

ENVIADOS



ESPECIALES

Motor 16

GRUPO

7 de abril de 1992 Núm. 442 • 350 ptas.

Nuevo Renault Safrane



PRUEBA DE CHOQUE



- La gama española
- Frente a sus rivales



AL VOLANTE
PORSCHE
928 GTS



Los buenos trabajos se realizan con las herramientas apropiadas.



Es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.

Ahora, algunos sistemas sofisticados de ingeniería como la tracción a las cuatro ruedas y el sistema antibloqueo de frenos (ABS) se ofrecen en muchos modelos Ford y además, todos los motores que incorporan, desde el más básico hasta el potente Cosworth, están diseñados para desarrollar óptimas prestaciones y proteger el medio ambiente.

El desarrollo tecnológico del que dispone tu coche debe significar largos años sin ningún imprevisto. Sin embar-

go, su mantenimiento, su puesta a punto, requiere trabajos periódicos en él.

Y para que dichos trabajos se realicen de la forma más eficaz es necesario contar con las herramientas apropiadas.

Cada Taller Ford cuenta con herramientas especialmente diseñadas y utiliza, exclusivamente, recambios originales. Toda una garantía de calidad.

Por supuesto que, las buenas herramientas no son nada si no se cuenta con buenos técnicos. En Ford lo sabemos y, por eso, prestamos gran interés a la for-

mación de nuestros técnicos. Ellos son los que mejor conocen tu coche.

En Ford siempre tratamos de dar a nuestros clientes servicio y atención inmejorables.

Después de todo, es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

ESTAS SEMANAS

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 490 escudos



GAMA ROVER 800 PÁG. 54

- 4 PUNTO DE MIRA
- 8 SU CASO
- 10 AL VOLANTE
- PORSCHE 928 GTS
- 16 AL VOLANTE
- FIAT TEMPRA SW 4X4
- 20 ESPECIAL
- GAMA RENAULT SAFRANE
- 24 EXCLUSIVA CRASH



CITROEN XM BREAK PÁG. 30



FIAT TEMPRA SW 4X4 PÁG. 16

- TEST
- 28 AL VOLANTE
- PEUGEOT 205 PREMIUM
- 30 CITROËN XM BREAK
- 35 PRECIOS
- COCHES NUEVOS



HYUNDAI LANTRA GLS 16V PÁG. 64

- 47 MAGAZINE
- 54 A FONDO
- GAMA ROVER 800
- 64 HYUNDAI LANTRA GLS 16V
- 71 PRECIOS
- VEHÍCULOS USADOS
- 86 FUERA DE SERIE
- GTM, RÉPLICAS DE

- CLÁSICOS
- 89 LO ÚLTIMO
- PROYECTOS CINQUECENTO
- 90 GENTE SOBRE RUEDAS
- FERDINAND PIËCH
- 94 MOTOS
- GRAN PREMIO DE JAPÓN
- 102 DEPORTE
- RALLYE EL CORTE INGLÉS
- 104 RALLYE SAFARI
- 112 A TODO GAS

Motor 16

LA MAS LEIDA

La tercera «oleada» del Estudio General de Medios (EGM), máxima autoridad en la medición de audiencia de los medios de comunicación, certifica que MOTOR 16 es la revista más leída en su sector. Los datos, por poner tan sólo algunos ejemplos, son los siguientes:

Motor 16	
Motociclismo	474.000*
Autopista	398.000
Coche Actual	395.000
Automóvil	266.000
	194.000

*Lectores semanales

D Volver a Ganar

DESDE finales de julio del pasado año teníamos hambre de victoria. Entonces, Carlos Sainz ganaba el Rallye de Argentina. Luego, en Finlandia, Australia, San Remo, Cataluña, RAC, Montecarlo y, hace una semana, en Portugal las cosas no iban tan bien como Carlos hubiera deseado. En las carreras no conviene ponerse nerviosos, pero **ocho meses** son muchos meses. De acuerdo, hemos estado años sin un triunfo internacional del calibre de los de Sainz, pero es que precisamente nuestro querido Carlos nos ha acostumbrado al **triunfo** tal vez con demasiada facilidad.

En el deporte, unas veces se gana y otras se pierde. Está claro que Carlos lo tiene bien asimilado y también lo está que la racha de **vacas flacas** habrá tenido asimismo alguna enseñanza positiva. Hay que congratularse con que el triunfo haya vuelto precisamente en una prueba como el **Safari**, tal vez la más difícil de lograr para aquellos que lo han ganado casi todo.

El triunfo de Sainz llega en un momento oportuno para el futuro del Campeonato, coincidiendo en el tiempo con el inicio de otro certamen internacional, el **Mundial de Motociclismo** en el que las cosas no han ido tan bien. Circunstancias climatológicas difíciles, bautismos de categorías... El caso es que **Japón** ha sido adverso para nuestros colores, no sin dejar una puerta abierta a la esperanza.

En otras especialidades, unas promocionales, otras profesionales, las perspectivas no son malas. Ahí está ese triunfo casi desapercibido de **Pedro Martínez de la Rosa** en la Fórmula Renault británica o esos primeros pasos de **Jordi Gené** en la Fórmula 3.000. ¡Animo a todos!

1992 es un año importante para España en lo cultural, en lo tecnológico, en lo político, en lo deportivo... No sabemos hasta qué punto se ha dado con la **fórmula** para garantizar el éxito en todos los apar-

tados, pero estamos convencidos que en lo que respecta a los deportes del motor la victoria de Sainz en el Safari va a ser el punto de partida de una **nueva racha** en la que los colores españoles brillen con toda la fuerza que merecen sus protagonistas.

Alberto Mallo



Europa quiere más competitividad

LA Comisaría de Industria de la CEE, bajo la dirección de Martín Bangemann, acaba de presentar en Lisboa un estudio sobre la reestructuración del sector de automoción, que, en los próximos años, podría sufrir un serio retroceso, poniendo en peligro centenares de miles de puestos de trabajo.

Según este informe, el proceso de saneamiento pasa por la actuación en tres niveles: gama de productos más competitivos y más amplia; modernización y robotización de los procesos de producción y formación del personal.

Rolls del siglo XXI

EL imprevisible Luigi Colani ha diseñado un Rolls Royce al que de-

nomina 444 por tratarse de un cuatro puertas, cuatro asientos y una velocidad máxima de 400 kilómetros por hora según los planes.

El dibujo lo ha realizado en su nuevo centro de diseño cerca de Toulouse (Francia), con la particularidad, a pesar de ser un cuatro plazas, de llevar motor central.

Por supuesto, el revolucionario Colani no respeta la tradición de la marca, aspecto tan cuidado por los británicos, y en su coche, lo único que recuerda a un Rolls es la parrilla delantera, aunque espectacularmente inclinada y la estatuilla (El Espíritu del Éxtasis) situada sobre ella.

El frontal, regulable según Colani y al que denomina «Alula Spuria», forma parte de un diseño integral para acelerar el paso de aire por debajo del coche y crear efecto suelo al estilo de los deportivos más depurados.



SEMAFOROS

CITROEN TRES BIEN

Se lo merecen los trabajadores, los directivos y los sindicatos que, «de un plumazo», han firmado por unanimidad el convenio de Citroen Hispania para el año 1992. Una subida del seis por ciento y una paga anual de 24.000 pesetas han convencido a los 7.000 empleados de la empresa.

HAGASE LA LUZ

Un considerable número de farolas no funciona en la M-40 madrileña, apenas dos meses después de su inauguración. Se da la circunstancia de que en estos días se procede a la limpieza de la vía y al plantado de árboles, sin que se preste la menor atención al alumbrado.

FELICIDADES, PERICO

Pedro García, Perico, ha sido nombrado responsable de competición de Ford. Conoce hasta los últimos detalles la competición automovilística y, aunque no lo tendrá más fácil que en el asiento de la derecha de muchos pilotos, estamos seguros de que sabrá hacerlo bien. Suerte.

EN LA PARADA

Algunos autobuses que realizan recorridos interurbanos se detienen, por hacer un favor a los viajeros, en cualquier lugar. Ello ha provocado ya algunos accidentes. Para mejorar su servicio, que acondicionen un mayor número de paradas bien señalizadas, pero que no se detengan en cualquier lado.

Reinastella, el Renault del 2328

EL próximo 12 de abril, se inaugurará en Marné-la-Valle, cerca de París, el parque de atracciones Euro-Disney. Una de ellas será el Visionarium, lugar donde el visitante podrá viajar por el tiempo. Allí, se descubrirá uno de los modelos de Renault del año 2328: el Reinastella. Se trata de un vehículo sin ruedas que tanto puede viajar a 300 kilómetros por hora, levitando 150 metros por encima del nivel del suelo o desplazarse a la velocidad del paso humano a 15 centímetros de altura. Para ello, cambia su forma en función de la altura o de la velocidad a la que se desplaza, gracias a que está realizado en un material que puede dilatarse, denominado Dermotileno. Este mismo material permite la ausencia de puertas, ya que se retrae para dejar una abertura por donde acceden los pasajeros (un máximo de cuatro). Una vez han entrado, recobra su forma primitiva. Para saber donde debe ir, utiliza la emisión de ondas cerebrales del «conductor» y se guía por la Red Mundial de Gestión de Tráfico. Su motor funciona a base de un sistema de generación organo-iónica y desarrolla una potencia de 1.000 kW.



Colza, Gasolina del futuro

LA problemática medioambiental y el progresivo encarecimiento de los combustibles fósiles están impulsando una nueva forma de carburantes verdes.

En Europa existen más de dos millones de hectáreas cultivadas con colza y que podrían suponer una importante reserva energética.

El aceite obtenido de sus semillas sirve para alimentar un cierto tipo de motores diésel y mezclado con metanol forma un excelente com-

combustible llamado Diester. En el pasado Raid París-El Cabo, un equipo francés llegó con éxito a la línea de llegada utilizando el Diester en

sus vehículos. Por lo pronto, la Comunidad Europea ya estudia levantar cualquier tipo de impuesto que grave el consumo de los combustibles de origen vegetal, lo que potenciaría automáticamente el uso y el consumo.



DESDE LONDRES IAN ADCOCK

EL MÁXIMO RESPONSABLE de investigación de BMW, Wolfgang Reitzle, ha confirmado que su compañía fabricará un rival del Volkswagen Golf (Ver Motor 16 nº 440). El nuevo modelo estará basado en la actual Serie 3, pero con su propio motor y carrocería de dos volúmenes.

CON LA LLEGADA del nuevo presidente a Jaguar, la marca del felino afronta su reto más

importante. A finales de esta década, Ford, actual propietario de la firma, pretende que Jaguar fabrique 100.000 coches al año, cuatro veces más que los fabricados en 1990. Además de los 300.000 millones de pesetas que Ford pagó por Jaguar, la marca americana está dispuesta a gastar 200.000 millones más, para llevar a cabo un ambicioso plan de renovación completa de la gama, que le permita competir con BMW, Mercedes y las marcas japonesas a comienzos del próximo siglo. El primer puesto de la agenda

lo ocupa el XJ6, del que aparecerá una versión modificada en su frontal y en su parte posterior. Dos años después, el coupé XJ-S será sustituido por un nuevo modelo, cuyo nombre en clave es X100. Ese mismo año, aparecerá un nuevo motor de ocho cilindros en V y cuatro litros de cilindrada. Con todo, el año de Jaguar debe ser 1998, cuando aparecerá el Jaguar rival de los BMW Serie 5. Ford no se conforma con estar en segunda fila: de este modelo quiere llegar a producir más de 100.000 unidades/año.

El coste de los accidentes

EL presidente del ramo de automóviles de la patronal de aseguradoras Unespa, José Cercós, afirmó la pasada semana que todas las indemnizaciones de automóviles suponen anualmente unos 600.000 millones de pesetas, de los que el 50 por ciento se deben a daños materiales, y el resto, a daños corporales. Tales declaraciones fueron realizadas en el transcurso de la visita al Centro Zaragoza, destinado a la investigación de reparación de accidentes, promovido por 38 compañías

automovilístico español. En la visita al Centro también estuvo presente el director general de Tráfico, Miguel María Muñoz, quien declaró que el sector asegurador es el único sector empresarial que hasta el momento ha demostrado su inquietud en la prevención de accidentes y, aseguró igualmente, que la Administración está interesada en que se lleven a cabo iniciativas como ésta, aunque «no está en su ánimo subvencionar este centro de investigación, por problemas presupuestarios». En la actualidad, la Dirección General de Tráfico invierte una media anual de 120 a 130 millones de pesetas en temas de investigación sobre Seguridad Vial, destinados a analizar en profundidad aspectos médicos, psicológicos, jurídicos,

cos, de ingeniería, etcétera, que se llevan a cabo en diferentes centros de investigación y Universidades.



Eduardo Serra nuevo presidente de Peugeot-Talbot

EL Consejo de Administración de Peugeot-Talbot España ha designado presidente de la entidad a Eduardo Serra Rexach, que nació en Madrid en 1946, es Abogado del Estado desde 1974. Durante varios años ha desempeñado cargos de relevancia en la Administración Pública, hasta que en 1988 pasó a la empresa privada. Entre 1988 y 1991 fue presidente del Consejo de Administración de Telettra España, y en la actualidad, además de su reciente cargo, es vicepresidente honorífico de la fundación de Ayuda

contra la Drogadicción, vicepresidente del Instituto de cuestiones Internacionales y Política Exterior y presidente de Cubiertas y Mzov. Tras el fallecimiento de Estanislao Chaves, anterior presidente de la marca el pasado año, Peugeot-Talbot España ha estado sin presidente, periodo durante el cual se han producido importantes cambios en su cúpula directiva.

Delco Remy en España

EL fabricante de componentes para automóvil, Delco Remy, (marca que pertenece a General Motors) acaba de establecerse en España siguiendo su política de acercamiento a los clientes de Europa, continente en el que no ha tenido excesiva presencia comercial hasta 1991, año en el que ha abierto oficinas en sus principales capitales. Su principal actividad es la fabricación y comercialización de baterías sin mantenimiento, en la que está situada en segunda posición mundial, con un 9,1 por ciento de cuota de mercado.



CONTANTE Y SONANTE

EL BANCO BILBAO VIZCAYA (BBV) continuará como primer accionista privado de Repsol pese a que la presencia de Pemex (Petróleos Mexicanos) ha subido hasta el 5 por ciento. Por otro lado, el viernes 3 de marzo se ha aprobado la privatización del 16 por ciento del capital de la empresa, aunque el estado seguirá manteniendo el control de la misma.

REPSOL SE ASOCIA CON otras cuatro petroleras europeas (Elf, Agip, Petrogal y Texaco) para crear una nueva tarjeta de crédito internacional para transportistas, bautizada Pan-Diesel Card.

EL FABRICANTE HOLANDES de camiones, DAF, ha perdido, en el pasado ejercicio, 22.000 millones de pesetas, por lo que, por segundo año consecutivo, no repartirá dividendos a sus accionistas.

IVECO-PEGASO FABRICARA transmisiones y cajas de cambio de las marcas ZF y Rockwell, tras un acuerdo con ambas compañías. Estos componentes los fabricará en Barcelona, destinados a Iveco y a otras marcas.

