



prueba comparativa

Alfa Romeo 155 Q4

Opel Vectra Turbo

Renault 21 Turbo Quadra

Para que un vehículo destaque por su buen comportamiento no es necesario recurrir a la tracción total. Pero cuando se trata de combinar esta faceta con la dificultad que entraña transmitir al asfalto una potencia elevada, la tracción integral se convierte en una perfecta aliada.



Comparativa

BIEN por razones comerciales, o por la necesidad de fabricar un número determinado de unidades para su posterior homologación y utilización en competiciones deportivas, las berlinas de tamaño medio dotadas de potentes motores y tracción integral se han popularizado hasta tal punto que prácticamente todas las marcas cuentan con una opción de este tipo en sus respectivas gamas. Que la tracción total es un importante elemento de seguridad está demostrado, y es algo ya asimilado por todos. Lo que no está tan claro es si merece la pena desembolsar el suplemento que en ocasiones supone una sofisticación técnica de este tipo. Sin ir más lejos, en el caso del Renault 21 Turbo (que es el único de los tres vehículos de la comparativa que se ofrece tanto con tracción delantera como integral) la diferencia es de nada menos que 760.000 pesetas.

Cuando se trata de valorar la utilidad de la tracción integral en vehículos de orienta-

Fotos J. MARTINEZ



Como corresponde a la versión tope de gama, el equipamiento del Alfa Q4 es completísimo, así como su instrumentación.

