

¡EXCLUSIVA!: ENTREVISTA CON MICHAEL SCHUMACHER

Nº 530 • 375 ptas.
23 septiembre 1995

AUTO SPORT

hebdo



"Hill no sabe reconocer sus errores"



Al volante

Citroën Xantia Activa

**Suspensión
"inteligente"
150 CV**

Rallye de Australia

**Sainz y Auriol, K.O.
KKK, nuevo lider**



Salón de Frankfurt

Los prototipos más futuristas y las novedades más revolucionarias

Comparativa

**Alfa Romeo
155 Q4 y 155
2.0 TS 16V S**



8 414090 102445 00530

DESDE siempre, Alfa Romeo ha apostado fuerte por la competición, consciente de todas las ventajas que ello supone, sobre todo por imagen, algo que la marca de Il Biscione ha venido haciendo prácticamente desde sus inicios. Volcada en la actualidad en los distintos campeonatos nacionales de Turismos que sobre Clase II FIA se disputan en Europa, además del prestigioso DTM alemán, el 155 es el modelo estrella de Alfa Romeo en estas lides. Concretamente en nuestro país, y de acuerdo con la política de la casa madre en materia de competición, Alfa Corse, Alfa Romeo España centra todos sus esfuerzos en el Campeonato de España de Superturismos, donde esta temporada participan oficialmente con tres unidades del victo-

rioso 155 Clase II FIA, vehículo que en manos de Adrián Campos lograba el pasado año el título en esta disciplina.

Un claro espíritu deportivo el de la marca italiana que también ha sabido imprimir a sus productos de calle, como ocurre con el 155, modelo que se ha beneficiado de la experiencia de Alfa en competición, eligiendo para nuestro ensayo las dos variantes más deportivas, como son el nuevo 2.0 TS 16V y el remozado Q4.

MAS AGRESIVOS

Los imperativos de la FIA en materia de homologaciones, que obliga a fabricar al menos 2.500 unidades en la serie, ha sido una de las razones que les ha llevado a revisar toda la gama, tanto en el

plano estético como en el dinámico. Por otro lado, nunca antes el 155 había recibido tantas mejoras como las introducidas ahora. En primer lugar, las vías han crecido en anchura, algo que ha obligado a rediseñar los pasos de rueda y las puertas traseras. Otro cambio de estilo afecta a la parrilla, donde sobresale ahora el diseño en forma de nido de abeja y un nuevo cromado, mientras que ha aparecido un nuevo nivel de equipamiento denominado "S" que se distingue, entre otras mejoras, por los tarados de suspensiones más rígidos y las llantas de aleación.

Si ya de por sí, el 155 resulta exteriormente muy atractivo, los conductores más deportivos tienen la posibilidad de montar un kit sport en el que, junto al spoiler trasero y las faldillas late-

rales, sobresalen unas imponentes llantas Speedline de 16 pulgadas, pintadas además en negro, que no se conforman con una monta de neumáticos cualquiera, utilizando, nada más y nada menos, que unos rodillos de 245 en perfil 45. Con esta configuración, que se ofrece de serie en el Q4, la imagen del 155 gana muchos enteros, mostrando un aspecto de lo más agresivo a pesar de las cuatro puertas de su carrocería.

Por lo que concierne al habitáculo, los 155 de nuestra prueba no presentan grandes novedades si exceptuamos pequeños detalles de equipamiento como el volante, firmado por Momo, o el pomo de la palanca de cambios forrados en cuero. El puesto de conducción permanece prácticamente invariado, y lo cierto es que no resulta muy



