

COMPARATIVA

Máquinas para pilotar



De siempre se ha dicho que conducir es un arte. Nuestros seis protagonistas representan una selección de máquinas que exigen de su conductor habilidades poco extendidas si se pretende extraer de ellos toda su quintaesencia. A cambio, sabrán darle la satisfacción y el disfrute de la conducción en estado puro.

BMW Z3 M Coupé	9.182.000 ptas
Citroën Xsara 2.0i 16v VTS Coupé	3.099.020 ptas
Honda S2000 VTEC	6.300.000 ptas
Mitsubishi Carisma Evo VI Ralliart	7.128.855 ptas
Porsche Boxster S	9.068.782 ptas
Saab 9 3 2.3TS Viggen Cabrio	8.280.000 ptas





BMW Z3 Coupé

Con más de 300 CV bajo su capó y propulsión a las ruedas posteriores, el BMW Z3 M Coupé se convierte en uno de los más representativos ejemplos de la satisfacción de conducción.

El poder de la fuerza

No hay duda de que gran parte del deleite que un conductor siente en el manejo de una máquina proviene de la sensación de su control. Cuánto más energético y vital es dicho aparato, más acentuada será la satisfacción. Dominar a plena conciencia el Z3 M Coupé es una de las vivencias más gratas que se pueden tener al volante de un coche. Nada más sentarnos en su puesto de conducción ya se atisba la tarea que se nos presenta. Sentados muy bajos, con el volante casi frente a nuestros ojos, la bestia se nos antoja aún más fiera de lo que es. El largo capó nos distancia del punto de mira y esa sensación puede generar un cierto sentimiento de inferioridad. Sin embargo, esto no es sino un acicate más de cara al formidable lance que nos espera.

Anclado en sus impresionantes neumáticos, el Z3 parece por un momento inamovible frente a las audacias del que lo maneja. Este imponente automóvil necesita de un cierto periodo de aclimatación por parte del conductor para acercarse a sus límites. Hay mucha potencia que transmitir a las ruedas y se necesita calma y control a la hora de pisar a fondo en marchas cortas sobre zonas reviradas. Más que un fino ejercicio de deportividad, parece un refinado acercamiento al mundo de los "muscle car" - coches musculosos, en traducción literal- capaces de surtir plenitud de emociones a su conductor. El Z3 M Coupé acelera como un demonio, frena con potencia, pero cuando el firme no es liso, hace crecer la timidez del conductor. Es un verdadero reto. ■

Prueba de dominio. Manejar el Z3 M Coupé por encima de sus límites requiere un corazón a toda prueba y buenas dotes al volante.



Pleno de instrumentos. La mayoría de la información que se dispone es invisible cuando se pilota el Z3. No hay tiempo para mirarla.



Imponentes. No sólo por su apariencia, los asientos del Z3 garantizan las mejores prestaciones para conducir con plenas garantías.



Citroën Xsara Coupé

No es necesario disponer de un monto excepcional de millones para disfrutar de una conducción divertida y exigente, como así lo demuestra el Citroën Xsara de 167 CV.

Diversión asequible

Habitualmente los productos de los llamados constructores generalistas tienden a satisfacer las necesidades y gustos de la gran mayoría de usuarios. Afortunadamente, en algunas marcas todavía hay un resciquio para aquéllos que desean ofrecer un plus de conducción para esa minoría que degusta con placer la pasión por el pilotaje. El Citroën Xsara 2.0 16v es uno de los pocos representantes vivos de aquellas generaciones de GTI's que permitían, por cantidades módicas, saborear parte del placer que los poseedores de máquinas de coste infernal tenían de forma exclusiva.

Básicamente, la diferencia entre este motor y tracción delantera y la gran mayoría de sus congéneres se circunscribe a un tren trasero, digamos, con vida propia. Su potencial di-

recional es sorprendente de forma que, ya sea acentuando con la dirección el apoyo en curva o soltando el acelerador en pleno apoyo, se consigue, no sólo una corrección del natural subviraje, sino un cierto sobreviraje que nos permite realizar contravolantes, algo poco habitual en tracciones delantera. Naturalmente, esto supone una pérdida de eficacia, por lo que no sirve para ir más deprisa, pero sí para divertirse un poco más.

