

www.mercedesclasico.com

Moda



COMPARATIVA

SMART&PULSE / VW
LUPO 50 □
SMART Y VOLKSWAGEN
SE HAN SUMADO A LA
AMPLIA OFERTA DE
VEHICULOS URBANOS,
PERO DE UN MODO
MAS ORIGINAL EL
PRIMERO, POR SU
SOFISTICADO CONCEPTO Y ALTO CONTENIDO TECNICO; EL SEGUNDO, POR
HABER TRANSFORMADO AL SEAT AROSA EN UN MODELO TAN CODICIADO
Y EXCLUSIVO COMO SU HERMANO MAYOR, EL GOLF

URBANA

SOFISTICADO CONCEPTO Y ALTO CONTENIDO TECNICO; EL SEGUNDO, POR
HABER TRANSFORMADO AL SEAT AROSA EN UN MODELO TAN CODICIADO
Y EXCLUSIVO COMO SU HERMANO MAYOR, EL GOLF



www.mercedesclasicos.com



LA RAZON ESTA abocando a muchos automovilistas, sobre todo a quienes económicamente pueden permitirse el hecho de tener dos coches, a adquirir utilitarios para el uso cotidiano. La mayor maniobrabilidad y facilidad para encontrar aparcamiento y unos consumos razonables juegan a su favor frente a los más voluminosos compactos (tipo Seat Ibiza) y berlinas (Renault Mégane). Sin embargo, por encima de la mera funcionalidad de esta clase de vehículos urbanos existe la demanda de modelos más exclusivos, tanto por precio como por concepto, y a este "nicho" del mercado responden perfectamen-

te tanto el insólito Smart como el nuevo Volkswagen Lupo.

Ambos nos son precisamente baratos y eso es en parte lo que comienza a distinguirles de la competencia. El Smart & Pulse tiene un precio base de 1.465.000 pesetas, mientras que el Volkswagen Lupo 50 Conceptline cuesta 1.484.000. En favor del primero hay que elogiar que a cambio ofrece un equipamiento de primer orden para ser un vehículo utilitario: cierre centralizado, elevalunas eléctricos, antibloqueo de frenos, doble *air bag*... Por el contrario, el Lupo 50, por tratarse de la versión de acceso a la gama, es casi exageradamente esparta-

na, pues nos obligan a recurrir a las "malditas" opciones, que encarecen el precio final notablemente. Por ejemplo, el aire acondicionado, que es opcional en ambos modelos, cuesta 137.000 para el Smart & Pulse y 144.000 para el Lupo; además, el ABS supone un sobrepeso de 125.000 pesetas, eso sin contar con elementos casi imprescindibles, como los elevalunas eléctricos o el cierre centralizado. Afortunadamente, la servodirección —no disponible para el Smart— es de serie.

ESQUEMAS DISTINTOS. Pero dejando de lado el precio, que en cualquier caso siempre es un factor a tener en cuenta, ambos coches tienen suficientes elementos como para ser atractivos al público que accede al primer coche o a quienes necesitan un segundo vehículo de carácter eminentemente urbano. El Smart & Pulse —existe una variante básica, denominada Smart & Pure, de 45 caballos de potencia— supone toda una revolución en cuanto al concepto de utilitario. Fiel a los datos estadísticos, que manifiestan que más del 85% del tiempo de uso de un vehículo su ocupación se reduce a uno o dos ocupantes, sólo



www.mercedezbasic.com



dispone de dos plazas, muyu amplias en cuanto a longitud, y un escudo maletero (150 l frente a 180 del Lupo), bajo cuyo piso va alojado el motor. Por el contrario, más convencional el Lupo, ofrece cuatro plazas, aunque las posteriores sólo sean recomendables para casos de extrema necesidad, dado el reducido espacio disponible para las piernas, y un maletero algo mayor en volumen que el de su oponente.

Quienes valoren sobremanera el diseño interior se decantarían por el Smart, cuya originalidad le aproxima a lo que siempre hemos catalogado como *concept cars* o prototipos. Resulta curioso ver la disposición de los

elementos: el velocímetro, con un display digital para nivel de gasolina, temperatura de agua e indicador de marcha engranada; cuentavueeltas y reloj en semiesferas sobre el salpicadero; las singulares salidas de aire del sistema de ventilación; los huecos portacasetes y una pequeña guantera ubicadas bajo el radiocasete; el antirobo en la llave de contacto –al estilo Saab– y ubicada junto a la palanca de cambio, etc.