VOLVO Y RENAULT CAMINAN finalmente hacia su fusión, o al menos eso es lo que afirma el prestigioso diario económico The Independent.

MERCEDES-BENZ, AVIA Y LIJAZ construirán vehículos ligeros y camiones en Checoslovaquia, bajo la aprobación y protección legislativa de las autoridades de aquel país.

ADA estrena logotipo

LOS responsables de Imagen Corporativa de ADA lo venían pensando desde hace tiempo. Ya iba llegando el momento de que esta empresa, una de las pioneras en la asistencia en carretera, cuya existencia se remonta a más de una veintena de años, cambiara su veterano logotipo por uno más moderno y dinámico. El nuevo diseño conserva las tres letras características de ADA, dentro de un óvalo inclinado y ascendente de izquierda a derecha, en tonos rojo y azul sobre fondo blanco, colores que serán utilizados, también, en los vehículos ADA Servicio.



Nuevos presidentes de Volvo y Jaguar

SOEREN Gyll, presidente de la compañía farmacéutica sueca Procordia, será el nuevo presidente del grupo de automoción Volvo a partir del próximo mes de mayo, mientras que Christer Zetterberg, actual presidente, ocupará el puesto de presidente adjunto. En la actualidad, estas dos compañías negocian nuevamente la posibilidad de fusión, ya que otra propuesta de acuerdo fue rechazada por el Gobierno sueco, principal accionista de Procordia con Volvo. Por otro lado, Nick Scheele asumirá esta misma semana la presidencia de Jaguar. Con 48 años, Scheele procede de Ford y tendrá como misión fundamental reflotar la compañía, mejorando su imagen y poniendo en marcha el más ambicioso proyecto (leer recuadro de nuestro co-

responsal en Londres) de esta veterana y tradicional compañía británica, ahora en manos americanas.

Todos los Citroën ZX 3 puertas se fabricarán en Vigo

CITROËN ha tomado la decisión de fabricar el ZX 3 puertas exclusivamente en su fábrica de Vigo, desde donde se suministrará a todo el mundo. Según Jouchoux, consejero delegado y director general de Citroën España, «este proyecto supone un gran impulso para Citroën España». A causa del mismo, las inversiones previstas en la factoría de Vigo, 10.000 millones de pesetas anuales durante cinco años, se sobrepasarán a razón de 2.000 millones anuales. Con este desembolso se pretende incrementar la producción de la planta, que pasará de 1.100 a 1.300 unidades diarias.



la hora de valorar la obra construida y a los problemas de Renfe para garantizar la salida de la producción de la planta por vía ferroviaria. Según el ayuntamiento, Seat ha declarado una superficie y un valor inferior por metro cuadrado edificado al valor real, extremo negado por la empresa. Al mismo tiempo se presiona a Renfe para que construya un túnel de 2,5 kilómetros, en cuya obra Seat ha comprometido 3.000 millones de pesetas de inversión.

Motores Cosworth ecológicos

LA compañía Cosworth, famosa por sus motores de competi-

ción con los que ha obtenido 158 victorias en Grandes Premios de Fórmula 1, ya tiene listo su motor destinado a turismos sin carácter deportivo. Es la primera vez que Cosworth desarrolla un propulsor de estas características. Se trata de un motor de seis cilindros en V, de dimensiones reducidas, diseñado para alcanzar rápidamente la temperatura adecuada de funcionamiento y producir bajos niveles sonoros y de vibraciones. Este propulsor se encuadra en una serie de motores que abarca desde unidades tricilíndricas hasta modelos de doce cilindros turboalimentados. El bloque y la culata son de aluminio, construidos



SEAT: Se retrasa Martorell

LA apertura de la factoría de Martorell se demorará hasta el primer trimestre de 1993, debido a la diferencia de criterios con el Ayuntamiento de esa localidad a

pasado martes 24 de marzo, que su gobierno está estudiando la reducción anteriormente mencionada.

DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

JAPON ESTA DISPUESTO a reducir, posiblemente en un 5 por ciento, el tope voluntario de sus exportaciones de coches a la CE. Si bien, en el acuerdo firmado en julio pasado entre ambas comunidades este tope quedó fijado en 1,23 millones de unidades anuales desde 1993 hasta el año 2000, el ministro japonés de industria y comercio internacional, Kozo Watanabe, afirmó en una conferencia de prensa, el

tobuses aumentó un 14,3 por ciento.

EL OBJETIVO PRINCIPAL del nuevo vicepresidente de Nissan, Yoshifumi Tsuji, que será elegido en la junta general de accionistas del próximo mes de junio, consiste en hacer más rentable la empresa, incrementando la productividad y disminuyendo costes, dos aspectos en los que Tsuji ya está trabajando desde su puesto actual de director general. Otras medidas a tomar, incluyen revisar la gama de vehículos, acortando probablemente el número de modelos.



aseguradoras que controlan el 70 por ciento del parque

DESDE TURIN GIANCARLO PERINI

CHRYSLER HA DESIGNADO a Luigi Koelliker como socio para la importación de sus automóviles en el mercado italiano. Koelliker, responsable de la comercialización de SEAT en la década de los ochenta y, en la actualidad, de Mitsubishi, Hyundai y Jaguar en varias ciudades del norte de Italia, anunciará el comienzo de las actividades de Chrysler Jeep

Italia Importazioni Spa en el próximo Salón del Automóvil de Turín.

MARIO MAIOLI, coordinador de diseño de producción de Fiat Auto será uno de los principales ponentes del Forum de Diseño que se celebrará en Lugano, Suiza, el día 24 de este mes. En estas jornadas también estarán presentes George Gallion, director del Centro de Diseño de General Motors Europa y Jean Paul Manceau, subdirector de Diseño Industrial de Renault.

ESTÁ PREVISTO DESARROLLAR una gama del Jeep Grand Cherokee para iniciar su comercialización en el mercado europeo a partir de mediados de 1993. Esta gama adaptada, que también incluirá un versión turbodiésel equipada con el motor Turbotronic del fabricante italiano VM Motori, será designada con un nuevo nombre, que se guardará fielmente hasta su primera comparecencia pública, con ocasión del Salón del Automóvil de París que se celebra este otoño.

CUENTENOS
SU CASO

Sírvase usted mismo

ANTE la proliferación de gasolineras sin empleados y en las que uno mismo se tiene que servir el combustible, me gustaría denunciar en su atractiva publicación el poco servicio prestado no sólo ante alguna duda a la hora de rellenar el depósito. También me refiero al mecanismo de dar



ZX 1.4 de carreras

SOY un lector asiduo de su revista desde sus inicios y normalmente la «devoro» con pasión. Probablemente lo que provoca esa pasión es la calidad de los artículos, que sin caer en exagerados tecnicismos, consigue que los pocos expertos en el tema estemos al día. Puedo decirles que sus artículos me permitieron tomar la decisión de compra de mi vehículo.

Después de mi enhorabuena deseo solicitarles una pequeña información. Tengo un Citroën ZX 1.4 Avantage y, aunque estoy muy satisfecho con la compra, me gustaría, con unas pequeñas modificaciones, aumentar su potencia o bien la agresividad en la entrega de ésta para aumentar mi tranquilidad en los adelantamientos. ¿Sabrían de algún taller en Barcelona que efectuase esta preparación?

Javier Lovato
Barcelona

R.- Gracias ante todo por sus piropos. Nos alegra que una de nuestras pruebas haya servido para orientarle en la compra de su vehículo, para eso estamos. Respecto a su pregunta, nuestra recomendación es que deje el coche como está. La motorización de esta versión ya se destaca por su nervio en relación al modelo superior, y cualquier modificación que requiera abrir un motor de fábrica puede dar problemas a corto plazo. El coche le gastará más y usted apenas nota

Robert Machin
Oviedo

rá la diferencia. Adelante con algo más de margen y disfrute de su ZX de serie.

El futuro del gasoil

ENGO intención de adquirir próximamente un Audi 90 ó 100 TDi y quisiera saber si en el resto de Europa la diferencia de precio entre el gasoil y la gasolina es igual a España. También les agradecería su opinión sobre el futuro del gasoil en nuestro país. Creen ustedes que irán descendiendo las ventas de estos vehículos. Me comenta un conocido del gremio de la automoción, que al no tener catalizador y ser indispensable en 1993, estos vehículos tienden a desaparecer.

Juan A. Romero
Sevilla

R.- La diferencia de precio en el resto de Europa es muy dispar, pero por ejemplo, en Alemania, el gasoil es más caro que la gasolina sin plomo de uso potenciado allí por sus especiales medidas contra el deterioro del medio ambiente. Ciertamente terminarán igualándose los precios, sin embargo, un motor diésel siempre gastará menos. Los nuevos Audi 80 (el 90 ya no existe) o 100 turbodiésel van provistos de catalizador especial. Por ello superan

sin pegas una normativa que, sobre todo, quiere limitar la emisión de gases de los motores de gasolina, que son bastante más contaminantes.

Pinzas peligrosas

ES escribo la presente carta porque se que puede interesar a muchos conductores.

Hace unos días tuve un accidente con mi coche, no fue demasiado grave pero sí suficiente para comprobar que tenían razón los técnicos que anunciaban el peligro de las pinzas. Sí, ese sencillo mecanismo que impide que el cinturón se tense sobre el cuerpo del conductor. La utilización de la



pinza, que incluso creo que está medio prohibida, provocó que mi cuerpo en el choque impactase primero sobre el cinturón lesionándome una costilla y después que llegase a darme incluso con la cabeza en el cristal, por lo que está claro que anuló definitivamente el cinturón de seguridad. Gracias a Dios la poca velocidad a la que circulaba me salvó. Con la pinza, el cinturón deja de ser incómodo, pero les aseguro que no compensa, se pueden presentar muchas ocasiones de peligro.

Juan Ibols
Tarrasa



Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro.
Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Jefe de Arte: Olegario Torralba. Redactor jefe de producto: Víctor Piccione (Producto). Jefe de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefe de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdes Bruvo, Simóneta Garbí, Manuel Madrid, Ángel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseñador: Carmen Rodríguez. Fotografía: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turci. Corresponsales en Cataluña: José Luis Asnar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (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 Pardo. 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 Oriaga (Ilustraciones); Mayte de Ondarza (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Vía (Náutica).

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

Publicidad:

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

Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. Luis González Martín.
Directora de Marketing: María Lizárraga.
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. Teléfax: 408 49 44. Télex: 48974 NYRE E. BARCELONA: 29 de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Teléfax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7^a A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo 26. 28037 Madrid.
Impresión: INTERPRINT, Carrillo 8. Alcala de Henares, Madrid.
Distribuidor: INEISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 36. 327 15 67. 327 14 63 y 327 15 35.



MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada 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), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal), Vi BILAGARE (Suecia).

DE ARRIBA



Desde fuera su imagen deportiva destaca. En su interior la comodidad se disfruta inmediatamente. Cuando inicia su marcha se confirma la primera impresión: es un coche extraordinario de arriba a abajo. Es el nuevo Hyundai S-Coupé.

altavoces, retrovisores eléctricos y la posibilidad de aire acondicionado y llantas de aleación.

UN MODELO DE BUEN COMPORTAMIENTO
Sus suspensiones facilitan el control sobre todo tipo de firme con la ayuda de sus discos ventilados delanteros y sus neumáticos de perfil bajo.

Además con Hyundai Euroservice, tendrá asistencia las 24 horas en sus desplazamientos en

Además con Hyundai Euroservice, tendrá asistencia las 24 horas en sus desplazamientos en



ATRACTIVO

DEPORTIVO Y COMODO AL TIEMPO

El Hyundai S-Coupé combina a la perfección estos dos aspectos: deportividad y comodidad. Con un equipamiento más que completo; dirección asistida, cristales tintados, elevalunas eléctricas, radiocassette con 4

ciones y al mismo tiempo con un consumo muy limitado: sólo 5-4 litros a 90 Km/h.



UN COCHE CON TRES AÑOS DE GARANTIA

Las cotas de calidad y acabado del Hyundai S-Coupé permite ofrecer una garantía de 3 años. Con la red de Asistencia Hyundai en España su coche estará bien cuidado; en las mejores manos.

caso de necesidad, con grúa, hotel, transporte, coche de alquiler...



HYUNDAI S-COUPÉ. EL MEJOR CAMINO A LA DEPORTIVIDAD.

Su imagen deportiva y su cómodo interior hacen del Hyundai S-Coupé un coche extraordinario, incluyendo el precio. Disfrútelo.

Para mayor información,
llámenos al
900 102 103



GARANTIA
3
AÑOS

HYUNDAI

HYUNDAI ESPAÑA Distribución Automóviles S.A. Distribuidor exclusivo para península y Baleares
Plaza de la Independencia 10-1ºD • 28001 MADRID • Tfno.: 522 49 14



A ABAJO

Porsche 928 GTS

LA ULTIMA EVOLUCION

1977 marcó el nacimiento de un modelo que rompió moldes en la forma de hacer de la firma Porsche, se trataba del 928 que, un año después, lograba sorprendentemente el título de «Coche del Año en Europa». Ahora, en 1992, ese extraño deportivo ha alcanzado su definitiva evolución, nada menos que con 350 caballos de potencia en su motor.

Manuel Doménech

Enviado especial

Y es precisamente ese motor el que define al nuevo modelo, que recibe la denominación de GTS. Si el primitivo modelo tenía una cilindrada de 4,5 litros

en su bloque de aluminio de 8 cilindros en V, ahora alcanza los 5,4 litros partiendo del motor de cinco litros del modelo GT. Para lograrlo se ha aumentado la carrera de los cilindros en siete milímetros. En este motor se ha buscado, sobre todo, aumentar el valor de par y hacer al

coche más dócil, más progresivo en sus reacciones, a pesar de que la potencia ha evolucionado en veinte caballos sobre el modelo GT y nada menos que en ciento diez frente al primitivo modelo de 1977. Curiosamente, la firma había anunciado, durante su presentación oficial en el Salón de Francfort de 1991, una potencia de 340 caballos que se han convertido por arte de magia en 350. Ante nuestra sorpresa, Paul Hensler, ingeniero responsable de motores en Porsche AG, nos comentó, simplemente, que durante su desarrollo se llegó a esa cifra final y no había razón alguna para cambiarla... La verdad es que dicha potencia no supone el más mínimo problema para el elaborado chasis de aluminio del coche.

Además de ese aumento de la carrera de los cilindros, los pistones y las bielas de aluminio y acero forjado han sido convenientemente aligerados, y un nuevo concepto de árbol de levas hace que sea igual el rendimiento tanto con transmisión manual como automática. En efec-



UN TEMPERAMENTO RADICALMENTE DISTINTO
A pesar de alcanzar 350 caballos de potencia, el Porsche 928 GTS resulta más fácil de manejar y más progresivo en sus reacciones. El acento se ha puesto en lograr un gran valor de par motor.

to, porque el Porsche 928 GTS dispone de esos dos tipos de transmisión: Manual de cinco velocidades y automática de cuatro. Sin embargo, esa potencia de 350 caballos es la misma para las dos versiones, mientras que en las anteriores, el GT manual disponía de 330 caballos y el S4 automático, 320. El valor de par es sorprendente, 51 mkg. a 4.250 revoluciones por minuto cuando el motor puede llegar a las 7.000. Además, a partir de mil revoluciones, y hasta 6.000, se cuenta con un par de nada menos que 40,8 mkg.