De acuerdo a su precio, el Xsara es, de todos los modelos aquí reunidos, el de puesto de conducción menos optimizado. La posición al volante, siendo buena, no es lo perfecta que se requeriría para calificarla de óptima, con el volante algo inclinado y los pedales situados de forma que la maniobra de punta-tacón es difícil de realizar. ■

Fácil. Para los amantes del contravolante en un modelo de tracción delantera, el Citroën Xsara 2.0 16v es uno de los que mejor responden a sus expectativas.



El blanco, protagonista. El color de fondo de la instrumentación se encarga de acentuar la deportividad de un tablero poco enfocado a este apelativo.



Imponentes a la vista. A simple vista, los asientos del Xsara parecen muy adecuados para una conducción deportiva. Luego, la sujeción es menor de la esperada.

Manos al volante. La conducción del Honda S2000 es gloriosa, con una sobresaliente agilidad que demanda un pilotaje de precisión.



Honda S2000

Pese a su estructura de carrocería sin techo rígido, el Honda S2000 es el paradigma de la deportividad sobre el asfalto gracias a una eficacia y agilidad superlativas.

Nada más instalarnos al volante del S2000 quedan bien a las claras las intenciones del fabricante. Volante pequeño, todos los mandos agrupados frente a los ojos del conductor y un tablero de instrumentos digital que nos traslada al interior de un vehículo de competición. La escala del cuentavueeltas se vuelve roja a partir de ¡9.000 rpm! Inaudito. Tampoco es muy habitual tener que arrancar el motor apretando un botón -¿queremos más analogías con la competición?- y manejar la caja de cambios de seis marchas mediante una minúscula palanca de cambios con pomo de aluminio que recuerda aquellas Hewland que no mucho tiempo atrás inundaban los circuitos del mundo.

Este Honda es asombroso. Con un reparto de pesos prácticamente al 50 por ciento entre los dos trenes, dispone de

Sublime

un tren delantero muy eficaz, capaz de responder a los mandatos del conductor con una sorprendente inmediatez. El tren trasero aguanta con estoicismo los 240 CV que llegan con una rabia desmedida, pero no es raro encontrarse contraviendo a la salida de las curvas entusiasmado con la conducta del propulsor. Éste es un mundo aparte. Suave y progresivo hasta 4.000 rpm, algo ahogado en una fase intermedia y pletórico de fuerza y furia -se recomiendan tapones para los oídos en conducción deportiva- a partir de 6.000 rpm, donde explota, hasta el punto que en rutas viradas es difícil desviar la mirada al histérico cuentavueeltas. Con la increíble, por lo rápida y precisa, caja de seis marchas, el pilotaje se vuelve exultante de emoción, con una obligada concentración que acaba en una formidable autosatisfacción. ■



Minima distracción. La disposición del tablero de instrumentos nos garantiza un mínimo de desatención en la conducción.



Sujeción y confort. De cara a una conducción decidida, los asientos del Honda poseen un excelente compromiso.



Control total. Incluso en conducción por encima del límite, el Evo VI garantiza un nivel de seguridad asombroso.

Mitsubishi Carisma Evo VI

Ralliart

En su versión Ralliart, que disfruta de un equipamiento de confort comparable a berlinas de su categoría, el Mitsubishi Evo VI sigue siendo un genuino coche de carreras matriculable.

Avión a baja cota

Al pararse ante el morro del Evo VI, uno puede llegar a preguntarse si está frente a una obra de arte o frente un ejemplo de loca exuberancia estética. Tras un minuto, sólo un minuto, la respuesta surge sola. El Evo VI es un impresionante ejemplo de berlina transformada con objetivos de uso en competición. Nada más sentarse a su volante, los baquets, el volante, los retazos de fibra de carbono y la sobreabundante instrumentación nos hacen creernos un Makinen cualquiera. Al girar la llave de contacto, la bestia despierta, y tras un mínimo tiempo de respuesta desde que se pisa el acelerador, surge un aluvión de fuerza con el que nuestros ojos se ven incapaces de

seguir la aguja del cuentarrevoluciones, lanzada en una escalada imparable.