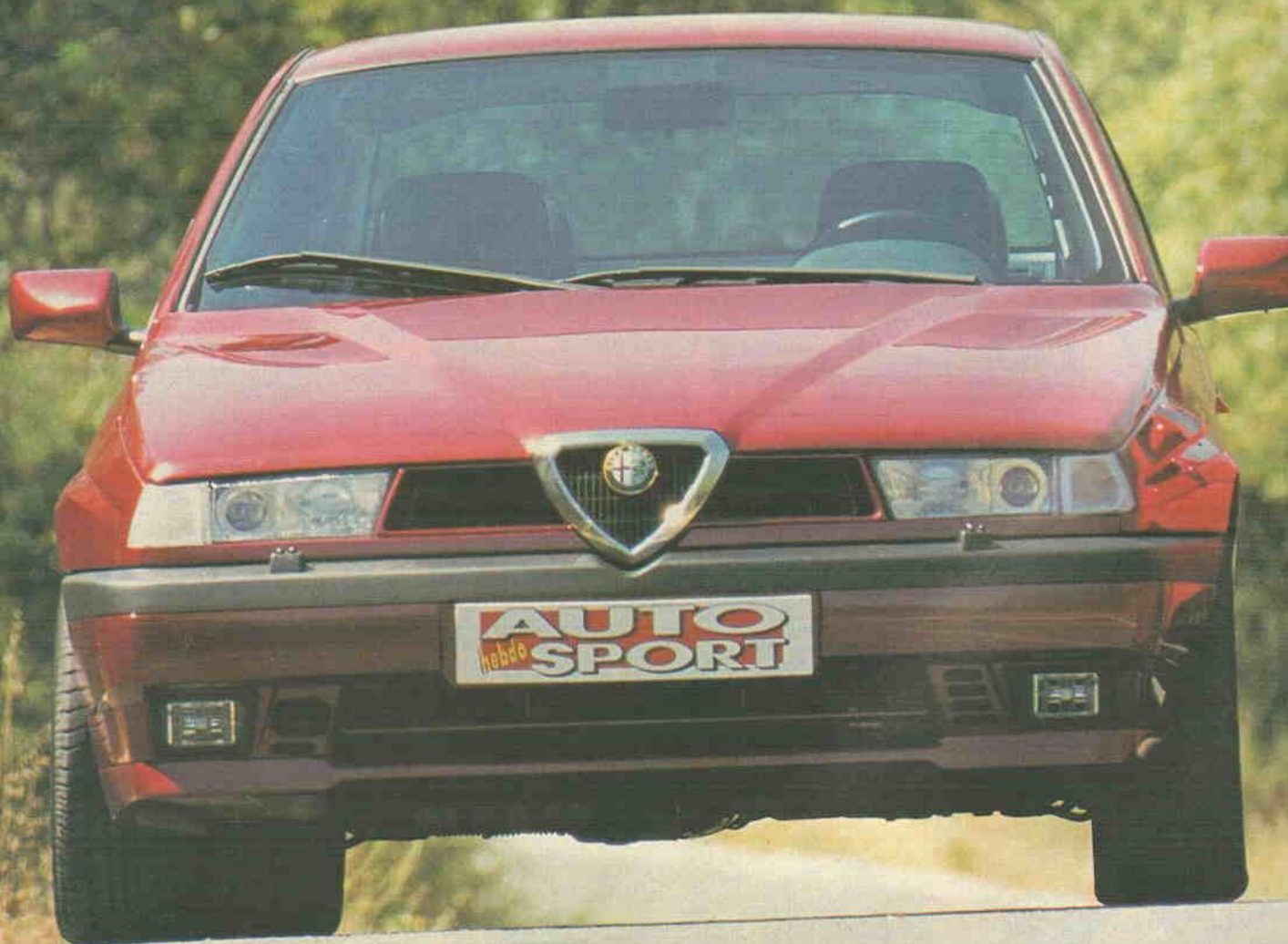
COMPARATIVA

ALFA ROMEO 2.0 TS 16V S Y 155 Q4

UN TOQUE DEPORTIVO

Tras los últimos cambios introducidos, la gama Alfa 155 ha experimentado importantes modificaciones a todos los niveles, algo que se aprecia con mayor intensidad en las variantes más deportivas, entre las que destaca el nuevo 2.0 TS 16V, interesante alternativa al más conocido y potente Q4 de tracción integral y 186 caballos presente también en este ensayo comparativo.

