

Renault 19 Cabriolet EL MAS VENDIDO SE DESCUBRE



Comparativa V6: Peugeot 605 / Audi 100 2.8
Prueba del Nissan Primera diésel
Fernando Díaz Plaja: El español y su automóvil



Jaguar, campeón del mundo una vez más.



La tradición y fiabilidad se impone. Por tercera vez en cinco años, el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos vuelve a ser de Jaguar. Por su diseño aerodinámico. Por su fuerza y su tecnología exclusivas. Las mismas que usted conseguirá en toda la gama XJS. La línea de deportivos de Jaguar que sale a ganar.



JAGUAR

VALORES EXCLUSIVOS.

C. de SALAMANCA. S.A.

ESTA SEMANA



EL NUEVO MINI DE RENAULT

PAG 22



ZAGATO GAVIA

PAG 18



AUDI CONTRA PEUGEOT

PAG 38

92 SOBRE RUEDAS

Dentro de doce meses, cuando hagamos balance del 92, nos gustaría destacar que Carlos Sainz es dos veces Campeón del Mundo, que nuestros "motoristas" han vuelto a alcanzar los laureles mundiales, que la industria ha recuperado totalmente su pulso... Por todo esto, precisamente, brindamos ahora, con el firme deseo de conseguirlo y quien sabe si no habremos adelantado trabajo para el último número del año que ahora comienza. A todos -lectores, anunciantes, fabricantes, colegas e incluso al señor Barrrell- deseamos un 92 sobre ruedas. De corazón.

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 350 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 580 escudos



NISSAN PRIMERA DLX

PAG 62

- 6 **PUNTO DE MIRA**
- 10 **SU CASO**
- 12 **A FONDO**
RENAULT 19 TXE CABRIOLET
- 18 **LO ÚLTIMO**
ZAGATO GAVIA
- 22 **NUEVO MINI DE RENAULT**
- 25 **PRECIOS**
COCHES NUEVOS
- 38 **FRENTE A FRENTE**
AUDI 100 2.8E
PEUGEOT 605 SV 3.0
- 48 **A FONDO**
NISSAN PRIMERA DLX 4P
- 55 **MAGAZINE**
- 58 **DEPORTE**
PILOTOS MNUSVÁLIDOS
- 59 **PRECIOS**
VEHÍCULOS USADOS
- 73 **LIBROS**
EL ESPAÑOL Y SU AUTOMÓVIL
- 78 **DEPORTE**
LOS CALENDARIOS DEL 92
- 80 **LOS NUEVOS**
WILLIAMS-RENAULT
- 82 **PARÍS- EL CABO**
- 88 **A TODO GAS**

ADRENALINA



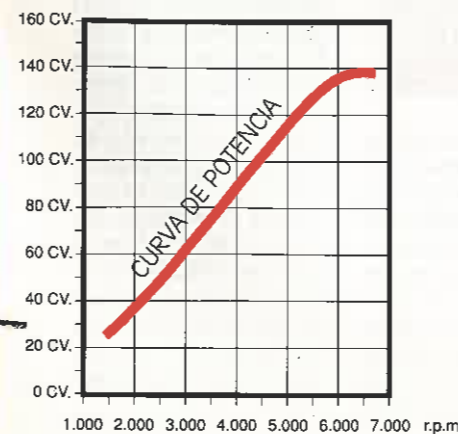
RENAULT 19-16 VALVULAS.

¡LINTAS



Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio.
Tu Renault con Renault Financiación.

RENAULT recomienda lubricantes elf



Decir adrenalina es decir emoción.
Y con tu Renault 19-16 V comienzas a liberarla aún antes de poner en marcha su poderoso motor de 140 CV. Con sólo acercarte a él, es suficiente.
Porque su agresivo perfil es toda una promesa del potencial tecnológico que te aguarda en su interior. Una promesa que se cumple inmediatamente. En cuanto giras la llave de contacto y sientes todo el empuje de su motor, al pasar de 0 a 100 km/h., en tan sólo 8,2 segundos.

Potencia máxima obtenida: 140 CV. a 6.500 r.p.m. La gran verticalidad de esta curva, expresa la facilidad de acceso a la zona de elevadas potencias, a un régimen motor razonable, alcanzando un máximo de 140 CV.

Pero si levantas el pie, verás que tu Renault 19-16 V también está preparado para que alcances con él otras muchas y reconfortantes sensaciones.

- Dirección asistida. • Asientos delanteros deportivos.
 - Ordenador de a bordo. • Volante de cuero regulable en altura.
 - Cerraduras centralizadas con mando a distancia. • Elevalunas eléctricos. • Alerón trasero.
 - Llantas de aleación ligera. • Sistema de frenos ABS.*
 - Tapicería de cuero.* • Techo eléctrico deslizable.*
- * Opcional.

CARTA A GORBACHOV

QUERIDO GORBY: Ahora que te han dejado sin trabajo es cuando más se agradece que los amigos se acuerden de uno. Lo sé por experiencia, porque, «por motivos políticos» como a tí, el **General Franco** nos cerró el negocio (el periódico) en un par de ocasiones. Me apresuro a escribirte y perdona que lo haga desde estas páginas, pero desconozco tu nueva dirección, para ofrecerte una generosa colaboración en **MOTOR 16**. Sabemos que no eres un gran experto en materia automovilística, pero conocemos el dato de que, cuando tenías 15 años, trabajabas en una estación de tractores como ayudante de conductor. Algo es algo, y otros con menos conocimientos han hecho aquí buenos duros, que son algo así como los rublos españoles.

Verás, el primer trabajo podría ser una «toma de contacto» con los dos automóviles que te ha prestado el **Yeltsin** ese, que por estos páramos, por cierto, no nos gusta demasiado. La limusina blindada, marca «Zil», puede dar mucho juego en nuestras páginas, si nos cuentas las experiencias de tus muchos viajes en ella. Detalla bien todos los «extras» que tiene y no te olvides de darnos una referencia aproximada de consumos y velocidades. Estos aspectos les interesan mucho a nuestros lectores. Tampoco estaría mal el «punto de vista femenino» sobre el modelito en cuestión. Aquí **Raisa** podría echarle una buena mano. Para la parte gráfica te sugiero el escenario de la **Plaza Roja**.

Con el otro automóvil, el «Volga» ese para andar por casa, quizás pudieras hacer una prueba en condiciones, si consigues llegar con él a **San Petesburgo**. En este caso nos interesan mucho más los consumos, la velocidad punta y todas esas cosas que te adjunto en el modelo. Tenemos por norma en esta casa y no conviene que lo olvides que las multas las paga cada «probador». Y esto debes de tenerlo muy en cuenta, porque nos da la impresión de que te tienen bastante «filado» por esos pagos.

Espero que cuando, como es costumbre, te acerques al «Kosmos» a comprar las revistas y leas estas líneas, me escribas aceptando la oferta. Me daría mucha alegría. De verdad. Un abrazo:

Félix Lázaro
Editor ejecutivo

P.D. De dinero, para que no te empiecen a llamar «cerdo capitalista», ya hablaremos en otra ocasión.



Reglamento europeo

El comisario europeo para la Competencia, Leon Brittan, ha presentado un nuevo reglamento sobre distribución selectiva que hará más fácil, para los ciudadanos de los Doce, la compra de automóviles nuevos en los países de la CE en los que el precio de venta sea menor. El texto establece que un distribuidor puede asesorar a un cliente en la compra de un coche de otro país y gestionarla en

su nombre, aunque no puede revender coches nuevos comprados en el extranjero. Los intermediarios sólo podrán actuar por mandato escrito del cliente, sin que la publicidad ni las exposiciones den a entender que se trata de una operación de reventa. Los intermediarios tampoco podrán comprar automóviles por sí mismo, ni beneficiarse de otras ofertas que las existentes en el país de adquisición. Si la intermediación es realizada por establecimientos dependientes de una cadena de supermercados, deberá constatarse.



Puertas en la M-30 madrileña

La Dirección General de Tráfico ha comenzado a instalar una treintena de paneles informativos a lo largo de la autopista urbana madrileña M-30.

En esos paneles se colocarán distintas señales de limitación de velocidad variable, según el estado

de la circulación, así como catorce cámaras de circuito cerrado de televisión y varias señales de itinerarios recomendados.

Los objetivos que se buscan con este proyecto son la vigilancia y la información al conductor, que se enmarca en el Plan de Accesos a Madrid -el famoso Plan Felipe- rubricado por el Ministerio de Obras Públicas, la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento.

SEMAFOROS

HOMENAJE A UN COCHECITO

El Aula de Cultura de La Rioja ha resucitado el guión de Rafael Azcona «El Cochecito», la inolvidable película de Pepe Isbert que, a partir de ahora, puede encontrarse en las librerías españolas, con el texto adaptado a su nueva forma literaria. Además, incluye fotografías de secuencias del film.

MONTE DE ESPINOS

De cuestión espinosa califican en el Anfac las apariciones y desapariciones de su presidente. ¡Tan fugaces ellas que algún anónimo perverso le ha calificado como el nuevo «Guerrero del Antianfac»! Por fortuna, la Asociación funciona con normalidad, dirigida por Enrique Laguilhoat.

CARMEN, RICA

Nuestra amiga periodista, colaboradora en esta casa, Carmen Rico Godoy ha batido records con su obra «Como ser mujer y no morir en el intento», del que se han vendido hasta ayer 511.921 ejemplares; su siguiente obra, «Como ser infeliz y disfrutarlo» va por el mismo camino. Carmen, ¿por qué no nos escribes «Como vender coches y no morir en el intento»? Los fabricantes del sector nunca vivirán lo suficiente como para agradecértelo.

Yamaha de cuatro ruedas

El pasado 19 de diciembre fue presentado en Tokyo y Londres el nuevo proyecto de Yamaha Motor Company para fabricar un super deportivo de altas prestaciones. El Yamaha OX99-11, denominación con la que se conoce el coche, hará su aparición en la primavera de 1992 y podría estar a la venta un año más tarde.

Plantar cara a los actuales monstruos de la carretera con más de quinientos caballos no será muy difícil para el nuevo Yamaha, ya que estará equipado con los últimos avances tecnológicos y dispondrá de la poderosa mecánica V12 que ha sido utilizada en Fórmula 1.

Este motor atmosférico, de 3.498 centímetros cúbicos, utiliza cinco válvulas por cilindro y recurre a la inyección electrónica más sofisticada. No es d e

extrañar que su potencia pueda llegar a superar los 600 caballos, aunque todavía no ha sido comunicada oficialmente. De esta forma, el nuevo Yamaha podrá superar sin ninguna dificultad los 300 kilómetros por hora después de engranar cada una de sus seis marchas.

Otra de las características de este nuevo deportivo de Yamaha es el chasis monocasco que está construido, íntegramente, en fibra de carbono y fue elegido por la marca por su ligereza, rigidez y seguridad ante posibles impactos. Para obtener la mayor estabilidad se ha recurrido a unas geometrías de suspensiones independientes en las cuatro ruedas, con triángulos dobles y se han montado unos neumáticos de gran anchura (245/40 ZR los delanteros y 315/35 ZR los traseros) sobre llantas de aleación de 17 pulgadas de diámetro.

Para alige-



Demasiados coches sin seguro

ASI seiscientos mil vehículos circulan en España sin el seguro obligatorio, según ha denunciado la Confederación Española de Talleres de Reparación (CETRAA), cifra que se deduce de la diferencia existente entre las pólizas emitidas por las compañías aseguradoras y el número de vehículos matriculados por Tráfico. CETRAA ha advertido a sus



afiliados que antes de probar coches reparados comprueben que están asegurados.



DESDE PARIS
EDOUARD SEIDLER

CITROËN quiere motivar a los compradores jóvenes, aprovechando su participación en el Raid París-El Cabo. En todos los concesionarios se exhibirán vídeos con imágenes de la carrera y una serie limitada del ZX, que, con los colores del coche de competición (amarillo), será ofrecida

próximamente, con el motor 1.360.

Tras 24 años de ausencia, Renault regresa a Brasil vendiendo 3.000 unidades del R-19. En el futuro, se incrementarán a 8.000 unidades, con los modelos R-21 y Nevada, importados desde Argentina. La marca francesa comprará componentes entre los suministradores brasileños.

El balance comercial durante los primeros diez meses del año 91 ha sido

positivo en 29.000 millones de francos, gracias al crecimiento de las exportaciones de componentes de automoción. Por primera vez, Peugeot ha vendido más que Renault, en el pasado mes de noviembre. La marca del león ha alcanzado 41.000 unidades, mientras que la del rombo ha tenido que conformarse con 38.000. Durante los once meses transcurridos del año, Renault alcanzó una penetración del 26,6 por ciento.



Llega el Vitara cinco puertas

En estos días se ha puesto a la venta el nuevo Vitara cinco puertas.

Importado de Japón, el nuevo Suzuki es ahora 41 centímetros más largo y cuenta con importantes mejoras en su equipamiento, ahora viene de serie el aire acondicionado, la dirección asistida y los elevavinas eléctricos, además del cierre centralizado.

La capacidad del depósito de combustible, uno de los anteriores puntos débiles, se ha incrementa-

drán sobrepasar los 50 kilómetros por hora, según un bando del Ayuntamiento de la ciudad que constituye la primera, de un conjunto de medidas, que aplicará ese consistorio durante 1992 para mejorar la seguridad vial.

Hasta ahora la velocidad máxima autorizada era de 60 kilómetros por hora y la nueva normativa tiene una excepción, ya que en los cinturones se podrá circular hasta los 80 kilómetros por hora.

El principal objetivo de esta medida, según el Ayuntamiento, es reducir el índice de siniestralidad, ya que desde enero hasta septiembre de 1991 se han registrado 11.104 accidentes de tráfico que han causado 87 víctimas mortales.

Barcelona: tráfico olímpico

El Ayuntamiento de Barcelona está ensayando un sistema electrónico para restringir el paso de vehículos en ciertas zonas. Este sistema consiste en colocar en determinados automóviles un emisor similar en tamaño a una alarma electrónica, que emite una señal que capta un detector que identifica al coche y un panel, una barrera u otro dispositivo niegan o franquean el paso del automóvil en cuestión. Este es un sistema noruego que podría emplearse ya durante los Juegos Olímpicos para controlar distintas zonas restringidas. El emisor cuesta 5.000 pesetas y las aplicaciones pueden ser muy variadas, puesto que incluso puede utilizarse como peaje dinámico que cargaría el importe directamente en la cuenta bancaria del usuario, control de tráfico y semáforos e incluso sancionar, puesto que podría activar una cámara de vídeo que registrase a aquél que se saltase un semáforo en rojo o que pasase por un lugar prohibido.

A menos velocidad

Partir del día 1 de enero, los vehículos que circulen por las calles de Barcelona no po-

drán sobrepasar los 50 kilómetros por hora, según un bando del Ayuntamiento de la ciudad que constituye la primera, de un conjunto de medidas, que aplicará ese consistorio durante 1992 para mejorar la seguridad vial.

El motor, de 1.590 cilindros cúbicos y 16 válvulas, desarrolla ahora una potencia de 95 caballos y su precio actual es de 2.788.000 pesetas, IVA, transporte y matriculación incluidos.

«Cuco» ZX

Es evidente que los periodistas del motor en España aman al Citroën ZX. Años de polémicas y divisiones entre asociaciones profesionales no han sido obstáculo para lograr un acuerdo: el

ZX es el coche del año 92, como Barcelona o Sevilla (¡siempre Sevilla cuando se piropea al Citroën!) son las ciudades del año.

El coche bien se merece el doble galardón; casi tanto como su animador, Cuco Gutiérrez, padre, padrino, hermano «señorito de compañía» de este modelo que, de la noche a la mañana, se ha convertido en el niño bonito del parque nacional. Ya saben: a partir de ahora presuman de «Cuco» ZX. Es la moda.

Carlos Gutiérrez Zúmel, alias «Cuco» es el director de Relaciones Exteriores de Citroën Hispania. Nació en Madrid hace 43 años, está casado y tiene tres hijos.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

TOYOTA HA ABIERTO dos centros de servicio en Uzbekistán, con el fin de incrementar su red de reparación de vehículos y venta de piezas de repuesto en la ex-Unión Soviética. La firma ha visto aumentar de forma creciente sus exportaciones a la antigua URSS en los últimos tres años, que han pasado de 200 a 4.200 unidades. Los nuevos centros ofrecerán

puestos de trabajo a unas veinticinco personas.

EL EX-DIRECTOR de una sucursal de Toyota, Yoshinobu Kato, y su cómplice han sido arrestados en Tokio acusados de espionaje industrial. La policía posee al parecer pruebas de una red de sustracciones de secretos industriales e información confidencial efectuadas por ambos detenidos en la firma Tokyo Toyota Industrial Vehicles Co., así como de su venta posterior, entre 1986 y el pasado verano, a varias

empresas, entre ellas Toyo Umpanki Co.

NISSAN ha anunciado que a partir del año 1993 importará vehículos desde su planta de Méjico, con el fin de reducir el excedente comercial nipón, que está suscitando las iras, tanto de Estados Unidos como de la Comunidad Europea.

EL PRESIDENTE de la marca japonesa Toyota volvió a insistir en la necesidad de que los acuerdos entre Japón y Estados Unidos se cierren con la mayor celeridad posible.

CONANTE Y SONANTE

LA COMISIÓN EUROPEA

investigará las ayudas estatales alemanas a VW, Daimler Benz y Opel para los programas de inversión en la antigua RDA.

RENAULT VEHICLES INDUSTRIELS

se mantiene todavía como candidato para crear una sociedad mixta con la checoslovaca Avia

EL DEPARTAMENTO NORTEAMERICANO DE COMERCIO

ha abierto expediente a los fabricantes japoneses por probable «dumping» en la venta de minibuses.

LAS PÉRDIDAS DE VOLKSWAGEN

en Estados Unidos se elevarán este año a 800 millones de marcos, la mitad de lo perdido en el pasado ejercicio.

LAS VENTAS DE COCHES EN JAPÓN

han retrocedido en noviembre por séptimo mes consecutivo, con un 1,8 por ciento menos que un año antes.

EL BENEFICIO NETO DE TOYOTA

se reducirá un 40 por ciento en este ejercicio hasta situarse en 155.000 millones de pesetas.

NISSAN MOTOR

va a construir una planta de componentes de automoción en Estados Unidos.

FORD WERKE

filial alemana de Ford, ha alcanzado unas ventas de 1,05 billones de pesetas en enero-septiembre, con un aumento del 12 por ciento.



Gunther Hartwich.

Dieter Ullsperger.

CARAS NUEVAS

La cúpula directiva de Volkswagen AG ha renombrado sus miembros. Al Consejo de Dirección se incorpora Folkert Weissgerber, como responsable de Producción y Logística; Weissgerber era con anterioridad Director de la Fábrica de Wolfsburg. Por otro lado, Gunther Hartwich y Dieter Ullsperger han renovado sus cargos como miembros del Consejo de Administración, responsables de Producción y de Finanzas. En España, la firma Suzuki Santana ha celebrado una reunión del Consejo de Administración en la que Manuel Salvadores presentó su renuncia como Consejero y Presidente del Consejo de Administración, asumiendo la Presidencia Takuya Watanabe y designando Director General de la Compañía a Kiyoshige Ishii. Estos cambios se integran en las medidas de la compañía de Linares para la paulatina toma de control por parte de Suzuki Motor Corporation, accionista mayoritario en la que desde ahora se llama Santana-Motor S.A., encargada de la producción de vehículos Suzuki todo-terreno para todo el continente Europeo.