La sucesión de cambios de marcha resulta inacabable, pues tras el mínimo reposo que supone la llegada de una curva, de nuevo el Evo VI nos permite catapultarnos hacia la siguiente, mostrando una motricidad increíble. Ningún mal modo, ningún extraño a la hora de hundir el pie en el acelerador. Sólo tener la precaución de apuntar bien con el volante porque allí irá, con increíble presteza, el Mitsubishi. Tras unos kilómetros de máximo esfuerzo, el tren delantero -seguramente los neumáticos- muestra algo de cansancio, y el subviraje comienza a hacerse notar, perdiendo décimas a



Símil Makinen.

Frente a este puesto de conducción, las ansias por destacar en el automovilismo surgen como por encanto.

Sólo falta el arnés.

Los asientos son inequívocamente asimilados a la competición. Su sujeción del cuerpo es total.



la entrada de cada curva. También los frenos piden una relación, pues aparece una ligera pérdida de rendimiento y

tacto en el pedal. Con todo, la eficacia y nobleza del Evo VI rayan en lo sobrenatural. Hay que conducirlo para creerlo. ■



Porsche Boxster S

Con su implantación mecánica de motor central, su robustez a toda prueba y la calidad de comportamiento obligado por el escudo en su capó, el Boxster es un ejemplo de sobresaliente equilibrio.

Tradición obliga

Perfilado y curvilíneo, el Boxster S aparenta una personalidad poco agresiva, con su capota retráctil, así como invitándote a dar un tranquilo paseo. Subido en él, los asientos, poco envolventes, parecen darnos la razón sobre esa primera impresión. En marcha, todo parece fácil. El motor resulta dócil y elástico a más no poder. Tanto es así que en muchas curvas podemos pasar en una marcha superior a la de la mayoría de compañeros de comparativa. La suspensión es confortable y la cómoda posición al volante, junto a un cambio suave y de recorridos algo largos, nos alejan del deportivo puro y duro.

Pronto nos reconforta la facilidad de entrada en los virajes. Nada de retraso a la insinuación que se le hace con el vo-

lante. Buen agarre del tren trasero, incluso en conducción de máxima exigencia. Sin duda, la suavidad con que fluye la potencia a las ruedas traseras forma parte importante de este ejemplar equilibrio dinámico. El bastidor demuestra una rigidez de primera calidad. La ausencia de techo rígido no se deja notar y, sobre asfaltos irregulares, demuestra que no se retuerce lo más mínimo, incluso en apoyos laterales sostenidos y de alto contenido en "g".

La frenada acompaña, pues es típica Porsche. Cuando otros modelos están echando humo de sus discos, el Boxster se solaza como en vacaciones. Al parar, el conductor piensa decepcionado: «que despacio he ido». Sin embargo, el cronómetro dice otra cosa. Sorprendente. ■

Fuerza tranquila. El equilibrio del Boxster es magnífico y sólo en situaciones más que extremas se descoloca del tren trasero.



Abigarrado. El tablero de instrumentos contiene excesivas agujas en poco espacio. Al final, hay que limitarse a mirar el velocímetro digital.



Desentonan. Lástima que no se hayan cuidado un poco más los asientos, mejorando su capacidad de sujeción lateral.

Al límite. En situaciones extremas y conducción al límite, la motricidad del Saab no puede con la tremenda potencia del motor.



Saab 9-3 2.3 Viggen Cabrio

Érase una vez un increíble motor adosado a un coche. Érase una vez un motor superlativo. Parafraseando a Francisco de Quevedo, el Saab 9-3 Viggen estupefacta a su conductor por la ferocidad de su mecánica.

Energía desencadenada

Tal vez los más jóvenes no recuerden una teoría que, allá por los primeros años 70, cuando la tracción delantera empezaba a imponerse, aseveraba la imposibilidad para un vehículo de este tipo, de gestionar un propulsor con doble centena de caballos. El avance tecnológico no sólo la tiró por tierra sino que motores cada vez más potentes ha ido llevando a sus límites las posibilidades de las ruedas delanteras para transmitir movimiento al suelo. No hay que olvidar que, al acelerar, aquéllas se descargan de peso mientras que en un propulsión, el creciente peso las hace agarrar más.