La verdad es que el rendimiento del motor es impresionante, y su potencia, aunque se nota en cuanto se pisa el acelerador, resulta siempre manejable. A eso ayuda, y mucho, el nuevo diferencial autobloqueante desarrollado por Porsche para el 959 y ahora utilizado en el 928 GTS. Su regulación es electrónica aprovechando los sensores del sistema antibloqueo de frenos y su efecto sobresaliente, evitando, aun a elevada velocidad, que el coche





FICHA TÉCNICA

PORSCHE 928 GTS/928 GTS AUT.

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8 en V
Cilindrada (c.c.)	5.397
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección Elec.
Compresión	10,4 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	350 cv/5.700 r.p.m.
Par máximo / r.p.m.	51 mkg/4.250 r.p.m.
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 v/Aut. 4v
DIRECCIÓN	
Sistema	Cremallera asistida
Díametro de giro (m)	11,7
FRENO	
Sistema	Discos ventilados ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.620/1.640
Largo/ancho/alto (mm)	4.520/1.890/1.280
Capacidad del depósito (l)	86
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	5,7/5,9
Velocidad Máxima (km/h)	275
Consumo Urbano (l/100 km)	20,7/18,8
A 120 km/h (l/100 km)	12,0/11,9

se vaya de atrás de manera intempestiva.

Lógicamente, elementos tan importantes como los frenos han evolucionado para estar a la altura de la nueva filosofía del coche. En el tren delantero se ha aumentado la superficie de frotamiento en un 23 por ciento mientras que los discos de aluminio también han crecido un seis por ciento y se utilizan nuevas pinzas (todo esto tomando como base la experiencia de Porsche en competición). Igualmente han crecido sus ruedas, ahora de 7,5 x 17 pulgadas delante y 9 x 17 detrás con neumáticos de medidas 225/45 ZR 17 y 255/40 ZR 17 respectivamente. Las llantas son del tipo «Copa» y se conserva en el modelo el sistema de control de presión de los neumáticos.

Los responsables de la firma hacían hincapié en que el 928 GTS ha nacido de una importante evolución mecánica, no de carrocería, y es cierto, aunque su presentación se haya visto algo modificada; sobre todo por las nuevas llantas y los re-

trovisores exteriores aerodinámicos que permiten que el coche tenga un coeficiente de penetración de 0,35. Además, el nuevo tamaño de las ruedas traseras ha motivado que los pasos de rueda traseros hayan crecido. En la zaga, además una franja de color que une los grupos ópticos sirve de referencia en el nuevo modelo. En el interior, que apenas ha evolucionado, se cuenta con *airbag* para conductor y pasajero, y el equipamiento, no exento de lujo, es de primer orden en este verdadero Gran Turismo.

En la toma de contacto a que le hemos sometido, tanto por autopista como por carreteras nacionales y de montaña, el Porsche 928 GTS ha demostrado su enorme potencial y el distinto temperamento que nace de la combinación de su peculiar y efectivo eje trasero tipo Weissach -también evolucionado- con el diferencial autoblocante PDS. Ni un mal gesto, una trayectoria limpia y una estabilidad y una direccionalidad (la dirección es de cremallera con asistencia de efecto progresivo) de



primer orden ponen de manifiesto la evolución a que se ha llegado con el 928, quince años después de su nacimiento. En prestaciones, acredita (independientemente de que sea manual o automático) 275 kilómetros por hora y una aceleración de 0 a 100 km/h. de tan sólo 5,7 segundos. Incluso los consumos anunciados por el fabricante resultan muy bajos para un coche de su potencia y un peso de 1.620 kilos: 9,8 litros a 90 km/h. y 12 a 120 son la demostración palpable.

En definitiva, el Porsche 928 tiene cuerda para rato tras la paralización sufrida por el modelo de cuatro puertas y cuatro plazas previsto para 1995, y siendo más potente que nunca, resulta incluso mucho más fácil de conducir para cualquiera. El nuevo modelo de Porsche se comercializará inmediatamente en nuestro mercado y, si mecánicamente ha evolucionado, no así en precio, pues costará exactamente lo mismo que los anteriores modelos, es decir, 13.798.400 pesetas tanto el manual como el automático. ○

EVOLUCIÓN MECÁNICA
Si en su comportamiento ha mejorado gracias al empleo de un diferencial autoblocante de control electrónico, su rendimiento mecánico es mucho mejor por la evolución sufrida en su tradicional V8, que ha crecido tanto en cilindrada como en potencia y, sobre todo, en par motor.



	PANDA 4X4 I. E.	TEMPRA SW 4X4
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.108	1.995
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,6 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	51 cv/5.250	115 cv/5.750
Par máximo / r.p.m.	8,7 mkg/3.000	16,2 mkg/3.300
TRANSMISION		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS		
Sistema	Cremallera	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	9,2	10,3
Frenos Sistema(Del/Tras)	Discos/Tambores	Discos v/ Discos ABS
SUSPENSIONES		
Delantero	Independiente	Independiente
Trasero	Eje rígido	Independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	800	1.380
Largo/ancho/alto (mm)	3.408/1.500/1.536	4.472/1.695/1.540
Capacidad del depósito (l)	32	62
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	19,5	12,9
Velocidad Máxima (km/h)	130	182
Consumo Urbano (l/100 km)	8,4	12,5
A 90 km/h (l/100 km)	6,6	7,7
A 120 km/h (l/100 km)	8,8	9,6



Enviado especial
Alberto Mallo

COCHEES pensados para el tiempo libre, coches para el placer... En Fiat han cambiado las cosas. Modelos considerados hasta ahora como minoritarios y por ende tenidos en cuenta como poco rentables, van a entrar en escena. Los llamados coches «de nicho» centran la atención de los grandes fabricantes europeos, que quieren recuperar esas cuotas de mercado hace tiempo descubiertas por las marcas japonesas.

Fiat empieza con un Tempra Station Wagon de tracción a las cuatro ruedas como vehículo típico de fin de semana, pero el grado de especialización será mayor en futuros modelos: Un pequeño descapotable estilo Mazda MX-5, un coupé de dos más dos plazas, un monovolumen tipo Space, motorizaciones diésel de altas prestaciones...

El Tempra 4x4, que ya se comercializa en Alemania, Austria y Suiza, empezará a venderse en España en otoño a un precio que oscilará entre 2.700.000 y 2.800.000 pesetas, con un equipamiento tope, que incluye climatizador automático, dirección asistida, elevalunas, retrovisores y cerraduras eléctricos, sistema anti-

bloqueo de frenos de seis sensores (dos de ellos registran las aceleraciones longitudinales y transversales), llantas de aluminio, asiento del conductor regulable en altura, luces antiniebla, lavafaros, asiento posterior abatible por mitades y algún que otro elemento adicional. Incorpora catalizador y por tanto utiliza, exclusivamente, gasolina sin plomo.

Es un coche ecológico para disfrutar de la Naturaleza sin enfrentarse a ella, en el que se han eliminado materiales como el amianto, el cromo y el cadmio, además de los clorofluorocarbonados. El reciclaje también recibe una especial atención. Por ejemplo, todas las piezas de plástico de más de treinta gramos de peso han sido codificadas para facilitar la labor de recuperación.

Pero ante todo, es el Fiat que incorpora un mayor grado de tecnología avanzada. El sistema de transmisión, con tres diferenciales, procede del Lancia Dedra. El central incorpora un viscoacoplador Ferguson y el trasero puede bloquearse para eliminar pérdidas de tracción de una de las ruedas, en casos extremos de falta de adherencia, para desconectarse automáticamente con un dispositivo electroneumático, una vez que se superan los 25 kilómetros por hora.

EL TRIUNFO DEL OCIO

FIAT TEMPRA SW 4X4

La especialización llega también a Fiat. Al igual que los fabricantes japoneses, la marca italiana se ha decidido a lanzar nuevos modelos y versiones dirigidos a un grupo muy concreto de usuarios. El Tempra Station Wagon de tracción a las cuatro ruedas es el primero de ellos.

COUNTRY CLUB

Más motor en el Panda 4x4

MIL CIENTO CENTÍMETROS CÚBICOS, inyección monopunto, catalizador y gasolina sin plomo, son las características específicas de la nueva versión del Panda 4x4, denominada Country Club. Esta denominación y un aspecto interior más cuidado no restan nada a sus virtudes «todo terreno». Gracias a su ligereza, se desenvuelve con una facilidad poco común y supera las situaciones más difíciles con la soltura de otros vehículos más sofisticados. Esta versión va destinada en concreto al público más joven, entre 25 y 30 años, mientras que la de base ha tenido siempre más aceptación entre la gente de edad. Todavía no hay una fecha concreta para su lanzamiento en España.

El reparto de potencia básico es de un 56 por ciento en el tren delantero y de un 44 por ciento en el trasero. Pero el Ferguson varía automáticamente este reparto, que puede ser de un 100 por ciento delante y 0 detrás o a la inversa, dependiendo de las condiciones de adherencia de cada tren, siempre con una suavidad y progresividad de funcionamiento que en ningún caso llegará a sorprender al conductor por poca experiencia que tenga.

Sobre el terreno, la capacidad de acción del Tempura para desenvolverse con seguridad sobre firmes deslizantes, anula las dificultades que se plantean cuando surge la nevada imprevista o hay hielo en la carretera.

Su tracción integral permanente también se manifiesta plenamente eficaz bajo la lluvia a poco que el asfalto sea resbaladizo o la superficie del firme sea desigual.

El sistema antibloqueo de frenos es absolutamente eficaz, lo más logrado que se ofrece actualmente. Pero de cualquier manera, al día de hoy ningún fabricante ha conseguido una capacidad de frenada sobre el hielo equivalente a la capacidad de tracción de las cuatro ruedas motrices; sigue habiendo una desproporción.

Las prestaciones ofrecidas son las que requiere un usuario medio, que vaya a realizar una utilización familiar. El Tempura no pierde su carácter de coche fácil de conducir y se conserva en él ese matiz de

comportamiento típico de tracción delantera. No es un Station Wagon de pretensiones velocistas, por mucho que sea capaz de alcanzar los 180 kilómetros por hora. El peso es el enemigo de cualquier vehículo con el que se pretenda realizar una conducción deportiva y este modelo acusa 1.380 kilos en la balanza. Por esta razón tampoco sus aceleraciones son brillantes, sino solamente discretas.

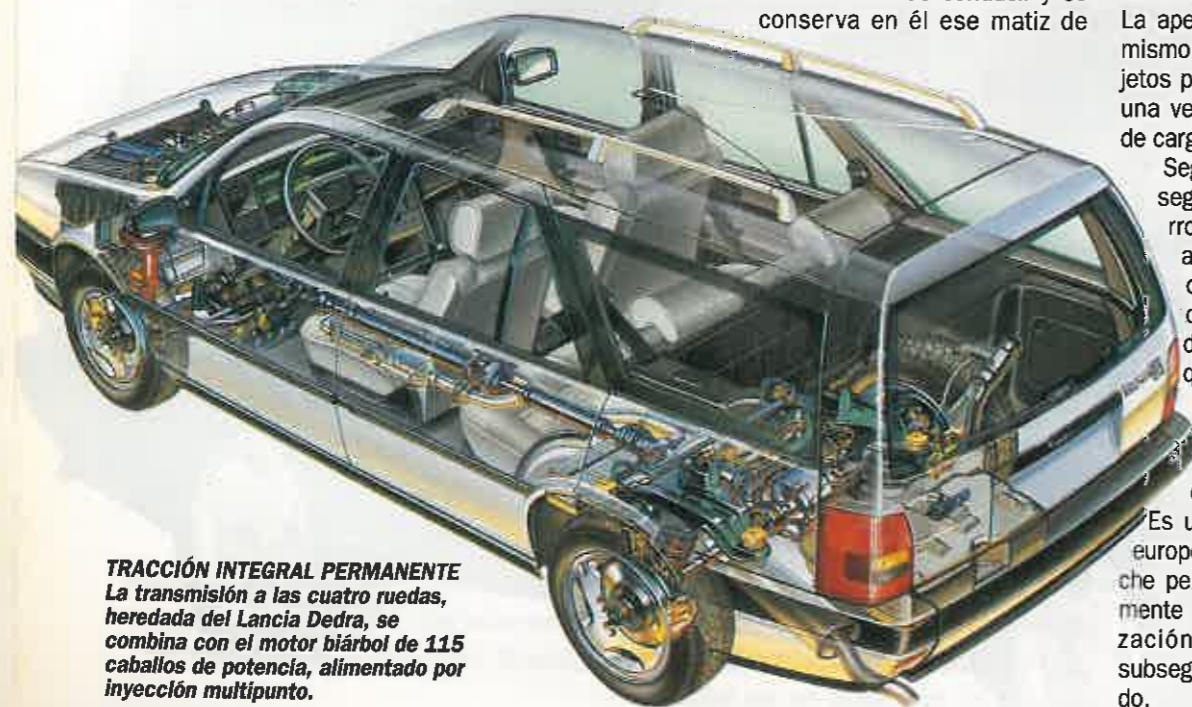
Los hombres de Fiat pretenden en principio ofrecer un producto acorde a los gustos de la mayoría y por esta razón se han mantenido en una potencia de 115 caballos, que es la cifra en la que se mueven la mayoría de los familiares europeos de la categoría. No se descarta, sin embargo, la adopción de la culata de dieciséis válvulas. Eso sí, el motor de 115 caballos de potencia incorpora los dos árboles contrarrotantes de equilibrado, con los que se gana en suavidad de funcionamiento, a lo que tampoco son ajenos sus soportes hidroelásticos. Al aislamiento de las vibraciones también contribuye el mando por cable de la palanca del cambio.

BUEN FAMILIAR

En lo referente a su carrocería Station Wagon, la funcionalidad preside su diseño. La habitabilidad es buena, el techo va sobreelevado cinco centímetros y la accesibilidad es excelente mediante el portón doble. La apertura de la parte inferior del mismo facilita la introducción de objetos pesados, al quedar enrasado, una vez abierto, con la plataforma de carga.

Según las previsiones de Fiat, el segmento de los coches con carrocería familiar también tiende a crecer en España, lo mismo que el estatus de sus compradores. Una referencia es la del mercado italiano, en el que las ventas de los familiares del segmento del Tempura (el más difundido en Europa) se han duplicado desde 1988 hasta la fecha.

Es una prueba de que el cliente europeo busca cada vez más el coche pensado y fabricado específicamente para un tipo concreto de utilización. El futuro está en estos subsegmentos o «nichos» del mercado. ○



TRACCIÓN INTEGRAL PERMANENTE
La transmisión a las cuatro ruedas, heredada del Lancia Dedra, se combina con el motor biárbol de 115 caballos de potencia, alimentado por inyección multipunto.



RECAMBIOS ORIGINALES.

EN MANOS ORIGINALES.



He aquí la fórmula para garantizar al 100% la calidad, tecnología y fiabilidad que le llevaron a elegir su BMW.

La calidad de un BMW es la de cada uno de sus componentes. Algo que se encuentra bajo la denominación "Original BMW Teile", o "Recambios Originales BMW", y que sólo el Servicio Oficial puede garantizarle.

