

Seat apoya la creación de un circuito de velocidad en Cataluña

Seat ha llegado a un acuerdo con el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) por el que la marca automovilística se convierte en patrocinadora del Circuito Permanente de Velocidad de Cataluña que se construirá próximamente en los términos municipales de Montmeló, Granollers y Paret de Valles.

Con la construcción del Circuito Permanente de Velocidad,

la afición Catalana al deporte del motor se verá gratamente recompensada con el incremento de pruebas automovilísticas, que hasta ahora únicamente se celebraban en el circuito de Calafat, en Tarragona.

Seat, de este modo afianza su política de promoción y apoyo al deporte, materializado ya en los programas de ayuda y patrocinio de deportistas como Arancha

Sánchez Vicario, Gabriela Sabatini y Conchita Martínez, así como del programa ADO para descubrir y promocionar a novales ciclistas que defiendan nuestros colores en los próximos Juegos Olímpicos de Barcelona-92. Por otro lado, Seat sigue adelante en su tarea de suministrar al COOB la flota de turismos y furgonetas, además de realizar una labor activa en el patrocinio del Programa de Formación de Voluntarios Olímpicos.

Opel Corsa GSI

La fierecilla del asfalto

En un mercado cada día más difícil, por las incesantes novedades que en él aparecen, por la dura competencia en la que se desenvuelve, por el peligro de saturación con el que puede llegar a encontrarse, por muchos motivos que todos conocemos, este coche no es el más rápido de los que integran su segmento, no es algo fuera de serie, no alcanza la perfección o equipamientos que otros de mucho más alto precio, pero ofrece prestaciones propias de los turismos de alto standing. Juega con ventaja gracias a su reducido tamaño; circular con suma facilidad por las calles y carreteras es su principal virtud, un punto importantísimo cuando la saturación del tráfico es cada vez más una constante. Hablamos del nuevo Opel Corsa GSI.

El Opel Corsa GSI ha recibido en los últimos días un lavado de cara para mantenerse en forma frente a la competencia, cada vez mayor, que tiene en el mercado. En líneas generales el coche es el mismo que ya conocemos, al que, para mejorar su aspecto externo, se le han cambiado las aletas, los faros, el capó y la parrilla. Además de esos cambios, los paragolpes han cambiado para ser más envolventes. En el interior del habitáculo se ha modificado el panel de instrumentación además de los tapizados.

El diseño no ha cambiado en grandes líneas, y aun conserva aquella propia personalidad con la que lleva circulando entre nosotros desde 1980.

Quizás su habitabilidad sea unos de puntos en los que se puede admitir alguna crítica; en su interior pueden acomodarse cómodamente cuatro personas (una quinta ya quedaría un poco apretada en la parte de atrás), encontrándose además con bastante amplitud para las piernas, además de una aceptable altura del techo.



La visibilidad de este coche es otro de sus puntos fuertes, reforzada ésta por la incorporación de un espejo retrovisor derecho de serie. El Opel Corsa GSI incluye además luneta térmica trasera, parabrisas laminado, cinturón de seguridad, cristales tintados, llantas de aleación, apoyacabezas delantero, preequipo de radio, bloqueo de puertas, elevavinas eléctrico, servofreno, pintura metalizada opcional (el precio es de 1.770.000 pesetas), faros halógenos, faros antiniebla traseros y encendedor eléctrico.

Bajo su pequeña carrocería se encuentra un potente motor, de 1598 c.c., que brilla por su comportamiento, un motor que es capaz de lanzarle a una velocidad ligeramente superior a los 180 km/h.

También el Opel Corsa GSI es un coche divertido, un coche que ayuda a conducir a cual-

quier conductor que se siente a su volante; otros coches son más potentes, pero el Corsa sube más fácilmente de vueltas, es más elástico; si se encuentra

con una carretera virada el Opel presentará un comportamiento duro, pero sin desaparecer para nada por ello su efectividad. Supera las curvas

fácilmente y los pasajeros de la parte delantera apenas sufren las reacciones de la amortiguación.

La palanca de cambios va muy suave, se desliza sin ninguna dificultad, incluso en conducción deportiva; el volante, con dirección de cremallera, no ofrece dificultad para virar, ni siquiera en los aparcamientos o en cualquier otro movimiento en parado. Con menos de cuatro vueltas del volante se rotan por completo las ruedas y podemos callejaer, aunque no encontremos estrecheces, a nuestras anchas.