Enrique GONZALEZ. Fotos: Claudio LUNA



COMPARATIVA ALFA ROMEO 2.0 TS 16V S Y 155 Q4

difícil encontrar la mejor postura al volante, gracias al reglaje en altura tanto de este último como del asiento, que en las versiones "S" disponen de una tapicería y un diseño específico, por cierto, no muy acogedor que digamos al no sujetar el cuerpo en las curvas como deseáramos. En este apartado, el 2.0 TS 16V y el Q4 coinciden en todo, resaltando la

generosa información que ofrece el tablero de instrumentos, tan deportiva e interesante como antes.

TWIN SPARK vs TURBO

Centrándonos en lo que dan de sí estas dos versiones en la práctica, es obligado comenzar

por el recién llegado, el 2.0 TS 16V, cuyo motor mantiene las mismas características que los utilizados por los modernos GTV y Spider. Con una potencia de 150 caballos, lo más característico de este propulsor reside en el empleo de dos bujías por cilindro, además de las cuatro válvulas. Un esquema muy peculiar que le

otorga un eficaz comportamiento, caracterizado por su alegría para subir de vuelta honestas prestaciones y un sonido que invita continuamente a practicar una conducción de lo más deportiva.

Frente a él, el sempiterno de litros multiválvulas turboalimentado del Q4, común a otros modelos del grupo Fiat como



En el TS, la nobleza de reacciones preside un comportamiento muy equilibrado.

La combinación de la tracción total con el motor turboalimentado es de lo más deportiva.

A favor

- Prestaciones (Q4)
- Comportamiento deportivo
- Frenos potentes
- Instrumentación completa
- Manejo caja de cambios

Alfa 155 2.0 TS 16V S y Q4

- Consumos elevados (Q4)
- Rel. peso-potencia (Q4)
- Sujeción asientos
- Ruidos aerodinámicos
- Visibilidad trasera

En contra



Coupé Turbo o el Lancia Delta HF, ofrece en esta carrocería 186 caballos de potencia que se muestran terriblemente eficaces para aquellos usuarios que hagan especial hincapié en las prestaciones. Como cabría esperar, su capacidad de aceleración es superior a la del Twin Spark, a costa, eso sí, de unos desorbitados consumos que

difícilmente bajan de los 14 litros a los 100 km en una conducción normal.

A favor del TS no sólo hay que resaltar unos consumos mucho más comedidos, sino también de una respuesta mucho más elástica que la ofrecida por el Q4; ahora bien, cuando de correr se trata, el Q4 es un misil que encuentra en el

turbo su mejor aliado, y eso que su relación peso-potencia, 7,87 kg/CV, no es muy favorable que digamos. El sobrepeso de la tracción total pasa factura, echando algunas ocasiones en falta los 215 caballos que ofrecía este mismo motor en el ya desaparecido Lancia Delta HF Integrale. De todos modos, los 186 caballos de los que dispo-

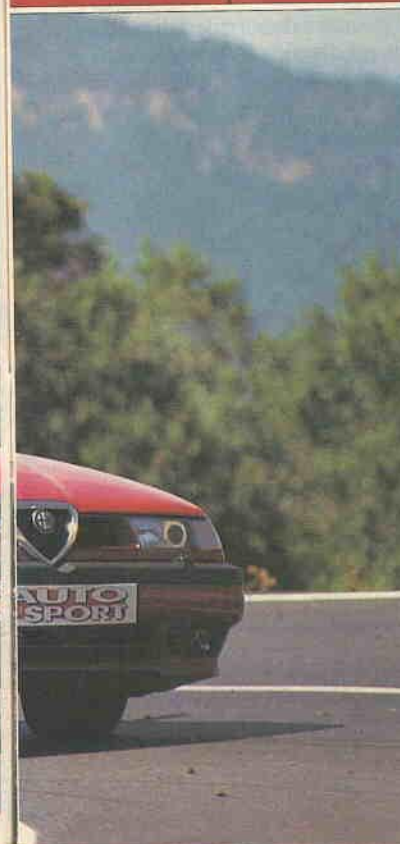
nemos en el Q4 son más que suficientes para disfrutar de lo lindo con un motor que llega a combinar con la tracción a las cuatro ruedas un matrimonio perfecto.