Porque estas piezas de recambio son idénticas a las que su automóvil o motocicleta reci-

ben en el proceso de fabricación. E igualmente fiables. Y porque, además, el Servicio Oficial dispone de la tecnología y el utillaje precisos para instalarlas en su BMW.

Por eso, junto a un precio realmente razonable, cada recambio o accesorio puede ofrecerse con un año de garantía.

En suma, bajo el sello de "Recambios y Accesorios Originales BMW" y en las manos del Servicio Oficial encontrará BMW al 100%.

Es decir, garantía total en las piezas y en su instalación. Para que disfrute del placer de conducir su BMW con la misma confianza que cuando lo compró.

Recambios y Accesorios Originales



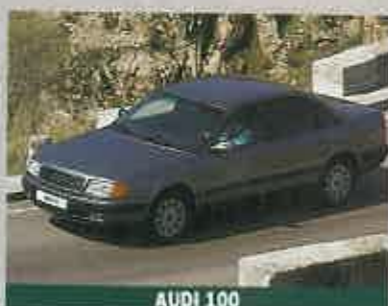


ALFA ROMEO 164

Precio: Desde 3.037.080 pesetas hasta 5.387.275 pesetas.

Motores:
Gasolina: 2.0 de 148 CV, 2.0 V6 Turbo de 210 CV, 3.0 V6 de 192 CV, 3.0 V6 Quadrifoglio de 200 CV.

Diésel: 2.5 Turbodiesel de 117 CV
Los Alfa Romeo 164 mantienen la tradición deportiva de la marca italiana. A pesar de sus dimensiones, tienen un claro enfoque «racing», que no está reñido con unas excelentes aptitudes familiares y un buen equipamiento.

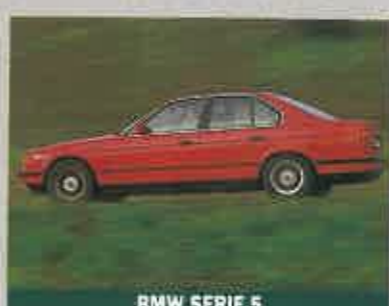


AUDI 100

Precio: Desde 3.225.367 pesetas hasta 6.545.668 pesetas.

Motores:
Gasolina: 2.0 de 115 cv, 2.3 de 133 cv, 2.8 V6 de 174 cv, 2.3 turbo de 230 cv.

Diésel: 2.5 turbo de 115 cv.
La gama Audi 100 ha mejorado su situación en el mercado gracias a su renovación mecánica que permite disfrutar de un fenomenal motor V6. Aunque sus precios están algo por encima de la media del resto del segmento, su completo equipamiento equilibra la balanza.

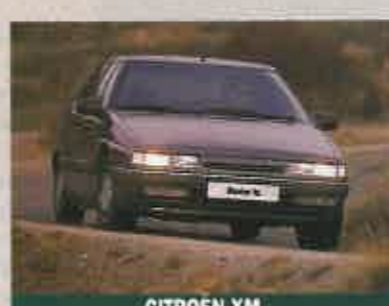


BMW SERIE 5

Precio: Desde 3.905.000 pesetas hasta 9.452.000 pesetas.

Motores:
Gasolina: 2.0 de 150 cv, 2.5 de 192 cv, 3.5 de 211 cv, 3.5 de 315 cv.

Diésel: 2.5 turbo de 143 cv.
La Serie 5 consigue aunar el confort y la amplitud de una gran berlina, con el toque deportivo de todos los productos de la casa. En su gama existe la versión M5, que se puede considerar la berlina más deportiva de su segmento. Su excelente imagen es una de sus mejores bazas.



CITROEN XM

Precio: Desde 3.085.564 pesetas hasta 5.735.160 pesetas.

Motores:
Gasolina: 2.0 de 130 cv, 3.0 V6 de 170 cv, 3.0 V6 24V de 200 cv.

Diésel: 2.1 de 83 cv, 2.1 turbo de 110 cv
Este es, sin duda, uno de los rivales más directos del Renault Safrane, ya que su condición de berlina de cinco puertas, hermana ambos modelos. A su favor tiene un confort de marcha sensacional, gracias al maravilloso funcionamiento de la suspensión hidroneumática.

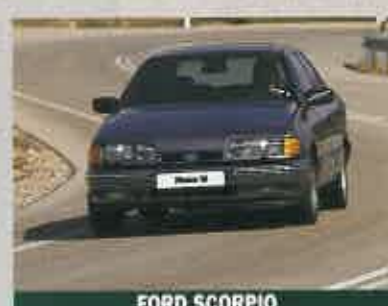


FIAT CROMA

Precio: Desde 2.419.489 pesetas hasta 3.799.579 pesetas.

Motores:
Gasolina: 2.0 de 100 cv, 2.0 de 120 cv, 2.0 turbo de 155 cv.

Diésel: 2.0 turbo de 92 cv, 2.5 turbo de 118 cv
Al igual que el XM, el Croma dispone de potón trasero, solución que no es muy frecuente en esta categoría. Su gama de motores no es tan amplia, pero sus precios están muy ajustados. Si además tenemos en cuenta el equipamiento, nos encontramos con un serio rival.

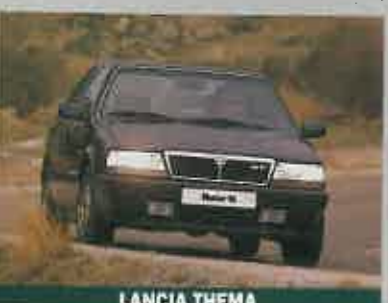


FORD SCORPIO

Precio: Desde 3.068.000 pesetas hasta 5.548.000 pesetas.

Motores:
Gasolina: 2.0 de 125 cv, 2.9 de 145 cv, 2.9 24v de 195 cv.

Diésel: 2.5 Turbodiesel de 92 cv.
Este es uno de los modelos que presenta una gama más variada. Por una parte, dispone de dos tipos de carrocería, cuatro y cinco puertas. Entre sus versiones hay modelos con tracción a las cuatro ruedas y su estrella es el Scorpio Cosworth. Acaba de sufrir un rediseño.



LANCIA THEMA

Precio: Desde 3.213.000 pesetas hasta 4.495.600 pesetas.

Motores:
Gasolina: 2.0 de 120 cv, 2.0 16v de 150 cv, 2.0 turbo de 185 cv.

Diésel: 2.5 Turbodiesel de 118 cv.
En la gama alta, el Lancia Thema presenta un buen equilibrio entre su precio y el equipamiento. Mientras se prepara una versión nueva con un motor de seis cilindros en V, el cénit de la gama lo ocupa el Thema turbo, que compete con las versiones intermedias del Renault Safrane.



MERCEDES 200/300/500

Precio: Desde 4.374.200 pesetas hasta 13.180.600 pesetas.

Motores:
Gasolina: 2.0 de 118 cv, 2.3 de 136 cv, 2.6 de 160 cv, 3.0 de 198 cv, 3.0 24V de 231 cv, 5.0 32V de 326 cv.

Diésel: 2.0 de 75 cv, 2.5 de 94 cv, 2.5 Turbodiesel de 126 cv, 3.0 de 113 cv, 3.0 Turbodiesel de 147 cv.
Mercedes se ha ganado a pulso su buena fama. Los W 124 son amplios, seguros, confortables, muy fiables y tienen la mayor variedad en motores y tipos de carrocería.

UNA RENAULT SAFRANE ESTRELLA PARA EL OTOÑO

En algo menos de seis meses, el Renault Safrane se tendrá que enfrentar a una durísima competencia en el mercado español. Estos son sus rivales.

A partir de septiembre se podrán adquirir en España los nuevos Renault Safrane, que vienen a tomar el relevo del veterano Renault 25. Un total de nueve versiones, con cinco motores diferentes, compondrán la gama española del Safrane, cuyo buque insignia, el RXE V6, fue probado hace unas semanas (ver MOTOR 16, número 439).

Poco después de su lanzamiento en nuestro mercado, la gama se incrementará con nuevas versiones entre las que destaca el potente Safrane Biturbo de 250 caballos.

Para España, Renault ha adoptado una gama de tipo medio, con unos precios que se espera que sean muy competitivos dentro del segmento de las berlinas de clase alta. Aunque todavía es pronto para anunciar unas cifras definitivas, se puede estimar que los modelos que vengán oscilarán entre los tres y cinco millones de pesetas.

En esta primera andanada, aparecen tres niveles de equipamiento: RN, RT y RXE. La primera de éstas es la más básica pero incorpora como equipo de serie

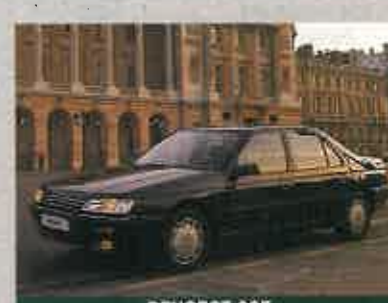


OPEL SENATOR

Precio: Desde 5.367.500 pesetas hasta 5.678.500 pesetas.

Motores:
Gasolina: 3.0 24V de 204 cv

Aunque el Opel Senator tiene ya unos cuantos años a sus espaldas, sigue estando a buen nivel dentro de la oferta nacional. El buen comportamiento y la seguridad de conducción son puntos destacables, mientras que en el otro lado de la balanza está su poca variedad de modelos en la gama nacional, cuya única alternativa posible es el cambio automático.



PEUGEOT 605

Precio: Desde 3.202.000 pesetas hasta 5.770.000 pesetas.

Motores:
Gasolina: 2.0 de 130 cv, 3.0 de 170 cv, 3.0 24V de 2 cv.

Diésel: 2.1 Turbodiesel de 110 cv
También de origen francés, el 605 es, tal vez, el modelo que hasta ahora más cerca ha estado de las aparentemente inalcanzables estrellas alemanas. Una buena calidad de acabado unida a una política de precios muy atractiva, sitúan al Peugeot 605 en lugar privilegiado.



ROVER 800

Precio: Desde 3.685.000 pesetas hasta 5.055.000 pesetas.

Motores:
Gasolina: 2.0 16V de 136 cv, 2.0 turbo de 180 cv, 2.7 V6 de 169 cv.

La reciente renovación de la gama 800 pone de plena actualidad estos modernos coches ingleses. Aunque todavía no está la gama al completo, irán llegando otras versiones entre las que, inevitablemente, habrá un modelo con motor turbodiesel. También las carrocerías se ampliarán para incorporar una quinta puerta.



VOLVO 850

Precio: Desde 3.960.000 pesetas hasta 4.180.000 pesetas.

Motores:
Gasolina: 2.5 de 170 cv.

Para tapar el hueco provocado por los desaparecidos serie 200 y 700 de la marca sueca, Volvo ha lanzado un modelo que mantiene la línea clásica de la casa, pero con una estructura mecánica totalmente innovadora. El paso a la tracción delantera permite competir perfectamente al nuevo Volvo con el Renault Safrane V6, cuya potencia viene a ser exactamente la misma.



ESTILO PROPIO
Las líneas del Safrane son aerodinámicas, pero tienen una personalidad muy acusada.

elementos tales como la dirección asistida, los cierres centralizados y los elevalunas eléctricos. En los RT, el equipo de serie destaca por añadir al nivel anterior el antibloqueo de frenos, el ordenador de a bordo y el sintetizador de voz. Por último, el RXE incorpora el climatizador automático, memoria en los asientos y otros muchos pequeños detalles.

El acabado básico, RN, estará disponible con los motores 2.2i, 2.2 Si, 2.1 DT y 2.5 DT. El siguiente ni-

vel de equipamiento, el RT, estará disponible con los motores 2.2 Si, 3.0 V6 y 2.5 DT. En lo alto de la gama, el RXE sólo está disponible con el motor V6 en sus versiones de dos ruedas motrices y de tracción integral.

Las expectativas de Renault apuntan hacia lo más alto. El segmento de las berlinas de gama alta tiene un volumen de ventas de 1.817.000 unidades al año en Europa, lo que supone un 14 por ciento del merca-

do. El país que más coches grandes compra es Alemania, con el 44 por ciento del total de ventas europeas. A continuación le siguen Francia, Italia y Gran Bretaña. España tan sólo adquiere el tres por ciento de el total europeo. En el desarrollo del Safrane la marca ha incidido en los aspectos que, a su criterio, influyen en la compra de un coche de esta categoría. De ahí el gran esfuerzo realizado para dotar al Safrane de una mecánica fiable, un elevado confort de marcha, con un bajo nivel sonoro y una generosa amplitud interior. Los responsables de la marca en España, quieren cuidar con esmero al cliente de su gama alta, por lo que en el servicio post-venta dispondrá de un trato privilegiado.

Con todos estos argumentos, el Safrane llega a España en condiciones de enfrentarse ventajosamente a todos sus rivales. Además de los coches europeos, el Safrane también tendrá que vérselas con el Mazda 626, que inicia en estos días sus ventas, y con el Honda Legend, que lo hará en un futuro próximo.

A continuación vendrán los modelos más altos de la gama, con el Biturbo y los Baccara como elementos más atractivos. ○

FICHA TÉCNICA



	2.2i	2.2 Si	V6 i	2.1 DT	2.5 DT
MOTOR					
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	6 en V	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.165	2.165	2.975	2.068	2.499
Nº válvulas por cilindro	2	3	2	2	2
Alimentación	Iny. elect. multipunto	Iny. elect. multipunto	Iny. elect. multipunto	Bomba de iny. + Turbo	Bomba de iny. + Turbo
Compresión	9,3 a 1	9,2 a 1	9,6 a 1	21 a 1	22,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	110 cv (79 kw)/5.000	140 cv (101 kw)/5.750	170 cv (123 kw)/5.500	90 cv (65 kw)/4.250	115 cv (83 kw)/4.200
Par máximo / r.p.m.	18,2 mkg/2.500	19 mkg/4.500	24,5 mkg/4.500	19 mkg/2.000	25 mkg/2.400
TRANSMISIÓN					
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
DIRECCIÓN Y FRENO					
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4
Frenos Sistema (Del/Tras) + ABS	Discos vent/Discos	Discos vent/Discos	Discos vent/Discos	Discos vent/Tambores	Discos vent/Discos
SUSPENSIONES					
Delantera	Indep. McPherson	Indep. McPherson	Indep. McPherson	Indep. McPherson	Indep. McPherson
Trasera	Indep. McPherson	Indep. McPherson	Indep. McPherson	Indep. McPherson	Indep. McPherson
PESO Y DIMENSIONES					
En orden de marcha (kg)	1.400	1.410	1.465	1.410	1.565
Largo/ancho/alto (mm)	4.734/1.818/1.443	4.734/1.818/1.443	4.734/1.818/1.443	4.734/1.818/1.443	4.734/1.818/1.443
Capacidad del depósito (l)	80	80	80	80	80
PRESTACIONES Y CONSUMOS					
Aceleración de 0 a 100 km/h (s)	11,9	10,2	9,6	14,9	12,9
Velocidad Máxima (km/h)	189	206	220	177	195
Consumo Urbano (l/100 km)	11,7	12,2	15,5	8,7	9,9
A 90 km/h (l/100 km)	7,0	7,0	8,2	5,2	5,5
A 120 km/h (l/100 km)	8,6	8,7	10,1	6,9	7,4



Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escribanos a Jack Daniel's Distillery, Route 1, Lynchburg (pop. 361) Tennessee 37352 U.S.A.