Mucho más convencional es el Lupo, aunque, todo hay que decirlo, supone un gran paso adelante con relación al Seat Arosa del que parte, tanto por la configuración del salpicadero, mucho más modernista, como por

el diseño del interior, tapicerías incluidas. Por ejemplo, Volkswagen permite elegir opcionalmente una banqueta posterior biplaza o triplaza. Eso sin olvidar, por ejemplo, los nuevos asientos delanteros, que mejora la accesibilidad al asiento trasero gracias a su mejor sistema de abatimiento, la instrumentación con retroiluminación azul, como en el Golf, etc.

Del diseño exterior, casi nada que argumentar, el Lupo reúne suficientes cambios respecto al Arosa como para ser más sugerente y atractivo. En cuanto al Smart, genera reacciones para todos los gustos, en algunas casos levanta pasiones y en otros el rechazo más radical.



Tan innovador como es el Smart por fuera y por dentro lo es desde el punto de vista técnico. Para empezar, mientras la generalidad de los automóviles de hoy en día son de tracción delantera, el Smart apuesta, como las grandes berlinas, por la propulsión trasera y... motor también trasero. Su propulsor, diseñado por Mercedes, es un tricilíndrico de seis válvulas turboalimentado. Casi nada. Pero gracias a tal exhibición consigue rendir 55 caballos con sólo 599 centímetros cúbicos de cilindrada. La unidad probada contaba con el sofisticado cambio *Soft-touch*, que se puede emplear de modo manual, con seis relaciones, que se engranan desplazando la palanca longitudinalmente (¡ojo!, sin pedal de embrague) o bien en modo automático, para lo que sólo es necesario pulsar un botón emplazado en el lateral del propio pomo.

Su manejo no es en absoluto complicado. Sólo requiere una cierta adaptación, ya que tanto en uso manual como automático el enclavamiento de las marchas es lento y algo brusco. Eso sí, si prescindimos de este inconveniente y la calle está despejada, sorprenderá a más de uno la capacidad de aceleración y cómo el motor



va pidiendo una marcha tras otra. Y ya que hablamos del comportamiento dinámico, hay que destacar dos aspectos de la suspensión: el bueno, el hecho de que cuenta con sistema de control de estabilidad —que incluso actúa sobre el motor— para que evitar que

seamos la excepción que conforma la regla de la "prueba del alce"; el malo, su excesiva dureza, que hace que el Smart no sea especialmente cómodo en cuanto el firme esté algo bacheado. La dirección, sin servoasistencia, es lenta (4 vueltas de volante entre to-



pes), lo que condiciona su maniobrabilidad a coche parado, en tanto que los frenos tienen un tacto demasiado esponjoso —tal vez por un exceso de asistencia.

El coche en conjunto es, dada su condición de propulsión trasera, y habida cuenta de la diferencia de anchura de neumáticos entre ejes, notablemente subvirador; le cuesta entrar en las curvas, lo que unido a la lentitud de la dirección, le hace algo torpe si queremos rodar deprisa (la velocidad está autolimitada a 135 km/h).

MAS RAZONABLE. Mucho más modesto es en su planteamiento el Lupo. Sobre su plataforma —acortada respecto a la del Ibiza/Polo— cuenta con un esquema de suspensiones muy similar y tremendamente efectivo. Ello, unido a un esquema de frenos más eficiente y a una servodirección muy cómoda, aunque tal vez demasiado sensible, hacen que el Volkswagen le gane la partida de la eficacia en calles y carreteras. Sólo tiene un inconveniente, que su motor no le acompaña. La mecánica de un litro de cilindrada y 50 caballos de potencia se queda muy por debajo en rendimiento frente a la del Smart. Su potencia es 5 caballos inferior, pero sobre todo la disponibilidad de par es mucho menor. Mientras el Smart & Pulse rinde





un máximo de 15,0 kilogrametros, el Lupo se conforma con 8,8. Si a esto sumamos una caja de cambios en la que prevalece especialmente la búsqueda de unos consumos muy bajos, nos encontramos con una mecánica poco brillante en prestaciones.

En definitiva, ambos modelos no son sino caprichos sobre ruedas. El Lupo no es otra cosa que un Arosa "aristocrático", ya que prácticamente todo es igual, salvo el aspecto estético y algunos detalles de terminación, por el que hay que pagar un precio a nuestro juicio desmedido. Por su parte, el Smart &

Pulse merece toda clase de elogios por cuanto de contenido técnico aglutina en sólo 2,5 metros de longitud de carrocería, planteando además un concepto absolutamente innovador de lo que debe ser un utilitario. Es, con toda seguridad, el anticipo de lo que serán los vehículos urbanos del nuevo siglo, aunque para ello haya que pagar un costo francamente alto. Es cierto que el equipamiento es más que notable, pero no cabe duda que pagamos por un coche de dos plazas lo que costaría uno de cuatro, aunque menos pretencioso.