A Borrell le crecen las autovías

La primera vía de gran capacidad que une la red española de carreteras con Europa quedó abierta al completo el pasado sábado día 28 de diciembre (y no es broma). En esa fecha, el ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, inauguró la variante de Medinaceli, el último tramo pendiente de la Autovía de Aragón, con lo que se abría completamente el viario entre Madrid y Zaragoza. Desde allí y por autopista de peaje, claro está, se puede llegar a Irún o a La Junquera. El resto del Programa de Autovías, sigue dando bandazos. La de Andalucía en su totalidad debe estar lista en primavera para la inaugu-

ración de la Exposición Universal de Sevilla, y la del Noroeste puede quedar terminada en verano. Más adelante se concluirán las otras grandes autovías -Levante, Extrema-

dura, la del Norte- en algunas de las cuales faltan incluso tramos por contratar. Mientras tanto, en las últimas fechas se han seguido abriendo tramos de interés, como la variante

HONDA NEGRA

La popular Honda CRM-75 adopta una nueva decoración con vistas al año 1992. Todas las características técnicas permanecen por lo demás invariables, manteniendo sus magníficas cualidades como moto de campo, ideal para los más jóvenes.



de Lerma y el subtramo Fontioso-Lerma de la Autovía del Norte; el tramo Tarancón-Honrubia y la variante de Almansa, en la Autovía de Levante; la variante de Andújar en la Autovía de Andalucía; el tramo Navalcarnero-Talavera de la Reina en la Autovía de Extremadura, y el tramo Estepar (Burgos).

Más borrachos

En los 3.280 controles de alcoholemia, realizados por la Policía Municipal de Madrid en el periodo enero-noviembre de este año, 837 conductores dieron positivo, es decir, registraron más de 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre. El resto, 2.443 conductores, no llegó al límite permitido, aunque 343 de ellos alcanzaron entre 0,6 y 0,8 gramos por litro. La Policía Municipal tuvo que sancionar a otros 210 conductores por negarse a realizar el test de alcoholemia cuando fueron requeridos.



CUENTENOS
SU CASO

Más controles de alcoholemia.

EN principio me gustaría darles mi enhorabuena, (vengo observando una mejor calidad en su revista) me gustaría que siguieran en esta línea.

Quisiera denunciar desde estas líneas la falta de interés por parte de las autoridades en erradicar a los borrachos de nuestras carreteras.

En fechas tan señaladas como las que se acercan, y sabiendo que todo el mundo va con dos copas de más, en las empresas se regalan todo tipo de botellas de



alcoholes y licores. ¿Por qué no se llevan a cabo controles de alcoholemia y se sanciona a los que sobrepasen el límite de «todo»? ¿Acaso tienen miedo de multar al 90 por ciento de la población o quizás, no tienen medios para ello? Tal vez pretenden que pasen directamente a engrosar las estadísticas más siniestras.

José Luis Puente
Madrid

CORRESPONSAL DE LOS LECTORES



Xavier O'Callaghan

Desde hace unas semanas, Xavier O'Callaghan ha sido nombrado Corresponsal del Lector, del Grupo 16, para canalizar las quejas o las sugerencias de quienes semana a semana nos dirigen sus cartas. Esta es su primera e interesante entrega.

Desde principio de diciembre he sido nombrado Corresponsal del Lector de DIARIO 16 y de todas las publicaciones del GRUPO 16, entre las que se encuentra ésta, MOTOR 16.

Mi función esencial es recibir las sugerencias y quejas de los lectores. Estos no tienen una revista para contestar aquello en lo que no están de acuerdo, pero sí tienen a su Corresponsal.

Querido lector: si tiene algo que decir o alguna opinión que expresar, puede escribirme a **MOTOR 16, «Corresponsal del Lector», calle Hermanos García Noblejas 41, 28037 Madrid.**

He recibido ya varias cartas. Hay algunas que contienen quejas o sugerencias y la mayoría me piden información; ésta yo no puedo facilitarla, porque no conozco los datos que me piden, pero lo que sí hago es transmitir su petición al equipo de redacción de la revista. Sugiero que las cartas lleven fecha y firma; resulta que una de las que tengo lleva ambas cosas, pero las demás, o no llevan fecha o incluso van sin firma; y una carta de la que no se conoce el autor, no es de recibo. Noto, en general, en las cartas que se han dirigido a esta revista, un carácter juvenil, que es muy de agradecer.

Voy a referirme a las distintas cartas: en primer lugar, me pregunta **J.M. Castillo**, sobre un tema de tráfico: es camionero y comenta el caso del carril de vehículos lentos que al final tiene un «ceda el paso» y el vehículo rápido que quiere adelantar, y ve que se le termina aquel carril, aprovechando el último momento para hacerlo, resultando ser de una manera temeraria y creyendo que los vehículos lentos, ya que tienen un «ceda el paso», incluso tienen que detenerse. La opinión que pregunta puede aplicarse a todo caso de circulación: no sólo hay que ser prudente, sino también hay que respetar al prójimo; lo primero nadie lo duda, aunque muchas veces se olvida; y lo segundo se ignora en demasiadas ocasiones.

En la circulación y en la vida diaria

en general, si se tuviera más respeto al prójimo, nos ahorraríamos muchos problemas y muchísimos disgustos. Tiene Vd. razón, Sr. Castillo: por más que el vehículo lento tenga un «ceda el paso», debe ser respetado y no debe ser obligado a una maniobra peligrosa, incómoda e inaceptable.

Es interesante la sugerencia que nos hace **A. García Sánchez**: que se publique de nuevo en la guía de precios para coches nuevos el C.P.K. (coste por kilómetro recorrido 15.000 Kms. anuales y considerando exclusivamente los gastos de rodaje, tales como el combustible, neumáticos y revisiones). Transmito su sugerencia, que me parece perfecta.

Diferentes lectores piden información sobre puntos concretos: la transmito para que en estas páginas se les informe, ya que yo personalmente no soy capaz de hacerlo: sobre el Citroën BX «sin camuflaje» y la VW Caravelle California; sobre la forma de obtener la licencia de piloto de carreras; sobre el Alfa 164 coupé y el Lancia Trevi Volumex; sobre la transformación del Renault Clio 16V en uno de los de carreras; sobre el Opel Astra GSI, Golf URG y Nissan Sunny GTI 16V.

Por último, dos cartas de tipo general. Una de ellas, de **Samuel García** que da la enhorabuena a la revista, lo que se agradece, y se pregunta por qué no aparecen en sus páginas coches que no están en las listas de ventas española. Y la otra, de **José Vicente**, un ciudadano de Elche, protesta -en gran parte con razón- de las pruebas que se hacen, actualmente, para obtener el permiso de conducir motocicletas: estoy seguro que tienen razón en lo absurdo de hacer circular por un bordillo; estoy menos seguro de que la tenga respecto al examen o carné conjunto de conducir coche y moto; es buena su sugerencia de que se hicieran las pruebas de moto en un parque de tráfico con señales de circulación simulando una vía pública, sin obstáculos tontos que nada tienen que ver con conducir.

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alberto Rusconi.
Consejeros: Reinaldo Cereza, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
Secretario: Evelio Verdera.
Director General:
Javier Pascual del Olmo

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cenuña. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactor jefe de producto: Víctor Picione (Producto). Jefe de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño). Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turci. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Mellieray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaría de Redacción: Ana María Paró. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Cierre); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Oñarza (Cierre); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Autoedición: José M^o Gómez-Morán, Yolanda Corrochano y José M^o Ormazabal.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanes. Jefa de publicidad: Elvira Aricha. Automercado: M^o Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Automercado: Loles Peyra. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de publicidad internacional: M. Angel Durá.

Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. Luis González Martín.
Directora de Marketing: María Lázarraga.
Directora de Nuevos Proyectos:
Charo Oñate.
Director de Planificación: Simón Molero.
Director Administrativo-Financiero:
Eduardo de Toledo.
Director de Producción: Antonio Toribio Triviño.
Director de Distribución: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Telex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

Fotomecánica: Promograf, S.A. Sex. Román, 28. 28007 Madrid.
Imprenta: INTERPRINT, Churrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuyen: INDISA. San Román, 36. 28007 Madrid. Teléfono: 327 13 38. 327 10 07. 327 14 51 y 327 13 38.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociado a la FIPP COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Eurauto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AUTO ZEITUNG (Alemania), GAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal), Vi BILAGARE (Suecia).

Estas Navidades vive una historia con Don Giovanni.



Déjate seducir por el mayor Donjuán de la historia: Don Giovanni. Vive su ingenio, su pasión, su música. Estas Navidades hazte un regalo que hará historia... Historia 16 y disfruta tanto del vídeo como del monográfico de la ópera Don Giovanni. Desde la Ópera de París, Don Giovanni de Mozart. Simplemente genial.

CON EL PATROCINIO EXCLUSIVO DE LA
Dirección Gral. de Tráfico
Ministerio del Interior

En Diciembre sigue completando tu Biblioteca Americana, porque este mes, Historia 16 te ofrece su tercer número patrocinado por Caja Madrid. La historia de América continúa. ¡Descúbrala!

Es una publicación del Grupo 16.

historia 16

RENAULT 19 TXE CABRIOLET

NO SOLO PARA EL VERANO

Para la mayoría, los coches descapotables son un capricho poco utilizable. Sin embargo, los amantes de este tipo de vehículos, tienen otra opinión bien distinta. Ven el automóvil desde otro punto de vista y opinan que son perfectamente utilizables durante todo el año.

DISEÑO	★★★★
CALIDAD	★★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★

En algunos países de Europa, en los que la climatología no es muy benigna, como es el caso de Inglaterra o Alemania, los coches descapotables gozan de gran popularidad, y basta que un día luzca el sol para que sus propietarios

VIRTUDES

- Diseño atractivo
- Capota totalmente escamoteable
- Ausencia de arco central

RENAULT 19 TXE CABRIOLET
PRECIO: 2.634.203 PTAS.

- Maletero más pequeño
- Visibilidad lateral y trasera
- Pérdida de habitabilidad
- Sin dirección asistida

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.721 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81 mm. Carrera: 83,5 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 95 CV (70 kw) a 5.250 rpm. Par máximo: 14,3 mkg (140 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,1 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Opcional, Bendix.

SUSPENSION: Delantera: Independiente de tipo McPherson, amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, brazos guiados, barras de torsión, y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 175/65 R 14T. Llantas de chapa de 5,5JX14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.125 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	8,9
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,8
En conducción rápida	14,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	9,1
A 140 km/h de cruce	9,8
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	612



tarios pliegan la capota para poder disfrutar del aire libre.

Los coches descapotables, tienen su mercado y Renault, que no contaba entre su oferta desde hacía más de veinte años con un modelo de este tipo, ha decidido aumentar su catálogo con el 19 Cabriolet. Un modelo que completa por arriba la gama del coche más vendido en España y del que se comercializan dos versiones: el TXE y el 16 válvulas Cabriolet. En esta ocasión probamos el TXE, que de los dos es el más básico y el que, por tanto, debe tener una mayor aceptación.

Para la realización de este convertible, Renault ha recurrido a la carrocería de tres puertas y han contado con la colaboración de Karmann, prestigioso carrocerero alemán que diseñó, en su día, el Volkswagen Golf y el Ford Escort en sus versiones descapotables. El resultado final no podía haber sido mejor. El Renault 19 Cabriolet es el más atractivo de todos los de su seg-



BUENA RIGIDEZ
Con un buen trabajo en el chasis, el 19 Cabriolet tiene una magnífica rigidez. Se comporta prácticamente igual que el Renault 19 con techo metálico.

mento. Por otro lado, a diferencia de su competencia tiene a su favor el no disponer de arco central, con lo que sus formas son más puras. También, otra de sus ventajas es que cuenta con una tapa que permite escamotear totalmente la capota.

Los coches descapotables pierden rigidez al no tener techo. Renault, para evitar este defecto, ha realizado un concienzudo trabajo en el chasis. Para suplir la ausencia del arco central, los pilares delanteros y del parabrisas son mucho más gruesos. De esta forma, el parabrisas hace las funciones de barra antivuelco. El resultado es que, con un peso superior en 100 kilos, con respecto a la carrocería de la que deriva, han conseguido una buena rigidez del conjunto, ofreciendo en carreteras viradas un comportamiento similar al de las versiones con carrocería de techo metálico.

Otra diferencia de este modelo, con respecto a la berlina de la que deriva, es que su motor está catali-

CABRIOLET PURO
La ausencia de arco central, y el compartimento con tapa para camuflar totalmente la capota, le confieren un enorme atractivo.



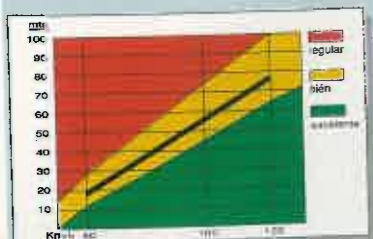
AL AIRE FRESCO
El interior del Renault 19 Cabriolet es similar al de las versiones con techo metálico. Sin embargo, el poder descapotarlo hace que su interior se viva de una forma diferente. Un coche pensado para disfrutar del viento.



DETALLES EXCLUSIVOS
Un buen número de detalles diferencian a la versión cabriolet del resto de la gama. El coche lleva el sello de la mano del maestro, Karmann. La tapa trasera no desentona con el diseño del resto del vehículo. Con una forma muy particular hace las funciones de reposacabezas.

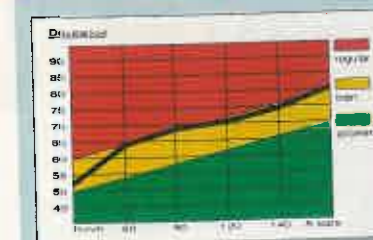


FRENOS



A 60 Km/h:	19,2.
A 100 Km/h:	55,6.
A 120 Km/h:	78,9.

SONORIDAD



Al ralentí	53,6.
A 60 Km/h	64,6.
A 90 Km/h	68,4.
A 120 Km/h	71,0.
A 140 Km/h	74,5.
A Tope	80,6.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	177
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,9
1.000 m salida parada	34,2
De 0 a 100 km/h	12,2
Recomiendo (metros)	209
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	24,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	41,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,8
recomiendo (metros)	329
De 80 a 120 km/h en 5ª	17,6
recomiendo (metros)	494

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/ Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos en España.



INGENIOSO MECANISMO
En el centro del coche hay un pilar reforzado en el que además de ir anclados los cinturones, está la palanca que abre la tapa trasera.

zado. Para ello han recurrido a su ya superprobado y experimentado motor de 1.721 centímetros cúbicos con inyección electrónica, que de 107, debido al catalizador, a pasado a tener 95 caballos de potencia. Una diferencia que se deja notar, sensiblemente, en sus prestaciones, con algunos kilómetros menos de velocidad máxima y unas aceleraciones y recuperaciones un poco más lentas. Al margen de esto, gracias a los acertados desarrollos de la caja de cambios, el motor se sigue mostrando muy ágil y con una gran facilidad para subir de vueltas. El resto de apartados mecánicos no han sufrido ningún cambio con respecto a los del 19 TXE de inyección. En este caso y debido a su precio: 2.634.203 pesetas, hay que criticar que la dirección asistida sea opcional.

Una de sus virtudes es su atractivo diseño. La ausencia de arco central y la tapa que permite guardar por completo la capota, le hacen ganar muchos enteros. Además, la tapa trasera tiene un diseño muy par-

ticular, con unos abultamientos del lado del asiento que, con un almohadillado, hacen las veces de reposacabezas. Además, está pintada del mismo color de la carrocería, con lo que no desentona en el conjunto. Como sucede con todos los convertibles, el 19 Cabriolet tiene algunos inconvenientes. El mayor de ellos es que para hacer sitio para guardar la capota, el maletero se ve muy reducido. También la habitabilidad se ve perjudicada, al disponer los ocupantes del coche de una altura menor y de un acceso peor a las plazas traseras. Por otro lado, la visibilidad trasera y lateral es también menor y el ruido en el interior es mayor. Aunque en su descargo hay que decir que a diferencia de sus rivales, circulando a una velocidad elevada, la capota, que se mantiene siempre muy tensada, hace muy poco ruido. Con respecto a la capota, hay que decir que dispone de un mecanismo que permite plegarla y desplegarla en muy poco tiempo, pudiendo realizar la operación una persona sola.

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

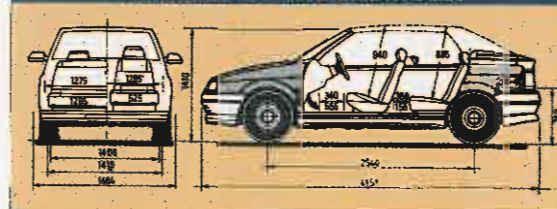
- ▲ El diseño súper atractivo.
- ▲ La marca del rombo ha querido que su bonito descapotable sea también seguro. Además del trabajo realizado en el chasis ofrece sistema antibloqueo en opción.
- ▲ Ante la imposibilidad de montar un portaequipajes, la marca ha previsto una funda en el maletero para poder llevar objetos largos, por ejemplo, unos esquís.

EN CONTRA

- ▼ Con el precio que tiene es imperdonable que el sistema de dirección asistida sea opcional.
- ▼ La luneta trasera es de plástico. A diferencia de las de cristal ofrece una visibilidad peor y sobre todo es imposible dotarla con resistencia térmica.
- ▼ Un precio que hay que pagar en un coche cabrio es la disminución de la capacidad del maletero.



RENAULT 19 TXE CABRIOLET



MUY ATRACTIVO
Se le mire por donde se le mire, el Renault 19 Cabriolet resulta sumamente atractivo. La marca del rombo ha conseguido un producto interesante.

En definitiva, y como conclusión, podemos decir que el Renault 19 Cabriolet cuenta con todos los ingredientes para satisfacer los gustos de los amantes de este tipo de vehículos.

Manuel Madrid
Fotos: José A. Díaz

COCHES CABRIO

Razones para convencer

Los descapotables, por lo general, son coches para una minoría. Son los favoritos de un público joven que quiere llamar la atención. Están en la mente de las mujeres emancipadas y sin agravios familiares. Pero, ¿cuáles son las ventajas e inconvenientes entre un descapotable y la berlina de la que deriva? Es obvio que el descapotable pierde volumen de maletero para poder albergar la capota. La visibilidad trasera y lateral también es menor. No se

pueden montar portaequipajes. La accesibilidad a las plazas traseras es peor. El nivel sonoro dentro del habitáculo es más alto. La carrocería pierde rigidez y seguridad. ¿Entonces, cuáles son los argumentos que convencer en un descapotable? El atractivo principal es el de poder disfrutar del aire y del sol. Apreciar en toda su intensidad los olores del campo. Gozar de una visual completa del paisaje. En definitiva una filosofía distinta de viajar.

FRENTE A SUS RIVALES

El Renault 19 Cabriolet, viene a competir en el sector más difícil del mercado, compuesto por este tipo de coches. Rivales directos suyos son el Ford Escort, Opel Kadett y Volkswagen Golf en sus versiones convertibles. El precio de estos coches es muy similar entre ellos. De todos estos, el Golf es el más barato y el Renault es el más caro. El Golf tiene en su contra un diseño muy veterano, mientras que el 19 cuenta con un atractivo superior al de todos ellos.

PARA TODO EL AÑO
El modelo descapotable de Renault es un coche perfecto para disfrutar de todos los días de sol del año. Con una sencilla operación, en muy poco tiempo y una sola persona, lo puede descapotar.

OPCIONES

Aire acondicionado: 150.000 pesetas. ABS: 197.500. Dirección asistida: 73.000. Llantas de aluminio: 73.000. Pintura metalizada: 29.000.



ZAGATO GAVIA

DISEÑO A MEDIDA

En el pasado Salón de Tokio, los diseñadores europeos han tenido un protagonismo inusual en este certamen. El sello magistral de Zagato cautivó la mirada de los visitantes con el Gavia, deportivo de cuatro plazas con la mecánica del Nissan 300 ZX.

