

AUNQUE se trata de un modelo directamente ligado con una actividad en competición que por ahora sólo tiene reflejo en Italia, el 155 Q4 tendrá una producción continuada de al menos 2.500 unidades. En lo que queda de año se espera vender unas 2.200, de las cuales 1.300 fuera de Italia. Las demandas de la clientela, junto con las necesidades de Alfa en materia de competición en turismo, decidirán si este modelo-cumbre de la gama 155 con tracción integral tendrá una mayor continuidad o podrá ser sustituido por un coche con el mismo tipo de transmisión pero con motor V6 atmosférico de 2.5 litros.

El Q4, cuya comercialización en nuestro mercado se iniciará el próximo septiembre, tiene un planteamiento dinámico, pero también familiar y de confort por su carrocería y comportamiento, lo que en una primera consideración no parece tener mucho que ver con su utilización en carreras. Claro está que los reglamentos de competición, mejoramiento y aligeramiento de peso permiten transformar radicalmente un coche relativamente normal en un instrumento de ganar carreras, como se ha demostrado con muchos otros ejemplos.

Sobre la conocida plataforma «Tipo», que ha dado lugar a tres líneas de modelos dentro del grupo Fiat, el 155 aporta diversos factores de personalización; y no sólo en los ángulos y reglajes específicos, pues el tren delantero, mucho más ancho, comporta brazos inferiores completamente diferentes.

En cuanto a motor y transmisión, el Q4 aprovecha, con una considerable reelaboración, los elementos del Lancia Delta integrale. Y mencionamos este modelo y no el Dedra integrale (cuyo motor tiene muy parecido rendimiento al del Q4), porque el tipo de tracción a las cuatro ruedas corresponde al del su-



Más confortable que deportivo

Alfa Romeo 155 Q4

Concebido como tope de la gama 155, y también como base para un coche de competición, el Q4 de Alfa ofrece unas prestaciones y comportamiento brillantes sin más, junto con buenas posibilidades familiares de uso.



Asientos delanteros moderadamente envolventes, con regulación eléctrica opcional.



perdeportivo Delta, con diferencial central epicicloidal más acoplamiento viscoso Ferguson y diferencial trasero autoblocante Torsen. Eso sí, en Alfa han optado por un peculiar reparto inicial del par entre los dos trenes, con un 53 por ciento trasero y 47 por ciento a las ruedas anteriores.

Decíamos que el motor 2 litros biárbol tipo Lancia del Q4 se asemeja al del Dedra integrale de 180 CV. Y efectivamente, la potencia reducida a 190 CV se aleja más de los 210 bríos CV del Delta. Ello se debe en principio a un voluntario enfoque de tratabilidad y abundancia de par a bajos y medio regímenes, hasta el punto de que el valor máximo de par se anuncia a sólo 2.500 rpm. En las unidades disponibles para este contacto está claro que esto último no respondía a la realidad, y los coches no recuperaban con redondez hasta superar las tres mil vueltas ni siquiera en mar-

Motor y tracción tipo Delta Integrale.



En circuitos, un destino significativo para el nuevo Alfa 155 Q4, el rendimiento parece más satisfactorio que en carretera.

chas cortas. Así pues, la relativa falta de elasticidad del Dedra integrale también tiene aquí su correspondencia. En su versión Alfa, este motor turboalimentado lleva un precatizador y dos catalizadores cerámicos en paralelo, para acomodarse al espacio disponible bajo la plataforma.

Fese a que la lista de opciones posibles suma casi medio millón, el equipamiento general del Q4 es bastante completo, y desde luego incluye aire acondicionado, regulación interior de faros, lavafaros y faros antiniebla, así como servodirección, cierre centralizado, check-control, espejos eléctricos, volante forrado de cuero, asientos de tipo deportivo, ABS y llantas de aleación específicas. El antibloqueo de frenos, al igual que los dos Lancia Integrale, es de seis sensores; o sea, con captación de aceleración / deceleración longitudinal y transversal, además de sensores en las cuatro ruedas. Las bonitas llantas, de 15 pulgadas,



das de anchura para unos neumáticos de 205/50-15 tipo ZR, condicionan el comportamiento, pues las cubiertas van demasiado pinzadas. El resultado práctico en cuanto a agarre es como si el coche llevase menos anchura de gomas, deslizando con cierta facilidad, especial-

mente de las ruedas delanteras. En esto, como en las prestaciones, no tan brillantes como cabría esperar, influye un considerable peso real que seguramente oscila en torno a los 1.450 kg.

