

**T**ras la desaparición de los Campeonatos de Europa y del Mundo de Turismo, los principales países del Viejo Continente desarrollaron diferentes posibilidades para mantener viva esta interesante especialidad a nivel nacional. Con el paso del tiempo, los que más han evolucionado han sido los certámenes de Italia y Alemania, tomando como base inicialmente la reglamentación de Grupo A, pero equiparando las fuerzas de los contendientes a través de distintas fórmulas.

Dividido en varias categorías, el CIVT (*Campionato Italiano de Veicolo de Turismo*) tiene su máximo exponente en los Superturismos. En esta disciplina están implicadas oficialmente las principales firmas europeas presentes en el mercado transalpino, dando mucho color a todas y cada una de las carreras.

Durante las últimas temporadas, Alfa Romeo ha sido protagonista de primer orden del certamen, obteniendo muy buenos resultados con el desaparecido 75 Evoluzione frente a una nutrida legión de BMW M3 y Ford Sierra Cosworth, entre otros. Pero con la llegada del nuevo 155, la marca decidió cambiar de modelo, para promocionar así su última creación. Se desarrolló de esta forma, y en un cortísimo espacio de tiempo, el impresionante GTA que hemos tenido ocasión de probar. Y precisamente ésta es, en parte, la razón de ser del recientemente presentado 155 Q4 de calle, y la causa, como ahora veremos, de que este coche esté basado mecánicamente en el Lancia Delta HF integrale.



JIMÉNEZ

*Test racing: Alfa 155 GTA*

# Arrasador



*Tomando como base el 155 Q4, Alfa Romeo ha desarrollado una de las más infernales máquinas de competición del mundo, volviendo a poner de manifiesto su tradicional buen hacer en estas lides. Con 400 CV, tracción integral y un sinfín de soluciones vanguardistas y sofisticadas, el GTA resulta tan sumamente eficaz que está arrasando dictatorialmente en el competidísimo Campeonato Italiano de Superturismos.*



## Test racing: Alfa 155 GTA

Para seguir manteniéndose en los lugares de privilegio del CIVT a través del 155, la marca de Arese necesitaba disponer de un automóvil plenamente competitivo en poco tiempo. Siendo el nuevo modelo un tracción delantera, esto resultaba muy complicado. Para enfrentarse a los potentes y eficaces propulsión trasera del certamen con ciertas garantías, el 155 debía convertirse en tracción total Alfa plenamente integrada ya en el Grupo Fiat, tenía a su disposición todos los componentes mecánicos del imbatible Delta de Rallyes, que podían ser vestidos con el 155 y adaptados a los circuitos por los experimentados técnicos de Alfa Corse. Así que dicho y hecho: se concibió un coche de serie que prestigiaría la nueva gama por prestaciones y que permitiría a la vez honrar la versión en Grupo A, y nació el 155 GTA (Gran Turismo Alleggerita), denominado con unas siglas que rememoran inolvidables éxitos obtenidos en competición por Alfa Romeo.

El GTA, respondiendo a las esperanzas depositadas en él por sus creadores, ha debutado arrasando a sus adversarios en las primeras carreras del año, demostrando que el camino seguido por Alfa ha sido acertado. Y la verdad es que, visto en vivo, su imponente aspecto no hace sino confirmar sus posibilidades, haciendo honor a todo el despliegue de tecnología que en él se ha realizado. Quizá muchos piensen que el mérito es de Lancia y no de Alfa. Pero haciendo honor a la verdad, hay que decir que el GTA tiene mucho más de Alfa de lo que *a priori* cabe pensar. Los ingenieros de la marca milanesa han sabido darle ese toque genial que tienen todos los modelos de competición de la firma, convirtiéndolo en una eficaz máquina de ganar en circuitos, algo que hasta el momento no había conseguido el HF integral, puede que por falta de interés de una marca que tiene el Mundial de Rallyes como meta.