BAJO unas elegantes y estilizadas líneas se oculta uno de los diseños más interesantes surgidos de Zagato. El Gavia tiene el sello personal de la firma, con un cierto toque clásico y el verdadero sabor del diseño europeo. No puede negar su parecido con el Stelvio, presentado en el Salón de Ginebra de 1989, aunque se trata de un coche totalmente nuevo. En contra de lo que suele ser habitual, el Gavia es el primero de los Zagato que no hace mención alguna al vehículo del

cual toma la mecánica, en este caso el Nissan 300 ZX. Según el ingeniero Gianni Zagato, director de Zagato Car, esto obedece a la idea de vender un diseño capaz de adaptarse a cualquier mecánica que reúna las condiciones mínimas. No obstante, no es la primera vez que un Zagato luce el sello de su diseñador en el morro y en la trasera, lugar tradicionalmente cedido al escudo de la marca propietaria de la mecánica. Los aficionados recordarán el Zagato Evoluzione, realizado sobre

la base del Ferrari 348, que fue un verdadero éxito comercial. Esta política es una consecuencia directa de los planes del carrocerero de convertirse en un fabricante independiente, con una producción propia. Esta iniciativa se basa en el hecho de que actualmente, incluso los coches deportivos más selectos, tales como los Porsche o los mismísimos Ferrari, se están haciendo relativamente populares, por lo que los clientes demandan productos exclusivos. Las producciones de Zagato



CAMINO DE LA SERIE
Los planes del Ingeniero Gianni Zagato (derecha) para el Gavia, pasan por una corta producción, máximo de 100 unidades, para mantener la exclusividad del diseño.

se situarían en torno a las 50 ó 100 unidades de cada modelo. La adopción de mecánicas ya desarrolladas, sin alterar sus elementos fundamentales, como es el caso del Gavia, supone una gran ventaja en lo que se refiere a economía, fiabilidad y sencillez de mantenimiento. De esta forma, el cliente se puede permitir disfrutar de un coche distinguido.

Los ingenieros de Zagato han trabajado sobre el bastidor provisto por Autech, empresa dependiente de Nissan dedicada a evolucionar los productos de la firma, sobre la base del 300 ZX.

PURA SANGRE

Las características de comportamiento del coche son inmejorables, ya que, entre otros elementos, dispone del sistema de dirección a las cuatro ruedas «Super Hicas» y una suspensión de dureza variable. El motor es un V6 de tres litros con doble turbo, que tiene una potencia y una personalidad capaces de transformar este elegante «dos más dos» en un verdadero deportivo pura sangre. Con sus casi 300 caballos, el Gavia supera los 250 kilómetros por hora con toda facilidad.



LÍNEA AFILADA
El agresivo frontal del Gavia, oculta bajo el borde del capó unos pequeños faros, muy al estilo de las nuevas tendencias. En el morro sólo aparece el escudo del carroceros y no hay mención a la marca propietaria de la mecánica.

FICHA TÉCNICA



ZAGATO GAVIA

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (c.c.)	2.960 c.c.
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección, doble turbo
Potencia máxima / r.p.m.	290 cv/5.000 r.p.m.
Par máximo / r.p.m.	41.0 mkg/2.800 r.p.m.
TRANSMISIÓN	
Tacción	Trasera
Caja de cambios	Automática 4 V
Sistema	Cremallera asistida
FRENO	
Sistema(Del/Tras)	Disco / Disco
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
RUEDAS	
Neumáticos	225/50 VR 16
Llantas	8 x 16 Alación
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.540 kg
Largo/ancho/alto (mm)	4.260/1.805/1.325
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,1
Velocidad Máxima (km/h)	250
Consumo Urbano (l/100 km)	14,9
A 90 km/h (l/100 km)	8,3
A 120 km/h (l/100 km)	10,5



La aceleración de cero a cien kilómetros por hora es de 6,1 segundos.

Según el Ingeniero Zagato, el diseño se aproxima a lo que fueron en su día los Zagato realizados en colaboración con Lancia. En los años sesenta, el Lancia Flavia Sport marcó un hito por su amplio uso de superficies acristaladas. En el Gavia, esto se une a una línea ascendente hacia la parte posterior, que es la clave de la personalidad del diseño. Los rasgados faros están situados bajo el afilado borde del capó del motor, acentuando así la agresiva línea del modelo.

INTERIOR DE LUJO

También en su interior, el Gavia responde a un estilo clásico, típico de la marca. El salpicadero está resaltado por el pequeño volante diseñado por Nardi. El tablero y los paneles que recubren el interior, son un claro ejemplo de lo que puede hacerse, artesanalmente, en los talleres de Milano Carrozzeria. El cuero de los asientos, que monta el primer prototipo, remata el ambiente



LUJO Y DEPORTE
Una de las grandes virtudes del Zagato es su habilidad para conjugar un estilo clásico y elegante con el carácter deportivo, típico de los «Gran Turismo» tradicionales.

distinguido, sin perder un ápice de su carácter deportivo.

El equipamiento es muy completo. El control automático de velocidad, el radio compact-disc y el climatizador automático, vendrán de serie en los Gavia. La caja de cambios automática, con gestión elec-

trónica, y la dirección asistida de dureza variable, permiten al conductor disfrutar de un coche confortable, sin perder nada del placer de conducción. Sólo queda esperar que los planes de Zagato se hagan realidad y comience la producción. ○

Giancarlo Perini

SE PRESENTA
EN OCTUBRE

RENAULT APUESTA POR EL MINI

Antes de que finalice 1992, concretamente en octubre, con ocasión de Salón de París, Renault va a presentar un coche pensado para revolucionar el mercado de la gama baja, como en su día lo hizo el Renault 4. Aunque aún no tiene nombre, el pequeño Renault es ya objeto de atención.

EN el breve plazo de dos años, la actual gama de Renault va a ser completamente remodelada. A primeros de 1994, estará compuesta por el Safrane (lanzamiento en febrero), nuevo R-21 (aparecerá el nuevo modelo en junio de 1993), R-19 (*restyling* del actual en julio de este año), Clio (*restyling* a finales de 1993) y un nuevo modelo, en un segmento nuevo, por debajo del Clio: el Mini, cuyo nombre definitivo aún no está decidido y que se conoce con el nombre de código X-06. Sobre este pequeño coche, de 3,30 metros de longitud nos vamos a centrar hoy, tras haber hablado del proyecto en números anteriores de Motor 16.

Los expertos en marketing han descubierto un hueco, hasta ahora no cubierto por los fabricantes, o cubierto a medias con modelos obsoletos: el de los micro-coches de carácter urbano, pero sin abandonar los estándares de confort de los coches de categoría más elevada. Este es el concepto en el que nace, por ejemplo, el novísimo Fiat Cinquecento y con el que quiere estar presente Volkswagen (proyecto Swatch) e incluso Seat tras sus acuerdos con Suzuki.

Renault, con su X-06 introduce además una novedad: el monovolu-

men. Si ya la marca francesa fue pionera en este tipo de automóviles, con su Espace, ahora este concepto de «Van» lo pretende introducir en la categoría inferior, buscando gran habitabilidad y funcionalidad, pensando en un público joven, urbano y de cierto nivel de sofisticación. No se trata de hacer un R-4, de carácter rural, ni un Clio barato, sino un pequeño coche con el que un ejecutivo o una joven profesional puedan circular por los Campos Eliseos, sin sufrir en su imagen perso-

nal ni en su ego. Una brillante operación de marketing que ahora tienen que poner en pie los técnicos de la marca.

Como en todos los monovolumen, el ángulo entre parabrisas y morro es casi inexistente, aunque en el X-06 (al que algunos llaman *Mignon*) el morro es muy corto. Todo el conjunto de la carrocería es de líneas muy redondeadas, con el techo curvo y el portón posterior casi vertical, para buscar la mejor habitabilidad en el menor tamaño. Pese a



**UN MINI
ESPACE**
Con una
carrocería
monovolumen,
el futuro
Renault es un
Mini-Espace,
heredero del
proyecto
Scenic,
presentado en
agosto del
pasado año. Su
objetivo, cubrir
la gama más
baja.



FORD

OFERTAS

Fiesta:

El Fiesta Pachá Plus 1.3 por el precio del Fiesta Pachá 1.1.

Fiesta Ghia 1.4: 100.000 pesetas de descuento.

Escort y Orion (1.6 CLX):

El Escort y el Orion 1.6 CLX se comercializan durante este mes al precio de los Escort y Orion con motor de 1,3 litros. Por lo tanto, se realiza un descuento de 126.000 pesetas.

Escort 1.6 Ghia y Equipe:

Aire acondicionado gratis.

Escort Nomade 1.6:

Aire acondicionado gratis.

Orion Class:

Aire acondicionado gratis.

Orion Ghia 1.6:

Llantas de aleación y aire acondicionado gratis.

Sierra 2.0i CLX:

Aire acondicionado + ABS + Dirección asistida + 125 CV, desde 2.390.000 pesetas.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Ford models and their specifications.

MITSUBISHI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Mitsubishi models like Galant, Montero, and Lancer.

MORGAN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Morgan models like 4/4 1600 IE Cat 2A.

NISSAN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Nissan models like Sunny, Primera, and Maxima.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Opel models like Corsa, Astra, Vectra, and Kadett.

OPEL

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Opel models like Corsa, Astra, Vectra, Kadett, and Omega.

LADA

OFERTAS Samara:

Credilada ofrece una forma muy especial de financiación. Ahora se puede adquirir el modelo Samara desde sólo 6.000 pesetas al mes durante el primer año (14 cuotas), y una entrada de 297.000 pesetas. Con un interés T.A.E. del 14,9 por ciento y 42 cuotas de 19.980 pesetas durante los tres años restantes.



LANCIA

A través de Lancia Credit, se puede ahora financiar un millón de pesetas sin ningún interés, siempre que el tiempo máximo de financiación sea de un año.



SEAT

OFERTAS

Marbella:
60.000 pesetas de descuento.

Ibiza:
175.000 pesetas de descuento según versiones.

Ibiza Diésel:
Los Ibiza con motor diésel tienen ahora el mismo precio que sus versiones equivalentes de gasolina.

Málaga:
En todos los modelos se realiza un descuento del 20 por ciento.

Terra:
150.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado.

Financiación:
Fiseat oferta financiación escalonada con cuotas mínimas durante el primer año y un T.A.E. del 9,2 por ciento.

PRECIOS COCHES NUEVOS

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas

UMM

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas

VOLKSWAGEN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas

VOLVO

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas

WARTBURG-TRABANT

Table with columns: BERLINA, FAMILIAR, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas

YUGO

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas

VOLKSWAGEN

OFERTAS

Golf:
Todos los modelos, de la gama Collection 5 puertas, tienen un descuento de 125.000 pesetas.

Jetta:
Hasta 200.000 pesetas de sobretasación del coche usado.

Passat:
Hasta un siete por ciento de descuento en algunas versiones.

PRECIOS COCHES NUEVOS

Motor 16
Suscríbase a Motor 16



Motor 16 sujeta a sus lectores al volante de todos los modelos. Desde los fuera de serie hasta los utilitarios. Conozca el mundo del motor cilindro a cilindro.

Su suscripción a Motor 16 le garantiza no perderse un solo número, recibir semanalmente la mejor información del automóvil, con rigor y amenidad.

Viva a fondo su propio coche, los Grandes Premios, el deporte, los consejos técnicos. Conozca todos los precios de coches nuevos y usados. Todo esto escrito por los mejores especialistas del motor.

Aprovechese de nuestra fabulosa oferta a Motor 16 con un 20% de descuento.

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

Por el precio de 13.520 ptas. deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con ello me beneficia del 20% de descuento.

La forma de pago que elijo es la siguiente:

Talón adjunto o nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A
Giro Postal N° a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A., Hermanos García Noblejas, 39, 28037 Madrid



Dirección _____
Localidad _____ C/P _____ Provincia _____ Tfno _____

Precio suscripción Motor 16

Table with columns: País, Precio

VIRTUDES

- Silencio de marcha
- Precio equilibrado
- Motor elástico

AUDI 100 2.8E
 Precio: 4.586.014 ptas.

- Desarrollos del cambio largos
- Dirección muy asistida
- Manejo del cambio

DEFECTOS

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Comportamiento general
- Motor elástico

PEUGEOT 605 SV 3.0
 Precio: 4.982.714 ptas.

- Dirección muy asistida
- Tacto del pedal de embrague
- Motor ruidoso en alta

DEFECTOS



AUDI 100 2.8E CONTRA PEUGEOT 605 SV 3.0

ASPIRANTES DE LUJO

El dominio del segmento de las berlinas de lujo ya no es una cuestión exclusiva de las marcas alemanas. El Peugeot 605 se enfrenta al renovado Audi 100 con flamante motor V6 y le pone las cosas difíciles. Ambos modelos presentan buenos argumentos.

ESTE singular duelo está marcado por la peculiar trayectoria de los dos modelos enfrentados. Por una parte, tenemos que el Audi 100, modelo de una reputación intachable, sube un escalón más en su valoración al disponer de un brillante motor de seis cilindros en V. Por su parte, el Peugeot se mantiene en su empeño de convencer, a la exigente clientela del segmento, de que un fabricante de coches populares es capaz de fabricar excelentes coches de lujo.

A primera vista, nos encontramos con dos magníficas berlinas que superan holgadamente los cuatro metros y medio de largo, con generosos maleteros y una buena amplitud interior. El Peugeot aporta en este sentido un aprovechamiento del espacio muy bien estudiado, fruto de su experiencia en el campo de los coches de segmentos inferiores. El Audi, sin embargo, tiene un diseño más tradicional. Se han mejorado



COMO UN SALÓN
Tanto el Audi (izquierda), como el Peugeot (derecha) disfrutan de un excelente confort. Los asientos del Audi son algo más firmes, lo cual se agradece en los viajes largos.



CUESTION DE DISEÑO
En estos modelos se aprecian las diferentes tendencias de los diseñadores franceses y alemanes.

mucho las cualidades de habitabilidad respecto al anterior Audi 100 y también dispone de un maletero muy generoso.

EN VANGUARDIA

En cuanto a su estructura general, también hay diferencias notables. Por una parte, Audi se mantiene firme a su tradición de fabricar coches de tracción a las ruedas delanteras y, a pesar de la adopción del nuevo motor de seis cilindros en V, la disposición general del coche se mantiene inalterada. El motor va delante, dispuesto longitudinalmente. Las suspensiones son de corte convencional, con un eje torsional en el eje posterior y un sistema independiente delante. Peugeot ha



V6 PARA TODOS
Los dos motores tienen un excelente rendimiento, aunque el del Audi (arriba) resulta algo mejor.



FICHA TECNICA

	AUDI 100	PEUGEOT 605
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero transversal
Numero de cilindros	6, en V	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.771	2.975
Arbol de levas	1 x 2 en cabeza	1 x 2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,3 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	174 CV (128 Kw)/5 500	170 CV (125 Kw)/5 600
Par máximo / r.p.m.	24,5 Mkg (250 Nm)/3 000	24,5 Mkg (240 Nm)/4 600
TRANSMISION		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,9/17,0/24,1	8,9/15,4/22,6
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	30,5/37,4	29,2/36,9
Embrague	Mando hidráulico	Mando hidráulico
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,2	2,3
Diámetro de giro (m)	10,3	12
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Si	Si
SUSPENSIONES		
Delantero	Ind. MacPherson	Ind. MacPherson
Trasero	Semi-dependiente	ind. Brazos transversales
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Chapa (6J X 15)	Aleación (6,5J X 15)
Neumáticos	195/65 VR 15	205/60 VR 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.400	1.415
Capacidad depósito combus	80	80

colocado los elementos de su coche de forma que ocupen el menor espacio posible. Así pues, el motor va dispuesto de forma transversal en la parte delantera, mientras que las suspensiones son totalmente independientes en las cuatro ruedas.

Ambos modelos recurren a un motor de seis cilindros en V, lo cual parece norma obligada para que un coche de esta categoría despunte. El del Peugeot ronda los tres litros, cifra habitual en este tipo de motores, mientras que el Audi se queda en los 2,8 litros. Esta diferencia de cilindrada no afecta demasiado al coche alemán, que responde a las mil maravillas haciendo gala de una suavidad de funcionamiento envidiable y, además, tiene cuatro caballos más.

Estos motores tienen un funcionamiento sensacional en todo régimen. Los sistemas de alimentación están encomendados a inyecciones electrónicas y, tal y como es normal, ambos están catalizados, por lo tanto, el uso de gasolina sin plomo es obligatorio. El seis cilindros del Audi es de construcción más moderna que el de su rival francés. Después de mucho tiempo empleando los motores de cinco cilindros en línea, con y sin turbocompresor, el fabricante alemán ha desarrollado un ligerísimo motor que, además de sus compactas dimensiones, dispone de un avanzado sistema de alimentación variable que permite que el motor se desenvuelva muy bien a cualquier régimen. Por su parte, la mecánica del Peugeot se recupera bien en baja, pero se muestra un tanto reacia a subir de vueltas cuando se pasa por encima de las cuatro mil revoluciones por minuto.

TRENES DE CARRETERA

Cualquiera de los dos modelos es capaz de superar los doscientos kilómetros por hora con bastante soltura. Unas relaciones de cambio, mucho más apropiadas, permiten al Peugeot superar a su rival en aceleraciones y velocidad máxima, pero las excelencias del motor del Audi consiguen vencer el poco favorable desarrollo de su cambio para imponerse en recuperaciones. En cualquier caso, el nivel de prestaciones de ambos está bien alto. Por lo que se refiere a consumos, aunque la ci-



LA LÓGICA
En el Audi todos los elementos están dispuestos de forma muy racional y no hay el más mínimo problema de adaptación.



LA ESTÉTICA
En el 605 se ha cuidado mucho la estética, aunque las amplias hileras de botones no resultan del todo prácticas.



ALTA VELOCIDAD
Tanto el Audi (arriba) como el Peugeot (abajo), disfrutan de una seguridad envidiable a cualquier velocidad. En el Audi el eje posterior rebota en cuanto el asfalto se ondula.



CONSUMOS

Datos en l/100 km	AUDI	PEUGEOT
CIUDAD		
A 26 km/h de promedio	13,1	12,7
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	7,8	8,4
En conducción rápida	12,2	15,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,2	9,9
A 140 km/h de cruceo	10,6	10,7
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	11,1	11,1
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	675	670

SONORIDAD

	AUDI	PEUGEOT
Ai ralentí	43,5	45,6
A 60 km/h	56,9	61,8
A 90 km/h	61,9	62,9
A 120 km/h	64,9	66,6
A 140 km/h	67,4	68,2
A tope	75,1	76,2

Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

PRESTACIONES

	AUDI	605
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	209	218,3
ACELERACION		
400 m salida parada (seg.)	16,7	15,9
1 000 m salida parada (seg.)	30,7	30,8
0-100 km/h (seg.)	9,2	9,8
Metros recorridos	153	178
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	18,1	18,6
400 m desde 40 km/h en V (seg.)	20,0	20,8
1 000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	33,3	35,0
1 000 m desde 40 km/h en V (seg.)	36,9	38,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	9,8	11,7
Metros recorridos	276	241
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	12,6	16,6
Metros recorridos	352	465

FRENOS

	AUDI	605
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros		
A 60 km/h	18,0	15,8
A 100 km/h	47,2	41,6
A 120 km/h	61,6	63,2

fra de consumo medio ponderado arroja un empate, lo cierto es que en carretera el Audi resulta más económico que su rival, pero pierde su ventaja en los trayectos urbanos, puesto que, una vez más, los largos desarrollos obligan a cambiar de marcha más de la cuenta y por lo tanto se hace girar al motor a un régimen más alto de lo debido.