El comportamiento, no obstante, es suficientemente progresivo, con un enfoque de suspensión más orientado al confort que a la pura eficacia. Una de las opciones consiste precisamen-

te en la amortiguación pilotada, que en función automática elige entre dos reglajes, pero que manualmente puede fijarse en el reglaje deportivo, más conveniente para rodar rápido. Las suspensiones, de estilo general ya conocido en otras realizaciones, ofrecen como es habitual un buen filtrado y considerables desplazamientos de



El sistema de transmisión, con acoplamiento central Ferguson y diferencial Torsen trasero, repite el esquema del Delta Integrale.

rueda, lo que es también un factor de buen confort de marcha.

Quizá bastante castigados por una demostración en circuito que formaba parte de este contacto dinámico, los frenos no ofrecen un buen tacto, requiriendo una considerable presión de pedal, y el ABS tendía a entrar en acción bastante pronto en pavimento rizado. Pero desde luego el generoso dimensionamiento de los cuatro discos debería ser suficiente para las prestaciones. Un tema a revisar con unidades mejor tratadas.

Con una personalización exterior que básicamente se trasluce en su spoiler delantero, retrovisores pintados y las llantas de diseño específico, el 155 Q4 está destinado a un minoritario público incondicional Alfa, económicamente fuerte, que aspira a lo más deportivo de esta gama... hasta que aparezcan un coupé y un spider con similar base. Por otro lado, el razonable maletero (algo merjado por la rueda de repuesto) y la carrocería berlina ofrecen razonables posibilidades para todo uso.

CARACTERÍSTICAS

Motor: 4 cilindros en línea, 1995 cm³ (84 x 90 mm.), con dos ejes contrarrotantes de equilibrado. Inyección secuencial, turbocompresor e «intercoolers». Compresión geométrica, 8:1. Potencia máxima, 190 CV a 6.000 rpm. Par máximo, 30,3 mkg. a 2.500 rpm.

Transmisión: Tracción total, con diferencial central epicicloidial, acoplamiento viscoso intermedio y diferencial trasero autoblocante tipo Torsen. Desarrollos finales de las marchas (km/h. por 1.000 rpm): 1.ª, 9,15; 2.ª, 14,72; 3.ª, 21,01; 4.ª, 27,70; 5.ª, 34,92.

Bastidor: Suspensión MacPherson delantera y de brazos tirados detrás; opcionalmente, regulación de amortiguación automática manual. Servodirección de cremallera. Frenos delanteros de discos ventilados (284 mm.) y traseros macizos (240 mm.). Neumáticos 205/50 ZR 15, en llantas de aleación de 6" de garganta. Capacidad: Maletero, 410 dm³. Depósito de combustible, 60 litros. Peso oficial en orden de marcha, 1.390 kg. Rendimientos oficiales: Velocidad máxima, 225 km/h. Aceleración 0-100 km/h, 7". Aceleración 0-1.000 m., 28"3. Consumos homologados, 7,7 / 9,8 / 12,3 litros/100 km.



Exclusivas en el Q4 son las llantas de aleación, cuya anchura parece insuficiente.

PRECIOS FINALES

155 Q4	4.200.000 ptas.
Pintura metalizada	40.000 ptas.
Preinstalación radio	30.000 ptas.
Amortiguación pilotada	160.000 ptas.
Alzacristales elect. traseros	30.000 ptas.
Asientos del calefactables y con regulación elect., más apoyacodos del central	100.000 ptas.
Techo practicable	110.000 ptas.