

ALFA Spider

LA DOLCE VITA

El Alfa Spider vuelve a nacer, si cabe con más belleza que la anterior generación, con un chasis de vanguardia y con todo el embrujo de los míticos spider italianos.



Sólo para dos, con prisa o sin ella, pero con muchas ganas de disfrutar: Así es el Alfa Spider, un biplaza cuya belleza insuperable tiene ángulos bajo los que difícilmente encontraremos un coche capaz de competir con él, un deportivo que transmite sensaciones a nuestros cinco sentidos: desde que empezamos a admirar su línea y oímos su motor hasta que olemos el cuero de sus tapizados Frau, tocamos el aluminio de sus inserciones o paladeamos su extraordinario comportamiento.

DE GIUGIARO A PININFARINA

Tan extraordinaria belleza es el resultado de unir la creatividad de dos carroceros de excepción, en colaboración con el Centro Stile de la marca. Uno, Giugiaro. Porque el Spider deriva del Brera por él diseñado. Comparte toda la personalidad de su frontal y su capó, esculpido como la musculatura de las divinidades griegas. Otro, Pininfarina. Porque es el diseñador del Spider y ha sido fiel a su divina proporción, realizando con

éxito la conversión de coupé a descapotable. Pininfarina, además, se ha encargado de la ingeniería de fabricación, y el Spider luce con orgullo su prestigiosa firma, como la han lucido hasta ahora casi todos los Spider Alfa desde el Giulietta de los años 50. La tradición manda.

En el interior, del Brera sólo han quedado los dos asientos delanteros, aunque detrás de éstos hay dos cajuelas sobre las que algún optimista habría pretendido encajar la denominación 2+2. En el caso del Spider se aprovechan para guardar objetos, y se cierran con llave. Encima, hay un considerable espacio libre con 300 litros de capacidad para llevar hasta una bolsa de palos de golf. Es decir, se trata de un automóvil suficientemente práctico, cuyo habitáculo no es tan limitado como el de algunos estrictos biplazas. Incluso el maletero es bastante amplio, con 200 dm3 de capacidad sobre la rueda de re-

CLAVES

- Capota eléctrica de lona, que se pliega o despliega en 23 segundos
- Sól o motores de gasolina: 2,2 litros, 4 cilindros, 185 CV y 3,2 litros, V6, 260 CV
- A la venta en septiembre desde 36.300 euros

puesto de emergencia (235 dm3, sin rueda) Tampoco tiene la servidumbre de los coupé/cabrio, cuya capota plegada ocupa mucho sitio, pues la del Spider tiene su propio alojamiento, en un vano independiente entre medias del habitáculo y el maletero, sin restarle capacidad a éste.

A propósito de la capota, ésta es de 2 capas, "multiestrato" la exterior, y los hombres de Alfa aseguran que no ofrecen un "hard-top" o techo duro metálico desmontable para el Spider porque su aislamiento es muy eficaz, tanto acústico como térmico. Tarda 23 segundos en plegarse con sólo apretar un botón, gracias a su sistema eléctrico, a los sensores que incorpora y a los actuadores hidráulicos. En los laterales de la capota se han incorporado unos elementos de protección para las cabezas de los ocupantes. Por otra parte, gracias a la estructura del



ATRACTIVO DESCAPOTABLE. La capota de lona se pliega o se recoge en sólo 23 segundos y sin restar espacio a los 200 litros del maletero.

marco del parabrisas y a los arcos anti-vuelco, el Spider supera las normas de seguridad estadounidenses para coches descubiertos. Como en los Brera y 159, ofrece airbag de rodillas, de serie el del conductor y opcional el del pasajero. Un detalle específico del Spider es que su climatizador utiliza una estrategia de control de "temperatura equivalente" para optimizar su rendimiento a coche abierto.

ESCAPADA SICILIANA

La prueba del Spider tiene lugar en las carreteras de Sicilia, tan resbaladizas como siempre. La tracción Q4 es un buen aliado para circular con seguridad y pasar los 260 caballos al suelo. En primera, el corte de inyección en el nuevo motor V6 se manifiesta casi 1.000 vueltas antes de llegar a la zona roja, con sonoras explosiones en el escape. En otras marchas no es tan intrusivo y permite rozar las 6.700 rpm. Suena bien, pero no es la sinfonía del antiguo V6. A cambio, es un motor bastante más moderno y eficiente, pero tiene que tirar de muchos más kilos que el antiguo.

La mayor diferencia entre éste y el anterior Spider está en el chasis. La dinámica de comportamiento que ofrece la plataforma Premium se va a años luz de la anterior. Asimismo, es un 25 por ciento más rígida. Los ingenieros de Alfa dicen que en el ejercicio de cambio de carril a alta velocidad, su coche llega a hacerlo a una velocidad de 135 km/h, frente a los 130 del competidor más cercano. También su aceleración

lateral máxima de 1 G es superior, dicen, a la de sus rivales.