J. L. PADER



ESPECIFICACIONES

	VW	Smart
• VELOCIDAD MÁXIMA	147,3	135,0
• ACELERACION		
0-100 km/h	18,8	20,3
0-400 m	21,3	21,0
0-1000 m	39,6	40,6
• RECUPERACION		
400 m en IV desde 40 km/h	20,3	19,6
1.000 m en V desde 40 km/h	40,4	40,2
• CONSUMOS (l/100 kms)		
Ciudad	7,3	6,9
90 km/h	5,3	4,7
120 km/h	7,1	6,4
Conducción rápida	9,7	8,3
• RUMOROSIDAD(db)		
Ralentí	46	48
60 km/h	59	63
100 km/h	69	72
120 km/h	72	74
160 km/h	--	--
• FRENADA (m)		
Desde 40 km/h	7,1	8,9
Desde 80 km/h	37,6	40,0
Desde 100 km/h	47,5	51,0
Desde 140 km/h	78,5	--

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Smart & Pulse

MOTOR	
Tipo:	Gasolina
Posición:	Delantero transversal
Bloque/culata:	Aleación/aleación
Nº cilindros:	4 en línea
Cilindrada:	999 c.c.
Diámetro x carrera:	67,1 x 70,6
Distribución:	Monoárbol, 2 válvulas
Alimentación:	Inyección monopunto
Compresión:	10,7:1
Potencia máxima:	50 CV a 5.000 rpm
Potencia específica:	50,05 CV/l
Par máximo:	8,8 mkg a 3.000 rpm

TRANSMISION	
Tipo:	Propulsión trasera
Embrague:	Monodisco en seco
Caja de cambios:	Manual 5 relaciones
Desarrollo final en 5ª a 1.000 r.p.m.:	32,6 km/h

CHASIS	
Tipo:	Monocasco autoportante
Suspensión del.:	Indep. McPherson
Suspensión tras.:	Eje semi-rígido
Dirección:	Cremallera asistida
Diámetro de giro:	9,0
Vueltas de volante:	3
Frenos delanteros:	Discos/tambores
ABS/EBV:	op/no
Llantas:	4,5Jx13"
Neumáticos:	155/70 SR 13

DIMENSIONES	
Long./ancho/alto	352/163/146 cm
Distancia entre ejes	232 cm
Peso	968 kg.

PRESTACIONES OFICIALES	
Velocidad máxima	152 km/h
Acel. 0 a 100 km/h	17,9 s
Consumo urbano	7,6
Consumo extraurbano	4,8
Mixto	5,8

PRECIO BASE RECOMENDADO	
1.484.000 ptas.	8.919 euros

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

VW Lupo 50 Conceptline

MOTOR	
Tipo:	Gasolina
Posición:	Posterior transversal
Bloque/culata:	Aleación/aleación
Nº cilindros:	3 en línea
Cilindrada:	599 c.c.
Diámetro x carrera:	63,5 x 63 mm
Distribución:	Monoárbol, 2 válvulas
Alimentación:	Inyección múltip y turbo
Compresión:	9,5:1
Potencia máxima:	55 CV a 5.250 rpm
Potencia específica:	91,8 CV/l
Par máximo:	15 mkg a 2.000 rpm

TRANSMISION	
Tipo:	Traacción delantera
Embrague:	Convertidor de par
Caja de cambios:	Automático sec. 6 rel.
Desarrollo final en 5ª a 1.000 r.p.m.:	34,8 km/h

CHASIS	
Tipo:	Monocasco autoportante
Suspensión del.:	Indep. McPherson
Suspensión tras.:	Eje De Dion
Dirección:	Cremallera
Diámetro de giro:	8,9
Vueltas de volante:	4
Frenos delanteros:	Discos/tambores
ABS/EBV:	Sí/no
Llantas:	3,5Jx15 del-5,5 Jx 15 del.
Neumáticos:	135/70 R 15-175/55R15

DIMENSIONES	
Long./ancho/alto	250/151/153 cm
Distancia entre ejes	198 cm
Peso	720 kg.

PRESTACIONES OFICIALES	
Velocidad máxima	135 km/h
Acel. 0 a 100 km/h	19,8 s
Consumo urbano	--
Consumo a extraurbano	--
Mixto	--

PRECIO BASE RECOMENDADO	
1.465.000 ptas.	8.805 euros