*Ochenta millones ha costado construir cada una de las siete unidades del eficaz GTA de Alfa. El resultado final que obtiene el coche en pista y la tecnología aplicada los justifican plenamente. Entre el despliegue técnico realizado destacan la caja Alfa Corse de seis marchas, la carrocería, casi enteramente realizada en fibra de carbono y kevlar, los imponentes frenos, la sofisticada electrónica Magneti Marelli y el estudio aerodinámico a que ha sido sometido el coche en el túnel de viento.*



La realización de este monstruo de la competición ha tenido que pasar por un minucioso trabajo de puesta a punto y de reconversión, para conseguir que la mecánica se adaptara a la plataforma del 155 y que ambas formaran un conjunto totalmente equilibrado y competitivo. Nos encontramos así ante un coche que técnicamente es una maravilla y que ha sido optimizado en todos los aspectos, superando netamente la competitividad de la base de partida. Para empezar, la aerodinámica ha sido concienzudamente evolucionada en el túnel de viento, tanto para conseguir la necesaria refrigeración del motor como para alcanzar la máxima eficacia en pista, ayudando igualmente al refinado bastidor a mantener el coche firme-



## Test racing: Alfa 155 GTA

mente adherido al asfalto. El 155 GTA dispone de numerosas tomas de aire en el frontal para refrigerar frenos y mecánica adecuadamente, en este último caso sin necesidad de recurrir a electroventiladores, lo que permite aquilatar también el peso. Incluso los retrovisores exteriores han sido diseñados para bajar el nivel del auto y hacer la vida del piloto más llevadera en semejante horno. Faldón delantero, bajos carenados, faldillas laterales y dos túneles de salida de aire en la parte posterior permiten que el coche obtenga un cierto efecto suelo, que contribuye a mejorar la estabilidad en curva.

Si seguimos con el bastidor nos encontramos con una plataforma que ha sido completamente rediseñada en la parte trasera, para recurrir así a unas suspensiones posteriores de geometría básica idéntica a la del 164. El diferencial posterior, al carecer el coche de carreras del subchasis que monta el Q4 de calle, va alojado en una estructura tubular anclada directamente al chasis. El monocasco ha sido reforzado y aligerado a tope, incorporando una jaula de seguridad integrada y realizada por los ingenieros de Alfa. Esta incide positivamente en la obtención de mayor rigidez. Brazos, triángulos y columnas de suspensión son de una aleación de acero especialmente resistente, utilizando como elemento rígido unos riegos y eficaces rótulas Unibal. Los amortiguadores son Bilstein de competición, y los muelles, más cortos y muy duros. Las enormes llantas de 9" x 18", calzadas con gomas Pirelli Racing, ofrecen un nivel de adherencia impresionantes, frenos Brembo, dotados de potentes pinzas de cuatro bombines.

En el motor era donde prácticamente apenas había algo que hacer. Evolucionado al máximo por Lanzi, simplemente se ha adaptado su rendimiento a una utilización para circuito, siendo un poco más potente y puntiagudo que el del Delta. De todas formas, también se ha trabajado para



obtener algo más de par, consiguiendo llegar a unos espectaculares 51 mkg. La línea de escape, sin embargo, es diferente, con salida lateral. La caja de cambios ha sido diseñada en Alfa Corse, y la transmisión ha visto retocado el reparto de par, primando todavía más que en el eficaz Delta al tren posterior.

Tras descifrar semejante compendio de tecnología, accedimos a un habitáculo completamente desnudo, presidido por el baquet de kevlar, el arco de seguridad y el salpicadero de serie, algo que obliga a conservar la reglamentación de Grupo A. Un volante MOMO nos da acceso a la dirección asistida, mientras llevamos los pies hasta un pedalier en el que hacer un puntatón resulta delicioso. El cuadro es digital, y en él aparecen, además de la correspondiente escala del cuentavueeltas, temperatura de agua —no debe pasar de 85°—, la del aceite —debe ir entre 90 y 100°—, presión de aceite —ha de ir a 6 kg—, presión de turbo y el indicador de emergencia. A la derecha, en la consola central, la palanca del cambio, el botón de arranque y el interruptor de contacto, que sirve a la vez de cortacorriente. A la izquierda, en la barra lateral del arco de seguri-

dad tenemos el bloqueo de la marcha atrás, que está en la misma posición que la 5ª, y sólo se puede introducir accionando dicha palanquita; justo al lado se sitúan las palancas de regulación de las estabilizadoras.

