

El Mitsubishi Carisma presenta un perfil en cuña muy acusado. El salpicadero es discreto, sin estridencias, aunque sus acabados están perfectamente resueltos.



MANU CORTES

La marca sueca Volvo y la japonesa Mitsubishi iniciarán el próximo otoño la comercialización en Europa de sus dos nuevos modelos, fabricados conjuntamente en la factoría que ambas marcas disponen en NedCar (Holanda). Ambos automóviles compartirán la base mecánica y plataforma, diferenciándose radicalmente en la estética y motorizaciones empleadas.

Volvo aún no ha presentado la configuración del que será su nuevo vehículo compacto, que se inscribirá en el segmento que ocupan los actuales modelos de las series 440 y 460, aunque la comercialización de éstos se mantendrá un par de años más, por lo menos en sus versiones bajas.

Por contra, los japoneses de Mitsubishi ya han desvelado lo que será su primer coche fabricado en Europa. Exento de aranceles, al ser considerado como *coche comunitario* al poseer más de un 85% de las piezas fabricadas en la Unión Europea, y, por lo tanto, con una relación precio-producto teóricamente más favorable, el nuevo Mitsubishi será bautizado con el nombre Carisma y se inscribirá en el segmento de coches de tipo medio-alto –un escalón por debajo del actual Mitsubishi Galant–, con una longitud de 4,43 metros, compitiendo, por ejemplo, con el Renault Laguna, Audi A-4 o Ford Mondeo, entre otros.

El Carisma es una berlina de cinco puertas que destaca por su habitáculo adelantado y parte trasera elevada, aspectos que crean, conjuntamente, una elegante línea exterior a la vez que posibilitan un gran espacio interior. Desde su parte delantera, el Carisma es bajo y compacto (con un excelente coeficiente aerodinámico de CX 0,29); desde el lateral, resalta notablemente su acusada línea en cuña.

Un año después de la comercialización de la versión de cinco puertas aparecerá la correspondiente a la carrocería de cuatro puertas y maletero separado. A corto plazo no está previsto ofrecer un motor diésel, por lo menos en Mitsubishi (Volvo puede que se desmarque de esta política), por lo que las ventas podrían experimentar un parón una vez que se consolide la oferta de motores de gasolina. En este sentido, hay que tener en cuenta que las motorizaciones diésel conquistaron durante el pasado año una cuota de mercado del 28% de este segmento y siguen subiendo, con casi el 33% en los tres primeros meses de este año.

TRES MOTORIZACIONES

El diseño del bloque del salpicadero está en línea con la estética tradicional japonesa, de formas redondeadas, muy suaves y elegantes, aunque poco originales.

El Carisma de Mitsubishi estará equipado con tres motores de cuatro cilindros,

inyección electrónica de gasolina y culata de 16 válvulas. El primero es un 1,6 litros de 90 caballos, a éste le seguirá el 1,8 litros con un sólo árbol de levas en cabeza –que desarrolla una potencia de 116 caballos (muy similar en rendimiento al 1,8 litros del Toyota Carina– y, por último, un 1,8 litros con doble árbol de levas,

con una potencia de 140 caballos. Para el mercado español está previsto ofrecer en un principio solamente dos versiones, ambas con motor 1,8 litros, con 116 (monoárbol) y 140 (doble árbol) caballos de potencia.

El Carisma dispone de tracción delantera, con cambio manual de cinco velocidades (en opción, se ofrecerá la caja automática con control electrónico), una carrocería de gran rigidez, frenos ABS, control electrónico de la tracción, doble *airbag* de serie, pretensores de cinturón, barras laterales de protección suplementaria y una nueva suspensión trasera autodireccional de tipo multibrazo (Multilink), como medidas de seguridad pasiva y activa más destacables.

Los precios de los nuevos Mitsubishi Carisma podrían situarse, a tenor de su competencia y del segmento donde se inscribe, en torno a los 3 millones de pesetas –incluido el aire acondicionado– para la versión con motor de 116 caballos, mientras que el equipado con el motor de 140 caballos y el equipamiento al completo podría superar por muy poco los 3,5 millones de pesetas.

FICHA TÉCNICA

Carisma 1.6 GL	Carisma 1.8 GLX	Carisma 1.8 MSX
Cilindrada	1.597 c.c.	1.834 c.c.
Potencia	90 cv.	116 cv.
Transmisión	Tracción delantera, cinco marchas, manual	1.834 c.c.
Dirección	Asistida	140 cv.
Frenos	Disco/tambor	Asistida
Suspensión	Delantera, Mac Pherson; trasera, Multilink	Disco/disco/ABS
Neumáticos	175/65 R 14 T	185/65 R 14 H
Ruedas	Acero, 14 X 5,5	Acero, 14 X 5,5
Dimensiones	Largo: 4,43 mts, ancho: 1,89 mts, alto: 1,40 mts	Aleación 14X 5,5
Velocidad	180 kms/hora	200 kms/hora
0 a 100 kms/h.	12 segundos	10,2 segundos
Consumos	8,5 lts.	8,7 lts.
Precio previsto	2,6 millones	3,1 millones
Comercialización	Noviembre de 1995	3,5 millones

'SCOOTERS' SIN MEZCLA

La marca italiana de *scooters* Piaggio-Vespa lanzará el año próximo su nuevo motor de cuatro tiempos, que supondrá una revolución dentro del segmento actual de motos de pequeña cilindrada y uso eminentemente ciudadano.

El nuevo motor acaba con el engorroso sistema de engrase de los motores de dos tiempos clásicos dentro de esta clase de motocicletas, ofreciendo el mismo silencio, confort de marcha, reducido mantenimiento y fiabilidad que los que utilizan las motos de gran cilindrada.

Al mismo tiempo, al conseguir un consumo específico menor que el dos tiempos y no tener que utilizar

aceite en la mezcla de gasolina, el motor de cuatro tiempos abarata notablemente el coste por kilómetro.

Este nuevo motor de cuatro tiempos, refrigerado por agua, equipará la nueva gama de *scooter* de Piaggio-Vespa y será ofrecido en diferentes cilindradas (el primero en salir, será el de 125 centímetros cúbicos).

El grupo italiano ha alcanzado durante el pasado año en España el primer puesto de ventas en el sector con el modelo Skipper, en sus dos versiones de 125 y 150 centímetros cúbicos. La versión Skipper 125 ofrece un valor añadido este año, al haber anulado el Gobierno la obligatoriedad de pago del Impuesto de Circulación

para motocicletas de cilindrada inferior a 125 cc., con lo que el precio ha quedado establecido en 289.950 pesetas.

Mirando al futuro, nacerá el nuevo *scooter* de 50 centímetros cúbicos *bimodal*, es decir, que incorpora dos motores, uno convencional de gasolina y otro eléctrico. La originalidad estriba en la independencia de ambos propulsores, simplificando su concepto técnico. El paso de un motor a otro se realiza de forma sencilla mediante un interruptor y las baterías que alimentan al motor eléctrico se cargan con un dispositivo que incorpora el propio *scooter*, enchufable a cualquier toma de corriente.