En resumen, un coche efectivo, potente, deportivo, muy de acorde con las necesidades del mundo moderno, bajo en consumo y con un nivel de prestaciones que permiten decir de él que es un coche con futuro, sin olvidar para nada su brillante pasado.

TÉCNICA

➔ Tiene el motor en posición delantero-transversal, de cuatro cilindros en línea, con una cilindrada de 1598 c.c. que le da una potencia de 100 C.V., y alimentado por inyección electrónica.

➔ La suspensión delantera es independiente y la trasera es por eje de torsión. La dirección es del tipo cremallera y las llantas son de aleación.

➔ Su sistema de frenos delanteros es de discos, y el trasero de tambores, con unos neumáticos de 175/65 R.

➔ Consumo de 5,7 litros a los 100 km. para una velocidad media de 90 km/h, de 8,3 para una velocidad de 120 km/h, y de 9,1 para circuito urbano. El consumo medio es de 7,7 litros a los 100 km.

➔ Pasa de 0 a 100 km/h. en un tiempo de 10,1 segundos, y alcanza una velocidad máxima de 182 km/h.



Alfa 164

El «top» de los deportivos

Para Alfa Romeo, 1990 ha sido el año del 164. Podemos afirmarlo con toda seguridad si no nos limitamos a considerar sólo el mercado italiano, donde la gran berlina con la marca del "Biscione" se consolidó hace tiempo y definitivamente como uno de los más fascinantes y perfeccionados coches de prestigio actualmente disponibles, sino que ampliamos el panorama al mercado internacional.

En este contexto podemos afirmar que si en 1989 (el primer año de comercialización plena del 164 en los mercados europeos) la acogida por parte de los clientes extranjeros fue claramente positiva, en 1990 no sólo se ha registrado un volumen de ventas totalmente alineado con el buen arranque del año anterior, sino que la calidad de este gran Alfa Romeo ha cosechado importantes reconocimientos públicos, prometiendo resultados alentadores en cuanto a su colocación en mercados extranjeros especialmente "difíciles" y, precisamente por ello, muy gratificantes, como los de Estados Unidos y Japón.

Este reconocimiento internacional se ha expresado, por ejemplo, en el primer puesto absoluto entre los automóviles de importación de categoría media-superior, conquistado en la clasificación final del referéndum organizado por la revista alemana "Auto, Motor und Sport", seguramente una de las más cualificadas a nivel mundial, y en el título de "Best Car of the World" (el mejor coche del año), atribuido al 164 en la lejana Australia.

En cuanto a la comercialización en Norteamérica, como es sabido, se ha encargado de

ella una red comercial específica que se está ampliando progresivamente, gestionada por una sociedad paritaria constituida por Alfa Romeo y Chrysler. Los primeros resultados obtenidos por esa "operación" de gran envergadura permiten alimentar un razonable optimismo sobre su desarrollo en el futuro inmediato y, sobre todo, a medio plazo.

Unos comienzos igualmente favorables ha tenido la comercialización en el mercado japonés, donde la firma italiana opera a través de una filial propia especialmente constituida.

También y sobre todo, a la luz de esta situación decididamente alentadora para la afirmación a escala internacional de la gran berlina italiana, adquiere una importancia particular el reciente lanzamiento de una nueva versión, identificada por el histórico símbolo del "Quadrifoglio". Este nuevo modelo, de hecho, expresa al máximo ese carácter marcadamente deportivo que es propio del 164; desde su lanzamiento, pues, cabe esperar una nueva consolidación de su imagen en los mercados extranjeros, así como un "efecto de arrastre" (como dicen los expertos de mercadotecnia) sobre las ventas de toda la gama.

Esta previsión se justifica por el hecho de que el 164 Quadrifoglio es un modelo destinado a conquistar sobre todo a los "Alfistas" extranjeros, no sujetos a la casi prohibitiva barrera fiscal de la cilindrada de dos litros, que ha afectado siempre muy negativamente al mercado automovilístico italiano. Esta barrera, desgraciadamente, obligará a la mayoría de los italianos aficionados a los coches poten-

tes a quedarse con la miel en los labios, con este nuevo Alfa; pero esta situación en ningún caso justifica un desinterés hacia sus características, que son especialmente relevantes también desde el punto de vista estrictamente técnico.