Cuando nos sentamos a los mandos del GTA, ya había sido objeto de un precalentamiento inicial. La operación corrió a cargo de Stefano Livio, motorista de la Escuela Alfa de Andrea de Adamich —sitá en Varano— y ex rival de Villamil y Pérez-Sala antaño, en el Italiano de Fórmula 3. Tras las correspondientes advertencias del ingeniero de Alfa Corse presente en nuestro stand, nos fuimos a dar el máximo utilizable (6.500 r.p.m.) y control de temperatura de agua, y de presión y temperatura de aceite, saltamos a la pista. El embrague de carbono es delicado. Tiene un recorrido muy reducido y un tacto muy seco, pero el pedal no resulta excesivamente duro. La dirección, muy poco desmultiplicada, es rapidísima. La palanca de cambios tiene unos recorridos demasiado cortos, estando las marchas muy juntas, lo que obliga a ser preciso y decidido a la hora de seleccionárselas. El motor, en baja, está completamente muerto. Despierta súbita pero sua-

vemente, en progresión fulgurante, a partir de 4.000 r.p.m., acabándose, como nos habían indicado, por encima de 6.500 r.p.m.

La sensación de adherencia es siempre total, merced al enorme casado, la tracción integral y la aerodinámica. Los balanceos no existen, gracias a la elasticidad y la dureza de las suspensiones.

Subiendo el ritmo poco a poco, el 155 va mostrando siempre sus excelencias, a la vez que se vuelve más selectivo con el piloto. Requiere una conducción inteligente, de ideas claras, para aprovechar su potencial, mostrando una estabilidad sobresaliente y una fabulosa capacidad de frenada. Con un régimen de utilización efectivo del motor que se sitúa entre 4.500 y 6.500, el coche obliga a anticiparse a la hora de acelerar en las curvas. Hay que mantener el turbo siempre cargado, para que la transmisión pueda mostrar sus posibilidades mandando más potencia al tren trasero. Si esto se consigue, el GTA aborda las curvas con una neutralidad de reacciones que permite aprovechar todas las cualidades dinámicas. Si no, estamos condenados al fracaso, y a un subviraje crónico que impide inscribir el tren delantero en la trayectoria.

## Ficha técnica

### MOTOR

**Distribución y posición:** De cuatro cilindros en línea, distribución y culata de aleación ligera con válvulas de admisión y escape y asientos de válvulas; pistones de aleación aligerados; eje de acero nitrurado con cinco apoyos y contrapesos; árboles de levas libres aligerados. **Cilindrada:** 1.995 cc (84 x 90 mm). **Alimentación:** Electrónica digital con tres centralitas para alimentación (inyección electrónica Marelli), otra para encendido y otra para suministrar datos de funcionamiento del motor. **Control:** T3 controlado a través de la centralita refrigerado por agua, con inyección de 2,3 bar de presión máxima; toma atmosférica, con brida de 41 mm Ø. **Bombas:** eléctrica y bomba auxiliar de agua.

**Distribución:** Cuatro válvulas por cilindro operadas a través de vasos invertidos por dos ejes en culata diseñados específicamente para competición y mandados por correa de distribución.

**Encendido:** Electrónico, con centralita inductiva en punta del cigüeñal, con cárter de aceite con circuito hermético y radiador sobredimensionado.

**Refrigeración:** Por agua, con circuito hermético y radiador sobredimensionado. **Compresión:** 10,5. **Potencia máxima:** 400 CV a 6.000 r.p.m. **Peso seco:** 51 mkg a 4.000 r.p.m. **Régimen máximo:** 5.500 r.p.m. (corte de inyección).

### TRANSMISIÓN

**Distribución motriz:** Tracción total, con mecánica de servicio por eje, de fibra de carbono al tren posterior. **Relación especial:** de reparto, con tarado fijo (100/100), autoblocante convencional de eje central y Torsen detrás. **Embrague:** de fibra de carbono en seco.

**Caja de cambios:** de aluminio, con carcasa de magnesio, radiador para refrigeración, relación cerrada y cinco conos disponibles, todo homologado específicamente para Grupo A.

