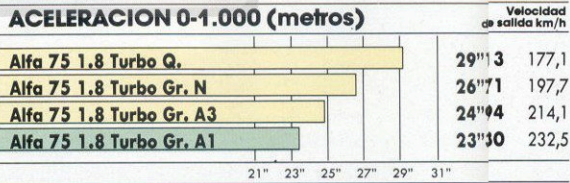
ACELERACION 0-200 KM/H



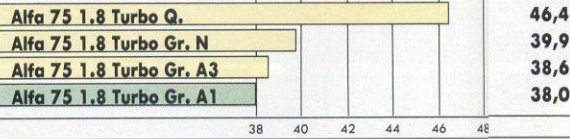
ACELERACION 0-400 (metros)



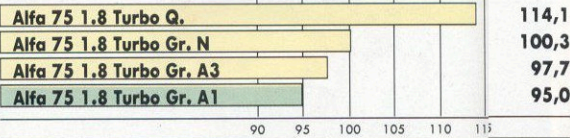
ACELERACION 0-1.000 (metros)



FRENADA A 100 KM/H (metros)



FRENADA A 160 KM/H (metros)



SUPERTEST

ALFA 75 1.8 TURBO
ALFA 75 GR.N3
ALFA 75 GR.A3
ALFA 75 GR.A1

SOBRE EL TRAZADO DE MONZA
HEMOS ENFRENTADO A LA
DEPORTIVA VERSION DEL MODELO
75 DE LA MARCA DEL «BISCIONE»
CON TRES PREPARACIONES
EMPLEADAS EN EL CAMPEONATO
ITALIANO DE CIRCUITOS



POKER DE TRE BOLES



la escalada de cifras de par máximo de cada motor, compuesta por 23 mkg a 2.600 rpm, 29 mkg a 4.500, 45 a 5.000 y 68 a 5.000 vueltas, respectivamente. Las diferencias son tantas que pasar del 75 de serie al más evolucionado sería como subirse a un F-1 tras haber rodado en un F-Renault.

El Turbo Quadrifoglio «de calle» es bastante veloz (8,09 segundos de 0 a 100 km/h), pero sobre la pista de Monza nos da la sensación de conducir un Ferrari por una autopista vacía: fácil. Además es también muy confortable, salvo por lo que a insonorización se refiere. Las suspensiones, demasiado blandas, absorben muy bien las irregularidades y no generan bruscas transferencias de masas entre ambos ejes, aunque debemos tener en cuenta que las velocidades de paso en curva son relativamente contenidas. Los fenómenos de subviraje y sobreviraje se producen tras un «avis» previo, lo que hace que podamos prevenir los sustos. La precisión del cambio no es excesiva, en tanto que la suavidad de la servodirección tal vez pueda resultar exagerada a la hora de rodar en circuitos. Por su parte, los frenos no están a la altura en una conducción al límite. Tras cubrir tres giros, el pedal del freno se vino abajo, lo que unido al alargamiento de las distancias de frenado me animó a entrar en boxes para subirme en el Gr.N3, el más domesticado entre los preparados para el certamen italiano de circuitos. También éste me pareció algo corto de frenos. A su favor tiene un peso en vacío del coche menor que favorece los tiempos de frenada, pero en contra tiene unas velocidades de entrada a los virajes más elevadas.

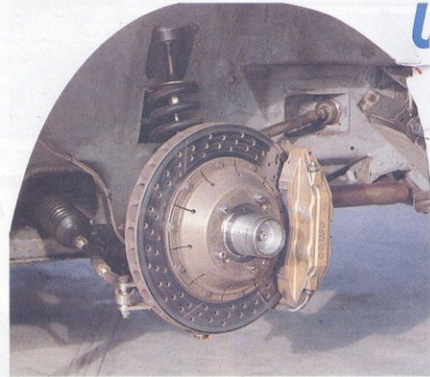
El cambio de esta variante también es de serie: el recorrido de la palanca es más largo y «elástico», en tanto que la precisión en el enclave de las mar-



ALFA 75 1.8 TURBO Q. Δ



ALFA 75 1.8 TURBO Q. Δ



75 Gr.A3 Δ

TECNICA

BAJO PRESION

Si en el caso del Gr.N3 el aumento de potencia se ha conseguido afinando el motor original, equilibrando las partes móviles, reprogramando la central electrónica (Bosh LE2-Jetronic) e incrementando la presión del turbo de 0,7 a 1,4 bares, en el caso de los motores Gr.A3 y Gr.A1 el trabajo ha sido mucho más profundo. La cilindrada se ha reducido de 1.779 a 1.762 c.c., reduciendo el diámetro de los pistones de 80 a 79,6 mm. Cigüeñal y bielas se han afinado, mientras que pistones, árboles de levas y válvulas se han sustituido. De la misma manera, la inyección Bosch LE2-Jetronic se ha reemplazado por otra del tipo Motronic M1.2.