Sí ya antes los 155 sobresalían por la eficacia de sus suspensiones, con los nuevos reglajes, vías más anchas y suspensiones más firmes, los



El Q4 se distingue por el spoiler trasero y las imponentes Speedline de 16 pulgadas, un kit que se ofrece opcionalmente para el TS 2.0 16V.

El anagrama con la inscripción Q4 delata al 155 más potente. Las siglas T. Spark 16V identifican la nueva motorización de Alfa Romeo.



ALFA 155 CLASE II FIA

CABALLO GANADOR

Alfa Corse, el Departamento de Competición de la marca milanesa, ha echado el resto para convertir al 155 Clase II FIA en un caballo ganador. Ya lo demostró sobradamente el año pasado al conseguir el título en el prestigioso BTCC, el Superturismo británico, así como en el certamen español, donde Adrián Campos hacía lo propio con una de las unidades de la escuadra italiana.

El 155 Clase II FIA es estéticamente un modelo muy similar al modelo de calle. No obstante, si escudriñamos en su interior comprobaremos como el coche de carreras está a años luz del modelo del que deriva. La configuración y diseño del habitáculo ya es suficiente para darnos cuenta del potencial del modelo en cuestión. Únicamente se conserva el salpicadero original, ya que por lo demás todo es diferente e idéntico a cualquier vehículo de alta competición.

Otra de las grandes diferencias la encontramos bajo el capó. A excepción de los dos litros de cilindrada que impone la FIA, el motor presenta un sinfín de cambios hasta conseguir los casi 300 caballos de potencia que ofrecen cualquiera de estas versiones. Hasta ahora, y una vez retirado el sistema de turboalimentación, Alfa Corse ha venido trabajando sobre la base mecánica del Q4, mientras que los nuevos motores que ya se están probando derivan del moderno Twin Spark 2.0 multiválvulas. La caja de cambios del tipo secuencial, las llantas de 19 pulgadas o el autoblocante en el tren delantero son otras de las características de un

modelo extremadamente competitivo con el que, de alguna forma, Alfa Romeo ha marcado durante las últimas temporadas la pauta entre los Superturismos.

En la presente temporada, Alfa Corse dispone nuevamente de un potente equipo en el Superturismo español, donde cuenta con tres 155 TS para Luis Villamil, Adrián Campos y Giorgio Francia. De hecho, y cuando se llevan disputadas un total de diez carreras, Luis Villamil lidera la clasificación provisional de pilotos y Alfa Romeo la de marcas, lo que pone de manifiesto el buen funcionamiento del equipo italiano, a pesar de que este año están encontrando una fuerte oposición.



El Alfa 155 TS es uno de los vehículos más competitivos de la categoría de los Superturismos.

COMPARATIVA ALFA ROMEO 2.0 TS 16V S Y 155 Q4



El nuevo Twin Spark de 150 CV ofrece un buen rendimiento y unos aquilatados consumos.



En el Q4, la configuración mecánica se mantiene como estaba. Con 186 CV, el dos litros turbo resulta muy eficaz.

EQUIPAMIENTO

| | 2.0 TS 16V | Q4 |
|-----------------------------|------------|----------|
| ABS | opcional | serie |
| Airbag conductor | serie | serie |
| Airbag acompañante | n.d. | n.d. |
| Aire acondicionado | n.d. | n.d. |
| Alarma antirrobo | opcional | opcional |
| Asientos calefactables | n.d. | n.d. |
| Cierre centralizado | serie | serie |
| Climatizador automático | serie | serie |
| Control de tracción | n.d. | n.d. |
| Diferencial autoblocante | n.d. | serie |
| Elevavinas eléctricos del. | serie | serie |
| Elevavinas eléctricos tras. | serie | serie |
| Espejos regulables eléc. | serie | serie |
| Faros antiniebla | serie | serie |
| Llantas de aluminio | serie | serie |
| Ordenador de a bordo | n.d. | n.d. |
| Programador de velocidad | n.d. | n.d. |
| Radiocasete | opcional | opcional |
| Reglaje eléc. asientos | n.d. | n.d. |
| Servodirección | serie | serie |
| Suspensión inteligente | n.d. | n.d. |
| Suspensión "sport" | serie | serie |
| Tapicería de cuero | opcional | opcional |
| Techo eléctrico | opcional | opcional |

Los asientos del Q4 presentan un diseño y tapicería específica. A pesar de ello, su sujeción es más bien escasa.