El Saab posee un motor sobrealimentado que roza los 35 mkg a sólo 3.200 rpm. Cuando apretamos a fondo el accelera-

dor, todo un impresionante torrente de potencia acude con rapidez increíble sobre las dos ruedas delanteras y éstas se ven en ciertas dificultades para lograr transmitirla. Así, el conductor debe acerar sus reflejos y tratar de dominar una máquina que parece irreductible.

Mientras otros deportivos obligan a corregir deslizamientos del tren trasero, el Viggen lo hace con los delanteros que, querámoslo o no, son más sencillos de administrar. Una vez cogida confianza, podemos jugar con naturalidad con el Viggen, siempre que las tremendas sensaciones que su brutal capacidad de aceleración no nos bloqueen.

Quizás no sea el más deportivo y eficaz en curvas, pero sí tiene unas prestaciones de primer orden y un elevado confort. ■



Sencillez. El salpicadero del Viggen no acentúa la deportividad de esta versión frente a otras de la gama 9-3.



Para viajar. Más que para "sprints" cortos y rápidos, los asientos del Viggen incitan a prolongarlos kilómetros y kilómetros.

El dictamen del asfalto



El más impresionante. Con más de 300 CV bajo el pie derecho, en muchas ocasiones hay que tratar con mimo al acelerador. La retrasada posición de conducción potencia esa sensación de poderío que el BMW Z3 M Coupé impone siempre a su conductor.

De pequeños mirábamos a través de las ventanillas para exclamar a continuación: ¡és-te llega a ciento y pico! ; y éste, ¡marca no sé cuantos! Con los años, los sistemas de medición han progresado y ya podemos anunciar con orgullo: "he llegado a no sé donde en sólo hora y media". Los profesionales hemos afinado aún más y en cada prueba que se realiza a un vehículo desplegamos un detallado cuadro de prestaciones que informa con total fidelidad cuánto acelera, frena y recupera. Sin embargo,

estas cifras no acaban de establecer una real potencialidad del coche frente a la carretera. Estos datos no nos informan del grado de confianza que transmite al conductor ante, por ejemplo, una curva de triple radio en contraperalte; cómo se inscribe en cada viraje; si acepta sin rechistar una frenada en apoyo; si transmite su potencia con la necesaria progresividad; o cómo responde en cambios bruscos de apoyo, etc. Éstas y otras muchas situaciones y actitudes son las que convierten a un coche en más o menos eficaz, más o menos amable con su con-

El más equilibrado. La tradición a la hora de hacer coches deportivos de alto nivel se deja notar nada más ponerse a los mandos del Porsche Boxster S. Un chasis sobresaliente pero no exigente, un motor de primera y unos frenos superlativos completan una auténtica máquina de devorar kilómetros de curvas sin casi enterarse.

PRESTACIONES

	BMW	CITROËN	HONDA	MITSUBISHI	PORSCHE	SAAB
Velocidad máx.	250 km/h	220 km/h	241 km/h	248 km/h	260 km/h	250 km/h
Aceleración						
0-100 km/h	5,80 s	8,49 s	7,25 s	5,02 s	6,32 s	7,04 s
0-400 m	14,03 s	16,12 s	15,17 s	13,22 s	14,51 s	15,22 s
0-1.000 m	25,38 s	29,36 s	27,36 s	24,48 s	26,38 s	27,42 s
Recuperaciones						
400 m en 4ª a 40 km/h	15,88 s	18,44 s	17,46 s	15,61 s	16,77 s	16,47 s
1.000 m en 4ª a 40 km/h	28,07 s	33,30 s	31,18 s	27,19 s	29,82 s	28,93 s
400 m en 5ª a 50 km/h	16,16 s	18,55 s	17,11 s	17,73 s	16,50 s	19,00 s
1.000 m en 5ª a 50 km/h	29,54 s	35,43 s	32,32 s	30,89 s	30,60 s	34,00 s
400 m en 6ª a 50 km/h	--	--	18,12 s	--	17,79 s	--
1.000 m en 6ª a 50 km/h	--	--	34,60 s	--	33,75 s	--
Adelantamientos						
80 a 120 km/h en 4ª	5,90 s	9,61 s	8,44 s	4,19 s	7,19 s	5,45 s
80 a 120 km/h en 5ª	7,77 s	14,46 s	10,84 s	7,92 s	8,85 s	9,38 s
80 a 120 km/h en 6ª	--	--	13,33 s	--	11,93 s	--