DATOS DEL FABRICANTE

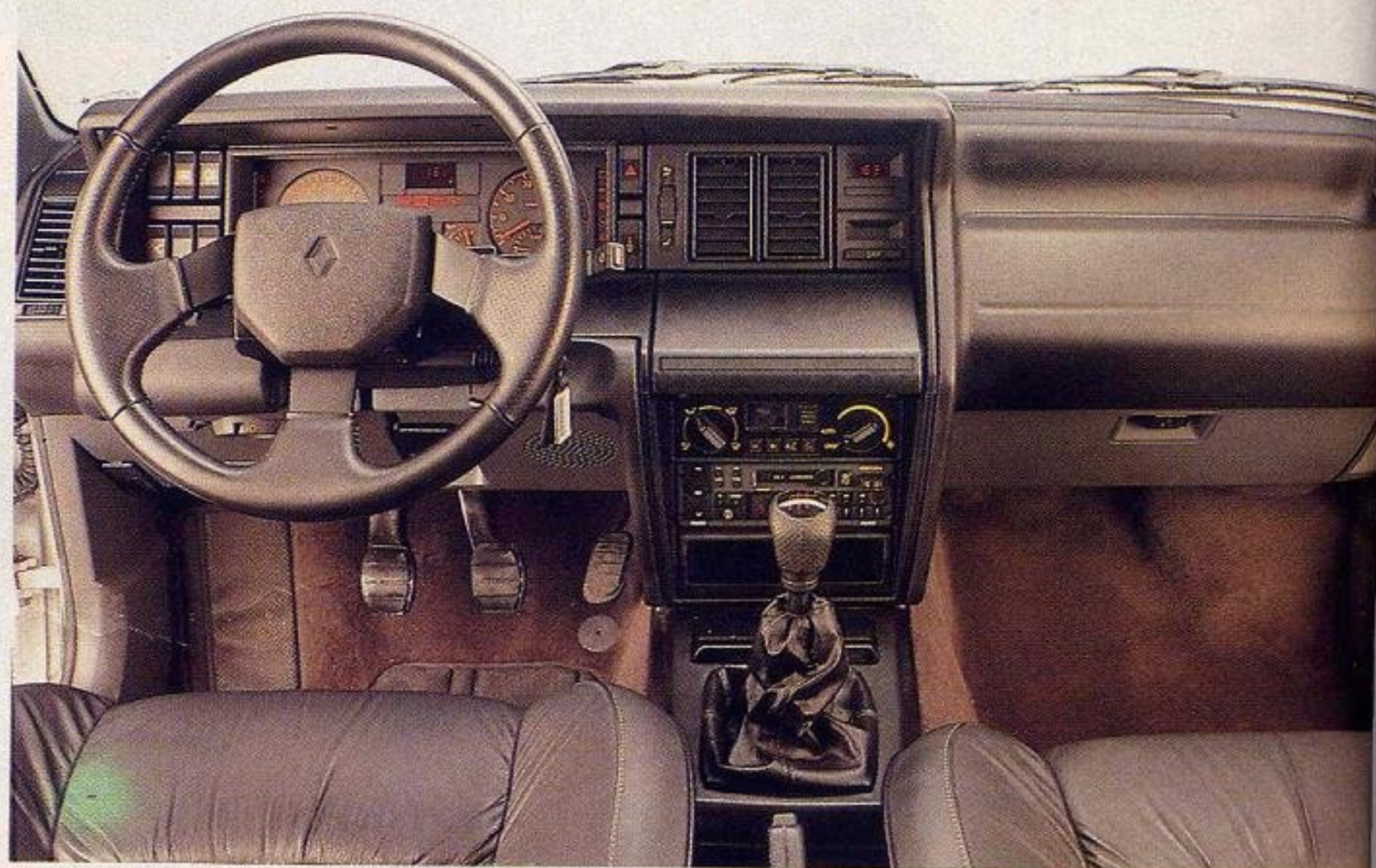
ALFA ROMEO 155 Q4

- Cilindrada y potencia ... 1.995 cm³-190 CV.
- Precio básico 4.200.000 ptas.
- Precio unidad probada .. 4.390.000 ptas.