NADIE SABE en realidad por qué Jack Daniel puso en las etiquetas de su whiskey la marca N.º 7. Hay quien cree que éste era su número de la suerte. Otros creen que ésta fue su séptima receta. Una antigua historia cuenta que un joven jefe de almacén marcó una partida de whiskey de Mr. Jack con el N.º 7 para reconocerla en sus libros de registro. Lo cierto es que desde entonces la gente empezó a escribir a la destilería pidiendo «más de la marca del N.º 7». La verdadera razón de por qué nuestro whiskey se llama «Old N.º 7» sigue siendo un misterio. Pero después de un sorbo no tendrás ninguna duda de por qué la gente sigue aún pidiendo Jack Daniel's.





RENAULT SAFRANE

NOTABLE EN SEGURIDAD

UNA DÉCIMA DE SEGUNDO. En sólo 0,08 segundos, un Safrane totalmente nuevo pasa a ser un claro ejemplo de lo que una moderna estructura puede aguantar. El habitáculo permaneció íntegro tras el golpe.

Si lanzamos un Renault Safrane a 55 kilómetros por hora, perpendicularmente contra un muro de hormigón y con una familia dentro, el parte médico resultante sólo reflejaría heridas leves y magulladuras sin importancia. Un resultado totalmente positivo.

CABEZA: Inercia sufrida por la cabeza durante 15 milisegundos en HIC. (Máximo permitido 1.000 HIC). Conductor, 526. Acompañante, 793.

TORAX: Aceleración en "g" durante 3 milisegundos. (Máximo normas USA: 60 g). Conductor: 54. Acompañante: 52.

ABDOMEN: Deslizamiento por debajo del cinturón inexistente para conductor y acompañante

PIERNAS: Esfuerzos en el fémur en Newtons (Máximo normas USA, 10.000).
Conductor:
Pierna izquierda 6.660.
Pierna derecha 2.570.
Acompañante:
Pierna izquierda 3.180.
Pierna derecha 1.940.



HERIDAS LEVES
Los falsos ocupantes, salieron con sólo unas heridas leves, tal y como muestran los resultados obtenidos.

CRASH TEST

Para su tranquilidad

Los ensayos destructivos son práctica común en cualquier actividad industrial. En el caso específico de los coches, estos experimentos tienen una importancia vital por resultar definitivos para evaluar las cualidades de seguridad pasiva de un modelo. Estados Unidos es el país cuyas exigencias en materia de seguridad pasiva son más severas. En el ensayo realizado sobre el Safrane se ha querido ir más lejos y aunque la norma exige una velocidad de impacto de 48 kilómetros por hora, en este ensayo se lanzó el coche a 55 kilómetros por hora. Las normas establecen unos límites máximos para que las lesiones de los ocupantes, en un choque de estas características, sean leves. Así pues, se han establecido diversas unidades para determinar la gravedad de las lesiones que se producen en una colisión, como los HIC. La norma U.S.A. indica que por debajo de 1.000 HIC, los ocupantes no sufren lesiones graves debidas a la brutal

deceleración que se produce en el choque. Los sensores dispuestos en el maniquí determinan los HIC que sufren cada uno de los ocupantes. Así mismo, las piernas, el tórax y el abdomen tienen sus límites máximos establecidos por la normativa. En el tórax, la aceleración máxima para evitar lesiones es de 60 g. En las piernas, la fuerza máxima es de 10.000 Newton, mientras que en el abdomen, se mira la tendencia del cuerpo a escurrirse por debajo del cinturón. Otros temas, perfectamente contemplados en las diversas reglamentaciones, son puntos tales como si las puertas se han abierto en el choque y si se pueden abrir sin utilizar herramientas para rescatar a los ocupantes. Las pérdidas de combustible u otros elementos inflamables también se miran. A pesar de que en este ensayo la velocidad ha sido superior a la estipulada, todos los valores obtenidos han quedado por debajo de lo admitido por la normativa.

AUNQUE el desarrollo de un modelo conlleva muchos tipos de pruebas y ensayos, entre los cuales son inevitables los de tipo destructivo, no es habitual que una publicación pueda realizar una prueba de este tipo el mismo día que se presenta oficialmente el coche. Este ha sido el caso del Renault Safrane. Nuestros colegas de L'Action Automobile han realizado, en las instalaciones que el UTAC (Unión Técnica del Automóvil y la Moto) tiene en el complejo de Montlhéry, un «crash test», es decir, un ensayo de impacto frontal, con un Renault Safrane Si RT 2.2, en el que se han podido comprobar las excelentes cualidades de este modelo en cuestiones de seguridad pasiva. Aunque la normativa exige que la velocidad de lanzamiento sea de 48 kilómetros por hora, se ha querido ir más allá y el ensayo se ha realizado con una velocidad de 54,9 kilómetros por hora.

Todos los preparativos de esta prueba fueron realizados por el UTAC, que es un organismo totalmente independiente, de acuerdo con las normas de seguridad más severas que existen en la actualidad, que son las norteamericanas. En este sentido hay que decir que Renault tiene mucho interés en el mercado norteamericano, por lo que ha hecho un importante esfuerzo de desarrollo para dotar a su nuevo modelo de una estructura muy avanzada.

CONTRA EL MURO

Un coche nuevo y cerca de trescientas horas de preparativos se han necesitado para realizar un experimento que ha durado algo menos de una décima de segundo. Desde que el Safrane, alegremente coloreado, inició su carrera de lanzamiento para alcanzar los 55 kilómetros por hora, hasta que alcanzó el muro de hormigón pasaron algunos segundos, pero desde que entró en contacto y comenzó la deformación de su estructura, hasta quedar inmóvil, tan sólo pasaron 0,08 segundos.

Después de la fugaz visión del impresionante impacto, tan sólo queda una nube de cristales y polvo en torno a la deformada línea de lo que fue un coche nuevo. Es la hora de sacar las conclusiones.

Como si de un acordeón se trata-



se, el compartimento del motor se ha visto comprimido casi a la mitad de lo que era originalmente. Este es uno de los puntos que más protagonismo tiene en una colisión frontal. La deformación es producto de la absorción progresiva de la energía del choque. Gracias a que la parte frontal del coche se ha deformado, a los ocupantes sólo les ha afectado parte de la energía del choque. En estos momentos no sería técnicamente demasiado complicado conseguir un coche cuya estructura no se deformase en un impacto frontal, pero de esta forma toda la violencia de la colisión se transmitiría íntegramente a los pasajeros. Así pues, en este aspecto, el Safrane ha cumplido perfectamente. A continuación se aprecia que la deformación del habitáculo ha sido mínima. Una ligera ondulación en el techo delata que las tensiones producidas en el impacto se han repartido correctamente por la estructura. En el interior los ocupantes de plástico sólo sufrieron heridas leves. A pesar del brutal impacto, los mecanismos de retención de los cinturones de seguridad funcionaron a la perfección. El conductor queda perfectamente protegido. En primer lugar, el sistema Euro-bag, evitó el contacto con el volante. Una



bolsa, hinchada instantáneamente con treinta litros de aire, actuó como amortiguador del impacto. Los sensores detectaron el contacto de la pierna izquierda con el salpicadero, pero sin llegar a producir lesiones graves. En el caso del acompañante, los sistemas de medición tan sólo detectaron un contacto de la cabeza con el montante central derecho al rebotar sobre el asiento.

En el asiento posterior se encontraba un maniquí de un niño y una cuna con un bebé. Ninguno de los dos sufrió lesiones. El bebé iba situado en una cuna especial situada

en sentido contrario a la marcha. Un pequeño moratón producido por su propio brazo era el único signo externo que presentaba el pequeño.

Tras unos instantes en los que se verificaron estos puntos con la ayuda de los sistemas electrónicos, se procedió a un simulado rescate de los ocupantes. Las cuatro puertas, que habían permanecido cerradas en el choque, se podían abrir perfec-

TODO FUNCIONÓ
Los sistemas de protección funcionaron. El bebé situado en el asiento posterior (foto superior) tan sólo sufrió un pequeño moratón. Los cuatro muñecos llevaban abrochados los cinturones de seguridad (foto central izquierda). Sin este detalle, el resto hubiese sido inútil. El Eurobag (foto central derecha) evitó que el conductor se hiriese con el volante. El secreto de este buen resultado reside en la estructura deformable que absorbe la energía del choque (foto inferior).

tamente sin la ayuda de ninguna herramienta. Esto quiere decir que la estructura de la célula del habitáculo quedó en perfecto estado. Se pudo extraer a los cuatro ocupantes sin necesidad de desmontar nada. Así mismo se verificó que el depósito de combustible se había mantenido entero sin que se produjesen pérdidas de gasolina que pudiesen producir un incendio.

Con estos datos en la mano, se puede asegurar, sin lugar a dudas, que el Safrane cumple con las normas más estrictas en cuanto a seguridad.

CINCO PUERTAS
Los Peugeot 205 Premium, de momento al menos, sólo están disponibles en carrocería de cinco puertas. El filete lateral y el anagrama situado en las aletas les distingue de sus homónimos.



PEUGEOT 205 PREMIUM VERSION MUSICAL

Un nuevo motor en la gama de los Peugeot 205, una tapicería diferente y un equipo de música estereofónico caracterizan la nueva versión de Peugeot: el 205 Premium.

CUATRO nuevas versiones del Peugeot 205 vienen a incrementar la oferta de este modelo desde principios de este mes de abril. Como novedad, con esta versión, está disponible el motor de 1.360 centímetros cúbicos en su modalidad de 75 caballos, ausente hasta ahora de la oferta del Peugeot 205. Este propulsor hasta la fecha presente, en España, sólo estaba disponible en los Peugeot 106 y en los Citroën AX. En los Peugeot 205 sólo se comercializaba con 85 caballos, en el XT y GT, de tres y cinco puertas respectivamente. Los otros tres propulsores que equipan

a los 205 Premium, el motor de gasolina de 1,1 litros y 55 caballos, el motor diésel atmosférico y el turbodiésel de 60 y 78 caballos respectivamente, ya estaban presentes anteriormente en esta carrocería.

Exteriormente, esta versión se distingue por el adhesivo, con el anagrama Premium, situado en el

EQUIPO ESTEREOFÓNICO
El elemento más destacable de los Premium es el radiocassette, que pertenece al equipamiento de serie.



portón posterior y en las aletas delanteras y por dos bandas decorativas laterales.

En el interior, se caracteriza por el equipo de música estereofónico incluido en el equipo de serie. También la tapicería, «Irlandais», es específica de esta versión. Con estos nuevos Peugeot 205, se amplía todavía más una oferta ya de por sí amplia. Desde que apareció en 1984, este modelo ha gozado de muy buena salud de ventas y ha mantenido una cotización de penetración en el mercado aceptable, a pesar de que han ido pareciendo otros modelos de nuevo cuño. Sin embargo, su sustituto no llegará hasta dentro de dos años, por lo que es previsible que vayan apareciendo sucesivamente diferentes versiones que estimulen la demanda. ○

PRECIOS

	CILIND.	POTENCIA	PRECIO
205 GR 1.1 Premium	1.124 cc.	55 CV	1.244.000 Ptas.
205 GR 1.4 Premium	1.360 cc	75 CV	1.338.000 Ptas.
205 GRD Premium	1.769 cc	60 CV	1.444.000 Ptas.
205 Diésel T Premium	1.769 cc	78 CV	1.571.000 Ptas.

Opciones: Cerraduras y elevalunas eléctricos: 39.748 Ptas. Pintura metalizada: 24.829 Ptas.
Dirección asistida (sólo en Diésel Turbo): 76.029 Ptas.

LLEVALO.

DESDE 1.323.300 PTAS.*

Te pongas lo que te pongas, lo que se lleva es tener un coche con un estilo así de actual: Con sus 92 caballos de potencia, su volante deportivo, sus asientos anatómicos y su completo cuadro de mandos. Un coche con una tapicería exclusiva, que sólo tú vas a tener. Con llantas de diseño especial, con faros antiniebla y con alerón trasero aerodinámico.

Llévalo. Te sentará muy bien.

Clio S 92cv.

**AHORA,
TAMBIEN EN 5 PUERTAS.**



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

PTA de 2.000 instalaciones a tu servicio
RENAULT

*Precio Península y Baleares. IVA y transporte incluidos.

CITROËN XM BREAK

FAMILIAR DE POSTIN



TODOS LOS PRECIOS

Citroën XM Break Inyección
3.198.267 ptas.
Citroën XM Break V6
4.917.123 ptas.
Citroën XM Break V6 automático
5.173.330 ptas.
Citroën XM Break-Turbo Diesel
3.879.627 ptas

Tal y como se anunció en su día, el XM ha ido aumentando su oferta. Ahora llega a España la versión familiar que se dio a conocer en el pasado Salón de Francfort. Con una línea elegante y distinguida, las necesidades de una familia quedan perfectamente cubiertas sin renunciar al lujo y al confort tradicionales de este modelo.

30/ Motor 16

EN TRE cuatro versiones diferentes van a poder elegir los compradores que se dejen seducir por las atractivas líneas del XM Break. Sin duda, las espectaculares líneas de la berlina han dado lugar a un familiar de aerodinámica refinada y aspecto vanguardista. El paso de berlina a familiar se ha conseguido a base de alargar la carrocería en 25 centímetros, pero sin

modificar en nada la distancia entre ejes. La altura se ha incrementado en cinco centímetros en la parte posterior.

En el apartado de las mecánicas, hay una total equivalencia con las berlinas, ya que se emplean los mismos motores, salvo el V6 de 24 válvulas, que por su nivel de prestaciones, parece poco apropiado para la filosofía de estos familiares.

La gama que ahora se pone a la venta en España se compone de cuatro versiones, tres de gasolina y una diésel. Las de gasolina emplean los motores de cuatro cilindros de inyección, que desarrollan 122 caballos, y los V6 de 170 caballos. Estos últimos están disponibles con cajas de cambio manuales de cinco velocidades o automáticas de cuatro. Por su parte, la versión

diésel dispone del brillante motor sobrealimentado de tres válvulas por cilindro que desarrolla 110 caballos.

Todos los XM Break disfrutan de las bondades de la suspensión hidroneumática. Este sistema se ha mostrado muy eficaz en coches familiares, con una capacidad de carga muy superior a la de la berlina, ya que la altura al suelo se mantie-

ne invariable independientemente del peso que soporte el coche. En todos los modelos se ofrece como opción la regulación electrónica de la suspensión, denominada en la marca como suspensión hidroactiva. Este sistema viene de serie en los modelos que montan el motor V6. El rendimiento de éstos respecto a las berlinas apenas sufre variación ya que el incremento total de

GRAN FAMILIAR
El XM tiene vocación de familiar y resulta un instrumento ideal para el ocio sin tener que renunciar al lujo y al confort que ofrece una berlina.