El más exigente. Con su ligereza, bastidor de impresionante eficacia, caja de cambios de seis marchas y motor de increíble capacidad para girar a alto régimen, el Honda S2000 es el modelo que más demanda de su conductor un extremado nivel de concentración para rodar al límite.



El más juguetón. Quizás sea por su potencia más limitada, que genera inmediatamente una superior confianza a sus mandos, pero el Citroën Xsara 2.0 16v invita, con su tren posterior direccional, a descolocarlo con facilidad a base de actuar sobre la dirección y el acelerador.



El más de carreras. Si le ponemos un número sobre el capó, pasaría perfectamente por un participante de un rallye. Y a su volante, comenzamos a atisbar las capacidades que un tal Makinen debe poseer para poder pilotar la evolución de este Mitsubishi Carisma Evo VI hasta convertirse en campeón del mundo por cuatro veces.



El más confortable. No sólo por la realización de su habitáculo y otros apartados relacionados con el confort. También en cuanto a su conducción, el Saab 9-3 Viggen demuestra su afabilidad hacia su gobernante. No por ello deja de tener un fuerte carácter, pero sus reacciones son bastante predecibles y de sencilla corrección.

Circuito cerrado A 10,5 km

Abundancia de tramos en bajada y curvas de radio pequeño, incluidas media docena de horquillas. Favorece la manejabilidad, frenada y necesita de grandes dosis de confianza por parte del conductor.

BMW Z3 M Coupé	6' 11"
Citroën Xsara 16v	6' 17"
Honda S2000	6' 6"
Mitsubishi Evo VI	6' 7"
Porsche Boxster S	6' 4"
Saab 9-3 Viggen	6' 24"

Analizar y extraer conclusiones puede llevar a caminos muy variados e implicaría infinidad de discusiones. Aún así, sólo nos atrevemos a dejar en el aire una conclusión. Disponer de potencia a raudales no significa, en muchos casos, estar en posesión del vehículo más rápido en todas las circunstancias. El equilibrio, el diseño, la ligereza y la capacidad de transmitir confianza al conductor son tan o más importantes que un alud de potencia disponible bajo el acelerador.

Circuito cerrado B 10,9 km

Equilibrio entre zonas de subida y bajada. Abundan las curvas de radio medio y amplio, aunque también existen enlazadas lentas. Asfalto rizado, exigente con las suspensiones. Los modelos potentes juegan su baza.

BMW Z3 M Coupé	5' 46"
Citroën Xsara 16v	5' 49"
Honda S2000	5' 38"
Mitsubishi Evo VI	5' 37"
Porsche Boxster S	5' 35"
Saab 9-3 Viggen	5' 51"