**Chasis:** monocasco autoportante de chapa estampada de acero, reforzado y aligerado, con la parte

trasera modificada para alojar la suspensión de Grupo A y jaula de seguridad Alfa Corse integrada; techo y parte alta de las puertas en chapas; capós, alerón trasero, falciillas laterales, faldón delantero, parte baja de las puertas y carenado inferior, con túneles de salida de aire posteriores que hacen efecto suelo, de fibra plástica, carbono y kevlar; cristales de plástico. **Suspensión delantera:** Independiente, de tipo McPherson, con triángulos inferiores de acero reforzados, muelles helicoidales, columnas de aleación especial de acero, amortiguadores de gas Bilstein y barra estabilizadora regulable desde el habitáculo. **Rotulas:** Unibaill. **Caldas:** convergencia y avance regulables. **Suspensión trasera:** independiente, de tipo McPherson, con columnas de aleación especial de acero, dobles brazos transversales de acero reforzados, tirante longitudinal de reacción, muelles helicoidales, amortiguadores de gas Bilstein y barra estabilizadora regulable desde el habitáculo. **Rotulas:** Unibaill. **Caldas:** convergencia y avance regulables. **Dirección:** De cremallera, servoaasistida, con caja de aleación ligera y columna deformable sobredimensionada.

**Volante:** MOMO de competición, de 350 mm Ø. **Voleitas de volante:** 3/4. **Sistema de frenado:** Doble circuito hidráulico sin servoaistencia, con pinzas Brembo de cuatro bombines, canalizaciones de aire para refrigeración, y discos ventilados y perforados en las cuatro ruedas (355/278 mm Ø).

**Llantas:** O.Z. Racing de aleación, de 9" x 18", especiales para competición. **Pneumáticos:** Pirelli Racing slick, en compuesto D3 (para nuestro test), de 235/645-18.

### COTAS

**Largo/ancho/alto:** 4.443/1.880/1.440 mm. **Batalla:** 2.540 mm. **Vías (del/tras):** 1.580/1.425. **Depósito de combustible:** De seguridad, ubicado en el maletero. **Peso:** 1.100 kg (incluidos los 50 kg de lastre impuestos por el reglamento del Campeonato Italiano de Superturismos).

### PRESTACIONES \*

**Velocidad máxima:** Más de 300 km/h (con el grupo largo). **Aceleración de 0 a 100 km/h:** 3" 58/100. **1.000 m salida parada:** 20" 43/100.

\* Datos de Alfa Corse.

Y la cosa no es precisamente fácil. La relación cerrada del cambio nos obligaba a utilizar la palanca con más frecuencia de la deseada. El grupo resultaba largo para el sinuoso trazado de Varano, y el cambio del GTA de nuestro test, el muleto de Larini, venía del rapidísimo trazado de Imola. Pero a pesar de todo, el GTA denotaba ser más fácil de domar de lo que a priori cabía esperar, y con la suficiente suavidad como para evitarnos alguna sorpresa desagradable. En las zonas más rápidas se mostraba un poquito subvirador, casi neutro, lo que redundaba en facilitar su pilotaje. Esto es muy de agradecer en un aparato que puede conseguir velocidades de paso por curva que ponen los pelos de punta, llegando a soportar con aceleraciones transversales de hasta 3 «g».

En las frenadas fuertes —la potencia de los frenos es bestial— si se hacen en ligero apcayo, la suspensión trasera puede llegar a parecer algo blanda, y el coche serpentea ligeramente, aunque no resulta excesivamente complicado controlarlo y si aceleramos a tiempo, el GTA entra suavemente, deslizándose de las cuatro ruedas, en perfecta armonía y con total eficacia. Y es que la bondad de este refinado bastidor se deja notar siempre y en todo momento, haciendo patente el buen trabajo que los hombres de Alfa Corse han realizado.

En resumen, se puede decir que la marca italiana ha conseguido un conjunto plenamente equilibrado, lo que no es ninguna tontería cuando hablamos de un coche que en carrera puede llegar a superar los 400 CV. En nuestra prueba, con menos soplado de turbo, debíamos estar en torno a los 340/350 CV, suficientes para experimentar una impresionante descarga de adrenalina a través de sus fulgurantes aceleraciones; suficientes también para percibir las inolvidables sensaciones que sólo una máquina de ganar como ésta es capaz de transmitir.

F. Gómez Blanco



Desde entonces, la mecánica de este monstruoso Alfa no resulta fácil. El propulsor de competición obliga a anticiparse utilizando frecuentemente el cambio para pasar a regímenes, el turbo sopla constantemente y el tren trasero obliga a anticiparse a inscribir el coche en los giros. Si se consigue, el potencial y la precisión son increíbles.