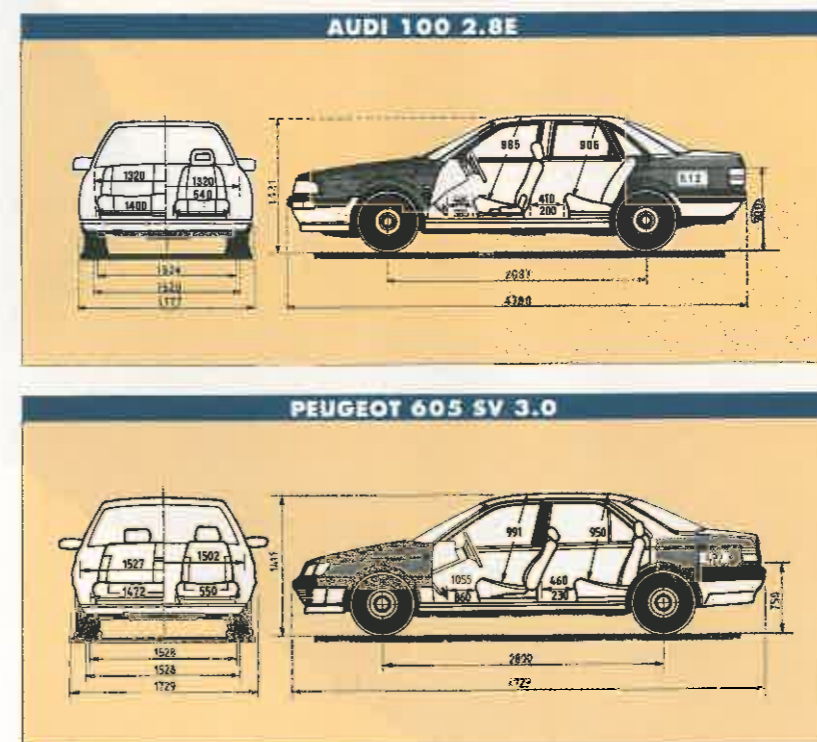
Queda claro que cualquiera de estos dos coches pueden satisfacer a un usuario que busque un vehículo cómodo para realizar largos viajes. El confort de marcha es muy bueno en ambos, pero hay un punto en el cual el Audi es realmente sobresaliente: el nivel sonoro. La excelente insonorización y las casi nulas vibraciones que provienen del motor, hacen que los ocupantes se sientan ajenos a lo que ocurre en el exterior. Si bien el diseño general del interior difiere bastante poco de la anterior versión, lo cierto es que se mantiene un aire de lujo y distinción que no resulta tan evidente en su rival. El Peugeot resulta también muy cómodo y la suspensión tiene el equilibrio justo entre el confort y la seguridad, pero el resultado no es tan sorprendente como en el Audi. El ruido del motor no llega a ser molesto, pero se deja oír. La posición

EQUIPAMIENTO

	AUDI	PEUGEOT
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	OP	SI
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	OP	OP
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	SI
Elevavinas eléctricos (D/T)	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO
Faros regulables desde el interior	NO	SI

OPCIONES
AUDI: Asientos delanteros regulables electrónicamente **184.064 ptas.** Asientos delanteros deportivos **61.714 ptas.** Asientos delanteros calentables **54.179 ptas.** Tapicería de piel y acabados en cuero y madera **345.883 ptas.** Computadora de a bordo **40.544 ptas.** Llantas de aleación de 6J x 15 pulgadas **158.231 ptas.** Pintura metálica con efecto perlá **96.158 ptas.**
PEUGEOT: Asientos regulables electrónicamente y calentables **118.400 ptas.** Asientos con mando eléctrico y calefacción + Techo corredizo eléctrico **252.900 ptas.** Asientos con mando eléctrico y calefacción + Tapicería de cuero **376.100 ptas.** Pintura metálica bicapa **60.000 ptas.**

MECANICA	
1º AUDI 100	La mecánica está bien estudiada y, en particular, el nuevo motor V6 resulta muy agradable de utilizar, sin ser demasiado gastón.
2º PEUGEOT 605	El aspecto más brillante de la mecánica del 605 es su acertado esquema de suspensiones.
COMPORTAMIENTO	
1º PEUGEOT 605	El equilibrio de comportamiento del 605 se pone de manifiesto en cuanto se sale de las carreteras principales.
2º AUDI 100	Tiene un comportamiento óptimo, pero digiere mal las irregularidades del asfalto.
RENDIMIENTO	
1º AUDI 100	A pesar de tener unos desarrollos bastante largos, el Audi se mueve con mucha agilidad sin gastar demasiado.
1º PEUGEOT 605	En términos generales, el coche francés está muy bien adaptado a las necesidades españolas.
CONFORT	
1º AUDI 100	En este apartado juega a su favor un motor silencioso y sin vibraciones. Sin embargo, no está de más una mayor amplitud posterior.
2º PEUGEOT 605	La ventaja del Peugeot sobre su rival consiste en su amplitud interior y en las confortables suspensiones, pero resulta más ruidoso.
CARROCERIA	
1º PEUGEOT 605	Es más amplio que el Audi y los centímetros están mejor aprovechados. El maletero es suficiente para cinco ocupantes.
2º AUDI 100	Es algo más estrecho que el Peugeot, pero mejora mucho la amplitud de su predecesor. El maletero resulta apropiado.
ECONOMIA	
1º PEUGEOT 605	En virtud de su completo equipamiento, el Peugeot supone una compra acertada a pesar de que el precio inicial es ligeramente superior.
1º AUDI 100	La calidad y la inclusión de sistemas de seguridad como el Procon-Ten hacen del Audi una buena opción.



al volante no ofrece ninguna pega, ya que en los dos modelos las posibilidades de regulación del asiento y el volante son múltiples. La climatización es buena en ambos, aunque la manipulación resulta más fácil en el coche alemán.

El punto en el que el Peugeot se destaca es en la anchura interior. Sus generosas dimensiones exteriores confieren al interior unos centímetros extra que marcan la diferencia, sobre todo en el asiento posterior. Mientras que en el 605

tres adultos se pueden sentar con cierta holgura, en el Audi esta operación se realiza con bastantes estrecheces.

SEGURIDAD TOTAL

Ya en movimiento, nos encontramos con dos coches muy seguros con sus correspondientes sistemas antibloqueo de frenos y con un comportamiento envidiable. Se puede rodar con cualquiera de ellos a un ritmo muy elevado sin que se aprecie el menor síntoma de inseguridad. La dirección del Peugeot resulta demasiado asistida cuando se rueda a velocidades intermedias. Sin embargo, si se apura el potencial del motor, el endurecimiento automático de la misma coloca las cosas en su sitio. Ninguno de los modelos enfrentados dispone de



sistemas antipatinamiento por la sencilla razón de que no los necesitan. La motricidad es buena en ambos y tan sólo se despega el Peugeot de su rival cuando las condiciones de la carretera empeoran. La suspensión del Peugeot absorbe todas las irregularidades del suelo sin alterar la trayectoria. En cambio, el eje del Audi protesta con algún que otro rebote.

GRANDES ESPACIOS
Los maleteros de estos modelos están entre los más grandes de su categoría. Son amplios y muy aprovechables.

Victor Picclone
Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

PEUGEOT Fabricante/Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, km. 7,6 28041 Madrid. Teléfono (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 445 puntos.
AUDI Importador: SEAT, S.A. Pau Clans 162 08 032 Barcelona. Teléfono (93) 215 81 53. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 1 052 puntos de asistencia en toda España.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS
1º LUIS PÉREZ SALA (Alfa-Romeo Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLIES
1º JOSÉ M. PONCE (BMW-Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLIES DE TIERRA
1º JOSÉ M.ª BARDOLET (Ford-Pirelli)

SUBCAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES
2º CARLOS SAINZ (Toyota-Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA RAIDS MARCAS
1º RAMÓN VILA (Nissan-Pirelli)

UNA GRAN COSECHA

CAMPEONATO DE ESPAÑA RAIDS DIESEL
1º JOSÉ L. JUVANTENY (Nissan-Pirelli)

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MOTOCROSS 500 cc
1º GEORGES JOBE (Honda-Pirelli)

CAMPEONATO DE EUROPA DE SUPERBIKES
1º DAVIDE TARDOZZI (Ducati-Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENDURO 125 cc
1º JAUME COLOM (KTM-Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENDURO SUPERIOR A 125 cc
1º HEINZ KINIGARDNER (KTM-Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MOTOCROSS 125 cc
1º MOISÉS BERNÁRDEZ (Yamaha-Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLIES
1º IGNACIO BULTO/ÁLVARO BULTO (Cagiva-Pirelli)

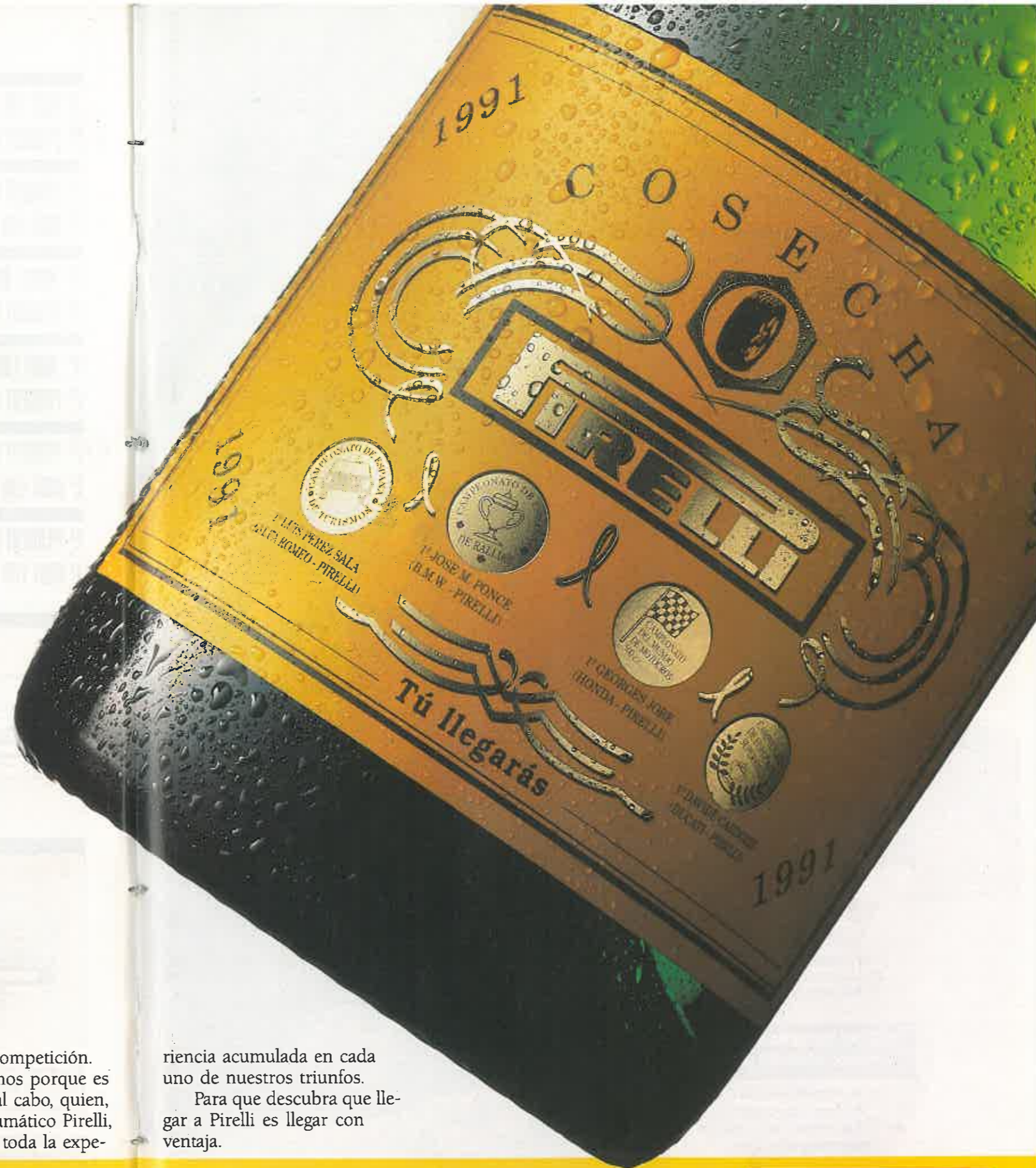
CAMPEONATO DE ESPAÑA CRITERIUM S.M. 125 cc
1º MANUEL GIBERNAU (Cagiva-Pirelli)

Le brindamos la cosecha Pirelli del 91, una gran cosecha. Como cada año, Pirelli ha cosechado importantes victorias en todos los terre-

nos de la alta competición. Y se la brindamos porque es usted, al fin y al cabo, quien, al elegir un neumático Pirelli, se beneficia de toda la expe-

riencia acumulada en cada uno de nuestros triunfos.

Para que descubra que llegar a Pirelli es llegar con ventaja.



PIRELLI



NISSAN PRIMERA DLX 4P EL MAS ECONOMICO

Por 2,4 millones de pesetas, el Primera diésel ofrece un confort de marcha y un comportamiento extraordinarios. Pero los 75 caballos del motor atmosférico de dos litros se quedan cortos.

DISEÑO	★★★★
CALIDAD	★★★★
PRESTACIONES	★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★★★
PRECIO	★★★

La moda turbodiésel no llega, de momento, a este modelo que se tiene que conformar con un motor discreto, aunque eso sí, muy económico y agradable.

El interior del Nissan Primera diésel no tiene nada que envidiar al de sus hermanos mayores de gama. El habitáculo está muy bien resuelto y los asientos son de primera. Los delanteros sujetan el cuerpo casi como en el modelo más deportivo y sus múltiples reglajes permiten colocarse en la postura perfecta para conducir. La butaca trasera admite a tres adultos, con la particularidad de que los cinturones traseros quedan resguardados en un hueco especial y mo-

VIRTUDES

- Consumo reducido
- Comportamiento noble
- Acabado excepcional

NISSAN PRIMERA 2.0D LX
Precio: 2.393.919 ptas

- Potencia escasa
- Desarrollos largos
- Aire acondicionado y ABS no disponibles en opción.

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.974 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,5 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 22,2 a 1. Potencia máxima: 75 CV (55 Kw) a 4.800 rpm. Par máximo: 13,5 Mkg (132 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Bomba de inyección. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con mando mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,6 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera y piñón con asistencia. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 10,6 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantera: Independiente multibrazo, con amortiguadores, muelles y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de brazos paralelos, con amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/80 TR 13. Llantas de chapa de 5j x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.240 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,8 km/h de promedio	8,0
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,6
En conducción rápida	9,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,7
A 140 km/h de crucero	8,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	7,1
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	745

OPCIONES
Pintura metalizada: 40.000 pts.



SOBRE RAÍLES
El comportamiento del Primera no ofrece la más mínima duda. Va sobre raíles.



TRAGAMILLAS
Gracias a su económico motor, el Primera es un coche ideal para realizar largos viajes.

lestan muy poco. Los cuatro reposacabezas del coche son regulables.

El maletero del Primera es muy aprovechable por sus formas, sin aristas pronunciadas y con una profundidad muy destacable. El acabado no puede ser mejor y, esa extraña habilidad de los japoneses para cuidar y terminar las cosas bien, se vuelve a poner de manifiesto también en esta versión, por muy diésel que sea. Los mandos, fáciles de utilizar, están dispuestos con increíble lógica en el salpicadero, sólo que, en este caso, el cuentavueeltas se ha sustituido por un desmesurado reloj horario (éstos de marketing volviendo a hacer de las suyas).

El aire acondicionado no está disponible ni de serie ni en opción, un punto a tener en cuenta ya que otros modelos similares lo ofrecen, a igualdad de precio, incluso de serie. Para paliar de algún modo esta ausencia, la aireación de la versión diésel es correcta y las salidas de aire de buen tamaño y bien situadas.

TECNICA PRECISA

El cambio es una delicia por precisión, suavidad y rapidez de funcionamiento, una virtud más reconocida en este modelo, por la necesidad de andar cambiando muy a menudo dada las características de motor y sus desarrollos.

En el comienzo de la prueba nos referíamos a la discreta potencia de esta mecánica para un chasis de lo mejorcito. Sin embargo, habría que matizar algo este comentario, sobre todo, teniendo en cuenta que, aunque hoy en día las mecánicas turboalimentadas mueven a los mejores diésel del mercado, también existe un segmento inferior en el que el Primera Diesel tiene un hueco ganado a pulso.

Con el cronómetro en la mano, lo cierto es que las aceleraciones arrojan cifras muy dignas en relación a sus rivales más directos (Renault 21 o Peugeot 405). No ocurre lo mismo con las recuperaciones, menos brillantes por culpa de unos desarrollos que obligan a cambiar más de lo normal, en un intento de aprovechar el máximo rendimiento del motor. En la versión de cinco puertas se acortan, ligeramente, los desarrollos de cuarta y quinta pero no existe diésel con este tipo de carrocería.

El Nissan con motor diésel, llanea estupendamente a velocidades superiores a los 140 kilómetros por hora (su velocidad máxima es de 165 kilómetros por hora) con un consumo ridículo, sin embargo le cuesta alcanzar de nuevo el rit-



FRENOS

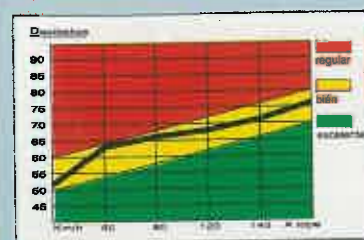


A 60 Km/h	18,9
A 100 Km/h	47,8
A 120 Km/h	75,1

MUCHO RELOJ
Entre la instrumentación destaca el enorme reloj, pero se echa en falta en cuentavuelitas.



SONORIDAD



Al ralentí:	51,7
A 60 Km/h:	63,7
A 90 Km/h:	66,4
A 120 Km/h:	68,3
A 140K m/h:	71,6
A Tope:	75,4

POTENCIA JUSTA
Los 75 caballos del motor resultan un tanto justos para las pretensiones del coche.



PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	165,0
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	20,6
1.000 m salida parada	38,5
De 0 a 100 km/h	17,8
Recorriendo (metros)	321
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en IV	21,2
400 m desde 40 km/h en V	23,4
1.000 m desde 40 km/h en IV	40,2
1.000 m desde 40 km/h en V	44,9
De 80 a 120 km/h en IV	18,5
recorriendo (metros)	521
De 80 a 120 km/h en V	23,5
recorriendo (metros)	656

BUEN NIVEL
El interior está muy bien acabado y el confort general se encuentra al mejor nivel.



DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá 7. 08034 Barcelona. Red de postventa: 640 puntos. Garantía: Tres años sin límite de kilómetros.

mo cuando un camión o algún coche se interpone en su camino. En esas situaciones, como también en subidas de montaña o desniveles grandes, la correcta utilización del cambio permite contrarrestar esta deficiencia.

En su día el Primera más deportivo, la versión GT, nos sorprendió gratamente con un comportamiento excepcionalmente eficaz. La versión diésel, con el mismo bastidor y el mismo sistema de suspensiones pero mucha menos potencia que transmitir al suelo, nos ha acercado al comportamiento ideal. La suspensión delantera multibrazo, común a todos los Primera, permite realizar con el coche una marcha ideal

con un confort inesperado en toda circunstancia, algo que agradecen tanto el conductor como los pasajeros.

El coche frena bien para su nivel de prestaciones, sin embargo volvemos a encontrar otra laguna al no ofrecerse, ni en opción, el antibloqueo de frenos.