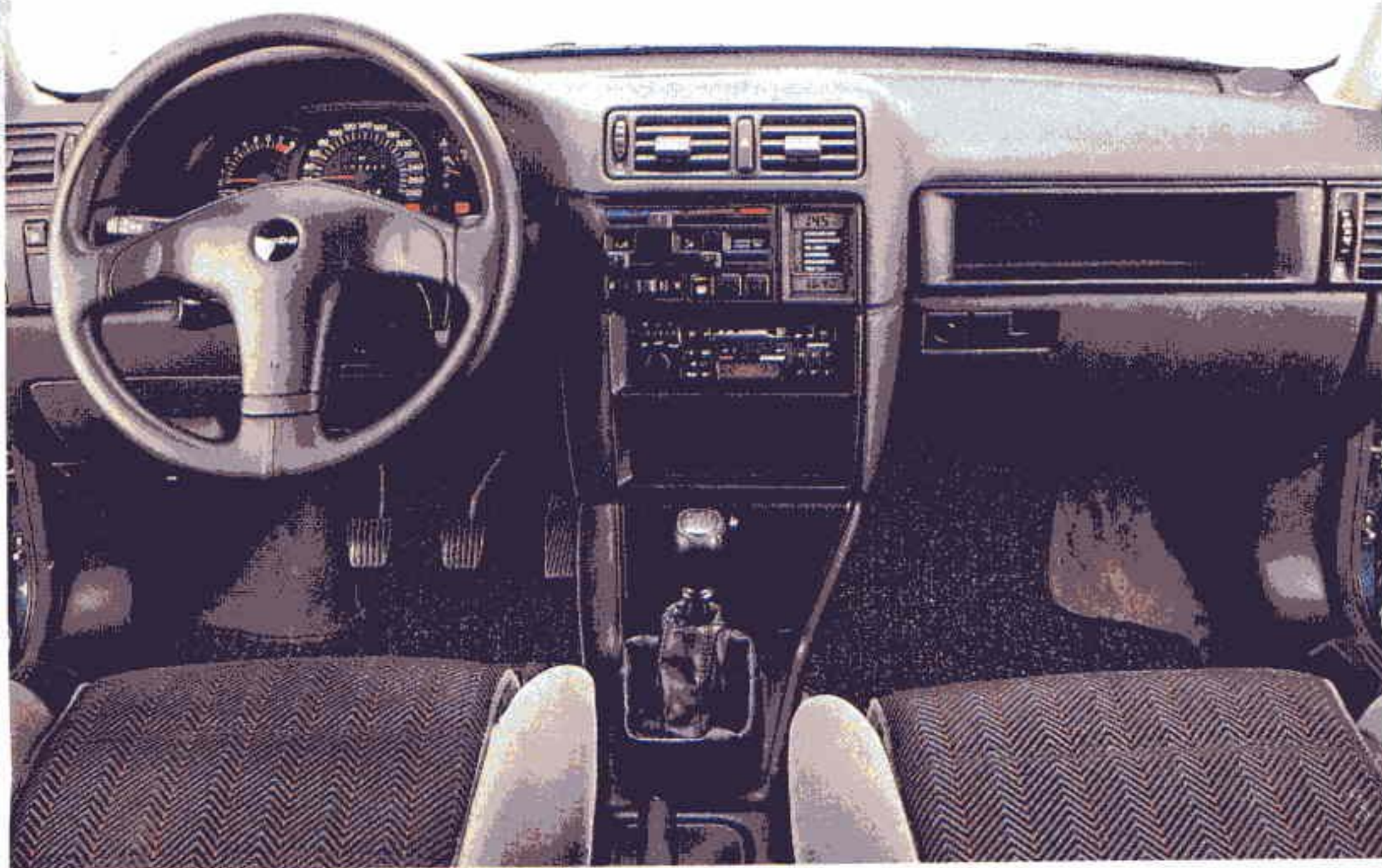
EQUIPAMIENTO

- Antibloqueo de frenos electrónico.
- Climatizador automático.
- Servodirección.
- Cierre centralizado.
- Elevalunas eléctricos delanteros.
- * — Elevalunas eléctricos traseros . 30.000 ptas.
- Llantas de aleación ligera.
- 2 espejos exteriores regulables eléctricamente.
- Faros delanteros antiniebla.
- Lavafaros.
- Cristales tintados.
- Luz de lectura.
- Techo practicable eléctrico .. 110.000 ptas.
- Guantero con llave y luz.
- Cuentarrevoluciones.
- Termómetro de agua.
- Termómetro de aceite.
- Manómetro de aceite.
- Check-control.
- Regulación volante altura.
- Regulación banqueta en altura.
- Regulación altura cinturones de seguridad.
- Regulación apoyo lumbar.
- Reposacabezas delanteros/traseros.
- * — Amortiguación pilotada 160.000 ptas.
- Pintura metalizada 40.000 ptas.
- Asientos del. eléct. y calefact. 100.000 ptas.

* Equipamiento opcional montado en la unidad probada.



Las líneas angulosas en el salpicadero del Renault revelan que estamos ante el modelo más veterano. Su instrumentación, precisa y completa.



El salpicadero del Vectra está muy bien rematado. Destaca el excelente tacto del volante y se echa en falta algo más de información.



ción familiar (sin ningún tipo de aspiraciones deportivas y con motores más o menos «tranquilos») entran en juego consideraciones como las condiciones habituales de utilización del vehículo: hielo, nieve, agua, firme en buen estado, etc. En caso de que la mayor parte de los kilómetros se realicen en condiciones adversas, la tracción integral es una opción muy a tener en cuenta, pero si nuestras condiciones de utilización van a ser siempre, o casi siempre, favorables, la relación valor/precio de este elemento desciende, en la mayoría de los casos, muchos enteros.

Pero la valoración de la tracción total es otra cuando de lo que se trata son vehículos como los de esta comparativa. Transmitir una elevada cifra de potencia al suelo utilizando sólo las ruedas delanteras (o las traseras) se convierte entonces en un problema, sobre todo cuando se pretende conseguir un nivel de comportamiento especialmente alto. Es entonces

DATOS DEL FABRICANTE

OPEL VECTRA TURBO

- Cilindrada y potencia 1.998 cm³-204 CV.
 - Precio estimado 4.200.000 ptas.
- | | |
|--|---|
| <p>EQUIPAMIENTO</p> <ul style="list-style-type: none"> — Antibloqueo de frenos electrónico. — Servodirección. — Cierre centralizado. — Elevalunas eléctricos. — Llantas de aleación ligera. — 2 espejos exteriores regulables eléctricamente. — Faros delanteros antiniebla. | <ul style="list-style-type: none"> — Cristales tintados. — Luz de lectura. — Guantero con llave y luz. — Cuentarrevoluciones. — Termómetro de temperatura de agua. — Regulación volante en altura. — Regulación banqueta en altura. — Regulación altura cinturones de seguridad. — Regulación apoyo lumbar. — Reposacabezas delanteros/traseros. — Aire acondicionado. |
|--|---|

DATOS DEL FABRICANTE

RENAULT 21 TURBO QUADRA

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> — Cilindrada y potencia 1.995 cm³-162 CV. — Precio básico 4.595.000 ptas. — Precio unidad probada 4.990.500 ptas. <p>EQUIPAMIENTO</p> <ul style="list-style-type: none"> — Antibloqueo de frenos electrónico. — Climatizador automático. — Servodirección. — Cierre centralizado. — Elevalunas eléctricos delanteros y traseros. — Respaldo posterior abatible asimétricamente. — Llantas de aleación ligera. — 2 espejos exteriores regulables eléctricamente. — Faros delanteros antiniebla. — Cristales tintados. — Luz de lectura. | <ul style="list-style-type: none"> * — Techo practicable eléctrico 118.500 ptas. — Mando de apertura remota de puertas. — Guantero con llave y luz. — Cuentarrevoluciones. — Termómetro de agua. — Nivel de aceite. — Ordenador de viaje. — Regulación volante altura. — Regulación banqueta en inclinación. — Regulación altura cinturones de seguridad. — Regulación apoyo lumbar. — Reposacabezas delanteros/traseros. — Pintura metalizada 36.000 ptas. * — Tapicería de cuero 277.000 ptas. <p>* Equipamiento opcional montado en la unidad probada.</p> |
|---|---|