Vamos, pues, a ver de cerca este 164 Quadrifoglio, al que, por todo lo que acabamos de indicar, le ha sido dada prioridad comercial en los más prometedores mercados europeos (Alemania, Austria, Suiza y Holanda), donde se lanzó justo antes del verano, mientras que en el resto de Europa hubo que esperar hasta comienzos del otoño.

Lo primero que se juzga de un Alfa, independientemente de su nivel de gama, es el mo-

tor. No podía ser una excepción, pues la versión con más altas prestaciones del coche "insignia" del Biscione. Hay que empezar señalando que su motor es el tipo más potente del óptimo seis cilindros en "V" de 60° con cilindrada de 1959 cc., ya montado en la gama 164 y 75. La potencia máxima ha sido elevada a 200 CV-DIN, alcanzados a 5.800 r.p.m., con un incremento de 16 CV-DIN frente a la versión 3.0 V6, mientras que el par máximo ha sido aumentado a 27,4 kgm-DIN, a un régimen de 4.400 r.p.m.

Para alcanzar estos resultados, los especialistas de la ingeniería del motor Alfa han tomado una serie de medidas decisivas, entre las cuales se-

ñalamos las más importantes: avance diferenciado de la distribución "monoárbol" para cada bancada; conformación más "libre" de los colectores de escape y aumento del tamaño de los conductos de admisión.

Cabe subrayar que la potencia adicional del seis cilindros, aun proporcionando, como es lógico, una marcha más brillante, no perjudica en absoluto su flexibilidad ni la manejabilidad del coche.

Este resultado ha sido posible también gracias al moderno sistema de gestión integral de la inyección y del encendido digital que monta el tres litros Alfa; este modelo, naturalmente, va equipado también con silenciador "catalítico" trivalente y sonda "lambda", por lo que cumple con las más rigurosas normas anticontaminación (USA 83).

Más aún que la elevadísima velocidad máxima (237 kilómetros por hora), destinada a representar una cualidad más teórica que práctica de este supermodelo del Biscione, cabe subrayar su excepcional capacidad de aceleración (ésta sí que es aprovechable en el uso diario del coche), que se resume en el tiempo necesario para alcanzar los 100 kilómetros por hora de parado en tan sólo 7,7 segundos.

La elección de un motor con unas características de potencia y par tan elevadas, lógicamente, ha implicado una serie de modificaciones en la fase de proyecto del Quadrifoglio, que afectan por un lado a la alineación general del coche y, por otro, al problema de la transmisión de la potencia al suelo (lo que en su jerga los técnicos llaman "motricidad") así como la maniobrabilidad del coche.

TÉCNICA

➔ Tiene un motor de seis cilindros en V, con una cilindrada de 3959 c.c., que le dan una potencia de 200 C.V. a 5800 r.p.m., por encendido electrónico digital integrado con la inyección.

➔ Alcanza una velocidad máxima de 237 km/h., tardando en pasar de 0 a 100 km/h en un tiempo de 7,7 segundos, y de 27,8 segundos en acelerar de 0 a 100 metros.

➔ Consumo a los 100 km de 7,3 litros a 90 km/h, de 9,3 litros a los 120 km/h y de 13,0 litros en circuito urbano.

➔ La dirección es de cremallera, con servodirección hidráulica, y un diámetro mínimo de giro de 10,8 metros.

➔ La suspensión delantera es de ruedas independientes con brazos basculantes inferiores y barra estabilizadora, y la posterior de ruedas independientes con eje transversales, puntales de reacción y barra estabilizadora.

Su estética

Su carácter deportivo, en línea con unos planteamientos que rehuyen cualquier tipo de ostentación, se revela en pocos detalles, pero esenciales.