El Spider Q4 vuela por las carreteras sicilianas. Sin embargo, en las zonas más tortuosas no se encuentra tan a gusto como en las rápidas o semi-rápidas. En curvas lentas le pesa el morro y muestra cierta torpeza, pese a que el reparto de par es predominante sobre el tren trasero. Pero el morro sigue recto, y con el control de estabilidad VDC conectado es casi imposible que la trasera ayude a completar el giro. Afortunadamente es desconectable, y si se quiere conducir en circuito deportivamente lo mejor es apretar la tecla VDC para anularlo. Las sensaciones son las mismas que con el Brera Q4 en Balocco y, salvando las distancias, que con el 159 Q4 en Nürburgring.

El reparto de par del Q4 es del 43 por ciento delante y del 57 por ciento detrás. Pero según la adherencia disponible, el diferencial central Torsen C puede distribuir hasta un 72 por ciento al tren delantero o hasta un 78 por ciento al trasero. Otro detalle específico del Q4 estriba en sus frenos delanteros, con pinzas de aluminio monobloque de anclaje radial

El Spider, sin embargo, no tiene la misma rigidez estructural que las carrocerías cerradas de aquellos, y las zonas bacheadas transmiten sus irregularidades a salpicadero, volante, y armazones de asientos. Inclusive, para "sentir" mejor el terreno, llevamos neumáticos opcionales de perfil 45, montados sobre llantas de 18 pulgadas de



DATOS DEL FABRICANTE

	2.2 JTS	3.2 JTS V6 Q4
MOTOR	2.2 JTS	3.2 JTS V6 Q4
Situación	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V a 60°
Cilindrada	2.198 cm ³	3.195 cm ³
Cotas	86 x 94,6 mm	85,6 x 89 mm
Bloque/culata	Aleación/aleación	Aleación/aleación
Distribución	Dos árboles de levas en culata accionados por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Doble variador de fase continuo	Dos árboles de levas en culata por bancada, accionados por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Doble variador de fase continuo por bancada
Alimentación	Inyección directa electrónica	Inyección directa electrónica
Combustible	Gasolina 95 oct.	Gasolina 95 oct.
Refrigeración	Líquida con electroventilador	Líquida con electroventilador
Compresión	11,3:1	11,25:1
Potencia máxima	185 CV CEE a 6.500 rpm	260 CV CEE a 6.200 rpm
Par máximo	23,4 mkg CEE a 4.500 rpm	32,8 mkg CEE a 4.500 rpm

TRANSMISIÓN

	2.2 JTS	3.2 JTS V6 Q4
TRANSMISIÓN		
Tipo	Tracción delantera	Tracción a las 4 ruedas
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
Grupo final	4,176:1	3,895:1
Rel. cambio 1ª	3,818:1 (7,38)	3,917:1 (7,88)
(desarrollo) 2ª	2,353:1 (11,97)	2,040:1 (15,13)
km/h por 3ª	1,571:1 (17,93)	1,365:1 (22,61)
1.000 rpm) 4ª	1,146:1 (24,58)	1,048:1 (29,45)
5ª	0,943:1 (29,88)	0,846:1 (36,48)
6ª	0,861:1 (32,72)	0,745:1 (41,42)

BASTIDOR

	2.2 JTS	3.2 JTS V6 Q4
BASTIDOR		
Susp. delantera	Doble brazo superior y triángulo inferior	Doble brazo superior y triángulo inferior
Elem. elástico	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal
Estabilizadora	Si, 22 mm	Si, 22 mm
Susp. trasera	Multibrazo	Multibrazo
Elem. elástico	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal
Estabilizadora	Si, 21 mm	Si, 21 mm
Ayudas al chasis	Servofreno, ABS, EBD, VDC, ASR, HBA y Hill Holder	Servofreno, ABS, EBD, VDC, ASR, HBA y Hill Holder
Frenos delanteros	Discos ventilados de 305 mm	Discos ventilados de 330 mm
Frenos traseros	Discos de 278 mm	Discos ventilados de 292 mm
Dirección	Cremallera de asistencia hidráulica	Cremallera de asistencia hidráulica
Giros/Ø volante	2,25/37 cm	2,25/37 cm
Ø de giro	10,7 m	10,7 m
Neumáticos	215/55 R16	225/50 R17
Llantas	7 x 16 pulgadas	7,5 x 17 pulgadas

CARROCERÍA

	2.2 JTS	3.2 JTS V6 Q4
CARROCERÍA		
Estructura	Monocasco de acero	Monocasco de acero
Tipo	Roadster de 2 puertas	Roadster de 2 puertas
Coefficiente Cx	0,355	0,355
Nº de plazas	2	2
Peso oficial	1.530 kg	1.690 kg
Depósito combustible	70 litros	70 litros
Largo x ancho x alto	4.393 x 1.830 x 1.318 mm	4.393 x 1.830 x 1.318 mm
Batalla y vías	2.528 y 1.579/1.559 mm	2.528 y 1.579/1.559 mm
Maletero	200 dm ³	200 dm ³

RENDIMIENTOS OFICIALES

	2.2 JTS	3.2 JTS V6 Q4
RENDIMIENTOS OFICIALES		
Velocidad máx.	218 km/h	235 km/h
Acel. 0-100 km/h	8,8 s	7,0 s
Consumo		
Urbano	13,0 l/100 km	16,9 l/100 km
Extraurbano	7,3 l/100 km	8,4 l/100 km
Mixto	9,4 l/100 km	11,5 l/100 km