CARACTERÍSTICAS

BMW Z3 COUPÉ **CITROËN XSARA 2.0** **HONDA S2000** **MITSUBISHI CARISMA** **PORSCHE BOXSTER** **SAAB 9-3 VIGGEN**

MOTOR

	BMW Z3 COUPÉ	CITROËN XSARA 2.0	HONDA S2000	MITSUBISHI CARISMA	PORSCHE BOXSTER	SAAB 9-3 VIGGEN
Situación	Delantero longitudinal	Delantero transversal	Delantero longitudinal	Delantero transversal	Central longitudinal trasero	Delantero transversal
Nº de cilindros	6 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	6 opuestos	4 en línea
Cilindrada	3.201 cm ³	1.998 cm ³	1.997 cm ³	1.997 cm ³	3.179 cm ³	2.290 cm ³
Cotas	86,4 x 91 mm	86 x 86 mm	87 x 84 mm	85 x 88 mm	93,0 x 78,0 mm	90,0 x 90,0 mm
Bloque/Culata	Aleación/aleación	Fundición/aleación	Aleación / aleación	Fundición / aleación	Aleación/aleación	Fundición/aleación
Distribución	Doble árbol de levas en culata accionado por cadena. 4 válvulas por cilindro y distribución variable	Dos árboles de levas en culata accionados por correa. 4 válvulas por cilindro	Doble árbol de levas en culata movido por cadena. Cuatro válvulas por cilindro y distribución variable VTEC	Dos árboles de levas en culata movidos por correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro	Doble árbol de levas en culata por cada fila de cilindros cuatro válvulas por cilindro. Sistema Variocam	Doble árbol de levas en culata accionados por cadena. Cuatro válvulas por cilindro
Alimentación	Inyección electrónica multipunto	Inyección electrónica multipunto	Inyección electrónica	Inyección electrónica secuencial con turbocompresor.	Inyección electrónica multipunto con admisión variable .	Inyección electrónica multipunto con turbocompresor e intercooler
Combustible	Gasolina sin plomo 95 oct	Gasolina sin plomo 95 oct	Gasolina sin plomo 98 oct	Gasolina sin plomo 98 oct	Gasolina sin plomo de 98	Gasolina sin plomo de 95 oct.
Refrigeración	Líquida con electroventilador	Líquida con electroventilador	Líquida con electroventilador	Líquida con electroventilador	Líquida con electroventilador	Líquida con electroventilador
Compresión	11,3:1	10,8:1	11:1	8,8:1	11,0:1	9,3:1
Potencia máxima	321 CV CEE a 7.400 rpm	167 CV CEE a 6.500 rpm	240 CV CEE a 8.300 rpm	280 CV CEE a 6.500 rpm	252 CV CEE a 6.250 rpm	225 CV CEE a 5.500 rpm
Par máximo	35,7 mkg CEE a 3.250 rpm	20 mkg CEE a 5.500 rpm	21,2 mkg CEE a 7.500 rpm	38 mkg CEE a 3.000 rpm	31,1 mkg CEE a 4.500 rpm	34,9 mkg CEE entre 2.500 y 4.000 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Propulsión trasera	Tracción delantera	Propulsión trasera	Integral permanente.	Propulsión trasera	Tracción delantera
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco
Grupo final	3,15:1	4,429:1	4,10:1	4,53:1	3,44:1	4,05:1
Rel. cambio (desarrollo)	1ª 4,21:1 (8,66) 2ª 2,49:1 (14,65)	2,923:1 (8,41) 1,870:1 (13,15)	3,64:1 (7,74) 2,37:1 (11,89)	2,79:1 (9,18) 1,95:1 (13,14)	3,82:1 (9,33) 2,20:1 (15,76)	3,38:1 (8,4) 1,76:1 (16,2)
km/h por 1.000 rpm	3ª 1,66:1 (21,97) 4ª 1,24:1 (29,42) 5ª 1,00:1 (36,48) 6ª --	1,280:1 (19,21) 0,951:1 (25,85) 0,745:1 (33) --	1,72:1 (16,38) 1,35:1 (20,88) 1,13:1 (24,94) 0,94:1 (29,98)	1,44:1 (17,75) 1,10:1 (23,38) 0,83:1 (31,06) --	1,52:1 (22,80) 1,22:1 (28,47) 1,02:1 (34,11) 0,84:1 (41,35)	1,18:1 (24,2) 0,89:1 (31,9) 0,66:1 (43,2) --