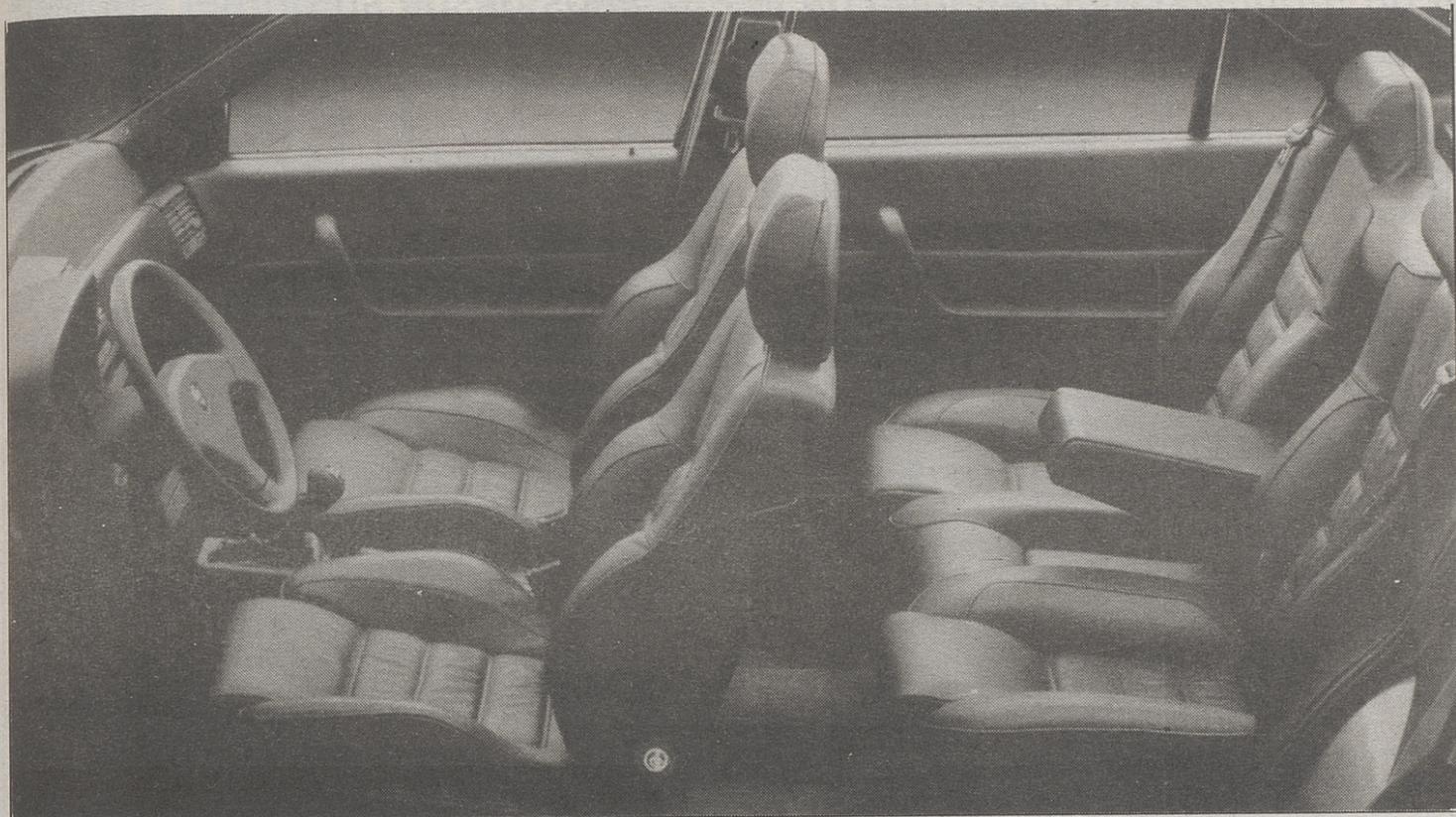
En primer lugar la carrocería se produce solamente en tres colores: rojo, blanco y negro. Además, aparte de la altura inferior respecto al suelo, el Quadrifoglio se diferencia sólo por los faldones especiales, anterior y posterior, integrados en los paragolpes, y por los elegantes faldones laterales, que en su conjunto contribuyen a mejorar la aerodinámica y la estabilidad a velocidades elevadas, así como por las llantas de aleación (especialmente diseñadas para esta versión/ y los dos espejos retrovisores externos, del mismo color que la carrocería.

También el acabado interior es de líneas puras y elegantes, donde la connotación deportiva es tan sólo sugerida. Los elementos característicos son los asientos de diseño especial, muy envolventes, con cojín anatómico y un apoyo óptimo en el respaldo; y los lujosos acabados de cuero natural con costuras rojas que forran todos los elementos.