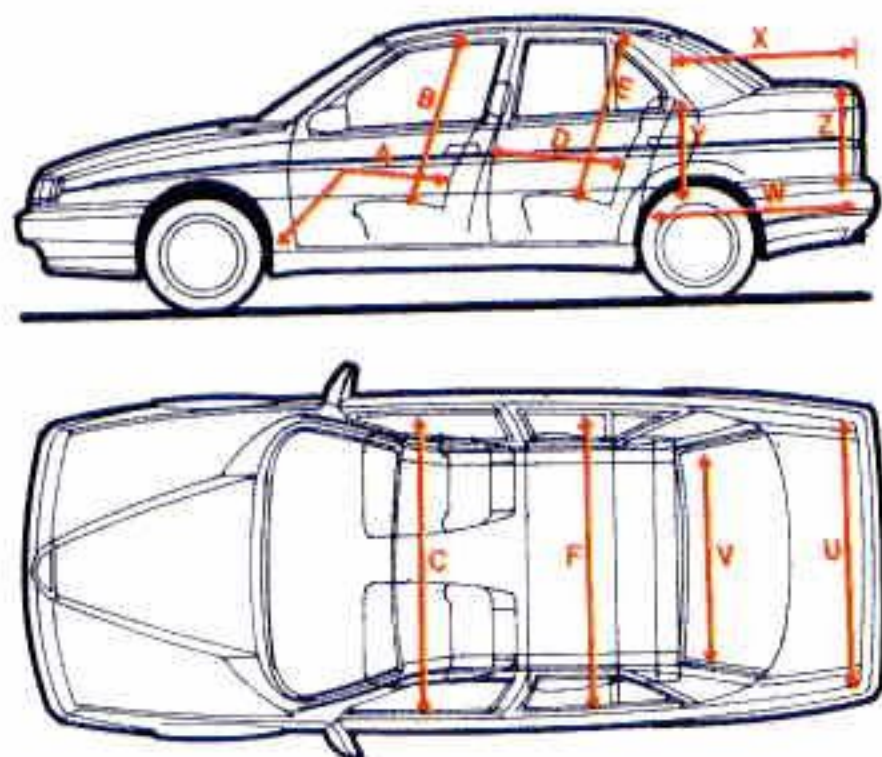
Alfa Q4: impresionantes prestaciones.

cuando la tracción total pasa a ser un elemento, si no imprescindible, sí muy recomendable. De hecho, si consideramos los tres vehículos de esta comparativa, ni el Alfa Q4 ni el Vectra Turbo tienen su equivalente con sólo dos ruedas motrices, algo que sí ocurre en el caso de Renault con su R-21 Turbo, cuya potencia no es tan abusiva como para poner en serios compromisos al bastidor. Y aun así, el R-21 Turbo de tracción delantera es un coche mucho más delicado de conducir que la versión Quadra.

De cualquier forma, la tracción integral no es condición suficiente para conseguir un comportamiento de primera línea. También se hace imprescindible un buen equipo de frenos, así como un cambio y una dirección adecuadas, y que todos estos elementos estén perfectamente conjugados con las cualidades del motor y el bastidor. En el caso que nos ocupa, el

LAS MEDICIONES DE **autopista**

ALFA ROMEO 155 Q4



COTAS DE HABITABILIDAD Y MALETERO					
Habitáculo			Maletero		
A	105	D	79	U	138
B	94/98	E	90	W	93
C	140	F	138	Y	54
		V	70	X	77
		Z	35		

Volumen maletero: 350 dm³

Cotas expresadas en cm.

Prestaciones

Condiciones

Km. al inicio de la prueba: 3.422.

Temperatura (°C): 8.

Altitud (m): 790.

Peso del coche y reparto (del./tras.): 1.530 (60/40).

Neumáticos: Pirelli P-700 Z.

Presión neumáticos (del./tras.): 2,5/2,5.

Aceleración

400 metros	14" 55/100.
1.000 metros	26" 96/100.
60 km/h.	2" 76/100.
80 km/h.	4" 34/100.
100 km/h.	6" 50/100.
120 km/h.	8" 97/100.
140 km/h.	12" 33/100.
160 km/h.	16" 41/100.
Recuperación en 4.ª, entrando a 40 km/h.	
400 metros	17" 24/100.
1.000 metros	30" 21/100.
Recuperación en 5.ª, entrando a 50 km/h.	
400 metros	17" 94/100.
1.000 metros	32" 00/100.
Adelantamiento	
En 4.ª de 80 a 120 km/h.	5" 67/100.
En 5.ª de 80 a 120 km/h.	7" 50/100.