Entrando en detalles mientras el A3 mantiene el turbocompresor Garrett T3 y el intercooler de serie, el A1 incorpora un turbó evolucionado y un intercambiador de presión colocado por delante del motor. En el primer caso a presión máxima es de 1,5 bares en el segundo es de 2,0. En las pruebas de clasificación estos valores pueden aumentarse entre 0,1 y 0,2 bares sin riesgos mecánicos.

Mientras el Gr.N3 mantiene el grupo de transmisión de serie, el A3 y el A1 montan camos deportivos de dientes rectos embragues bidisco cerámicos. En todos los casos el eje motriz cuenta con autobloqueo.

ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO

MOTOR. Posición: delantero longitudinal. Número de cilindros: cuatro en línea. Diámetro por carrera: 80 x 88,5 mm. Cilindrada: 1.779 c.c. Relación de compresión: 7,5:1. Potencia máxima: 165 CV (121 kW) a 5.800 rpm. Par máximo: 23 mkg (226 Nm) a 2.600 rpm. Construcción: bloque y culata en aleación ligera. Distribución: doble árbol de levas en culata. Alimentación: inyección Bosch LE2-Jetronic + turbocompresor garret T3 con intercooler aire/aire.

TRANSMISION. Tracción: trasera. Embrague: monodisco en seco. Caja de cambios: manual de cinco velocidades.

BASTIDOR. Tipo: monocasco autoportante. Suspensión delantera: ruedas independientes tipo McPherson con barra estabilizadora. Suspensión trasera: eje rígido De Dion con paralelogramo Watt. Dirección: cremallera asistida. Frenos: doble circuito con cuatro discos (autoventilados los delanteros). Llantas: de aleación, en medida 6,5x14". Neumáticos: 195/60 VR 14.

DIMENSIONES Y PESO. Longitud: 4.420 mm. Anchura: 1.660 mm. Altura: 1.400 mm. Distancia entre ejes: 2.510 mm. Peso en orden de marcha: 1.240 kg. Capacidad del depósito: 68 l.

75 1.8 TURBO Gr. N

Las mismas características del modelo anterior, a excepción de:

MOTOR. Potencia máxima: 204 CV (150 kW) a 6.000 rpm. Par máximo 29 mkg (248 Nm) a 4.500 rpm. Presión de sobrealimentación: 1,4 bares.

BASTIDOR. Amortiguadores Koni regulables. Neumáticos: Pirelli slick.

DIMENSIONES Y PESO. Peso en orden de marcha: 1.080 kg.

ALFA 75 1.8 TURBO Gr. A1

Las mismas características del primer modelo, a excepción de:

MOTOR. Diámetro por carrera: 79,6 x 88,5 mm. Cilindrada: 1.762,4 c.c. Relación de compresión: 7,35:1. Potencia máxima: 400 CV (294,4 kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 68 mkg (657 Nm) a 5.000 rpm. Alimentación: inyección Bosch Motronic M1.2 + turbocompresor Garrett T2 modificado e intercooler reposicionado.

TRANSMISION. Caja de cambios: dientes rectos. Embrague: bidisco.

BASTIDOR. Suspensión delantera: triángulos inferiores regulables y amortiguadores Bisttein regulables. Suspensión frenos: cuatro discos autoventilados con pinzas de cuatro bombines. Llantas: 11x17". Neumáticos: 245/620-245/640.

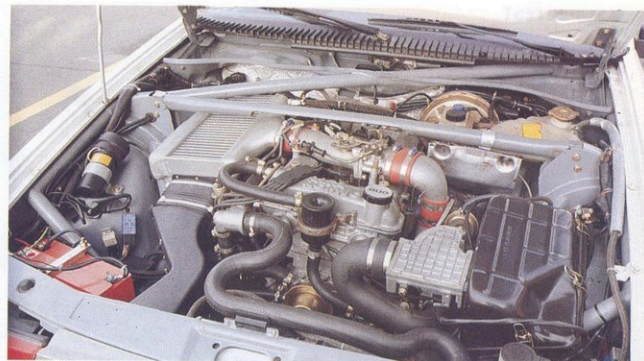
DIMENSIONES Y PESO. Longitud: 4.330 mm. Anchura: 1.678 mm. Peso: 976 kg. Capacidad del depósito: 100 l.

ALFA 75 1.8 TURBO Gr. A3

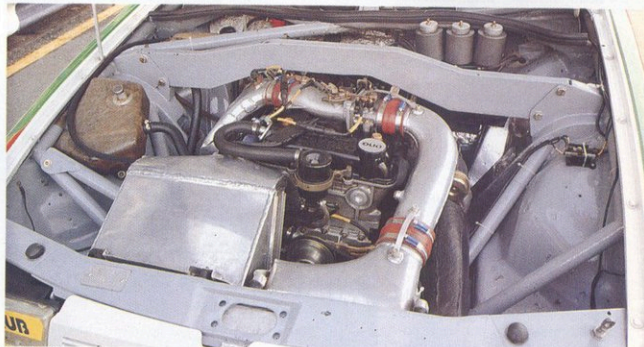
Las mismas características del Gr. A1, a excepción de:

MOTOR. Potencia máxima: 280 CV (206 kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 45 mkg (441,6 Nm) a 5.000 rpm. Sobrealimentación: turbo Garrett T3 a 1,5 bares de presión máxima con intercooler sobre el motor.