En la dirección no se han escatimado medios, ofreciendo una asistencia muy bien adaptada a las necesidades del coche.

Nos queda hablar de un apartado importante en los diésel, nos falta hablar del ruido extra que tienen que soportar los ocupantes en un vehículo de estas características. En el caso que nos ocupa, el trabajo se ha realizado a conciencia y los niveles acústicos no son nada elevados, gracias a lo cual la comodidad interior, ya de por sí elevada, no se ve perjudicada por el sonido del motor.

El Nissan Primera DLX no es uno de los mejores

diésel del mercado, sin embargo en algunos apartados, como el referente al comportamiento o el consumo, se encuentra en los primeros lugares del segmento. Lástima que de momento no se ofrezca una versión dotada de turbo. En cualquier caso, el conductor amante de la conducción sosegada y económica encontrará, en este Primera, un vehículo cómodo, espacioso y poco glotón. ○

Andrés Más
Fotos: J.A.Díaz



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ La dirección asistida es de serie y muy bien adaptada. Se agradece sobre todo en ciudad y en maniobras.

▲ Cuenta con reposacabezas regulables, elevalunas eléctricos y cierre centralizado.

▲ El asiento y el volante son regulables en altura, lo que permite adoptar la posición adecuada para cada conductor.

EN CONTRA

▼ No se ofrece el aire acondicionado ni en opción, defecto grave en un país caluroso como el nuestro.

▼ Tampoco está el ABS entre la lista de opciones. ¿Qué pasa con los que quieren más seguridad?

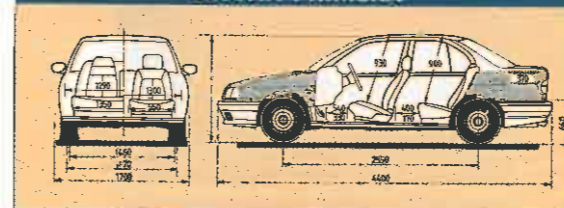
▼ Se ha sustituido el cuentavuelitas que montan las versiones de gasolina por un reloj de grandes dimensiones.

GRAN CAPACIDAD
Su maletero es muy aprovechable, gracias a la ausencia de aristas y a su profundidad.

FRENTE A SUS RIVALES

Peugeot 405 GLD, Renault 21 GTD, Opel Vectra GL 1.7 D, y Seat Toledo GLD Turbo son los rivales, por precio y caballos, del Primera de nuestra prueba. El Renault se lleva el gato al agua en equipamiento, aunque hay que tener en cuenta que es de los menos brillantes y también ligeramente más caro. En precio arrasa el Toledo, que es el único que se permite utilizar un turbo, ofrecer un buen equipamiento y costar 200.000 pesetas menos que cualquiera de los rivales. En comportamiento copan los primeros puestos Primera y 405. El Opel no tiene término medio, se ofrecen dos versiones con 57 y 82 caballos, atmosférica y turbo, la primera se queda muy por detrás del resto de contrincantes, la segunda entra en precio y prestaciones en el grupo de cabeza.

NISSAN PRIMERA





"Esta noche, después de una larga espera, este hombre disfrutará a fondo de su Gran Auto".

Ha sido un día largo y lleno de emociones. Se han cobrado buenas piezas y pronto estará de vuelta en casa disfrutando a fondo de su Gran Auto. Contemplando el interior del Koenig C62, el automóvil más caro del mundo, o descubriendo los pasos que han hecho posible domesticar los 300 caballos del Porsche 911 Turbo. Disfrutando del fascinante mundo que sólo hay dentro de su Gran Auto.

DM&B

La gran revista de unos pocos.

MAGAZINE

MERCADO



LA EXPORTACION: VALVULA DE ESCAPE

EN un año de fuerte retroceso de las ventas de automóviles en el mercado doméstico, la exportación vuelve a ser la válvula de escape del sector.

Así, esta actividad aparecerá en el presente ejercicio la cuarta parte (más concretamente el 24 por ciento) de las exportaciones totales españolas, con un incremento total de cinco puntos respecto a 1990.

En volumen, las ventas exteriores ascenderán a unos 6 billones de pesetas, de los que 1,4 billones corresponderán a los ingresos por esas ventas de la industria de automoción.

Estos datos fueron adelantados por el secretario de Estado de Comercio, Miguel Angel Feito, en el acto de presentación de

un número especial de la revista «Información Comercial Española» dedicada al sector de automoción.

De acuerdo con esos datos, hasta el mes de octubre (última fecha cerrada), las exportaciones correspondientes a este sector se elevaron a 1,09 billones de pesetas, con un incremento del 21,7 por ciento respecto a los diez primeros meses de 1990, y frente a una exportación global de 5,06 billones de pesetas (aumento del 12,2 por ciento).

Tanto Miguel Angel Feito como el presidente de ANFAC, Carlos Espinosa de los Monteros, que también asistió al acto, coincidieron en destacar que el automóvil absorbe prácticamente la mitad del crecimiento de las exporta-

ciones españolas durante el actual ejercicio.

Por otra parte, el secretario de Estado de Comercio reafirmó la importancia del reto que debe afrontar este sector industrial en los próximos años y destacó que es necesario equiparar el tratamiento de las inversiones exteriores al que tienen otros países, con el objetivo prioritario de atraer inversión suplementaria, homologar el tratamiento fiscal al capital exterior y mejorar, en la medida de lo posible, la cualificación profesional de todos los trabajadores.

En este sentido, pidió a las centrales sindicales que elaboren sus propias estrategias, de esta ma-

nera sería posible mantener las inversiones foráneas en el sector, evitando el incremento de los costes laborales.

Estas estrategias -afirmó Miguel Angel Feito- no pasan sólo por la moderación salarial, sino que además se consigue una mejora de la productividad y de la calidad, así como de la aceptación de la movilidad funcional y geográfica

FORD ESPAÑA EN CANARIAS

FORD España acaba de hacerse cargo de la distribución de los coches de esta marca en el

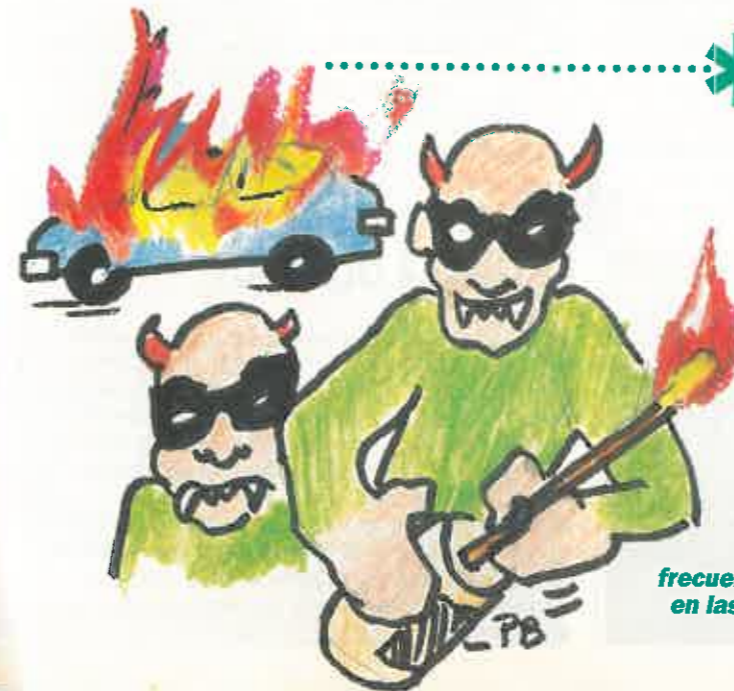


archipiélago canario. Hasta ahora, Ford en Canarias de-

pendía de la red destinada por esta casa al continente africano. Mucho se ha tardado en remediar esta ilógica situación que separaba la actividad comercial entre los concesionarios de las islas con los de la Península. Desde ahora, todos dependerán de la casa central de Ford en España.

Paralelamente, Ford espera contestación de Mazda para concretar alguna posible colaboración entre las dos marcas, a la vez que estudia todavía el montar una planta de motores del tipo Z en España, más concretamente en la factoría de Almusafes en Valencia.

Motor 16 / 55



VANDALOS CON ZAMBOMBA

Durante la Nochebuena, ha sido detenido en Madrid un joven, identificado como David S.M., acusado de incendiar, al menos, cuatro de los 13 automóviles que ardieron en la capital a lo largo de esa noche. Los coches fueron previamente rociados con gasolina, lo que pone de manifiesto la premeditación de estos hechos, denunciados por los vecinos y lamentablemente frecuentes desde hace ya algunos meses en las calles de Madrid y otras capitales españolas.

LO QUE HAY
QUE SABER

TRACCION A LAS CUATRO RUEDAS

CADA vez son más frecuentes los coches de turismo de tracción integral. Y nos referimos específicamente a los turismos y no a los todo-terreno puros. Vamos a analizar algunas peculiaridades de este tipo de automóviles.

¿En qué condiciones es recomendable un 4WD?

Las siglas 4WD significan 4 wheel drive (cuatro ruedas motrices). Con ello se logra una mejor adherencia en todo tipo de terrenos: secos, húmedos, embarrados o helados.

Con los actuales neumáticos y sistemas de transmisión, un coche de potencia media, incluso con tracción delantera, apenas presenta problemas de tracción sobre suelo seco. Por lo tanto, los 4WD están especialmente indicados para mejorar la tracción en suelo poco adherente o con potencias de elevado rango, como es el caso de los coches de competición.

Dejando al margen este apartado deportivo, un 4WD es recomendable siempre que se rueda con frecuencia sobre suelo húmedo, o con riesgo de hielo y nieve. Sobre suelo seco, sólo con potencias por encima de los 200 caballos, tiene cierta justificación.

¿Es cierto que consume mucho más un coche de tracción integral?

56 / Motor 16



En principio, a igualdad de motor, un coche de cuatro ruedas motrices consume más porque tiene que arrastrar más elementos de la cadena de transmisión, en la que se

intercalan diferenciales en los que se pierde, por fricción, parte de la energía desarrollada por el motor.

¿Exigen este tipo de coches, un mantenimiento más cuidadoso?

Toda complejidad mecánica necesita de un mayor grado de atenciones.

Por ejemplo, hay que ser algo más cuidadoso con los periodos de engrase. Además, este tipo de coches es frecuente utilizarlos en terreno embarrado, por lo que los bajos, sufren más que los de cualquier otro coche que rueda siempre sobre asfalto.

¿Consumen más neumáticos?

No. El desgaste de los neumáticos es más uniforme. Dependiendo del reparto del par entre cada eje, el desgaste será prácticamente igual en cada una de las cuatro ruedas.

QUERIDOS
COCHES

TRISTE SUBASTA

LA primera tentativa organizada en España de llevar a cabo una subasta al estilo de las europeas, aunque de proporciones más modestas, se saldó con un fracaso. En efecto, GTB Subastas

ofreció treinta y seis automóviles de colección y clásicos y de ellos sólo se adjudicaron dos, mientras que tres más salieron sin que nadie superase las ofertas que antes había recibido el subastador. Las razones del fiasco están en la escasa información y publicidad, en la falta de costumbre y la desconfianza de los com-

pradores -a la gente le gusta probar y no sólo ver- más que a precios de salida elevados. Los organizadores piensan llevar a cabo otras cinco subastas similares durante 1992 y les deseamos que en estas ocasiones el público esté más animado y entre los coches a la venta se encuentren ejemplares más apetitosos.



ESTRELLA OLIMPICA

MERCEDES BENZ ha sido nombrado «Coche Oficial del Comité Internacional Olímpico»; con tal motivo, el presidente de MB España, Carlos Espinosa de los Monteros, ha hecho entrega a Juan Antonio Samaranch de tres vehículos de la marca, a los que se suman otros 26 ofrecidos al COI en Lausanno. Mercedes Benz aportará un millón de dólares al COI para la construcción del «Museo de los Deportes»; un interesante centro sobre la historia del deporte que se está realizando en Lausanno.

LIBROS



LA RUTA DE LA SEDA

En 1989 fue a lomos de camellos como «Anaya Grandes Obras» comenzaba su recorrido por la mítica «Ruta de la Seda» por tierras asiáticas. Un viaje que ha durado desde entonces y que finaliza ahora cuando sale a la luz un segundo volumen que reconstruye la «Ruta de la Seda» por mar. Apoyado con testimonios arqueológicos y enriquecido con citas de antiguos viajeros, el texto recorre las rutas entre África, China, Arabia y la India, donde se descubren las importantes y decisivas relaciones entre las culturas y distintas civilizaciones gracias al comercio. Esta magnífica obra, ya se encuentra a la venta en librerías y grandes almacenes. Vale 8.750 pesetas.

CRITICA DE TIENDAS

RALLYE MANZANARES EQUIPOS CON GRAN NIVEL

EN los últimos tiempos equipar a los vehículos con todo tipo de accesorios se ha convertido en algo habitual. En este punto es donde entran en acción tiendas del estilo de la que aparece en la sección esta semana, Rallye Manzanares. Una tienda en la que se pueden encontrar todo tipo de elementos para conseguir que nuestro vehículo se diferencie de los del resto de los usuarios.

Rallye Manzanares, se inauguró hace 20 años y desde ese momento comenzó una labor de especialización que les ha servido para situarse entre las tiendas de Madrid más solicitadas del sector de accesorios. Durante los primeros meses de 1991 se realizó una remodelación del local que ha dado como resultado una tienda luminosa y agradable.

En los 300 metros cuadrados que configuran Rallye Manzanares, se muestran al público un amplio abanico de accesorios que corresponden a

las primeras marcas del mercado. La configuración de la tienda permite al comprador una detenida observación del elemento elegido, aspecto muy destacable, ya que normalmente en las tiendas de este estilo los elementos están muy mezclados y no permiten que el cliente se haga una idea exacta del producto que desea.

Otro de los aspectos más destacables de Rallye

Manzanares es la forma tan personal que tienen de atender a los clientes. El equipo que dirige Domingo Portero se caracteriza por su profesionalidad, aconsejando a cada cliente las opciones que mejor se adaptan a sus necesidades.

Marcas: Trabajan con marcas tan conocidas como Momo, Recaro, Sparco, Hella, Targa, Braid, Ronald, etc... En materia de autosonido, enfocan la mayoría de sus operaciones hacia firmas tan conocidas como Alpine y Pioneer. Otra de las opciones que ofrece Rallye Manzanares es la de ofrecer un servicio especializado de montaje de techos eléctricos Webasto.

Exposición: Muy amplia y con gran visibilidad. Los accesorios están distribuidos por zonas.

+ Gran variedad de oferta

— Identificación externa muy discreta.



AGENDA

CATALUÑA PALMO A PALMO

El Real Automóvil Club de Cataluña ha presentado recientemente su Guía RACC de Catalunya, una obra que recoge toda la información para conocer la zona a fondo, con el máximo rigor de datos descriptivos, y objetivos que abarcan los diferentes ámbitos culturales, históricos, turísticos, de ocio y las tradiciones catalanas. Será distribuida gratuitamente a cada uno de los 230.000 socios del RACC y también se puede adquirir en las principales librerías y las oficinas del RACC a un precio de 2.450 pesetas.

DESPEDIDA DE AÑO EN TVE

Las 24 Horas de Le Mans de 1971, será la película que ofrecerá Televisión española a las 19:45. Seguidamente y ya puestos a tono, se emitirá un resumen de la Fórmula Indy desde Laguna Seca.

VIAJES

VIAJE POR AUSTRALIA

POR tercer año consecutivo Yamaha Europa ha organizado el Tour Espíritu de la Aventura. Este año, esta interesante iniciativa ha brindado la oportunidad, a un buen

numero de usuarios europeos de la marca japonesa, de recorrer las polvorientas carreteras del continente australiano. La edición 91 denominada «Boomerang Tour» contó con la presencia de cinco agerridos españoles que se desplazaron hasta las antípodas donde pilotando sendas Yamaha XTZ 750 Super Teneré recorrieron los 4.000 kilómetros que separan Sydney de Ayers Rock. Esta edición, como las anteriores, ha resultado un absoluto éxito por lo fantástico del paisaje desértico y por la magnífica organización. Para la próxima edición está confirmado un recorrido a través del desierto de Utah en Estados Unidos.

PREMIO BMW DE PINTURA

La semana pasada se inauguraba, en las salas mudéjaras de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, la exposición de los artistas galardonados con el premio de pintura BMW, en su sexta convocatoria. La obra ganadora pertenece al artista sevillano Manuel Sánchez Arce.

La muestra permanecerá abierta hasta el día 9 de enero y está compuesta por cuarenta y una obras, entre finalistas, las medallas de honor y la obra ganadora, seleccionadas entre los 500 presentados. El premio BMW, que tiene una dotación para el ganador de 4,5 millones de pesetas, es el galardón de más alto nivel mundano de España.



TODA LA GAMA '92 - LOS TENEMOS EN STOCK
DISPONIBLES TODOS LOS COLORES



MITSUBISHI 3000 GT VR4 '92
300 CV. - 4X4 - Full Equip



MITSUBISHI ECLIPSE '92 GSX
195 CV. - 4X4 - Full Equip



DODGE STEAR '92 R/T Turbo
300 CV. - 4X4 - Full Equip



CADILLAC SEVILLE '92
Full Equip



CRYSLER VOYAGUER LE - '92
3,3 L. - 150 CV. - 4X4 Full Equip



CHEVROLET CORVETTE '92 LT-1
300 CV. - ASR - Full Equip



GMC / CHEVROLET G-20 '92
Full Equip - TV. Video - Compact Disk



PONTIAC TRANSPORT '92 SE - GT
165 CV. - Full Equip

Teo Martin
AUTOMOVILES

Polig. Ind. AIMAYR - C-3
SAN MARTIN DE LA VEGA - 28330 (MADRID)
Tifs. 691 30 47 - 691 34 47
692 34 50 - 692 36 02
FAX: 691 56 86
Ctra. Andalucía Km.20 (Desvio S. Martín Km.5)



JEEP CHEROKEE LIMITED '92
190 CV. ABS

TODOS LOS VEHICULOS SALDRAN EQUIPADOS CON TELEFONO
NEC DE REGALO

DITECNICA

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



JEEP WRANGLER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.



¡BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

AUTOMOBILH AST MBM Steindamm 51.200. Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax: 280 31 30. Comercializamos Mercedes (incluida la nueva serie SE/L). BMW, Porsche. Exposición continua de 50 coches con seguro-avería. Ofrecemos servicio de importación. Listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia importando desde Alemania.

NISSAN Sunny GTR Turbo 4x4, 220 CV. ABS, BMP, 6.000 km., negro, garantía 3 años. Tel. (93) 451 01 01. Marcos. 4.500.000 ptas. contado.

COMPRO Buggy, barato y en regla, que no esté en muy mal estado. Tel. (986) 329 23 61.

CAMBIO-VENDO Alfa 75 Americo Turbo, pocos kilómetros, un año, precio a convenir. Tel. (918) 22 98 50.

MERCEDES 190 Evolución, full equipo, 30.000 km., perfecto estado. Tel. (945) 13 44 34.

VENDO motor Sierra Cosworth. Tel. (975) 22 06 50. Horas oficina.

CLASICO deportivo PORSCHE 911 Coupé, 1965, blanco, absolutamente original estado «A», matrícula Barcelona, 2.100.000 ptas. Tel. (976) 21 35 21. De 21-23 horas.

MERCEDES 300-GD, todoterreno, diesel, perfecto estado, muy cuidado, full equip, cabrestante, emisora, alarma, bola, remolque, brújula rumbo, botiquín, 2 juegos de llantas, etc. Precio: 2.250.000 ptas. Tels. (911) 55 00 61/86.