Consumos (l/100 km.)

Ciudad: 26,4 km/h. de promedio	14,5.
Carretera: 93,8 km/h. de promedio	8,5.
Autopista: 116,5 km/h. de promedio	10,1.
Media (40%, 30%, 30%), 73,7 km/h.	11,3.
Autonomía media	530 km.

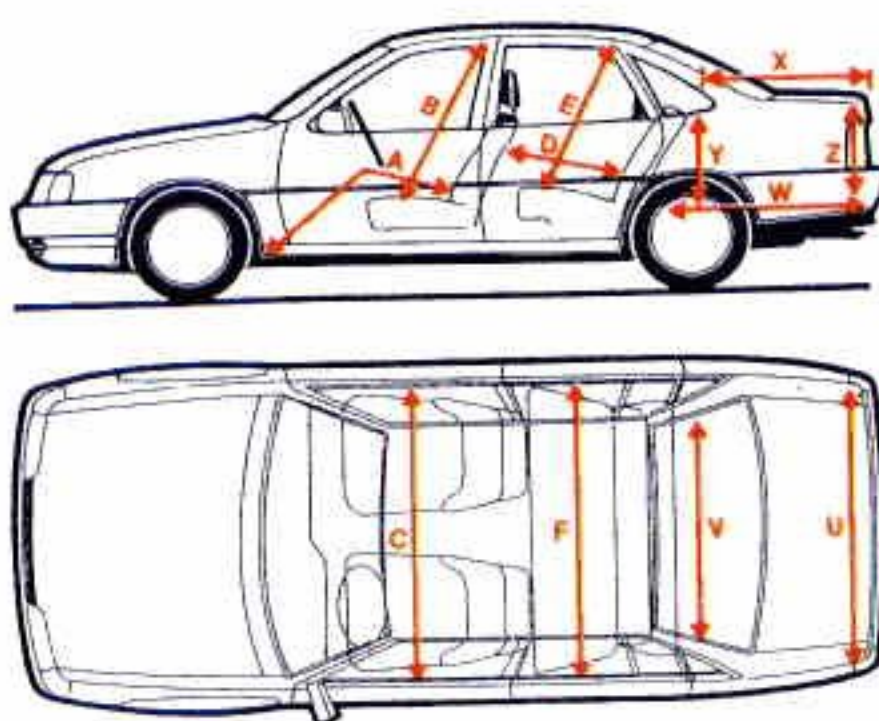
Frenada

a 60 km/h.	12,8 m.
a 80 km/h.	24,1 m.
a 100 km/h.	38,6 m.
a 120 km/h.	56,2 m.
a 140 km/h.	75,0 m.

Sonoridad

a 60 km/h.	65,8 dB
a 80 km/h.	67,0 dB
a 100 km/h.	70,0 dB
a 120 km/h.	72,4 dB
a 140 km/h.	75,2 dB
a 160 km/h.	78,4 dB

OPEL VECTRA TURBO



COTAS DE HABITABILIDAD Y MALETERO					
Habitáculo			Maletero		
A	105	D	77	U	146
B	92/97	E	87	W	101
C	139	F	139	Y	28
		V	93	X	85
		Z	42		

Volumen maletero: 427 dm³

Cotas expresadas en cm.

Prestaciones

Condiciones

Km. al inicio de la prueba: 3.200.

Temperatura (°C): 15.

Altitud (m): 790.

Peso del coche y reparto (del./tras.): 1.414 (56/44).

Neumáticos: Firestone Firehawk 690.

Presión neumáticos (del./tras.): 2,7/2,5.

Aceleración

400 metros	14" 70/100.
1.000 metros	27" 17/100.
60 km/h.	2" 95/100.
80 km/h.	4" 52/100.
100 km/h.	6" 57/100.
120 km/h.	9" 23/100.
140 km/h.	12" 55/100.
160 km/h.	16" 88/100.
Recuperación en 4.ª, entrando a 40 km/h.	
400 metros	17" 22/100.
1.000 metros	30" 27/100.
Recuperación en 5.ª, entrando a 40 km/h.	
400 metros	20" 07/100.
1.000 metros	34" 88/100.
Recuperación en 5.ª, entrando a 50 km/h.	
400 metros	17" 82/100.
1.000 metros	32" 28/100.
Recuperación en 6.ª, entrando a 50 km/h.	
400 metros	19" 84/100.
1.000 metros	36" 55/100.
Adelantamiento	
En 4.ª de 80 a 120 km/h.	6" 41/100.
En 5.ª de 80 a 120 km/h.	8" 60/100.
En 6.ª de 80 a 120 km/h.	12" 85/100.