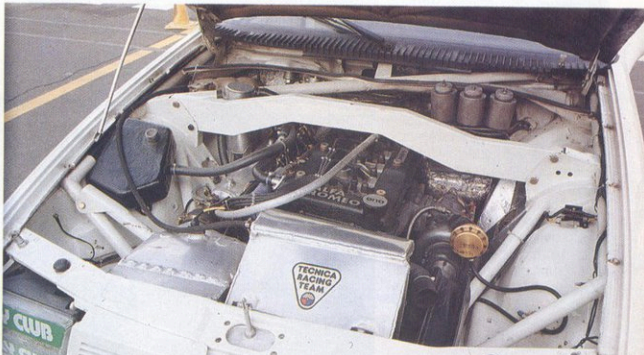
BASTIDOR. Llantas: OZ, en medida 8x17". Neumáticos: Pirelli slick 225/620. **DIMENSIONES Y PESO.** Longitud: 4.420 mm. Altura: 1.066 mm.



Δ 75 Gr.N3



75 Gr.A3 Δ



Δ 75 Gr.A1

A la salida de la «curva parabólica», cuando se acaba el guardarrail y las ruedas exteriores rozan la hierba, el motor roza las 6.500 vueltas en tercera. Luego, cuarta, y... sobre la línea de meta, quinta. Poco antes del cartel que indica 200 metros hasta el próximo viraje rozo los 270 km/h, velocidad que tengo que reducir si lo que realmente quiero es entrar en la primera «variante» de Monza. Sí, el Alfa 75 Gr.A1 es realmente impresionante y, sinceramente, el 75 Gr.A3 no me



▽ ALFA 75 1.8 TURBO Q. △



DISENO

ES FACIL RECONOCERLOS

Alineados uno junto a otro, resulta fácil intuir cómo está el reparto de mercancías. El Gr.N3, identificado por un logotipo «RCM», poco difiere, salvo por la decoración publicitaria, del modelo de serie, el 75 Turbo Quadrifoglio. En realidad los cambios más visibles se remiten a las llantas de aleación en medida 6,5x14" y los neumáticos slick Pirelli en las mismas dimensiones que el coche de calle, 195/60-14. La suspensión, endurecida, es también más baja, lo que reduce la altura de la carrocería. También bajo el spoiler delantero se observan dos tomas de aire para la refrigeración de los discos autoventilados. Tampoco el Gr.A3 cambia demasiado. Lo más significativo está constituido por la menor altura de la carrocería, debido a la amortiguación regulable, y las llantas de nueve pulgadas de anchura y diecisiete de diámetro, que albergan unos sobredimensionados slicks.

La versión del Gr.A1 es otra cosa. Muy bajo y personalizado por unas espectaculares

llantas en medida 11Jx17", por un spoiler delantero enorme, bajos de caja y un alerón trasero, es el estereotipo perfecto de coche de carreras. Eso sin tener en cuenta que capós y puertas están realizados en kevlar y fibra de carbono, algo indispensable para reducir el peso original hasta los 976 kg, que permite el reglamento específico. El Gr.N3 pesa 1.060 kg, y el Gr.A3, diez kilos menos.

parece tan ágil. Para mí, un común mortal, el 75 Gr.N3 es seguramente el más apropiado, a fin de cuentas no difiere demasiado del 75 Turbo Quadrifoglio de serie.

Pero ¿de qué estamos hablando? De una jornada de pruebas en el circuito italiano de Monza, uno de los más carismáticos del mundo de la Fórmula 1, en la que hemos enfrentado al Alfa 75 Turbo de serie con sus mejores descendientes: el Gr.N3 (turismos de serie con preparación muy limitada), el Gr.A3 y el Gr.A1 (turismos con amplias posibilidades de preparación), todos ellos preparados por el Tecnica Racing Team y protagonistas del Campeonato Italiano de velocidad para turismos. Un interesante grupo de coches que me han hecho experimentar las más fuertes emociones en el intento de conseguir descubrir dónde están las diferencias entre uno y otro.

SIEMPRE HACIA ARRIBA.

Antes de adentrarme en el laberinto técnico voy a ir al lado práctico, a cómo se comportan estos cuatro modelos en pista «a toda potencia», por ahora basta saber que de los 165 CV del 75 Turbo de serie llegaremos hasta los 400 del Gr.A1, pasando por los 204 del Gr.N3 y los 280 del Gr.A3. Pero más pronunciada aún es

SIGUE



△ 75 Gr.N3 V.



△ 75 Gr.A3 V.



△ 75 Gr.A1 V.