MERCEDES 280 SEL, chasis 116, año 1980, full equip, piel, 975.000 ptas. Teléfono (91) 577 30 10.

PORSCHE 911 T 2.4, clásico, 1.700.000 ptas. Teléfonos (91) 559 26 12-373 51 49. Sr. Lorenzana.

CONCESIONARIO oficial BMW vende BMW 635. CSI, nuevo, a estrenar, aire, ABS, llantas, etc., último precio: 6.000.000 ptas. Teléfono (96) 287 42 50.

PARTICULAR vende Porsche modelo 944-S, año 1988, comprado y revisado Porsche España, 85.000 km., perfecto estado, 3.500.000 ptas. Llamar teléfonos (91) 441 16 96/14 16.

MERCEDES 250-S, antiguo, conservación excelente, 400.000 ptas. total. Teléfonos (91) 255 86 21/22.

CAMBIO vendo Alfa 75 Americo Turbo, pocos km., 1 año, precio a convenir. Tel. (918) 22 98 50.

PORSCHE 944 Targa, muchos extras, motor nuevo con factura, perfecto, buen precio. Tels. (91) 255 86 21/22.

BMW M3, 1987, absolutamente todos extras, garantizado 12 meses, 3.200.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22.

PORSCHE 911 Carrera, todos los extras, 1987, 58.000 km., original español, garantía total. Tels. (91) 255 86 21/22.

ALFA 75 Turbo America, exclusivo, muy nuevo, precio excepcional. Tels. (91) 255 86 21/22.

PORSCHE 944 Turbo, gris metalizado, climatizador, asientos eléctricos y calefactados, tapicería de cuero, llantas (BBS), perfecto estado, 3.400.000 ptas.

SE VENDE BMW Z1, color rojo, sin estrenar, 7.500.000 ptas. Tel. (952) 62 16 12.

R-21 2 L Turbo, año 1989, 6.000 km., negro, 2.490.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.

R-5 comercial, año 1990, 690.000 ptas. Lorenzo. Tel. (91) 323 02 03.

EXPOSICION Y VENTA:
C/ Velázquez, 146
Tfnos.: 564 55 56

TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, s/n.
Paracuellos (Madrid)

CREACION TECNICA

Valeo, empresa líder en la fabricación y distribución de recambios originales para la automoción, ha recibido el «Trofeo de Oro» de los Grandes Premios Internacionales de la Creación Técnica, otorgado por un jurado de 25 ingenieros y periodistas del automóvil, representantes de 8 países europeos, Estados Unidos y Japón. Esta galardón fue otorgado al nuevo proyector SC2 que mejora la tecnología iniciada por Valeo en 1989, aumentando la potencia y luminosidad de la luz de cruce y disminuye el tamaño del proyector.



Inversión en Europa

EL fabricante japonés TDK, líder mundial en la producción de materiales y componentes electrónicos, ha inaugurado, recientemente, en el pueblo de Bascharage (Luxemburgo) una de las plantas de producción de cassettes de audio y vídeo, más grandes del mundo. Esta planta de 43.000 metros cuadrados

dará empleo a 600 personas con una capacidad de producción de 8 millones de cassettes de audio y 4 de vídeo al mes. Más del 95 por ciento de los materiales empleados son de origen europeo y se incorporan las últimas técnicas de control para protección del medioambiente, cumpliendo así con todas las normas Europeas e Internacionales establecidas, incluyendo la DIN Alemana. A la inauguración asistió el príncipe Enrique de Luxemburgo.



Trailer europeo

DADA la creciente importancia de los sistemas de seguridad electrónicos en los vehículos industriales Bosch, una de las marcas líderes en el sector, ha realizado un interesante programa denominado «Tour Europeo Infomóvil 91». Este programa, que partía desde la sede central de la marca en Karlsruhe, consistía en recorrer con un trailer, especialmente

equipado, los principales países europeos para facilitar información sobre los sistemas de seguridad activa (ABS/ASR) a los talleres y suministradores.

Reunión Monroe

EL primer fabricante mundial de amortiguadores, Monroe, reunió hace pocas fechas en el Parque Tecnológico de Zamuio (Vizcaya) a más de un centenar de personas, representantes de sus

principales proveedores, con el fin de desarrollar un sistema de valoración global de los criterios objetivos, relacionados con áreas vitales de su actividad. Monroe posee 13 plantas, en todo el mundo, que le permiten cubrir las necesidades de sus clientes.

Amortiguación total

RECIENTEMENTE han llegado al mercado español los productos de amortiguación Gabriel. Distribuidos en España por la empresa Prome S.A., estos productos americanos son líderes mundiales en el sector de amortiguadores para todo terreno. Entre la amplia gama, ahora comercializada, se encuentran sistemas de tipo McPherson, amortiguadores convencionales y amortiguadores de dirección.



EN TODOS LOS FRENTEROS

Motul, firma especializada en la fabricación y desarrollo de lubricantes de primera línea, continúa en su afán de ofrecer los productos más avanzados y específicos para cada necesidad de lubricación. Ahora le toca el turno al nuevo Motul Moto Mix, un aceite de alta calidad (API TSC 3) destinado a motores de dos tiempos de gasolina. Este nuevo producto está especialmente enfocado para su uso en maquinarias de uso agrícola y bricolaje, tales como motosierras, cortacéspedes, motoazadas, etcétera. Se presenta en envase de medio litro con dosificador.



EL ESPAÑOL Y SU AUTOMOVIL



Dos maestros -uno de las Letras y el otro de Dibujo- han sido los autores de una relajante obra. «El Español y su automóvil» que acaba de editar la Dirección General de Tráfico y que, próximamente, verá la luz en su versión popular. Fernando Díaz Plaja, catedrático y escritor, dedica la obra a los «sufridos y a veces denostados Guardias Civiles». Loriga, maestro en el arte de la pluma, complementa gráficamente esta simpática obra, de la que reproducimos los siguientes episodios:

BOCINAZOS

EL automóvil en sus primeros tiempos, además de presumir sirve para refugio de enamorados, tanto por su aislamiento como por la posibilidad de trasladarles en poco tiempo a un sitio alejado de miradas ajenas. El auto tiene, además, una bocina cuyo contacto puede tener un valor erótico como canta la tonadillera Laura Pruillos en los «años veinte»:

«Yo me vuelvo loca por tener un auto para las tardes con él pasear con mis gafas negras, siempre en el volante mientras la bocina toco sin cesar. Yo quiero un auto, papá.»



yo quiero un auto veloz
de portentoso arranque
y de tremenda emoción
Un auto pequeño
como el de mi novio
y con la bocina
de tal variedad
que al sonar unamos
nuestros pensamientos
sin que se dé cuenta
de ello mi papá.

PRESUMIR DE COCHE

ENTONCES se habla entre los jóvenes de los automóviles extranjeros como de aparatos marcianos ya que al no ver ninguno y desearlos tanto, a las cualidades que ya poseían se les añadían las de nuestra imaginación que aceptaba como buenas las informaciones más exageradas. Por ejemplo, a mí me dijeron (y yo lo creí y más amigos lo creyeron) que el Rolls-Royce era un coche de tal solvencia que si rompías una pieza en el desierto de Libia la casa te mandaba un mecánico por avión con el recambio y te la montaba gratuitamente.

Pero, además, -ahora venía lo bueno- cuando al viajar el propietario accidentalmente a Londres quiso agradecer personalmente la reparación, se encontró con unos solemnes empleados que le dijeron que se equivocaba, que ellos no habían mandado a nadie a reemplazar una pieza porque en el Rolls no se rompe nunca nada. ¡Toma ya!

Otro entendido o guasón me aseguró que en el «Jaguar» deportivo y descapotable el conductor no se mojaba jamás aunque lloviese a cántaros porque el parabrisas estaba diseñado de tal manera que el agua saltaba desde su borde superior a la parte trasera del coche dejando seco al dueño. «Pero ¿y si cae verticalmente?» -pregunté- A la velocidad a que va el Jaguar la lluvia no puede caer jamás verticalmente -me aseguraron- Y yo volví a creerme.

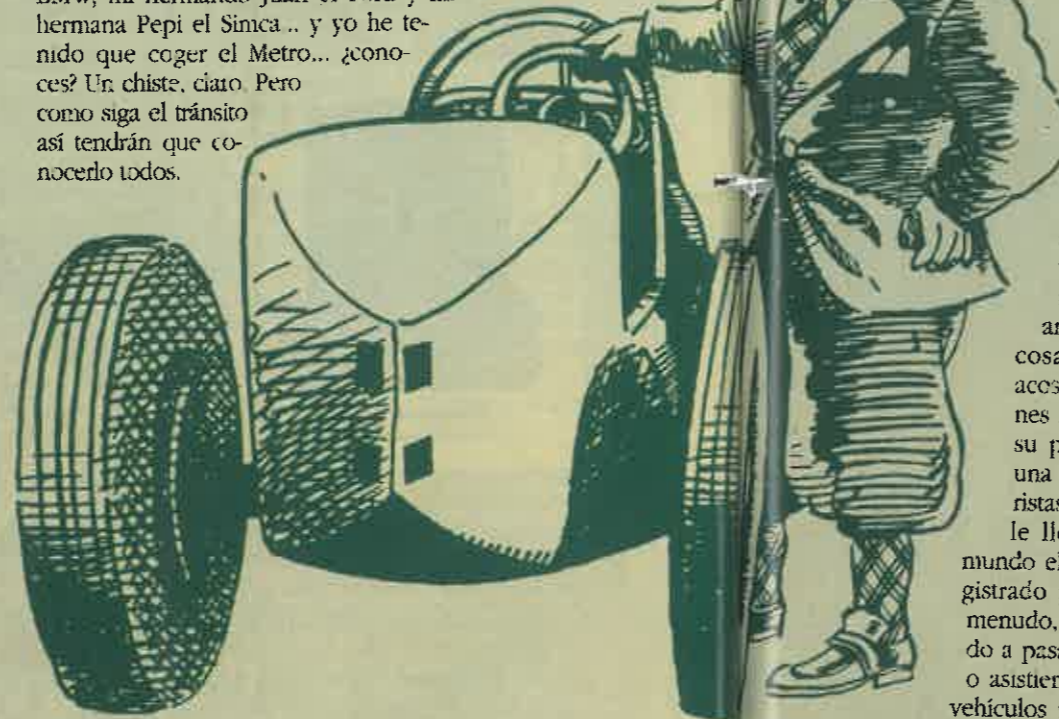
El aumento de usuarios de vehículos tiene otra razón. El campo español se ha civilizado con la mejoría de las carreteras pero sobre todo con la presencia de nuevos Paradores de Turismo y otros hoteles que permiten el descanso reparador y la comida bien presentada a los que se lanzan a hacer turismo...

Y así hemos llegado al triste pero interesante día de hoy cuando al



salir de una fiesta no se pregunta ¿Tiene coche? si no al revés ¿qué coche tienes? porque si la existencia se sobreentiende la elección puede quedar en la duda. Y aún es más amable añadir a la frase «ahora...» con lo que se supone amablemente al amigo capacidad económica para variar continuamente de vehículo. Y además se habla del «segundo» coche para la mujer y del tercero para el chico. Hasta que resulta real aquella historieta que se contaba como «folie de grandeur», cuando la muchacha dice a la amiga en la peluquería

-Papá se ha llevado el Mercedes, mami el BMW, mi hermano Juan el Ford y mi hermana Pepi el Simca... y yo he tenido que coger el Metro... ¿conoces? Un chiste, claro. Pero como siga el tránsito así tendrán que conocerlo todos.



GALANTERIA

ACLÁREME una duda caballero. Si cuando Vd. llega a una puerta al mismo tiempo que una señora le cede galantemente el paso, ¿Por qué no hace lo mismo cuando la dama está intentando salir de su estacionamiento e incorporarse al río de coches en la calzada? No le pido que en la esquina donde tenga prioridad Vd. le deje pasar a ella. El ruido de cláxons a su espalda sería excesivamente molesto, pero cuando la ve en apuro... ¿Por qué esa diferencia de comportamiento? No puedo creer que su actitud en el primer caso esté influida por la esperanza de obtener reconocimiento agradecido y quien sabe si un principio de ligue mientras que la desconocida del coche lo seguirá siendo cuando desaparezca entre la masa de tráfico. No puedo creerlo porque esto indicará un cálculo ventajista que no le va nada a alguien como usted, que es, estoy seguro, todo un caballero español. ¿O no?

CASTIGAR CON EFICACIA

HA quedado claro supongo, que yo creo en la necesidad de sancionar al conductor culpable de un falta de circulación que puede resultar «un intento de asesinato». Sin embargo, no creo que esa sanción deba ser de tipo económico; por la sencilla razón de que resultará una sentencia de poca importancia para el rico y de mucha gravedad para el pobre, discriminación injusta y propicia al desprecio de la ley por parte de los pudientes.

A sabiendas de ellos, los norteamericanos, concretamente en Nueva York, obligan al infractor en algunos casos importantes a presentarse ante un juez. Amigos, ¿cómo cambia la cosa! El señor de la Quinta Avenida acostumbrado al respeto servil de quienes le rodean tiene que perder parte de su precioso tiempo y esperar turno en una sala incómoda entre peristas, cartelistas, prostitutas y estafadores... cuando le llega su vez y, delante de todo el mundo el señorón es recriminado por el magistrado por su conducta automovilista y a menudo, a parte de la multa, se ve condenado a pasar unos días haciendo obras sociales o asistiendo a unas clases de conducción de vehículos para que no repita el error que ha puesto en peligro vidas ajenas.

Eso sí es castigar con eficacia futura. No le han tocado el bolsillo, repleto, si no el orgullo hasta ahora intocable. Le va a costar mucho olvidarlo... para bien de todos.

Ojalá en España se pusiera en marcha algo parecido.

CONSEJOS AL MULTADO

DESMOND MORRIS, el autor famoso de «El mono desnudo» y en otro libro titulado en inglés «Manwatching» y que yo traduje al español, advierte que la reacción primera del detenido por la policía de tráfico es permanecer en su sitio y discutir con el policía rehusando admitir su error, lo que le marca ya como un enemigo que se niega a confesarse vencido, provocando con ello la respuesta iracunda del policía.



Para el autor británico lo aconsejable en esos casos es una actitud totalmente distinta; así...

- 1.: se apeará del coche, ese territorio personal que le confiere una situación de dominio.
- 2.: se acercará al policía antes de que éste lo haga hacia él porque cuanto más tenga que caminar más irritado se pondrá.
- 3.: adoptarán la postura y desnudez adecuada, con una angustiada expresión facial, porque esto emitirá señales de inferioridad y 4.: empleará sistemas verbales de sumisión aceptando totalmente ser el responsable del error y recriminándose por ello, con lo que rebajará su propio nivel mental mientras se eleva el del policía que advirtió una equivocación que el fue incapaz de ver.

Ante esas técnicas -concluye Morris quizá pecando de optimismo- le resultará muy difícil al guardia persistir en su hostilidad y poner una multa a quien ha dejado claramente de ser su «enemigo» para convertirse prácticamente en su «prisionero» (Desmond Morris, «El Hombre desnudo», ed. «Manwatching» ed. española, Barcelona, 1980, página 156).





REFUGIO DE AMORES

EL coche ha sido siempre refugio de amores. En el siglo XVII Quevedo le llamaba Celestina y aseguraba que muchas mujeres habían subido doncellas por una portezuela y bajado por la otra esperando un hijo.

A mediados de nuestro siglo los novios que no tenían otro lugar donde ir -en los hoteles les pedían el certificado de matrimonio- estacionaban en calles oscuras para sus demostraciones afectuosas con un oído atento al menor ruido de pasos que delatara a un policía y su denuncia subsiguiente, con escándalo de la familia llamada luego a declarar.

En la calle oscura o en el bosque. Yendo a caballo yo me he encontrado en la Casa de Campo en un mínimo sendero con un «seiscientos» que todavía hoy no comprendo cómo pudo haber llegado allí entre las matas. No sé «cómo» pero sí «para qué» a juzgar por la asustada expresión de la pareja cuando nos descubrimos mutuamente y antes de que yo hiciera retroceder discretamente a mi «Guánán».

Hoy que la costumbre es más libre y la policía la acepta como tal, hoy cuando existen muchos lugares donde refugiarse incluso en la misma casa de él o de ella, sigue la idea de considerar el automóvil como un sucedáneo del saloncillo y aún de la alcoba. Son las parejas que, vistas desde atrás, parecen una sola persona con dos cabezas, hasta tal punto están unidas; son esos que al aparecer la luz verde son los últimos en reaccionar tras deshacer el beso que se están dando... hasta que el ruido de las bocinas les saca de su éxtasis, esos que por carretera, van lo más lentamente posible, más pendientes de los ojos y la boca del compañero que de los demás coches y de las señales de tráfico.

Hace años surgió a su propósito el chiste popular. El guardia observa la postura relajada del conductor, una mano en el volante, la otra oprimiendo el hombro de la muchacha y le grita:

-¡Con las dos manos!

A lo que él replica asombrado:

-¿Y cómo voy a conducir entonces?!

CONducir EN MADRID

Si me preguntaran dónde se conduce peor entre los países que he visitado diría sin dudar que en Madrid. Pero si se precisa dónde lo hacen más peligrosamente dudaría entre Tokio, Ciudad de México, Lisboa y cualquier ciudad italiana. El matiz, hay que aclararlo, se refiere a que se puede guiar un vehículo muy deprisa y al mismo tiempo muy bien, caso de los italianos, que parecen especialmente dotados para ese oficio. Audacia para acelerar, sangre fría y (además de conocimientos mecánicos) reflejos para desviarse o frenar.

Los mejicanos juegan la carta del tenor ajeno; el acelerador sirve para intentar colocarse en el camino de otro, el freno para detenerse al notar que el «farol» no ha dado resultado, y que el agredido prefiere arriesgar su carrocería a ceder el paso. Claro que como es notorio, en México el riesgo mayor de la carretera para el conductor no es otro coche particular, sino el de la policía que le detienen para 1.º informarle que ha cometido una infracción; 2.º que tiene que acompañarle al Comando; 3.º que esa Comando está siempre en la dirección contraria por la que usted va. Tres premi-

sas que llevan como consecuencia ineludible a la



-mordida» o soborno. La cantidad es objeto de «trato» y en él hay que tener en cuenta no sólo el agente que le detiene si no sus superiores. Porque como me dijo el patrullero en el camino de Monterrey a Guadalajara: «Bueno esto es para mí, pero ¿Y lo del Capitán?»

En cuanto a Tokio y Lisboa lo que asusta más al viajero en el primer caso, es la conducción por la izquierda que, hace aparentar más peligrosa la carrera y las cuestas de la capital portuguesa en el segundo. Dicen que Doolittle, el aviador que dirigió el primer ataque norteamericano contra Tokio en la Segunda Guerra Mundial, confesó que el mayor miedo de su vida no lo pasó al mando de su «Fortaleza volante» sobre el hostil Japón sino al ser transportado por un taxista lisboeta. Sin embargo quiero aclarar algo. En todas las ciudades mencionadas y en otras de circulación parecida los conductores intentan ganarse el espacio unos a otros, en una pugna de nervios pero si fallan en su intento se resignan pensando que otra vez les tocará el turno. Mientras en las ciudades y carreteras españolas el frustrado marca con sus golpes de claxon y variados insultos personales su irritación al no conseguir sus propósitos, sean o no legítimos y legales.

PRESENCIA DE LA PAREJA

CURIOSO lo internacional de estos temores. En mi recuerdo dos estampas parejas: Una en la carretera de León a Madrid «no me gusta ese coche parado ahí enfrente» dijo quien me llevaba y levantó el pie del acelerador; y al pasar junto a él «ah! ¿qué te dije? ¿Viste las gorras de uniforme?»