Consumos (l/100 km.)

Ciudad: 27,2 km/h. de promedio	10,4.
Carretera: 91,1 km/h. de promedio	7,4.
Autopista: 116,5 km/h. de promedio	8,2.
Media (40%, 30%, 30%), 73,2 km/h.	8,8.
Autonomía media	680 km.

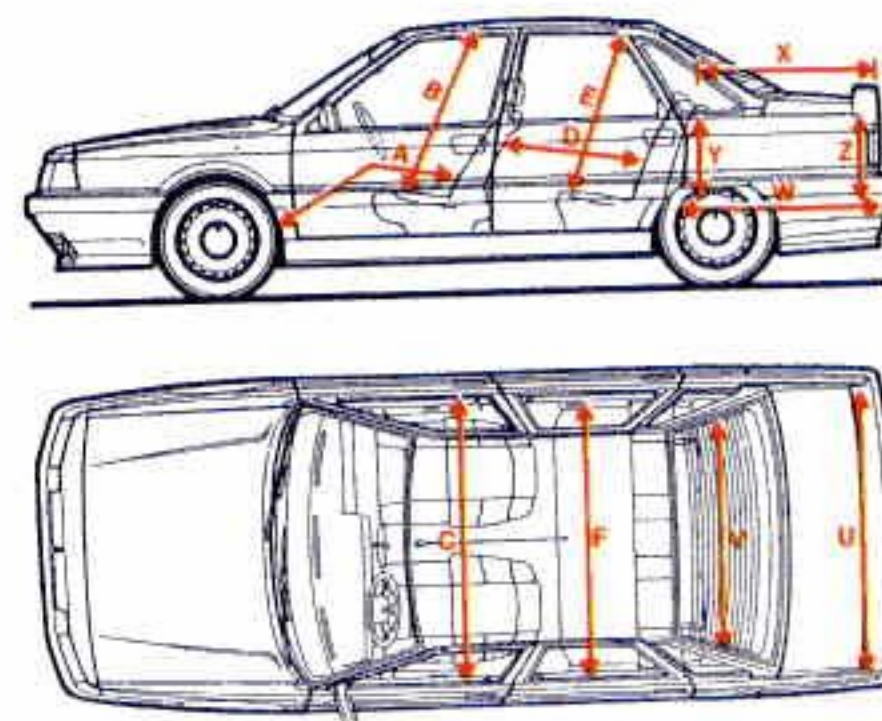
Frenada

a 60 km/h.	15,0 m.
a 80 km/h.	23,2 m.
a 100 km/h.	36,1 m.
a 120 km/h.	53,5 m.
a 140 km/h.	72,4 m.

Sonoridad

a 60 km/h.	62,2 dB
a 80 km/h.	65,1 dB
a 100 km/h.	67,6 dB
a 120 km/h.	70,3 dB
a 140 km/h.	72,9 dB
a 160 km/h.	75,2 dB

RENAULT 21 TURBO QUADRA



COTAS DE HABITABILIDAD Y MALETERO					
Habitáculo			Maletero		
A	105	D	74	U	154
B	87/90	E	88	W	98
C	140	F	138	Y	35
		V	113	X	88
		Z	38		

Volumen maletero: 445 dm³

Cotas expresadas en cm.

Prestaciones

Condiciones

Km. al inicio de la prueba: 6.300.

Temperatura (°C): 2.

Altitud (m): 790.

Peso del coche y reparto (del./tras.): 1.480 (58/42).

Neumáticos: Michelin MXV2.

Presión neumáticos (del./tras.): 2,3/2,3.

Aceleración

400 metros	15" 43/100.
1.000 metros	28" 43/100.
60 km/h.	3" 48/100.
80 km/h.	5" 20/100.
100 km/h.	7" 60/100.
120 km/h.	10" 54/100.
140 km/h.	14" 54/100.
160 km/h.	19" 58/100.
Recuperación en 4.ª, entrando a 40 km/h.	
400 metros	18" 18/100.
1.000 metros	31" 85/100.
Recuperación en 5.ª, entrando a 50 km/h.	
400 metros	18" 85/100.
1.000 metros	34" 24/100.
Adelantamiento	
En 4.ª de 80 a 120 km/h.	6" 7/100.
En 5.ª de 80 a 120 km/h.	10" 16/100.

Consumos (l/100 km.)

Ciudad: 27,7 km/h. de promedio	13,4.
Carretera: 93,8 km/h. de promedio	7,9.
Autopista: 117,8 km/h. de promedio	9,1.
Media (40%, 30%, 30%), 74,5 km/h.	10,5.
Autonomía media	590 km.