Naturalmente, también la riqueza de la dotación es una característica que Alfa Romeo ha privilegiado en la versión "top" de gama de su coche insignia. Basta con señalar que incluye el ABS y, en algunos mercados también el aire acondicionado de control electrónico.

Finalmente, la lista de opcionales disponibles para el Quadrifoglio adquiere algunos elementos especialmente prestigiosos, como el guarnecido original Recaro, cuyos asientos anteriores y posteriores pueden memorizar su regulación, o como el equipo estéreo integral de radio, con la antena incorporada en la luneta trasera.

El estudio de las características específicas del 164 Quadrifoglio concluye aquí. En realidad se aprecian cierto número de novedades relativamente menos relevante, pero todas claramente orientadas hacia una funcionalidad más completa.



El papel prestigioso de la nueva versión del 164 es subrayado por los asientos deportivos exclusivos y los acabados internos de cuero.

Estas modificaciones en su conjunto demuestran que el desarrollo de la nueva versión de altísimas prestaciones del 164 ha sido realizada de forma orgánica con el objetivo primario de conservar totalmente, o incluso de mejorar, aquellas características técnicas que siempre han definido esta gran berlina italiana como un verdadero deportivo de prestigio.

Entre las innovaciones más significativas cabe destacar especialmente la bajada en 3 cm. del grupo del motor (modificando por tanto los anclajes del mismo en el bastidor, las varillas de mando del cambio y el sistema de escape), la revisión de la geometría de la suspensión y la colaboración de neumáticos de 195/65 VR 15.

Todas estas modificaciones han derivado en una disminución de unos 2 cm. en la altura total del vehículo. Dicho sea de paso, este cambio tiene también un reflejo positivo en la imagen del coche que, precisamente por su aspecto de estar "pegado" al suelo, se presenta con una personalidad deportiva aún más acentuada.

En estrecha relación con todas estas medidas, se ha modificado el sistema de dirección, introduciendo una nueva caja que contiene unos muelles de retorno especiales para la "servodirección". Esta innovación se reveló necesaria para garantizar, tras el notable aumento de la potencia disponible, la motricidad y la maniobrabilidad del coche, incluso en situaciones-límite, como por ejemplo en fuerte aceleración con viraje (este es el caso de un adelantamiento rápido) o conduciendo por carreteras de montaña.

Entre las características específicas de la ingeniería Alfa Romeo aplicada al 164 Quadrifoglio, un capítulo aparte, pero tal vez aún más significativo desde el punto de vista técnico, lo representa la nueva suspensión de rigidez variable con autorregulación electrónica. Se trata de un sistema especialmente perfeccionado, cuyo diseño ha requerido un esfuerzo excepcional no sólo para garantizar su total eficacia, sino también en virtud de algo que

es de fundamental importancia en un Alfa Romeo, es decir: una notable mejora de la comodidad (que es un requisito básico para cualquier sistema de suspensión "inteligente"), sin perjudicar en absoluto, e incluso mejorando, aquella vocación deportiva que generalmente es necesario sacrificar en parte cuando se persigue lo más confortable y que en cambio representa, y con razón, una cualidad irrenunciable para un "Alfista".

La característica fundamental de la suspensión con control electrónico del Quadrifoglio es su capacidad para actuar con dos funcionamientos diferentes, que el conductor puede elegir con tan sólo apretar un interruptor.

Uno de los dos, el "soft", implica un ajuste relativamente blando de los amortiguadores; especialmente adecuado para la marcha en la ciudad o en carreteras con firme irregular, en estas condiciones, los viajeros gozan de un nivel de comodidad seguramente superior al que ofrece cualquier sis-