Opcionalmente, como en el TS de nuestra prueba, los asientos pueden ir tapizados en cuero.

DIMENSIONES (mm)

| | 2.0 TS 16V | Q4 |
|------------|------------|-------|
| Longitud: | 4.443 | 4.443 |
| Anchura: | 1.730 | 1.730 |
| Altura: | 1.440 | 1.425 |
| Batalla: | 2.540 | 2.540 |
| Vía del.: | 1.493 | 1.485 |
| Vía tras.: | 1.427 | 1.419 |

PESO

| | | |
|---------------------------|-------|-------|
| En orden de marcha (Kg.): | 1.300 | 1.465 |
| Rel. peso-pot. (Kg./CV): | 8,66 | 7,87 |

PRESTACIONES

| | | |
|-------------------------------|------|------|
| Velocidad máx. (Km/h): | 204 | 220 |
| De 0 a 100 Km/h (seg): | 9,9 | 7,6 |
| 400 m. salida parada (seg): | 16,8 | 15,5 |
| 1.000 m. salida parada (seg): | 31,2 | 29,1 |

CONSUMOS (litros)

| | | |
|--------------------------|------|------|
| A 90 Km/h: | 6,2 | 7,7 |
| A 120 Km/h: | 8,0 | 9,8 |
| Urbano: | 9,7 | 12,3 |
| Medio durante la prueba: | 10,6 | 14,2 |
| Conducción deportiva: | 12,9 | 17 |

PRECIO

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| En miles de ptas. | 3.150 | 4.950 |
|-------------------|-------|-------|

Con respecto a los anteriores 155, e idéntico en ambas versiones, el salpicadero no presenta ninguna novedad.



técnicos de Alfa han rizado rizo. El comportamiento ta de una como de otra vers es impecable; sus reaccio derrochan deportividad, los cuatro costados e incl el 2.0 TS 16V, sin la llanta 16 pulgadas y con 205/50/15 de serie, demue un gran aplomo en curva que el tren delantero expone la más mínima variación con respecto a la trayectoria elegida.

Bien es cierto que con 205/45/16 opcionales, co tuvimos ocasión de compr en la primera toma de conta que efectuamos hace un mes con esta versión, se g en velocidad de paso por cu el neumático con el perfil 4: deforma menos, pero tamp es menos cierto que se pie algo en confort de marcha. (de las ventajas de la llanta de 16 pulgadas, refiriéndonos aho los frenos, reside en su ma capacidad de refrigeración que el diseño tan compacto original de 15 pulgada



resta algunos enteros en este apartado.

Q4: TRACCION TOTAL

Por lo que concierne al Q4, sus 186 caballos de potencia hacen casi imprescindible el recurso a las cuatro ruedas motrices. Con un diferencial Torsen en el tren trasero, en este sentido el 155 Q4 es prácticamente perfecto. Sobre buen firme se pega al asfalto como una lapa, aunque es en mojado o en asfalto sucio donde se aprecian con mayor intensidad las ventajas de su sistema de tracción total.

Desde luego, el Q4 es el coche ideal, tanto por motor como por estabilidad, para disfrutar de los trazados más revirados, siempre con un amplio margen de seguridad. Mención especial merece su potente e infatigable equipo de frenos. A ello colabora poderosamente la buena refrigeración que ofrece la llanta de 16 pulgadas, sobre

todo si tenemos en cuenta que el tamaño de sus discos es idéntico a los del Twin Spark. Por otro lado, la servodirección, con sólo 2,2 vueltas entre topes, es muy directa, aunque algunos usuarios la pueden encontrar demasiado sensible a cualquier insinuación sobre el volante. A nosotros particularmente nos ha gustado mucho.