Frenada

a 60 km/h.	14,5 m.
a 80 km/h.	25,9 m.
a 100 km/h.	41,2 m.
a 120 km/h.	60,1 m.
a 140 km/h.	82,6 m.

Sonoridad

a 60 km/h.	66,3 dB
a 80 km/h.	69,0 dB
a 100 km/h.	70,4 dB
a 120 km/h.	73,1 dB
a 140 km/h.	77,4 dB
a 160 km/h.	78,0 dB

CARACTERÍSTICAS Y RENDIMIENTO



ALFA ROMEO 155 Q4

Motor

Delantero transversal, cuatro cilindros en línea. Cilindrada 1.995 cm³ (84,0 x 90,0 mm.). Bloque de fundición, con dos ejes de equilibrado contrarrotantes. Culata de aleación ligera. Distribución doble árbol de levas en culata, accionado por correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Encendido electrónico digital, integrado con la inyección. Alimentación inyección electrónica multipunto Weber Marelli IAW, turbocompresor Garret T3 e intercambiador de calor aire/aire. Refrigeración por líquido con electroventilador. Relación de compresión 8,0:1. Potencia 190 CV-DIN a 6.000 rpm. Par 30,3 mkg. a 2.500 rpm.

Transmisión

Tracción total permanente, con diferencial central epicicloidial, acoplamiento viscoso Ferguson y diferencial trasero autoblocante Torsen. Reparto par motor: 47/53. Embrague monodisco en seco con mando hidráulico (229 mm.). Grupo final 3,353:1. Relaciones del cambio y desarrollos (km/h. a 1.000 rpm): 1.ª: 3,500:1 (9,51); 2.ª: 2,176:1 (15,31); 3.ª: 1,524:1 (21,86); 4.ª: 1,156:1 (28,82); 5.ª: 0,917:1 (36,33).

Bastidor

Suspensión delantera tipo McPherson, con triángulo inferior, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora de 23 mm. Suspensión trasera independiente, de ruedas tiradas por brazos longitudinales, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora de 19 mm. Frenos doble circuito, con servofreno; delanteros con discos ventilados (284 mm.) y traseros de discos (240 mm.). Sistema antibloqueo electrónico. Dirección de cremallera asistida. Vueltas de volante 2,9 (38 cm. de diámetro). Diámetro de giro 10,74 m. Neumáticos 205/50 ZR 15. Llantas 6" x 15".

Carrocería

Peso oficial (kg.) 1.390. Dimensiones exteriores (m.) 4,44 x 1,70 x 1,44. Batalla (m.) 2,54. Vías delantera/trasera 1,47/1,41. Depósito de combustible de 60 litros.

Prestaciones oficiales

Velocidad máxima:	225 km/h.
Aceleración 0-100:	7" 0
Consumo	
A 90 km/h.	7,7 litros
A 120 km/h.	9,8 litros
Urbano	12,3 litros



OPEL VECTRA TURBO

Motor

Delantero transversal, cuatro cilindros en línea. Cilindrada 1.998 cm³ (86,0 x 86,0 mm.). Bloque de fundición. Culata de aleación ligera. Distribución doble árbol de levas en culata, accionado por correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Encendido electrónico. Alimentación inyección electrónica multipunto. Turbocompresor KKK K16, tarado a 0,7 bares, con intercambiador de calor aire/aire. Refrigeración por líquido con electroventilador. Relación de compresión 9,0:1. Potencia 204 CV-DIN a 5.600 rpm. Par 28,6 mkg. a 2.400 rpm.

Transmisión

Tracción total permanente, con embrague central multidisco hidráulico, diferencial central epicicloidial y acoplamiento viscoso. Diferencial trasero convencional con grupo cónico. Embrague monodisco en seco. Grupo final 3,72:1. Relaciones del cambio y desarrollos (km/h. a 1.000 rpm): 1.ª: 3,57:1 (8,49); 2.ª: 2,16:1 (14,04); 3.ª: 1,45:1 (20,91); 4.ª: 1,10:1 (27,57); 5.ª: 0,89:1 (34,07); 6.ª: 0,74:1 (40,98).

Bastidor

Suspensión delantera independiente, tipo McPherson, con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora de 24 mm. Suspensión trasera independiente, de rueda tirada por triángulo de eje oblicuo, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora de 15 mm. Frenos doble circuito, con servofreno; delanteros con discos ventilados (284 mm.) y traseros de disco (270 mm.). Sistema antibloqueo electrónico. Dirección de cremallera, asistida. Vueltas de volante 3,25 (38 cm. de diámetro). Diámetro de giro 10,8 m. Neumáticos 205/50. Llantas 6" x 16".