Otra a muchos kilómetros de distancia en la carretera que va de Cracovia a Varsovia. «uy, uy» empezó a decir el chófer que habíamos contratado para la excursión- estoy oliendo a policía. Iré más despacio...»

Y como en el otro caso esta vez en la primera curva, un par de guardias junto a la cuneta: «No se lo advertí? Es que lo huelo!»

Cuando no lo consiguen adivinar se establece el triste enfrentamiento antes señalado. Como en todo tipo de situaciones cómico-dramáticas los caricaturistas y los cómicos de café tienen infinidad de posibilidades ironicas.

Por ejemplo. Cuando el guardia se acerca, el conductor le dice por lo bajo: «Iba a cien pero málteme por ciento cuarenta. Estoy intentado vender este coche al señor de mi lado.»

Otras veces la broma se basa en el contraste entre un hecho cómico y sus protagonistas que puede ser el Presidente norteamericano Johnson, hombre de



gran soberbia según la historia. El coche que él conduce raudamente tras salir de su rancho tejano, es perseguido por un motonista que, por fin le da alcance y le manda parar. Cuando se acerca a imponerle la multa reconoce el familiar rostro: «Oh, Dios mío!» dice ante la plancha.

Y el Presidente volviendo a poner el motor en marcha. «Exactamente! y que no te vuelva a ocurrir, muchacho.»

En otra anécdota también norteamericana, un sacerdote católico con su traje de «cleryman» se encuentra en una carretera del desierto californiano

con el «stop» de un cruce. Ante la absoluta ausencia de coches y peatones en todo lo que abarcaba su vista, decide no hacer caso y sigue. Diez kilómetros después otro «stop» en parecidas condiciones de paisaje

y humanidad, repite su operación. Pero apenas ha entrado en el otro camino, le detiene la policía de Tráfico:

-Buenas tardes, padre. ¿Me permite ver su carné de conducir?

Largo y detenido estudio del documento y luego...

-Se ha pasado usted un «stop» sin parar, padre.

-¿Sí? el sacerdote pone cara asombrada. «Me extraña porque yo mismo cumplo las reglas, hijo, pero si usted lo dice... Iría distraído, rezando...»

-También estaría usted rezando diez kilómetros antes, padre. Porque allí se ha saltado otro.

El cura piensa rápidamente. «Este guardia no puede haber visto la otra infracción desde aquí. Es evidente que sólo lo sospecha e intenta sacarme con la mentira, una verdad. Pero yo ahora tengo que negarlo absolutamente. ¿Qué dirían de un sacerdote que se dedica a faltar a la ley?»

-Ah, no, hijo; eso sí que no. He pasado éste, es cierto porque no lo he visto pero el otro no, en absoluto, lo recuerdo muy bien.

-Que sí, padre, que también lo ha pasado sin detenerse.

-Que no, que no! y además me ofende que pienses eso de mi hijo, me ofende.

-Bueno, padre, si se empeña, le diré porqué estoy tan seguro «apunta hacia el cielo con el pulgar» me lo han dicho desde arriba.

-Desde arriba? El sacerdote vacila. ¿Cómo va a ser? El sacerdote es él y ahora ese guardia ¿va ha considerarse más preparado para hablar con lo alto?

-Bueno, eso... En fin no irá a creer que recibes información de...

-No, padre, no es lo que está usted pensando -sonríe el guardia- me estoy refiriendo al helicóptero!

AÑO 92

DIAS OLIMPICOS

Desde esta misma semana, en la que se celebra el Raid Paris-El Cabo, la actividad automovilística no ha conocido descanso entre el final del 91 y comienzo del 92. Los diferentes campeonatos internacionales y nacionales comenzarán antes de que nos demos cuenta. Sin apenas solución de continuidad, semana a semana, la Fórmula 1, el Mundial de Sport, el Mundial de Rallyes, el de Raids, los diversos campeonatos de Europa y la docena de Campeonatos nacionales, darán ocasión de llenar muchas páginas. Hagamos un brevísimo resumen por especialidades.

RALLYES

El Campeonato del Mundo se presenta apasionante. Nueve pruebas (más dos para pilotos) decidirán el vencedor, en una nueva edición del duelo Lancia-Toyota, ambos con nuevos coches, más potentes y eficaces. La reglamentación obliga en el 92 a montar bridas de turbo más pequeñas (38 milímetros), con lo que perderán algo de potencia. Es la única diferencia reglamentaria.

El matiz más importante es la presencia de equipos reforzados. Sainz no estará tan solo y contará con la ayuda de Alen, vencedor en 19 rallyes puntuables; Lancia alineará un único equipo, con KKK y Auriol, con los colores de Martini y la estructura de la Jolly. Pero será posiblemente Ford el equipo que más progrese. Con Biasion y Delecour, raro será que el Sierra 4x4 no logre sus primeros triunfos en esta temporada. Mitsubishi y Subaru son temibles aguafiestas para los favoritos y Mazda y Nissan realizarán programas reducidos a la espera de los acontecimientos. La temporada comenzará con Montecarlo, que los pilotos comenzarán a reconocer en los días siguientes a la Navidad.

En el plano nacional (el Campeonato de Europa sigue como está, con escaso interés de participación), la temporada 92 será de transición. Se estrena nuevo reglamento, con limitación de neumáticos, de resultados a obtener (sólo 5) y de

entrenamientos. Comenzará en Canarias y consta de 12 pruebas. Se desconocen aún la mayoría de los programas, pero todo apunta a que habrá más inscripción de la inicialmente prevista, ya que es muy posible que Guillermo Barreras alinee un Integrale con el que dar réplica a Monzón o a Pedro Diego, si el santanderino logra sacar adelante el presupuesto. Renault retorna oficialmente a los rallyes, con un Clio 16 válvulas grupo A conducido por Kiko Cima. Un coche igual dio muchos disgustos a los Ford y Lancia en Francia. Completando el plantel, el Peugeot 309 oficial de Arqué, apoyado por el semi-privado de Capi Saiz. Los Opel Corsa (Climent y Lilly de nuevo), los monomarca Peugeot y Renault completarán el plantel y con algunas apariciones episódicas de los Sierra grupo N o BMW M-3.

FORMULA 3.000

La temporada que viene va a ser muy importante en esta modalidad para el automovilismo español. La entrada de nuestro piloto con más futuro, Jordi Gené, en la misma, aumentará su interés. Posiblemente estará en el equipo Pacific, por lo que sus aspiraciones son muchas. En principio, las únicas novedades de reglamentación se centran en la utilización de una gasolina única para todos los participantes. De esta forma se pretende igualar los rendimientos y evitar la entrada de com-



JORDI GENÉ
Nuestro mejor representante de los circuitos tiene muchas posibilidades en la F-3000.

nacional, el 92 va a contar con todas las carreras. Empezando por el París -El Cabo, que se disputa en estos momentos, y continuando con los ya tradicionales Atlas, Túnez y Faraones. Después del fallido intento del año pasado, se vuelve a planear el París-Pekín y, tal y como viene siendo habitual, la Baja Aragón reunirá a todos los favoritos de la especialidad.

En lo que se refiere a las pruebas españolas, este año la modalidad adquiere el rango de campeonato, con un máximo de seis pruebas, de las cuales cinco ya están confirmadas.

CIRCUITOS ESPAÑOLES

En el año 1992, será de nuevo el Campeonato de Producción el que resulte más atractivo. Se celebrarán once carreras y el reglamento técnico se mantiene inalterado aunque, si hay consenso entre los participantes, se podrá modificar a lo largo de la temporada. La llegada de equipos tales como Mercedes o Mazda, puede animar todavía más el certamen.

Entre los trofeos monomarca, la novedad más importante reside en la aparición de los AX GTI en la Copa Citroën AX. La Fórmula Ford se va animar bastante, al estar sus parrillas muy concurridas, así como la Fórmula Renault, que mantiene su tendencia al alza y, como no, las tradicionales Copas Renault. ○

MERCEDES EN CIRCUITOS
La llegada de otras marcas va a aumentar el interés del Campeonato de Producción.

RAIDS

Después de un año, en el cual se han suspendido algunas pruebas a causa de la situación política inter-

nato. En este punto se ha hecho la excepción de Porsche, que a pesar de no estar presente en el campeonato, a la vista de su palmarés podrá participar en Le Mans.

SPORT PROTOTIPOS

Después de la decisión de la FISA de suspender el campeonato, parece que la intercesión de Peugeot lo ha salvado, puesto que se han cumplido las exigencias de contar con un mínimo de veinte coches en cada carrera. Peugeot ha acordado apoyar a los equipos más modestos costeadando las posibles sanciones que les imponga la FISA por la comparecencia a una carrera. Este año entra en vigor el reglamento técnico, por lo que todos los coches tendrán que estar impulsados por motores atmosféricos de 3,5 litros. Le Mans será un caso especial, puesto que además de los C1 con especificaciones del 92, podrán tomar la salida los anteriores C1 con especificaciones 90, siempre y cuando la marca esté presente en el campeo-



LOS RALLYES ARRIBA
Un año más parece que los rallyes van a ser la modalidad más animada.

WILLIAMS-RENAULT ESTRENA NUEVAS TECNICAS EL F-1 DEL FUTURO

Por el momento se encuentra en fase de evolución. A pesar de eso, el Williams FW 14 se perfila como el monoplaza más avanzado del momento. Tras la suspensión activa y el cambio semiautomático, ahora se ha probado en Montmeló un sistema de embrague electrónico, llamado a revolucionar las salidas de un Gran Premio.

ÉXITO TOTAL
Damon Hill ensayó con éxito el nuevo sistema electrónico que regula el embrague y el diferencial. Riccardo Patrese y Nigel Mansell se mostraron dichosos al ver los resultados.



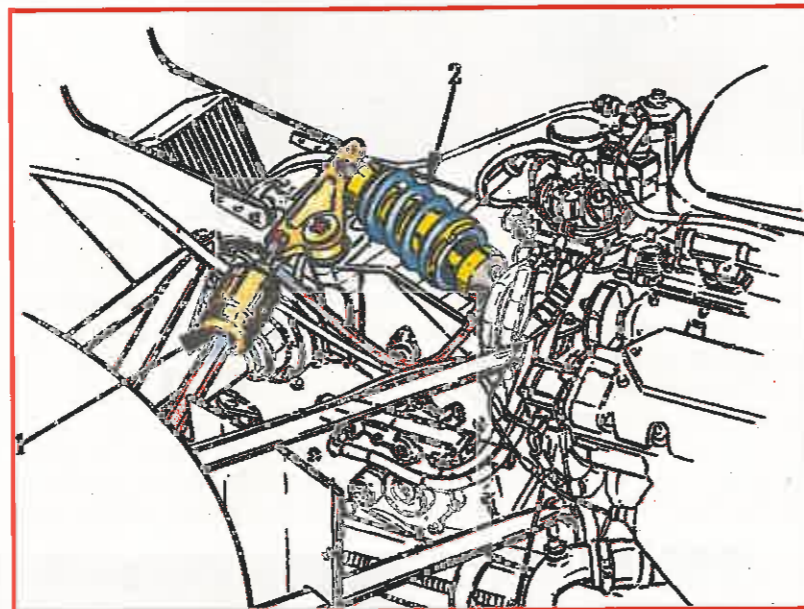
suspensión activa, que en su estreno con ocasión del Gran Premio de Italia de 1987, le valió a Nelson Piquet la victoria, y posteriormente logró que, en un tiempo récord, funcionara el cambio semiautomático, incluso superior y más fiable que el de Ferrari. Ahora, ese técnico con aspecto de ganadero, ha introducido en su FW 14 el embrague con control electrónico.

Es sabido, que uno de los principales problemas de los F-1 es su pérdida de motricidad en las salidas, que por otra parte, castigan el embrague, deterioran los neumáticos, y en repetidas ocasiones, han provocado tantos accidentes como la pérdida de preciosos segundos.

Con vistas a la próxima temporada, el Williams-Renault se verá equipado con un nuevo sistema electró-

za un número determinado de revoluciones, evitando así que los neumáticos patinen, debido a que les llega la potencia dosificada en la justa medida. Junto con el control del embrague, existe también el del diferencial que, gracias a un sensor electrónico conectado con la centralita que regula el funcionamiento del motor, adapta el rendimiento del motor a las posibilidades de adherencia de los neumáticos. El resultado de todo esto es sumamente eficaz, debido a que la motricidad del coche es, en todo momento, la máxima posible, desde el momento de la salida del Gran Premio, hasta en la aceleración durante y después del paso por cada curva.

Según palabras de Head, la anulación del sistema hidráulico del embrague, como del pedal, ha per-



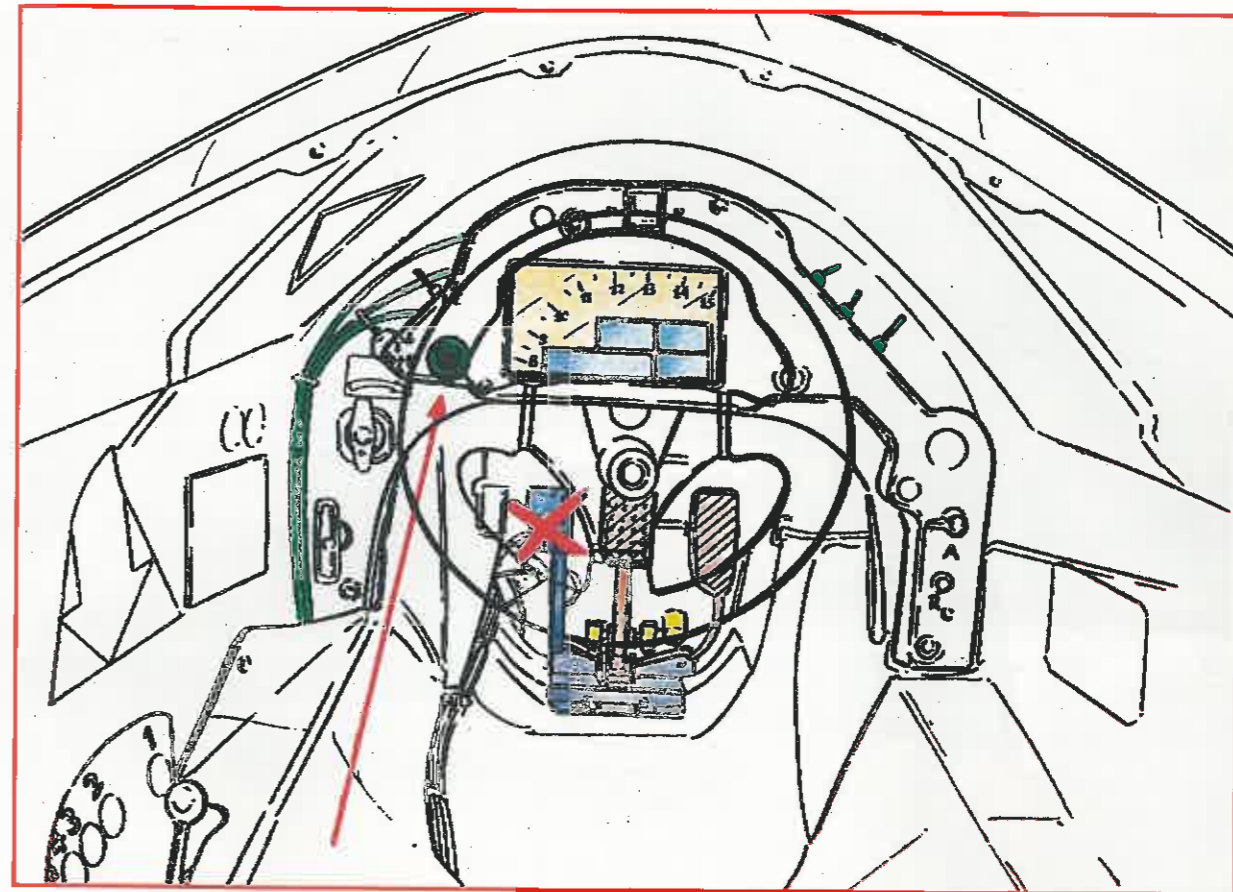
REGRESO A LO CLÁSICO
Williams no estrenará en el 92 las suspensiones activas. Por el momento han elegido un sistema de suspensión clásico, mejorado con un regulador sobre el pontón que actúa sobre el reenvío del amortiguador.

nico capaz de controlar las reacciones del embrague, por medio de tres programas que el piloto deberá elegir para arrancar en la parrilla de salida, después de cambiar los neumáticos durante la carrera, o simplemente para ponerse en marcha normalmente.

Las tres elecciones se seleccionan por medio de un interruptor, y el accionamiento del embrague se acciona al pulsar un botón situado en la parte posterior del volante. En resumidas cuentas, lo que ocurre, es que el embrague se pone en funcionamiento cuando el motor alcan-

mitido aligerar un kilo el peso del coche, ganar espacio en el habitáculo para la pierna izquierda del piloto, que junto con las ventajas de motricidad, se fatiga sensiblemente menos.

Por otra parte, resulta desconcertante oír a los técnicos de Williams hablar de suspensión «pasiva» para el futuro monoplaza de Patrese y Mansell. Por el momento, el sistema de suspensión activa sigue en elaboración sobre las mesas de los ingenieros de Dudcot, mientras que el FW 15 adoptará la misma que el FW 14, con la aportación de un cu-



ELECTRÓNICA A TOPE
En el habitáculo del FW 14 se suprime el pedal del embrague, y el mando electrónico que lo regula está situado por detrás del volante. La regulación se llevará a cabo por medio de tres programas diferentes.

rioso martinete colocado sobre el eje del empujador de la suspensión. Este «invento» controla y regula las reacciones negativas que no puede absorber el amortiguador hidroneumático.

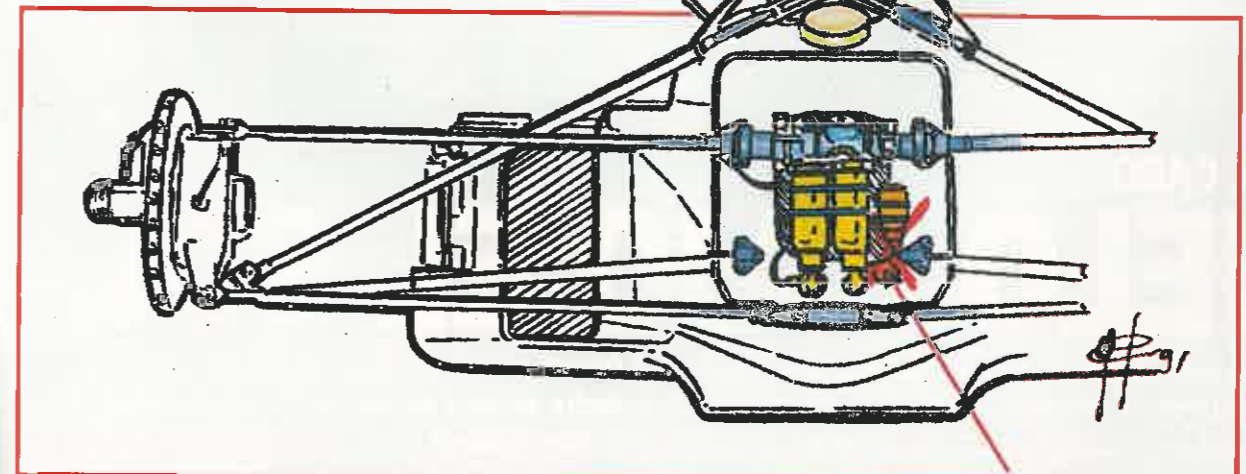
En lo relativo al cambio, Head ha precisado que se mantendrá el diseño actual, con una serie de interesantes modificaciones que deberán mejorar bastante su precaria fiabilidad mecánica, adaptando su funcionamiento a las regulaciones electrónicas del embrague y del diferencial y, a ser posible, ganar alguna centésima de segundo más en

su velocidad al engranar todas las marchas.