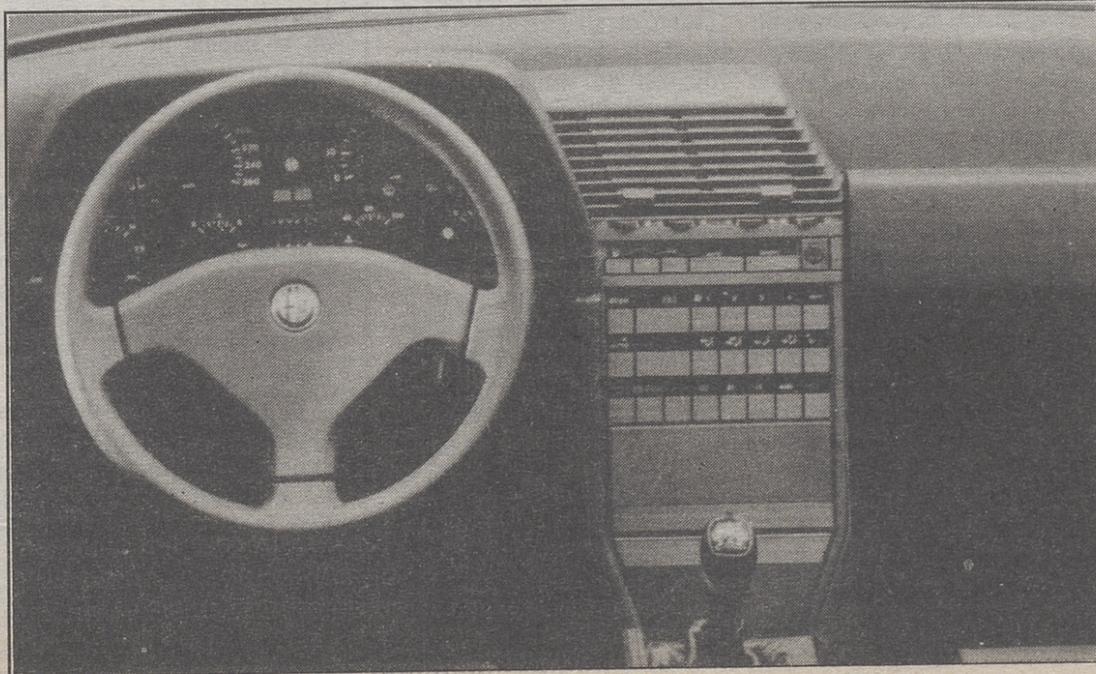
tema de suspensión mecánica.

El segundo tipo de funcionamiento es el "hard", caracterizado por un ajuste más rápido de los amortiguadores; garantiza una adherencia máxima entre las ruedas y el firme cuando la velocidad es elevada o, en general, cuando la forma de conducir es deportiva.

Una característica especialmente importante de la centralita electrónica que controla el sistema es su capacidad para variar automáticamente el ajuste de los amortiguadores: aunque haya sido seleccionada la posición "soft", los amortiguadores se colocarán inmediatamente en la posición "hard" en casos de necesidad específica, como fuerte "reprise" o frenada brusca, aceleración lateral o alta velocidad: todas ellas, situaciones que requieren un agarre total de las ruedas al firme para garantizar la máxima seguridad dinámica del coche.

Una vez finalizado, al menos en sus aspectos más relevantes, el estudio de las peculiaridades técnicas del Quadrifoglio, queda por describir su estética.

Los instrumentos, el salpicadero y la consola central del 164 Quadrifoglio forman un excepcional conjunto, que como puede verse dan todo un toque de efectividad y de distinción al ya de por sí elegante vehículo.



Seat sacó su vehículo 8 millones

Salió de la línea de montaje coincidiendo con los 37 años desde su primer coche

La tracción en el modelo 1400 era trasera mientras que en el Ibiza es delantera. El Ibiza es más pequeño por fuera pero más grande por dentro y con más maletero.

... se podría continuar una evolución que no tiene fin, fiel reflejo de que Seat avanza hacia un futuro muy prometedor.



Del 1400 al Ibiza actual

Entre el SEAT 1400 y el IBIZA actual no sólo han pasado muchos años de historia sino también, y sobre todo, una gran evolución tecnológica e industrial. La potencia de los coches, por ejemplo, se ha multiplicado por dos, pasando de 50 a 100 CV del primer vehículo al último.

En lo que a prestaciones se refiere, la velocidad puna en el 1400 apenas era de 130 Km/h. El primero tenía 4 marchas y el último cuenta ya con 5. Los motores también han evolucionado ya que montan inyección electrónica donde antes había un carburador monocuerpo.

La tracción en el modelo 1400 era trasera mientras

que en el IBIZA es delantera, lo que conlleva la supresión del árbol de transmisión a lo largo del chasis. Gracias a que ahora el motor se coloca transversalmente, y no de forma longitudinal como antes, se ha ahorrado espacio para ganarlo en el habitáculo. Así, el IBIZA es más pequeño por fuera que el 1400 pero más grande por dentro y con más maletero.