Carrocería

Peso oficial (kg.) 1.365. Dimensiones exteriores (m.) 4,43 x 1,70 x 1,40. Batalla (m.) 2,60. Vías delantera/trasera 1,43/1,44. Depósito de combustible de 63 litros.

Prestaciones oficiales

Velocidad máxima:	240 km/h.
Aceleración 0-100:	6" 8
Consumo	
A 90 km/h.	6,8 litros
A 120 km/h.	8,4 litros
Urbano	11,6 litros



RENAULT 21 TURBO QUADRA

Motor

Delantero longitudinal, cuatro cilindros en línea. Cilindrada 1.995 cm³ (88,0 x 82,0 mm.). Bloque y culata de aleación ligera. Distribución árbol de levas en culata, accionado por correa dentada. Encendido electrónico integral. Alimentación inyección electrónica multipunto. Turbocompresor Garret T3 con doble intercambiador aire/aire. Refrigeración por líquido con electroventilador. Relación de compresión 8,5:1. Potencia 162 CV-DIN a 5.500 rpm. Par 26,5 mkg. a 3.000 rpm.

Transmisión

Tracción total permanente con diferencial central epicicloidial y acoplamiento viscoso. Reparto de par 65/35. Embrague monodisco en seco con mando hidráulico (235 mm.). Grupo final 3,44:1. Relaciones del cambio y desarrollos (km/h. a 1.000 rpm): 1.ª: 3,36:1 (9,40); 2.ª: 2,06:1 (15,35); 3.ª: 1,38:1 (22,89); 4.ª: 1,04:1 (30,48); 5.ª: 0,82:1 (38,53).

Bastidor

Suspensión delantera independiente, tipo McPherson, con triángulo inferior, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora de 25 mm. Suspensión trasera independiente, de ruedas tiradas por triángulo de eje oblicuo, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora de 25 mm. Frenos doble circuito, con servofreno; delanteros con discos ventilados (285 mm.) y traseros de discos (250 mm.). Dirección de cremallera, asistida. Vueltas de volante 3,25 (37 cm. de diámetro). Diámetro de giro 11,1 m. Neumáticos 195/55 R 15 V. Llantas 6,5" x 15".

Carrocería

Peso oficial (kg.) 1.345. Dimensiones exteriores (m.) 4,51 x 1,72 x 1,42. Batalla (m.) 2,59. Vías delantera/trasera 1,44/1,42. Depósito de combustible de 62 litros.

Prestaciones oficiales

Velocidad máxima:	222 km/h.
Aceleración 0-100:	8" 6
Consumo	
A 90 km/h.	7,3 litros
A 120 km/h.	8,8 litros
Urbano	11,8 litros

su ausencia, sin apenas requerir tiempo de respuesta y con una entrega de potencia homogénea y progresiva. En el Renault ocurre justo lo contrario. Su motor es realmente de los de «contar hasta tres»: por debajo de 3.000 vueltas apenas hay nada, pero basta pisar a fondo y esperar unos segundos (por lo general con tres es suficiente) para escuchar el silbido de la turbina y, acto seguido, sentir cómo los caballos aparecen de golpe. Por su peculiar forma de entregar la potencia, con el R-21 es difícil conseguir un término medio: o se va deprisa, para lo cual sólo hay que preocuparse de que la aguja del cuentavueeltas no descienda de las 3.000 rpm.

El caso del Alfa es muy peculiar. Al igual que ocurre con el modelo francés, aunque algo menos exagerado, con el Q4 también puede verse uno humillado en los primeros metros a la salida de un semáforo..., al menos hasta que

Opel Vectra: el más equilibrado.

el motor alcanza un régimen de giro bastante más alto que las 2.500 rpm a las que se anuncia el par máximo. Otra cosa es proponérselo, y entonces será difícil echarle el guante al Alfa, no sólo en los semáforos, sino también en carretera abierta. Ya hemos comentado que el rendimiento de su motor no es especialmente brillante en baja, circunstancia que también se repite en alta. Pero su poderoso empuje en la zona media del cuentavueeltas permite al Q4 imponerse marginalmente en aceleraciones a todo un Opel Vectra y, cómo no, a un Renault 21 que, pese a ser el menos potente, se defiende más que de sobra para sus escasos (al menos frente a sus dos rivales) 162 CV. Recordemos que las primeras versiones del ya veterano motor que equipa el R-21 Turbo rendían 175 CV, que se han quedado en los 162 mencionados tras la adopción del catalizador.

No cabe duda de que si pudiéramos elegir lo mejor de