Sorprendente resulta comprobar en ambos el agradable tacto y rápido manejo de la palanca de cambios; nada que ver con la de los anteriores 155. Las marchas se enlazan ahora con una facilidad pasmosa, muy de agradecer en unos vehículos de corte tan deportivo como éstos.

Con un nivel de equipamiento bastante completo en las dos versiones, en el que se incluye el climatizador automático, los elevalunas eléctricos en las cuatro puertas o el airbag para el conductor en origen, la ventaja en este capítulo es para el Q4, que añade el ABS de frenos, las llantas de 16 pulgadas o el spoiler trasero. No obstante,

El Q4, a la izquierda, utiliza ahora una monta de neumáticos más deportiva, unos 205/45 sobre una llanta de 16 pulgadas, mientras que el TS, a la derecha, se conforma con unas de 15.



resulta mucho más caro. Sus 4.950.000 ptas. contrastan con los 3.150.000 ptas. del Twin Spark, una versión ésta que resulta sumamente equilibrada por sus cualidades dinámicas, nivel de equipamiento o precio.

Desde luego que el Q4 es mucho más apetecible, pero se echa en falta un precio más razonable, ya que los casi cinco millones de pesetas que cuesta se nos hacen un poco cuesta arriba.



Afortunadamente, los 155 más deportivos no renuncian a ofrecer una completa instrumentación.

La parrilla de los nuevos 155 presenta un nuevo diseño. El triángulo que encierra el escudo de la marca ahora está cromado.



FICHAS TÉCNICAS

| | ALFA 155 2.0 TS 16V | ALFA 155 Q4 |
|---------------------------|---|--|
| MOTOR | | |
| Emplazamiento: | delantero transversal | delantero transversal |
| Nº de cil.: | 4 en línea | 4 en línea |
| Cilindrada (cc): | 1.970 | 1.995 |
| Diámetro/carrera (mm): | 83 x 91 | 84 x 90 |
| Relac. de compresión: | 10:1 | 8:1 |
| Potencia máx. (CV/rpm): | 150/6.200 | 186/6.000 |
| Caballos/litro: | 76,14 | 93,23 |
| Par motor (mkg/rpm): | 19/4.000 | 29,8/2.500 |
| Alimentación: | inyección electrónica multipunto | inyección electrónica multipunto, turbo e intercooler |
| Distribución: | doble árbol de levas en cabeza | doble árbol de levas en cabeza |
| Válvulas por cilindro: | 4 | 4 |
| Encendido: | electrónico | electrónico |
| TRANSMISION | | |
| Embrague: | monodisco en seco | monodisco en seco |
| Caja de cambios: | manual; cinco velocidades | manual; cinco velocidades |
| Relaciones: | I 3,545:1 II 2,238:1 III 1,520:1 IV 1,156:1 V 0,946:1 MA 3,909:1 | 3,500:1 2,235:1 1,522:1 1,156:1 0,914:1 3,545:1 |
| Tracción: | delantera | total |
| SUSPENSION | | |
| Delantera: | independiente del tipo McPherson con triángulo inferior. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora | independiente del tipo McPherson con triángulo inferior. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. |
| Trasera: | independiente de ruedas tiradas por brazos longitudinales. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora | independiente de ruedas tiradas por brazos longitudinales. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. |
| DIRECCION | | |
| Tipo: | cremallera asistida | cremallera asistida |
| Vueltas de volante: | 2,2 | 2,2 |
| Diámetro de giro (m): | 11 | 11 |
| FRENOS | | |
| Delanteros/diámetro (mm): | disco ventilado/284 | disco ventilado/284 |
| Traseros/diámetro (mm): | disco/240 | disco/240 |
| ABS: | opcional | serie |
| RUEDAS | | |
| Llantas: | aleación 6,5 x 15" | aleación 7 x 16" |
| Neumáticos: | 205/50 VR 15 | 205/45 ZR 16 |