Se podría continuar una evolución que parece no tener fin, fiel reflejo de que SEAT avanza hacia un futuro muy prometedor, con nuevos e inminentes modelos que renovarán toda la gama en un período de cuatro años. El PROTO TL y el PROTO C, testigos de la celebración del SEAT 8 millones durante este día, son la mejor garantía de que SEAT hace honor a sus compromisos.

Se crea una cadena de transporte ferrocarril-carretera

Los ferrocarriles alemanes y Mercedes-Benz inician un proyecto común

Mercedes-Benz y los ferrocarriles alemanes han constituido un proyecto a fin de aplicar medidas concretas para aprovechar mejor la cadena combinada de transporte ferrocarril-carretera. Según declaraciones de Wilhelm Pällmann, miembro de la junta directiva de los ferrocarriles alemanes en el área de transporte de mercancías, y Helmut Werner, vicepresidente de la junta directiva de Mercedes-Benz AG y responsable de la división "Vehículos industriales", esta cooperación con una determinante participación de la industria del transporte tiene por objeto buscar nuevas vías para solucionar los problemas del transporte de mercancías.

Ante las dificultades que se perfilan en el tráfico por carretera y las crecientes discusiones en torno a la política medioambiental, la mejora

del transporte combinado "ferrocarril-carretera" constituye una oportunidad real para aliviar la situación. A este respecto, los ferrocarriles quieren concentrarse más en sus puntos fuertes y, mediante empresas de servicios de logística (p. ej. en comunicaciones seleccionadas), quieren desarrollar formas de cooperación de gran alcance en el futuro para servicio de terminales y abrir nuevos mercados orientados en las relaciones mutuas. Según palabras de Pällmann y Werner, en estos campos se busca una actividad conjunta de los ferrocarriles alemanes con el grupo Daimler-Benz integrando la industria de transporte para apoyar la cooperación "ferrocarril-carretera".

La elaboración conjunta de este proyecto, así lo declararon Pällmann y Werner, ofrece la ventaja de que los parti-

cipantes aportan siempre, como portadores de sistemas, aptitudes y conocimientos específicos que se complementan.

Además, una optimización de la cadena de transporte "ferrocarril-carretera" aumenta la disposición de la industria de transporte para aprovechar mejor el aumento de la oferta.

Según Helmut Werner, el camión, con su potencial específico de rendimiento, seguirá ocupando un puesto importante en el transporte de mercancías europeo. El desarrollo hacia el mercado único europeo exigirá en el futuro una amplia cooperación asociada entre el ferrocarril y la carretera, a fin de que la industria del transporte de mercancías pueda aportar también en el futuro la prestación de servicio solicitada por sus clientes.

Capital japonés en la Financiera Mito (Grupo Fiat)

La compañía aseguradora japonesa Sumitomo Life Insurance y la italiana Fidis han llegado a un acuerdo de colaboración en el campo de los servicios financieros, que prevé la entrada de la sociedad nipona en el capital de la financiera Mito SpA, así como la utilización de sus estructuras para desarrollar sus propios programas de inversión en Italia. La entrada en la citada sociedad corona una intensa etapa de colaboración empresarial entre ambas compañías, llevada a cabo a través del intercambio de know-how y de personal experto en formación.

El Consejo de Administración de Mito aprobó en consecuencia un aumento del capital social por 1.650 millones de liras, reservado a la Sumitomo, que la permitirá adquirir una cuota de participación del 5% con un desembolso real de 13.200 millones de liras. Este

acuerdo se inserta en la estrategia de internacionalización del grupo, iniciada en 1988 mediante su alianza con Merrill Lynch y prosiguió en 1989 al tomar el 20% del capital del grupo portugués Espírito Santo.

A comienzos de 1990, Mito había participado junto a la compañía francesa Indosuez y al Banco español Bilbao-Vizcaya, en la creación de un fondo de inversiones japonés, el Daiwa Mediterranea Fund, para invertir en la Península Ibérica, Francia e Italia.

El Consejo de Administración de Mito ha decidido asimismo solicitar de la próxima Junta de Accionistas el cambio de denominación de la sociedad, que pasaría a llamarse Prime SpA, para mejor subrayar el papel de holding de las sociedades operantes en el mismo bajo tal marca, en el campo de la gestión de ahorros.