Por lo que se ha podido comprobar durante los entrenamientos en Montmeló, el Williams-Renault FW 14 «laboratorio», encomendado a Damon Hill, proporcionaba una motricidad fuera de lo común a la salida de cualquier curva, y sobre todo, en los simulacros de arrancadas de Gran Premio, llevados a cabo a final de la recta para que nadie se diera cuenta de su brutal motricidad; el monoplaza mantenía su

direccionalidad de forma sorprendente. A la vista de lo ocurrido la pasada temporada, y de los errores cometidos por sus mecánicos, es de suponer que Frank Williams ponga remedio a ese talón de Aquiles que anida en la estructura de la escudería en los circuitos. Si eso se lograra mejorar, y la fiabilidad electromecánica acompañara al monoplaza, nadie les privará de los Títulos Mundiales de Pilotos y Constructores. Suerte, y sólo suerte.

G. Corbetta
G. Piola



MENOS PESO
En la parte frontal del FW 14 «laboratorio» se ha eliminado el depósito del líquido hidráulico destinado al embrague.



**RAID
PARIS-EL CABO**

DUELO BAJO EL SOL

Los primeros días de carrera han dejado bien claro que el triunfo por la victoria es cosa de dos equipos: Mitsubishi y Citroën. Todo hace presagiar que la lucha se va a prolongar en cada etapa. Los participantes españoles más importantes, también han demostrado estar en buena forma.

LOS participantes de la primera edición del Raid París-El Cabo ya tienen programados sus sistemas de navegación con rumbo al sur. En pleno desierto la batalla se ha desencadenado, tras las primeras etapas se ha podido comprobar que Citroën no lo va a tener tan fácil como en otras ocasiones: Mitsubishi, con un potente equipo, está dispuesta a aguarle la fiesta a la armada francesa. Para ello ha puesto en juego una enorme cantidad de medios. Los resultados no se han hecho esperar y en la etapa prólogo, Erwin Weber, campeón de Alemania de Rallyes, se impuso a los Citroën. Más tarde en la primera toma de contacto con África, Hubert Auriol, el piloto de Mitsubishi con más posibilidades de triunfo, se clasificó delante de los ZX Rallye Raid.

DÍA HISTÓRICO
En la etapa del viernes 27, Sirte-Sabha, Salvador Servá y Jaime Pulg, tras una etapa perfecta, pasaron a encabezar la carrera.



EL VETERANO Y EL NOVATO
Jordi Arcarons (foto de la izquierda), todo un veterano en este tipo de carreras, es uno de los favoritos al triunfo final. Jordi Torra, por contra, debuta en suelo africano, hasta ahora con un sensacional resultado.



SIEMPRE FAVORITO
Carlos Mas siempre parte en una carrera de este tipo como máximo favorito. Por lo pronto ha demostrado encontrarse en una buena forma.





De todas formas, la carrera no ha hecho más que comenzar. Quedan muchas etapas por disputar y todo puede suceder. Las asistencias y logística de cada equipo tienen mucho que decir. En los últimos días de carrera, quien consiga estar más en forma, tendrá mayores posibilidades. Al respecto, Citroën ha demostrado que sus asistencias, con una perfecta organización, sin dejar nada al azar, tienen una ilimitada capacidad de trabajo, que en otras muchas ocasiones ha permitido que la balanza se incline a su favor. Hay que ver si Mitsubishi puede responder al potente equipo francés.

Después de lo sucedido en los primeros días en suelo africano, el resto de los equipos participantes,

EL REY DE ÁFRICA
Vatanen confía en adjudicarse la victoria. En la foto, con el organizador de la prueba, Gilbert Sabine (en el centro) y su fiel copiloto Bruno Berglund.



salvo que ocurra algún imprevisto, una vez más servirán de mera comparsa. Entre los más importantes están dos españoles, el de Salvador Serviá-Jaime Puig, que a los mandos de un Lada Samara T-3 se encuentran clasificados justo detrás de los dos equipos favoritos, a la expectativa de lo que suceda en los puestos de honor y esperando a dar algún zarpazo que se puede ver reflejado en alguna victoria de etapa, algo que sería muy importante, además de procurar al final de esta dura carrera estar clasificados lo más arriba posible. De quedar entre los cinco primeros sería un fabuloso triunfo. De momento, se están clasificando detrás de los Mitsubishi y los Citroën, sin ceder mucho tiem-

po. Son dos hombres experimentados en este tipo de competición y con una buena estrategia pueden saldar su actuación con un sobresaliente.

Otro equipo español con posibilidades de realizar un papel digno es el Team Nissan-Repsol, con sus veteranos Patrol rejuvenecidos. Ahora van equipados con turbo y mejoras en las suspensiones y las transmisiones. En los primeros días de carrera han realizado una buena actuación y sobre todo Jordi Torra, que debuta en raids africanos, ha comenzado con muy buen pie y ha conseguido situarse entre los diez primeros. El resto de los equipos españoles no tienen muchas posibilidades de lograr una buena clasificación. Con pocos medios, su obje-

tivo es estar el día 16 de enero en Ciudad del Cabo, conseguirlo sería un tremendo éxito.

Cada vez es más numerosa la presencia de pilotos del Mundial de Rallyes en este tipo de carreras. En esta ocasión debuta el francés Bruno Saby, que en su primera toma de contacto con el desierto sahariano está haciendo lo imposible por no perder mucho tiempo. En la clasificación general, de momento, se encuentra entre los diez primeros.

Si la lucha por la victoria en el apartado coches se limita sólo dos a equipos, o lo que es lo mismo a Vatanen y Auriol, en la categoría de motos el pronóstico es mucho más abierto. Ya se ha podido comprobar, en las primeras etapas africanas, que los favoritos no van a dejarse

LOGÍSTICA DE GIGANTE
Como es habitual, Citroën pone en juego una increíble cantidad de medios. Además, en esta carrera participa con dos prototipos, con vías más anchas, confiados a Ickx y Waldegard.

le must de Cartier

PHILIPPE CHARRIOL PARIS

la collection
Van Cleef & Arpels Paris

Feliz 1992

Cabrera
JOYEROS

AGENTE OFICIAL

JOSE ORTEGA Y GASSET, 54 TELEF.: 402 24 73. MADRID



sorprender, y la lucha hasta el final de la carrera promete ser apasionante. Por el momento, las Yamaha, con Peterhansel a la cabeza, dominan la prueba. Con una moto de esta marca, Carlos Mas está entre los primeros. Su segundo puesto en la primera etapa libia, le ha servido para demostrar que la mala suerte que ha tenido en los últimos años, no le va a impedir luchar por el triunfo.

Otros pilotos de la talla de Orioli, Laporte y el español Arcarons, integrantes del equipo Cagiva, y situados entre los diez primeros de la general, esperan dar la respuesta oportuna a los hombres de Yamaha, es más, Arcarons es un serio candidato a la victoria final. No podemos olvidarnos de De Petri, piloto muy rápido y siempre con muchas posibilidades. Otro equipo que en las úl-

PRIMER LÍDER
El primer líder fue el Campeón de Alemania de Rallyes, Erwin Weber.

CLAROS FAVORITOS

Duelo de titanes

EN esta primera edición del Raid París-El Cabo dos equipos, Mitsubishi y Citroën, apuestan por la victoria. Triunfo que es tremendamente importante y que, en el caso de la marca francesa, le sirve para volcar en él sus campañas publicitarias de los modelos de serie. Por este motivo no escatima ningún esfuerzo. El presupuesto empleado ronda los 1.500 millones de pesetas. Además, cuenta con los servicios de los mejores pilotos de la especialidad y con

cinco vehículos muy difíciles de superar. Pero esto no basta, para que funcione el equipo hace falta una enorme infraestructura y logística. Como ejemplo, baste citar que los coches franceses contarán con el apoyo de más de diez camiones. A esta lucha se suma Mitsubishi, equipo que, año a año, ha ido aumentando su potencial y que en esta ocasión cuenta con unos medios y un presupuesto muy similar al de su rival más peligroso.

LUCHA HASTA EL FINAL
La disputa en motos promete ser apasionante en cada etapa.



timas carreras se ha reforzado mucho es Gilerá, escuadra en la que se encuentra Carlos Sotelo, que en las primeras etapas está respondiendo perfectamente a las expectativas que hay sobre él. Por otro lado, al cambiar la carrera su recorrido en esta categoría, la iniciativa de cada piloto decidirá la victoria.

Cuando el lector tenga este número en sus manos, la caravana multicolor que compone la carrera más larga del mundo, más de 12.000 kilómetros, abandonará el desierto y se introducirá en Centro África. En ese momento comenzarán a recorrer pistas que hasta ahora no se habían realizado nunca con coches y motos de carreras. Todo puede suceder y el desconocimiento del terreno, por parte de todos, propiciará momentos intensos. ○

1 INVERSIÓN es la única publicación nacional hecha a su medida. Para cuidar su patrimonio.

2 Cada semana estamos en su quiosco habitual, y suscribiéndose llegamos cómodamente a su domicilio.

3 Le informamos en cada momento sobre el fondo de inversión que más le conviene, los valores con mayor liquidez, las mejores cuentas y créditos hipotecarios...

El único semanario que le informa a fondo de su INVERSIÓN

4 Los fondos de inversión son algo de nuestro mayor interés. Semanalmente hacemos el seguimiento de los 290 fondos que hoy están en el mercado.

5 Su mayor interés está en INVERSIÓN. Un gran equipo de profesionales trabaja para que usted rentabilice al máximo su inversión.



Entre a fondo en **inversión**¹⁶



SALVAR LE MANS

LA FISA con Moxley a la cabeza, a propuesta del Automóvil Club de l'Ousat, organización de las míticas 24 Horas de Le Mans, la creación de una comisión de trabajo, para que esta carrera tenga el protagonismo que se merece. Según Moxley, esta carrera es tan importante como el Mundial. Para ello, además de los coches que compiten en todo el campeonato, son motores de 3,5 litros

Crivillé comienza la temporada

ALEX Crivillé comenzará en los primeros días del año su periodo de entrenamiento con vista a la temporada 92. Su paso de 250 a 500 centímetros cúbicos necesita un lógico tiempo de adaptación y para cuando llegue el momento de disputar la primera carrera, el joven piloto



de Seva quiere estar a un buen nivel. Los entrenamientos comenzarán en Australia, para más tarde desplazarse a Estados Unidos y finalizar esta primera tanda en Jerez. En total, Crivillé se ha propuesto realizar 4.000 kilómetros antes de que dé comienzo el Mundial.

El Rallye de Montecarlo a punto

UNA vez cerrado el periodo de inscripción del Rallye de Montecarlo, un total de 150 participantes completan la lista de inscritos. Entre ellos lógicamente los mejores del mundo. Este es el caso de Juha Kankkunen, triple campeón mundial; Carlos Sainz, que saldrá dispuesto a repetir el triunfo de la edición anterior; Didier Auriol, que finalmente defen-

derá los colores de Martini al cederle Lancia todo el material deportivo a su filial, la Jolly Club. También debutarán con sus nuevos equipos Massimo Biasion (Ford), Markku Alen (Toyota) y Tomi Makkinen (Nissan).

Pilotos prioritarios

LA FISA ha hecho pública la lista de los pilotos que en el 92 gozarán de prioridad A en el Mundial de Rallyes. Una categoría a la que sólo pueden acceder los pilotos que ha-



yan demostrado una gran calidad. En esta lista entran, por derecho propio sin inconvenientes de caducidad, los pilotos que hayan logrado el Campeonato del Mundo. Sin embargo, en la última lista publicada por este organismo internacional no aparece el nombre de Walter Rohrl. Un nombre que sí aparece mercedemente es el de Colin McRae, después del magnífico fin de año que ha tenido.

Nuevo jefe en Ford Motorsport

PETER Ashcroft que hasta ahora venía desempeñando las funciones de Director Deportivo en el equipo del Mundial de Rallyes de la marca del óvalo, ha dejado su puesto. El nuevo «patrón» de este equipo, que afronta el 92 con mucho optimismo y muchos proyectos en cartera, es Colin Dobinson, de 47 años de edad y unido a Ford desde 1961. Tendrá la responsabilidad, no sólo de conseguir triunfos en el Mundial que dentro de poco va a comenzar, sino también del desarrollo de su nueva arma, el Ford Escort Cosworth 4x4. Vehículo que ya se ha confirmado que será desarrollado en Inglaterra por Malcom Wilson y que participará en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra en manos de Mia Barolet.

Agostini Director de Cagiva

LA escudería italiana Cagiva ha nombrado recientemente al ex-campeón del Mundo de Motociclismo, Giacomo Agostini, Director del equipo. También la marca ha confirmado por una



temporada más en su equipo del Mundial a Eddie Lawson y al brasileño Alex Barros. La temporada pasada las motos de esta marca, gracias a la incalculable colaboración de Lawson, mostraron un magnífico nivel competitivo, y esperan que este año se confirme con la consecución de victorias. Para ello no están escatimando esfuerzos.

Hakkinen sigue con Lotus

ACE unos días la mítica escudería inglesa Lotus, anunció que para el 92 dispondría de los motores Ford HB, terminando por lo tanto su colaboración con Judd. Ahora



hace oficial que para la temporada que viene seguirá contando con los servicios del joven piloto finlandés Mika Hakkinen, que ya en el 91, a pesar de su corta experiencia en esta especialidad, mostró unas buenas cualidades. El otro piloto del equipo podría ser Johnny Herbert, aunque este último todavía no está confirmado al cien por ciento. Andrea de Cesaris también tiene alguna posibilidad de ocupar ese volante.

Audi no homologa el S2

RAS haber efectuado una serie de pruebas secretas en Alemania, Audi ha deci-

dido no homologar en el Grupo A el S-2 de forma temporal. Las razones de la marca alemana son la falta de tiempo para construir el número de ejemplares que exige la FISA (5.000). Audi esperará al 93, año en el que sólo serán necesarias 2.500 unidades para homologarlo. Al margen de esto, y dentro del ámbito automovilístico, Jimmy McRae ha firmado un contrato con Opel para desarrollar el Calibra Turbo 4x4, que con toda seguridad, debutará en el Mundial de la especialidad en el 93. En el desarrollo de este coche, jugará un papel fundamental el trabajo del equipo español de la marca en rallyes de tierra con los Vectra 4x4.

Posible sí a Jerez

EN unos días la FISA dará contestación positiva o negativa al circuito de Jerez para que organice un Gran Premio de Fórmula 1 en el 92. Todo parece indicar que la respuesta será afirmativa. Para que Jerez pueda celebrar una prueba de Fórmula 1, es necesario que no se homologue el circuito de Hungría, cosa que parece probable, ya que hasta la fecha allí no han comenzado ningún tipo de reforma.

BOXES



Guillermo Barreras tiene intención de volver a los rallyes de asfalto. Para ello cuenta con el apoyo de una importante cadena alimenticia y está en negociaciones para hacerse con un Lancia Delta Integrale de máximo nivel.

Mnardi que había confirmado hace unos días a Christian Fittipaldi como piloto para el 92, ha anunciado recientemente que el otro volante disponible del equipo lo ocupará Alessandro Zanardi.

Gianni Morbidelli ha dejado el equipo Jordan de Fórmula 1, su puesto lo ocupará con total seguridad Mauricio Gugelmin, que para ello estaría dispuesto a marcharse de Leyton House.

Audi ha cancelado el desarrollo del motor V-12 de Fórmula 1. Un motor que podría haber debutado en la especialidad en febrero.

Los apellidos famosos aumentan en las parrillas de carreras. Jacques Villeneuve, hijo del inolvidable Gilles, debutará en el 92 en Fórmula 3000, después de haber competido con éxito en la Fórmula 3 italiana.



Feliz Año Nuevo con unas normas nuevas

LAS normas de seguridad que se recogen en el nuevo Reglamento de Circulación, que entrará en vigor el próximo mes de junio, deben de ser aceptadas como unas medidas positivas entre todos los conductores. Que nos obligen a llevar los cinturones de seguridad en todos los asientos y en todos los lugares es algo que no debe de ser mal visto por nadie. Con los actuales cinturones de inercia, la molestia producida al conductor es inexistente. Un periodo realmente corto de adaptación y las ganas de circular con mayor seguridad nos harán ver, en poco tiempo, que es un verdadero acierto llevar el cinturón puesto en todo momento. Nos sujeta mejor el cuerpo en las curvas y en las frenadas y, lo que es más importante, protegerá nuestra integridad física en posibles accidentes.

Algunos seguirán pensando que utilizar el cinturón de seguridad en la ciudad es una tontería, pero no saben que un impacto a 40 kilómetros por hora, contra un objeto inmóvil, puede ser mortal si no llevamos la protección necesaria y que son precisamente los acompañantes los más vulnerables en una situación como ésta. Por desgracia, todos hemos presenciado algún accidente dentro de la ciudad y se nos han puesto los pelos de punta, pero las víctimas no hay que achacarlas sólo a un posible exceso de velocidad sino también a la falta de utilización de un elemento tan útil

como el cinturón de seguridad. En buena parte de estos accidentes, el alcohol y la imprudencia son los auténticos culpables. También se recoge en el nuevo Reglamento la posibilidad de bajar el índice de alcohol en la sangre de los 0,8 gr/l. actuales a 0,5 gr/l. Si cada conductor que ha tomado «unas copas de más» fuese consciente de su estado y apagase la sensación de euforia que produce el alcohol con una dosis de cordura y realismo, se evitarían buena parte de esos accidentes que convierten una noche de diversión en un auténtico drama.

La siniestralidad producida en Madrid durante los fines de semana, entre el mes de enero y noviembre del 91, arroja unos resultados de 5.477 accidentes en muchos de los cuales el alcohol había estado ligado muy directamente. Pero, por mucho que nos pongamos el cinturón de seguridad o dejemos de beber, si continuamos padeciendo las «medidas de seguridad» que ofrecen nuestras carreteras, seguirán existiendo los accidentes mortales. Y es que, un golpe a 80 kilómetros por hora contra una farola es mortal con cinturón de seguridad o sin él y con cuatro cubatas o dos refrescos. ¿Es realmente tan difícil proteger con un simple guardarrail todas esas farolas que iluminan las circunvalaciones de las grandes ciudades?

Pongamos todos un poquito de nuestra parte y todo irá mucho mejor durante este nuevo año: seguro.

Victor M. Fernández



PARA EL DESIERTO

XR-V 750



PARA LA MONTAÑA

XL 600 V



PARA LAS CARRERAS

XR 600 R



PARA LA AVENTURA

NX 650

ACISTI & PARTNERS



MONTESA-HONDA, S.A.
Tel. (93) 474 02 52

HONDA



BALLESTA

NO SÉ POR QUÉ TE QUEJAS
TANTO. LLEVABAS YA
TRES AÑOS SIN HACER DE
CIERVO DE REPUESTO



Juan BALLESTA

**NO HAN QUEDADO EN LA BOLERA.
LES ESPERAN EN LOS FUTBOLINES.**



TEMPERAMENTO PROPIO.

Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD

SLOGAN

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

4 de enero de 1992

Núm. 428 • 325 ptas.

Renault 19 Cabriolet EL MAS VENDIDO SE DESCUBRE



Comparativa V6: Peugeot 605 / Audi 100 2.8

Prueba del Nissan Primera diésel

Fernando Díaz Plaja: El español y su automóvil