FICHA TECNICA

	XM 2 LITROS	XM V6	XM TD
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V a 90º	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	2.975	2.088
Nº válvulas por cilindro	2	2	3
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Bomba inyectora
Compresión	8,8 a 1	9,5 a 1	21,5 a 1
Potencia máxima (hp/r.p.m.)	122 cv/5.600	170 cv/5.600	110 cv/4.300
Par máximo (kgm/r.p.m.)	17 mkg/4.000	24,5 mkg/4.600	25,3 mkg/2.000
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,6	11,6	11,6
Frenos Sistema (Del/Tras)	Disc vent/Discos	Disc vent/Discos ABS	Disc vent/Discos
SUSPENSIONES			
Delantera	Hidráulica	Hidráulica	Hidráulica
Trasera	Hidráulica	Hidráulica	Hidráulica
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg)	1.380	1.505	1.455
Largo/ancho/alto (mm)	4.963/1.794/1.467	4.963/1.794/1.464	4.963/1.794/1.467
Capacidad del depósito (l)	80	80	80
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	12,1	10,1	12,7
Velocidad máxima (km/h)	192	217	184
Consumo urbano (l/100 km)	12,8	15,0	8,5
A 90 km/h (l/100 km)	7,0	8,0	5,0
A 120 km/h (l/100 km)	9,1	9,9	6,6

peso es tan sólo de setenta kilogramos.

Al margen de las cuestiones puramente mecánicas, el XM Break destaca por su enorme habitabilidad y por la gran funcionalidad que ofrece. El maletero tiene una capacidad poco habitual en un coche de esta categoría: 720 litros, mientras que si optamos por abatir los asientos posteriores, la capacidad resultante ronda los dos metros cúbicos. A estas posibilidades hay que añadir las diferentes soluciones intermedias que posibilita el asiento posterior partido. El maletero queda totalmente oculto gracias a una cortinilla enrollable que evita que el contenido se vea desde fuera.

El acceso a la zona de carga se realiza a través de un portón que sorprende por su ligereza. El plano de carga queda bastante bajo, y gracias al sistema de suspensión neumática, podemos subirlo o bajarlo a placer en función de las necesidades del momento. Si el espacio interior no resultase suficiente, el XM Break dispone de dos rieles portaequipajes situados en el techo que facilitan el transporte de esquís, tablas de «windsurf», bicicletas, etcétera.

El único aspecto que los nostálgicos del Citroën CX echarán en falta en el XM, será la tercera fila de asientos que hacía de aquel coche un auténtico siete plazas.

Aunque el mercado de los familiares de alto nivel en España apenas llega a las mil unidades al año, hay una clara tendencia al alza. En este sentido, el XM Break tiene mucho que decir. ○

S NUEVOS

O

I

C

E

R

D

Copyright Motor 16, 1992. Prohibida su reproducción.

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. **PVP:** Son los precios de venta recomendados por el fabricante e incluyen el IVA y el transporte. A estos precios hay que sumarles la matriculación, el seguro, etc. **CC:** Cilindrada en centímetros cúbicos. **CV:** Potencia máxima en caballos DIN. **VM:** Velocidad máxima. **0/100:** aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. **L/100:** Consumo medio ponderado. **Long:** Longitud total del coche. **AA:** Aire acondicionado. **Pintura:** pintura metalizada. **Eleva:** Elevallas eléctricas en ventanillas delanteras. **Cierre:** Cierre centralizado. **Direc:** Dirección asistida. **ABS:** Sistema de frenos antibloqueo. **Llantas:** Llantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALEKO														
Aleko 2141	930.650	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALFA ROMEO														
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 ie	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 ie Milano	1.665.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.7 ie	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	144.361	64.481
33 1.7 ie 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	144.361	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	144.361	Serie
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	144.361	64.481
75 1.6 ie	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
75 1.6 ie Le Mans	1.899.653	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
75 1.8 ie	2.130.636	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
75 1.8 ie Le Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	Serie	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
75 2.0 Twin Spark	2.510.780	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556	252.672	80.896
75 Twin Spark Podium	2.525.216	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	Serie	60.800	Serie	Serie	62.556		Serie
75 3.0 V6 Q	3.580.975	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	Serie	60.800	Serie	Serie	62.556	252.672	Serie
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
75 2.4 TD	2.679.204	2.353	112	184	11,7	7,4	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	62.556	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	62.556	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	62.556	Serie	105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	62.556	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	62.556	269.474	105.865
Spider 2.0 ie	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,5		43.308	Serie	Serie	62.556		Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ARO														
Aro 10 Techo Lona	1.089.320	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.220.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
243 D	1.644.489	3.120	65	110	28,8	10,1	403,0							
244 D	1.688.220	3.120	65	110	28,8	10,1	403,0							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
AUDI														
80 2.0 E	2.724.917	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E	3.196.495	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Aut.	3.379.352	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Quattro	3.913.457	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6	3.995.292	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6 Quattro	4.524.616	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	183.820	123.906
80 1.9 TDI	2.787.473	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
100 2.0 E	3.225.367	1.984	115	190	12,6	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E	3.494.840	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Quattro	4.264.766	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6	3.754.691	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6	4.351.382	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.620.856	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	4.938.450	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 S4	6.545.668	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.5 TDI	4.086.720	2.451	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E	3.951.983	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Aut.	4.216.645	2.309	133	189	12,2	11,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Quattro	4.721.909	2.309	133	194	10,7	11,2	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6	4.794.089	2.771	174	212	8,3	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Aut.	5.058.751	2.771	174	207	9,5	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Quattro	5.385.869	2.771	174	212	8,3	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.5 TDI	4.524.616	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E	3.735.442	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie</			



LADA

OFERTAS Samara:

Todos los modelos de Lada Samara, excepto el Samara LX tienen un descuento de 100.000 pesetas durante este mes.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like Dedra 1.800 i.e., Dedra 2.000 i.e., Dedra 2.0 i.e. Turbo, Dedra Integrake, Dedra Turbodiesel, Thema 2.0 Le, Thema 2.0 Le 16V, Thema Le Turbo 16V, Thema Turbodiesel.

LAND ROVER

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like Defender 90 TDI 3p, Defender 110 TDI 3p, Defender 110 TDI 5p, Defender 90 TDI Pick Up, Defender 110 TDI Pick Up, Discovery TDI 3p, Discovery TDI 5p, Discovery EFI V8 5p, R. Rover Vogue EFI V8 3p, R. Rover Vogue EFI V8 5p, R. Rover Vogue SE V8 5p, R. Rover SE V8 Aut., R. Rover TD 3p, R. Rover TD 5p.

NOTA: Opción 1: Electric Pack: 305.000 ptas. Incluye elevavanas eléctrico, cierre centralizado, retrovisores exteriores eléctricos y lavafaros.

LOTUS

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Spirit Turbo, Spirit Turbo SE, Elan SE.

MAHINDRA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Mahindra CJ 340, Mahindra CJ 540.

MASERATI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 222, 222 SE, 222 SR, 228, 422, 430, Spider E, Shamal.

MAZDA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 323 F, 323 GT, MX-3 1.8 24V, MX-5 LSD, 626 2.5i V6 24V Hatchback, 626 2.5i V6 4WS Hatchback, MX-6 2.5i V6 24V, MX-6 2.5i V6 24V 4WS, RX-7 Cabrio.

MERCEDES BENZ

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 190 E 1.8, 190 E 2.0, 190 E 2.3, 190 E 2.6, 190 E 2.5 16V, 190 D, 190 D 2.5, 190 D 2.5 Turbo, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E, 300 E 4 Matic., 300 E 24V, 500 E, 230 CE, 300 CE, 300 CE 24V, 200 TE, 230 TE.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like 300 TE, 300 TE 4 Matic., 300 TE 24V, 200 D, 250 D, 250 D Turbo, 300 D, 300 D Turbo, 300 D Turbo 4 Matic., 250 TD, 300 TD, 300 TD Turbo, 300 TD Turbo 4 Matic., 300 SE, 300 SEL, 400 SE, 400 SEL, 500 SE, 500 SEL, 600 SE, 600 SEL, 420 SEC, 500 SEC, 560 SEC, 300 SL, 300 SL 24V, 500 SL, 230 GE ST Corto, 250 GD ST Corto, 300 GE ST Corto, 300 GD ST Corto, 230 GE ST Largo, 250 GD ST Largo.

MITSUBISHI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Galant GTI 16V, Galant 2.0 GLS 1.5p, Galant Dycamie 4 5p, Montero TDI GL T. L., Montero TDI GL Corto, Montero V6 GLS Corto, Montero TDI GLX Largo, Montero V6 GLS Largo.

MORGAN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 4/4-1600 IE Cat 2A, 4/4-1600 IE Cat 4A, Plus-4 2.0 2A, Plus-4 2.0 4A, Plus-8 3.9 EFI.

NISSAN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Sunny SLX 1.6 16V 3p, Sunny SLX 1.6 16V 4p, Sunny SLX 1.6 16V 5p, Sunny GTI 2.0 16V 3p, Sunny GTI 2.0 16V 5p, Primera 1.6 LX 16V 4p, Primera 1.6 SLX 16V 4p, Primera 2.0 SLX 16V 4p, Primera 2.0 SLX Aut. 4p, Primera 2.0 GT 16V 4p, Primera 2.0 SLX 16V 5p, Maxima 3.0 Aut., 100 NX, 200 SX Turbo, 300 ZX Turbo, Prairie SLX 2.0, Patrol Corto 4 Cil. D, Patrol Corto 4 Cil. TD, Patrol Wagon 6 Cil. D, Patrol Top Line Corto TD, Patrol Top Line Largo TD, Patrol Top L. Gas. Corto, Patrol Dakar II 6 Cil., Patrol Dakar II TD, Patrol Forest 6 Cil. D Corto, Patrol Forest 6 Cil. D Largo, Patrol Canaria 4 Cil. D Pickup, Patrol Polaris 6 Cil. Corto, Patrol Polaris 6 Cil. Largo, Patrol Polaris 6 Cil. TD Corto, Patrol Polaris 6 Cil. TD Largo, Patrol T. Green 6 Cil. D Corto, Patrol T. Green 6 Cil. D Largo, Nissan Terrano 2.7.

PEUGEOT

OFERTAS 205: Toda la gama 205 está disponible en los concesionarios de Peugeot con un descuento de 94.600 pesetas. 309: También en todas las versiones del popular 309 se ofrece un descuento que llega hasta las 118.000 pesetas.



RENAULT

OFERTAS Clio: En todas las versiones se realiza un descuento de 77.000 pesetas. Clio Baccara: Descuento de 150.000 pesetas. Clio 16V: 150.000 pesetas de descuento. R-19: Descuento de 100.000 pesetas o el aire acondicionado gratis según versiones. R-19 16V: Descuento de 200.000 pesetas. R-19 Chamade 16V: 200.000 pesetas de descuento. R-21 y Nevada: Aire acondicionado gratis. R-21 2L Quadra: 240.000 pesetas de descuento. R-21 2L Baccara: Descuento de 240.000 pesetas.

PRECIOS COCINES NUEVOS



OPEL

OFERTAS

Corsa: Hasta 100.000 pesetas de descuento.

Kadett: 113.000 pesetas de descuento.

Kadett cabrio: Hasta 200.000 pesetas de descuento.

Vectra: 120.000 pesetas de descuento.

Omega: Descuento de hasta 150.000 pesetas.

Senator: También se realiza un descuento de hasta 150.000 pesetas.

PRECIOS COCINES NUEVOS

14.560 PTAS. AL AÑO
SIN ENTRADA.



DMB&B

Suscríbese ahora a Motor 16 y los tendrá todos con un 20% de descuento.

O lo que es igual, 10 números GRATIS al año. De la manera más cómoda, sin correr el riesgo de perderse alguno. Cada semana en Motor 16, la mejor información del mundo del motor. A domicilio.



Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 14.560 ptas.

Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A. Giro postal n.º _____ a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

D. _____

Calle _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____

Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____

Precio suscripción

España _____	14.560 ptas.	América, África _____	35.256 ptas.
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____	29.016 ptas.	Asia, Oceanía _____	48.516 ptas.

ENVIAR A MOTOR 16. CAMBIO Y RUSCONI, S. A. C/ HERMANOS GARCIA NOBLEJAS, 39 28037 MADRID

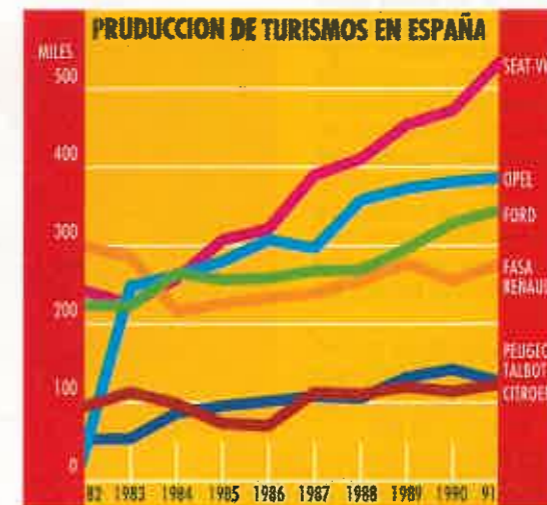
MAGAZINE

MERCADO

ESPAÑA, TERCER PAÍS EUROPEO EN PRODUCCIÓN

AUNQUE le ha costado más de una década conseguirlo, España escaló en 1991 otro puesto entre los países productores de automóviles, al adelantar a Italia y alcanzar ya la tercera posición europea y la quinta mundial, quedando por detrás sólo de EE.UU., Japón, Alemania y Francia. Según datos de Anfac, España ha fabricado 1.773.752 automóviles de turismo durante el pasado año, lo que representa un crecimiento del 5,6 por ciento en relación al pasado año, mientras que Italia, muy mediatizada por su mercado interior, experimenta una reducción de la producción del 11,8 por ciento; los productores franceses retroceden también un 6,2 por ciento, los británicos un 1,4 por ciento y los alemanes, un 0,8.

Por marcas, Opel (General Motors) sigue siendo el mayor fabricante español, con 382.238 turismos producidos (+1,3 por ciento), seguido por Ford, con 341.302 (+4,7 por ciento). En tercera posición queda Seat, aunque considerada como grupo, Seat más Volkswagen se situaría en



primera posición, con más de medio millón de unidades de turismos producidos, 527.824, y un incremento del 13 por ciento respecto al año 90. El éxito de este crecimiento hay que buscarlo en el espectacular crecimiento de la producción de Volkswagen en Pamplona (más de 190.000 turismos). En cuarta posición sigue Fasa Renault, con 273.430 unidades (+7,7 por ciento) y cierran el grupo Peugeot, con 126.346 unidades (-10,6 por ciento) y Citroën, que con

122.612 turismos fabricados obtuvo un significativo crecimiento del 8 por ciento.

El buen resultado del pasado año, en cuanto a producción, se debe al magnífico comportamiento de las exportaciones, especialmente hacia Alemania, que compensa con creces la fuerte baja en la demanda interior. Pero no hay que engañarse: la industria automovilística española sigue totalmente atada a las casas matrices.