BASTIDOR

Suspensión delantera	McPherson con triángulo inferior	McPherson con triángulo inferior	Dos triángulos superpuestos	McPherson con triángulo inferior de aluminio	McPherson con triángulo inferior	McPherson con triángulo inferior
Elem. elástico	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales	Resorte helicoidal
Estabilizadora	23 mm de Ø	21 mm de Ø	28 mm de Ø	23 mm de Ø	24 mm de Ø	24 mm de Ø
Susp. trasera	Triángulo oscilante oblicuo	Ruedas tiradas por brazos longitudinales	Dos triángulos superpuestos con un brazo corrector de convergencia	Multibrazo de aluminio	McPherson con dos brazos transversales y tirante longitudinal	Ruedas tiradas con eje torsional
Elem. elástico	Resortes helicoidales	Barra de torsión	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales	Resorte helicoidal
Estabilizadora	19 mm de Ø	24 mm de Ø	27 mm de Ø	21 mm de Ø	14 mm de Ø	15 mm de Ø
Frenos	Doble circuito	Doble circuito	Doble circuito en X	Doble circuito en X	Doble circuito	Doble circuito
Ayudas	Servofreno y ABS	Servofreno y ABS	Servofreno y ABS	Servofreno	Servofreno y ABS	Servofreno y ABS
Delanteros	Discos vent. de 315 mm de Ø	Discos vent. de 283 mm de Ø	Discos vent. 301 mm de Ø	Discos vent. 320 mm de Ø	Discos ventilados 318 mm Ø	Discos ventilados 308 mm Ø
Traseros	Discos vent. de 312 mm de Ø	Discos de 247 mm de Ø	Discos 282 mm de Ø	Discos vent. 300 mm de Ø	Discos ventilados 299 mm Ø	Discos, 287 mm de Ø
Dirección	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida	Cremallera con asistencia eléctrica	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro	10,4 m	11,5 m	10,8 m	10,1 m	10,9 m	10,5 m
Neumáticos y llantas	225/45 ZR 17 delante 245/40 ZR 17 detrás 7,5 x 17 pulgadas delante 9 x 17 pulgadas detrás	195/55 R15 6 x 15 pulgadas	205/55 WR16 / 225/50 WR16 6,5 x 16 / 7,5 x 16 pulgadas	225/45 ZR17 7,5 x 17 pulgadas	Del: 205/50 ZR 17 Tras: 255/40 ZR 17 Del: 7 x 17 pulgadas Tras: 8,5 x 17 pulgadas	215/45 ZR 17 7,5 x 17 pulgadas

CARROCERÍA

Bastidor	Monocasco de acero	Monocasco de acero	Monocasco de acero	Monocasco de acero	Monocasco de acero	Monocasco de acero
Tipo	Coupé	Coupé 3 puertas	Descapotable	Berlina de cuatro puertas	Roadster	Coupé 3 puertas
Coefficiente CX	0,37	0,31	0,39	--	0,32	0,32
Nº de plazas	2	4	2	5	2	4
Peso oficial	1.390 kg	1.190 kg	1.246 kg	1.280 kg	1.295 kg	1.395 kg
Depósito comb.	51 litros	54 litros	50 litros	50 litros	64 litros	68 litros
Maletero	210/410 dm ³	408 dm ³	143 dm ³	460 dm ³	260 dm ³	494 dm ³

CONSUMOS

	km/h	l./100 km										
Ciudad	24,3	13,2	27,5	10,2	25,2	7,6	29,1	13,1	27,2	15,4	30,1	13,3
Carretera	94,4	7,8	95,4	7,1	98	7,5	95,6	8,9	96,5	8,2	95,8	7,4
Autopista	119,8	8,9	119,3	8,6	118,5	9,0	116,7	10,5	118,8	9,2	120,0	8,2

ductor en su hábitat natural, el asfalto.

Para establecer su respuesta en una situación semejante a la carretera, hemos elegido dos circuitos cerrados, ambos muy

exigentes, ante los que se han enfrentado nuestros protagonistas. Sólo se ha realizado una pasada por cada circuito -ya conocido de memoria por el conductor- para que no se ha-

bitúe a las reacciones de cada coche. Los resultados tampoco queremos decir que sean poseedores de un dogmatismo absoluto. Más bien pueden tratarse como "con que coche es-

te conductor ha sido el más rápido" más que "qué coche ha sido el más veloz". ■

Francisco Morillo, Centro Técnico y Equipo de Pruebas
Fotos : Diego Lacave