MAS JAPONESES EN ESPAÑA

EL consejero de Industria y Energía de la Generalitat, Antonio Subirá, inauguró en Martorelles, Barcelona, las instalaciones de Showa Europe, S.A. en presencia del presidente de la casa matriz nipona, Sr. Nakanishi y del Sr. Nakajima, presidente de Showa Europe. Showa es una marca líder en el campo de los amortiguadores, especialmente para motocicletas, y cuenta con

instalaciones en once países, pero ésta es la primera fábrica que se construye en el continente europeo. Para ello han adquirido la firma catalana Ideal y la nueva sociedad cuenta con un capital de 400 millones de pesetas. Las instalaciones tienen una superficie de 12.500 metros cuadrados y está previsto que produzcan en el año 92 un total de 700.000 amortiguadores.

Motor 16 / 47



M-442

NUEVOS PRODUCTOS

AMORTIGUADORES PARA DERIVADOS

La firma Monroe, líder español en la fabricación de amortiguadores, acaba de presentar su nueva gama, bautizada Van-Magnum, específicamente desarrollada para los



vehículos industriales ligeros.

Más de 1,7 millones de furgonetas y derivados de turismos circulan por nuestras calles y carreteras, sumando cerca del 15 por ciento del parque total. Este importantísimo volumen de vehículos cuenta desde ahora con unos amortiguadores desarrollados concretamente para el trabajo que van a realizar, normalmente más severo del que el propio fabricante ha imaginado y por tanto, muy a menudo, con amortiguadores de serie sometidos a un trabajo superior al que fueron diseñados.

Los nuevos Van-Magnum se ofrecen

por ahora sólo como equipo de reposición, existiendo 205 referencias diferentes, para la totalidad de los vehículos del parque (exactamente, para el 97,5 por ciento).

Las diferencias sobre los amortiguadores de serie se encuentran en las espigas de fijación sobredimensionadas, en el vástago, cromado y reforza-

do, en el retén de sellado de aceite, de alta resistencia al desgaste, en el pistón y tubo de trabajo reforzados y en el mayor volumen de aceite y cámara de gas.

COMO UN SENOR

Hay personas que todavía piensan que para vivir de forma aventurera es condición indispensable renunciar a las comodidades que son habituales en la ciudad.

Nada más lejos de la realidad; y si no lo creen, aquí tienen una clara muestra de ello: una ducha portátil, con la que disfrutar de esta placentera actividad tanto en la montaña como en el desierto si se puede disponer de agua. El sistema es, cuando menos, ingenioso, pero no por ello menos simple: Consiste en un bidón, con una capacidad aproximada para veinticinco litros, que se conecta a la batería del coche. Pertenece a la marca BaoBab y cuesta alrededor de 18.000 pesetas.

Los pedidos se pueden solicitar en los teléfonos de Barcelona: (93) 426 35 70 y 423 20 91.

LIBROS

EL TODO TERRENO EN 200 PAGINAS

Ediciones Tutor acaba de publicar el «Manual Tutor del Todo Terreno». Se trata del primer manual de estas características escrito en España, realizado por Juan Antonio Muñoz, un reconocido experto en temas de todo terreno y aventura.

Este libro está escrito en forma de manual práctico, informando sobre todos los aspectos que pueden interesar a un aficionado a todo terreno, haciendo especial mención a la preparación de los coches, las técnicas de conducción y las técnicas de recuperación del vehículo.



El libro cuenta con 192 páginas y 250 fotografías e ilustraciones en color. Su precio es de 2.150 pesetas con I.V.A. Por si alguien no lo encuentra en su librería habitual, les facilitamos el número de teléfono de la editora en Madrid: (91) 467 25 00.



MANOS AL VOLANTE

POR SER UN CHICO EXCELENTE

En la búsqueda de la mayoría de empresas por encontrar nuevas fórmulas de incentiación para sus redes de venta, se ha llegado hasta las escuelas de pilotaje. Las ventajas son múltiples: Además de seducir al vendedor con la posibilidad de someterse a un curso de pilotaje como premio a su labor, los responsables de áreas se muestran encantados con la idea de que sus hombres, que se ven obligados a pasar largas horas ante el



volante, adquieran una conducción más segura y relajada.

Las escuelas que imparten este tipo de cursos, que se extienden como la pólvora, son muchas, pero una de las pioneras en organizar jornadas para empresas es Can Padró, que ha encontrado una técnica peculiar y divertida para que sus alumnos, al mismo tiempo que aprenden, disfruten de lo lindo. Sus instalaciones están situadas en Sant Vicenç de Castellet, en Barcelona y el teléfono es (93) 833 03 11.



GILERA TOP TRAIL

TOVESPA promueve, con la colaboración de su red de concesionarios, la creación de las escuelas de iniciación al trail, «Gilera Top Trail», destinadas a usuarios de cualquier ciclomotor de trail. Para la zona centro es «Vespa Madrid» el concesionario que se encarga de su realización. Por ello convoca a los aficionados interesados, entre los 14 y 16 años, al primero de sus cursos que tendrá lugar el próximo día 11 de abril.

La jornada consta de dos apartados: El teórico para conocer los principios básicos de la mecánica, bricolaje y mantenimiento del ciclomotor y el práctico.

Inscripciones: Vespa Madrid. Tfn.: 528 22 54.

SALON DEL AUTOMOVIL EN VIGO

Por primera vez en su historia, la ciudad de Vigo contará con una muestra específica dedicada, única y exclusivamente, al mundo de la automoción. Un salón más que justificado para una ciudad que vive, en gran medida, de esta industria. En cifras, el I Salón del Automóvil de Vigo contará con una superficie de más de 7.000 metros cuadrados, en la que se darán cita las principales marcas del sector; y en el apartado de novedades, el recinto ferial de la Estación Marítima de Vigo, albergará, entre otros, el Citroën XM Break, los Honda Legend y Prelude, los Rover 200 Cabrio y nueva serie 800, el Alfa 155, el Volkswagen Vento, así como el Golf VR6, novedades, que si bien no son internacionales, aún no han comenzado su comercialización en nuestro mercado, o lo han hecho muy recientemente. En este último caso se encuentran el Volvo 850 GLT o la gama Chrysler, aún inéditos en Galicia y que podrán verse del día 3 al 12 de abril.



LLANTAS PARA EL BUGATTI EB 110 S

BBS, fabricante conocido mundialmente por sus llantas, volantes y asientos, ha desarrollado una llanta de aleación ligera específica para la versión deportiva del Bugatti EB110. Ha sido concebida con la tradicional sabiduría tecnológica de Ettore Bugatti, inventor de las llantas de aleación ligera, que fueron utilizadas por primera vez en el legendario Bugatti Typo 35 de 1924, toda una muestra de innovación futurista en su época. Esta tradición se une ahora a la calidad demostrada de BBS en la fabricación de productos de un marcado valor estético y técnico.



Dos son las propuestas que se ofrecen: Una versión monobloque y una versión de dos partes: el aro exterior y la estructura central. Ambas llantas están fabricadas con aleaciones especiales de aluminio, y en la

unión entre los componentes de la llanta de dos cuerpos se utilizan tornillos de titanio. Las dimensiones, ocho pulgadas de ancho por diecisiete de diámetro, son comunes para ambos modelos.



JUEGOS: UN LOTE MUY COMPLETO

YA existe en el mercado otro de los paquetes que incluyen varios juegos relacionados con el mundo del motor. Bajo el título de 4 Wheel Drive, uno de nuestros fabricantes favoritos, Gremlin, ha recopilado cuatro juegos de la talla de Lotus Turbo Challenge, Toyota Celica, Team Suzuki y Combo Racer. Para disfrutar de ellos plenamente, volvemos a hacer hincapié en la necesidad de leer atentamente las instrucciones, que nos darán una idea más exacta de las posibilidades de cada uno de los programas. Si usted prefiere ir por partes, también puede hacerse con Team Suzuki como juego independiente. Este programa es el resultado de meses de estrecha cooperación entre el fabricante, Gremlin Graphics, y Suzuki, que ha facilitado toda la información -desde técnica hasta videos de los circuitos- gracias a los cuales ha sido posible producir uno de los simuladores de carreras de motos más completos del mercado. Ambos juegos los distribuye Dro-Soft. Team Suzuki es para ordenadores personales y 4 Wheels Drive es para Amiga. Los dos tienen el mismo precio, 3.900 pesetas.

AGENDA

EL ARTE POR BRACQ

LA Boutique Mercedes-Benz en Francia ha renovado sus artículos para la temporada 92 y, entre sus artículos exclusivos, cuenta con dos litografías realizadas por el

artista y diseñador Paul Bracq, responsable de Diseño Interior de Peugeot. En esta ocasión la elegancia artística de Bracq se refleja en dos de los coches más prestigiosos de la marca germánica: El Mercedes 500 SL Cabriolet y el 600 SEL.

Al margen de las litografías, de las que se han editado una serie limitada de trescientas unidades, la boutique también ofrece dos esculturas de bronce que inspiran el automóvil fabricado por Mercedes para batir el récord de 1938 y la versión 1990 de Mercedes SL.

Las litografías -sin enmarcar- cuestan 1.800 francos (33.480 pesetas), y las esculturas, disponibles en diferentes tipos de acabado, se encuen-



tran desde 4.554 francos. Las cuatro obras, además del libro de Paul Bracq *Carrosserie-Pasion*, pueden solicitarse por correo a Editions D'Art J.P. Barthelemy, 8 rue de la Liberté -B.P. 125 25014 Besançon Cedex, teléfono 07 33 81 80 80 31, donde le facilitarán información adicional sobre los sistemas de financiación.

TELEVISION: EN EL DIA Y EN LA NOCHE

El sábado día 11 de abril *Deporte Noche*, de TVE-1, incluye en su contenido un reportaje de la preselección del Camel Trophy y motociclismo en directo desde el circuito de Eastern-Creek, donde se celebrará el Gran Premio de Australia (125 c.c. a las 4:00 de la madrugada, 250 c.c. a las 5:30 y 500 c.c. a las 7:00).

En la mañana del día siguiente *La Dos* ofrece en diferido el Campeonato de España de Turismos desde el circuito de Jerez.

PORTUGAL: A UN PASO

Si le concedemos crédito a las estadísticas oficiales, el pasado mes de agosto más de



dos millones y medio de españoles pisaron tierras portuguesas; es de suponer que no todos ellos lo hicieron con la única intención de comprar toallas.

Es un hecho cierto que a los viajeros españoles les sorprende la riqueza artística y monumental de Portugal, con su variedad paisajística y cultural, y causa entusiasmo descubrir su gastronomía y sus vinos.

Anaya/Touring acaba de publicar *Portugal, Madeira, Azores* donde cuenta absolutamente todo sobre nuestro país vecino, y lo hace integrándola en una colección que cuenta ya con una veintena de títulos, las *Guías Completas para Viajeros*, más conocidas como las guías grises de Anaya. Cuestan 2.300 pesetas, IVA incluido.

CURSO DE CONDUCCION A MINUSVALIDOS

LA Asociación de Técnicos instaladores de Automóviles para Minusválidos (ANTIAM) va a organizar unos cursos de perfeccionamiento de la conducción y conducción especial, destinados a conductores minusválidos. El primero de ellos tendrá lugar los próximos días 25 y 26 de abril por la mañana. Se llevará a cabo en el circuito TEPESA, situado en Brunete (Madrid) y contará con Albert Llovera, piloto parapléjico, como encargado de dirigir el curso. Para información e inscripciones, dirigirse a: ANTIAM, Narciso Serra, 21. 28007 Madrid. Teléfono: (910) 551 79 84.

NUEVO PIRELLI P1000

PIRELLI ha puesto en la calle el nuevo neumático básico de su gama. Se trata de un neumático de medidas y de prestaciones adecuadas para montar en vehículos utilitarios y modelos de potencias modestas. Todos los neumáticos de este tipo se fabrican en perfil 80, lo que significa el perfil más alto y que por tanto prima el confort y la facilidad de conducción sobre las aptitudes deportivas. Las bandas de rodadura oscilan desde 135 milímetros de

anchura hasta 185 milímetros, aunque esta medida, al igual que la de 175 milímetros, todavía no se encuentra disponible. Se trata básicamente de un neumático económico que garantiza un buen agarre, pero sin que ello suponga una corta duración, por lo que se ha estudiado meticulosamente la forma de conseguir un desgaste homogéneo. Con esta serie, Pirelli completa la renovación total de su gama de neumáticos para turismos.



50/ Motor 16

Nueva Gama Delta

LA TRANSFORMACION DEL MITO



Para Lancia, renovar al mítico Delta, era un reto. Y lo hemos conseguido, desarrollando un automóvil con un espíritu nuevo, exclusivo, con poder. Heredero de la tecnología que más triunfos ha cosechado en el Campeonato del Mundo de Rallies. Descubra las importantes innovaciones interiores y exteriores de la nueva gama DELTA. Desde la nueva versión LX con un motor de 1.500 c.c., hasta la agresividad y la fuerza del nuevo HF INTEGRALE 16 V, con un carácter absolutamente deportivo, y ahora con posibilidad de incorporar aire acondicionado. La nueva gama DELTA llenará de satisfacciones a los que consideran que conducir es un placer.

Modelo	c.c.	CV.	P.V.P desde*
Delta 1.5 LX	1.498	82	1.523.000
Delta 1.6 GT i.e.	1.585	111	1.723.000
Delta HF Turbo	1.585	143	2.146.000
Delta HF Integrale 16 v.	1.995	210	4.432.000

* Península y Baleares IVA y Transporte incluido.

LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA



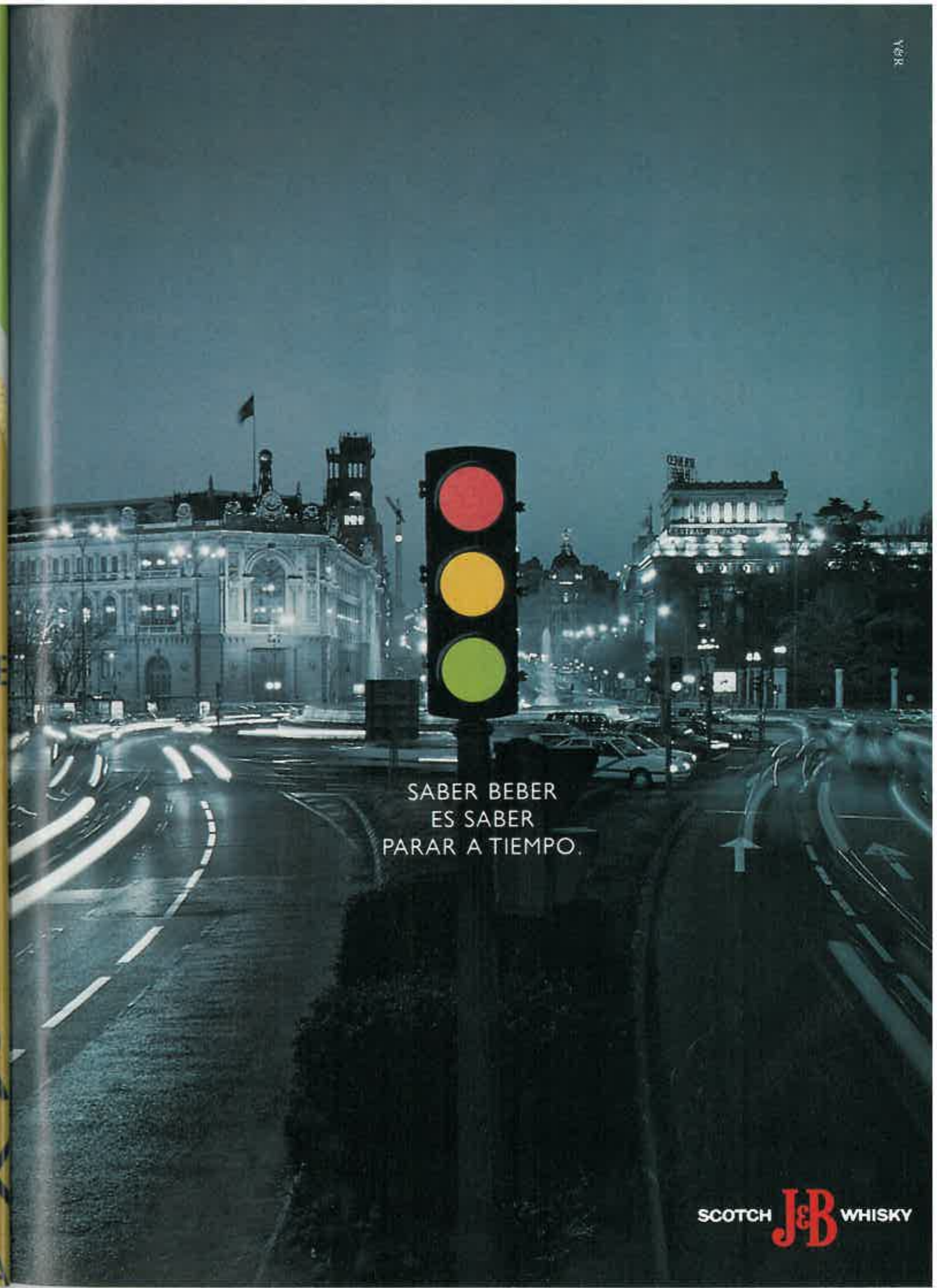


APPOINTMENT TO HER MAJESTY THE QUEEN
WINE MERCHANTS
JUSTERINI & BROOKS LTD.
61 ST. JAMES'S STREET, LONDON, ENGLAND

RARE

BLEND OF THE PUR D SCOTCH WHISK

TILLED, BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND



SABER BEBER
ES SABER
PARAR A TIEMPO.

SCOTCH **J&B** WHISKY

GAMA ROVER 800

LA CLAVE DEL EXITO

La clave de un éxito puede encontrarse en muchas actuaciones, sin embargo, la imagen de un producto tiene que ser siempre la mejor. Rover ha trabajado duro para combinar la línea más moderna con el lujo y la potencia.

POR una serie de razones, fáciles de comprender, Rover había perdido la estela en el segmento alto, en el segmento de berlinas de lujo, a favor de marcas de prestigio como BMW, Mercedes, Audi e incluso de otras no tan importantes pero que, sin embargo, contaban con vehículos más modernos. Los antiguos Rover 800 eran automóviles de alto nivel, pero aparentemente no lo parecían, por tamaño y presencia.

Estaba claro que una marca como Rover no iba a dejar escapar la ocasión de sustituir la Serie 800 diseñando y construyendo (con una importante ayuda de Honda) una verdadera berlina de lujo, no solamente con unos interiores que merecieran esa denominación, sino también con un empaque exterior digno de llevar en el frontal el drakar vikingo y capaz de recuperar el tiempo perdido.

Los nuevos Rover 800 son ligeramente más largos (72 mm.), sin



VIRTUDES

- Motor elástico
- Equipamiento completo
- Habitabilidad

ROVER 820 SI
PRECIO: 3.685.000 ptas.

- Motor ruidoso
- Recorridos del cambio largos
- Suspensión mal adaptada

DEFECTOS

VIRTUDES

- Prestaciones brillantes
- Equipamiento completo
- Habitabilidad

ROVER 820 TI
PRECIO: 4.540.000 ptas.

- Motor ruidoso
- Recorridos del cambio largos
- Suspensión mal adaptada

DEFECTOS

VIRTUDES

- Motor brillante
- Equipamiento completo
- Cambio automático efectivo

ROVER 827 SI A.
PRECIO: 5.055.000 ptas.

- Dirección muy asistida
- Suspensión mal adaptada
- Consumo de combustible

DEFECTOS



embargo, manteniendo el resto de las medidas ahora ofrecen un aspecto más convincente, dan mayor imagen de robustez y se benefician de unas líneas más elegantes aunque menos rompedoras por su similitud con otros modelos.

La gama comercializada en España, por el momento incluye sólo la berlina de cuatro puertas con tres motorizaciones diferentes. Modelos que sólo se distinguen externamente por las llantas de aleación de diferente diseño, y por el logotipo posterior que anuncia si se trata de un Rover 820 Si, Ti o 827 Si.

El habitáculo presenta un aspecto



ELEMENTO DIFERENCIADOR
Junto con las llantas, los logotipos traseros son el único elemento diferenciador externo de la gama 800 de Rover.

conocido, aunque también recibe novedades. La primera sorpresa viene de la mano de un volante nuevo y desmesuradamente grande. Da la impresión que incorpora *airbag* pero no es así. Se trata de un diseño de seguridad con almohadillado central y lo cierto es que su manejo es agradable, sin embargo termina agobiando por el poco hueco que queda para ver el cuadro de instrumentos. Un cuadro que se sustituirá en una próxima remodelación, al quedar algo anticuado, además de ofrecer poca información en un modelo de este segmento.

A pesar de estas críticas también



EN LOS TRES DE ALEACIÓN
Las llantas de los tres modelos son de aleación y con un diseño muy atractivo. Las del Turbo son las de aspecto más deportivo.



DIFERENTES
Los asientos de los tres modelos guardan diferencias importantes. Los del 820 Si son de tela, los del Turbo son Recaro tipo «baquet» y los del V6 son de piel.



MUCHO ESPACIO
Los pasajeros de las plazas traseras se han beneficiado de un mayor espacio. El tercer ocupante casi va tan cómodo como el resto.



MEJOR PORTE
Los nuevos Rover 800 cuentan con una imagen más poderosa. Dan sensación de robustez.

tivo, tipo «baquet»; sujeta el cuerpo como ningún otro. En lo más alto de la gama, los asientos del 827 Si van forrados en cuero y aunque cómodos, el cuerpo se desliza fácilmente por su superficie en cualquier apoyo más o menos fuerte. También son eléctricos y además con memoria.

Mecánicamente, los tres modelos están muy bien diferenciados entre sí. Por un lado tenemos a los Rover 820 Si y Ti, que utilizan el nuevo motor de dos litros en versión atmosférica y con turbocompresor. Por otro, se ofrece la versión dotada del motor V6, 2,7 litros y 24 válvulas, idéntico al de su predecesor

con cajas de cambio manual y automática. El nuevo motor de la Serie T, con 136 caballos y 16 válvulas, que equipa el Rover 820 Si, se muestra algo más elástico (también más ruidoso) que el anterior y absolutamente suficiente para mover con soltura al nuevo modelo. Sin embar-

FICHA TECNICA

	820 Si	820 Ti	827 Si
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.994	1.994	2.675
Árbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza	1 en cabeza por bancada
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Iny. elect. multipunto	Iny. elect. multip. + Turbo	Iny. elect. multipunto
Compresión	10 a 1	8,5 a 1	9 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	136 CV (100 kW)/6.000	180 CV (132 kW)/6.000	169 CV (124 kW)/5.900
Par máximo / r.p.m.	18,8mkq(185 Nm)/2.500	22,0mkq(216 Nm)/2.000	22,9mkq(225 Nm)/4.500
TRANSMISION			
Traacción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Automática, 4 vel.
Velocidad a 1.000 rpm / 1/2/3*	8,5/14,6/21,1	8,6/14,9/22,5	10,3/17,5/25,7
Velocidad a 1.000 rpm / 4/5*	26,7/36,1	29,4/38,5	34,3
Embrague	Mando hidráulico	Mando hidráulico	Mando hidráulico
DIRECCION			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,1	3,1	3,3
Dámetro de giro (m)	11,4	11,4	11,4
FRENOS			
Delante	Discos ventilados (262)	Discos ventilados (262)	Discos ventilados (285)
Detrás	Discos (260)	Discos (260)	Discos (260)
Antibloqueo	Si	Si	Si
SUSPENSIONES			
Delantero	Indep. Brazos oscilantes	Indep. Brazos oscilantes	Indep. Brazos oscilantes
Trasero	Indep. Eje de apoyo	Indep. Eje de apoyo	Indep. Eje de apoyo
RUEDAS			
Llantas (pulgadas)	Aleación (6J x 15)	Aleación (6J x 16)	Aleación (6J x 15)
Neumáticos	195/65 VR 15	205/55 VR 16	195/65 VR 15
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg.)	1.350	1.398	1.460
Capacidad depósito combus.	68	68	68

hay que decir que globalmente la presentación es especialmente lujosa. Se han aumentado las inserciones de madera y el acabado se ha cuidado mejor. Todos los mandos se encuentran a mano y el equipamiento apenas tiene lagunas. Salvo un ordenador de viaje o algún reloj más (ni siquiera en el Turbo se ofrece un medidor de presión), el conductor de los Rover 800 va a encontrar todo lo que necesita para una conducción placentera.

Además va a poder transportar más equipaje gracias al aumento del volumen útil en el maletero. Estas nuevas medidas se complementan con el estupendo espacio del que ahora disponen los pasajeros de las plazas traseras y la mayor distancia al techo para los más altos.

Pero si todo esto es común a los tres modelos de la gama, hablemos ahora de las diferencias entre ellos. Para empezar, nos encontramos con tres tipos de asientos. En el 820 Si, el modelo básico, son de tela con regulación eléctrica y sujeción aceptable a cualquier velocidad. En el 820 Ti (el turbo y más deportivo de la gama) son Recaro de reglaje manual, sin embargo su diseño depor-

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD



MXT
MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS.
TODO EL AÑO.



La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. Y ahora, porque para Michelin no hay cliente pequeño, también está disponible el MXT80. La tecnología más avanzada, para coches normales.



* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.

MADERA Y VOLANTE
La abundancia de madera y el impresionante volante destacan sobre el resto de los elementos.



CONTROL DE VELOCIDAD
La versión 827 Si de nuestra prueba incorporaba cambio automático. El control de velocidad es de serie en este modelo.



REGULACIÓN MÚLTIPLE
Salvo la versión Turbo, el resto incluye asientos regulables eléctricamente. El aire acondicionado es automático de serie.



go queda lejos por prestaciones de sus dos hermanos de gama. Es la opción más lógica para quien no le exige al coche grandes prestaciones y en cambio si pretende un equipamiento de lujo y una comodidad a la altura.

La dirección asistida, tanto en este modelo como en el turbo, es agradable al tacto y permite en todo momento reconocer a través del tren delantero las irregularidades del piso. El cambio no tiene tal precisión, al menos en los recorridos, que al ser largos restan eficacia al sistema, y en la marcha atrás algo incómoda de engranar a veces.

La versión turboalimentada proporciona 180 caballos gracias a un turbocompresor Garrett muy eficaz y progresivo, que da un toque deportivo a la gama, con un buen compromiso entre el lujo y la presencia del coche. Sus aceleraciones fulgurantes permiten acometer los adelantamientos más complejos con una tranquilidad que no tiene precio y esa potencia, junto con el buen funcionamiento del turbo desde muy bajas revoluciones, permite mantener medias elevadas por autopista sin esfuerzo.

POCO COMPROMISO

Lástima que las suspensiones y el bastidor no estén a la altura del resto de componentes. Se mantienen las del modelo anterior con un nulo compromiso entre comodidad y estabilidad. Desde luego se ha conseguido unos Rover muy cómodos en autopistas y autovías, pero incómodos por carreteras viradas y difíciles de conducir a nada que se intente aumentar el ritmo de marcha. Las ruedas delanteras pierden contacto con el suelo muy a menudo en aceleración y algunos rebotes incómodos ponen en aprietos a un esquema de suspensiones ya superado incluso en la versión turbo, en la que los amortiguadores de gas a presión y las barras estabilizadoras más gruesas no han podido equilibrar el conjunto.

El Rover 827 Si es la versión más cuidada y la que equipa el motor más sofisticado.

Un motor, proporcionado por Honda, de seis cilindros en V y 169 caballos que ya montaba la versión antigua equivalente. Se trata, sin duda, de un modelo de élite para un

CONSUMOS

Datos en l/100 km	820 Si	820 Ti	827 Si
CIUDAD			
A 30,2 km/h de promedio	11,9	12,8	14,5
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	6,9	7,8	8,5
En conducción rápida	10,5	11,2	13,0
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	8,2	8,9	9,5
A 140 km/h de cruceo	9,6	10,1	12,1
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	10,0	10,9	12,2
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	630	575	510

SONORIDAD

	820 Si	820 Ti	827 Si
Al ralentí	47,1	45,8	40,0
A 60 km/h	59,8	62,2	61,7
A 90 km/h	63,6	66,4	64,4
A 120 km/h	67,4	68,6	67,4
A 140 km/h	70,2	70,8	71,1
A tope	78,4	81,9	78,0

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

PRESTACIONES

	820 Si	820 Ti	827 Si
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	201	221	209
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	17,6	16,0	17,4
1.000 m. salida parada (seg.)	32,2	29,0	31,6
0-100 km/h (seg.)	10,8	8,2	10,3
Metros recorridos	179	131	166
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,7	16,6	14,8
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,1	20,1	-
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	34,3	30,0	28,8
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,4	36,5	-
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	10,6	6,8	7,2
Metros recorridos	296	190	206
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	16,1	11,0	-
Metros recorridos	453	309	-

FRENOS

	820 Si	820 Ti	827 Si
DISTANCIAS DE FRENADO			
En metros:			
A 60 km/h	16,3	16,0	16,0
A 100 km/h	42,1	41,9	40,6
A 120 km/h	59,2	61,5	64,6



**TU COMO YO
«THE PUMP»**



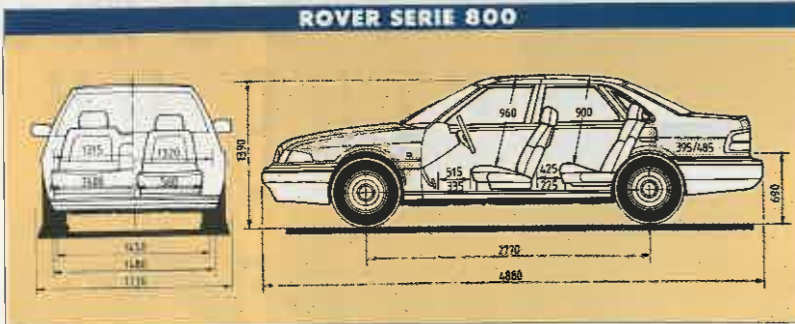
LLEVO UNAS «THE PUMP» PORQUE CON SU BOMBA DE AIRE, SUJETO EL PIE A MI GUSTO.



TRES MOTORES
Con una misma carrocería se puede disponer de tres mecánicas. Arriba, el nuevo dos litros atmosférico con 136 caballos. En la foto central, también el dos litros dotado de turbocompresor e «intercooler» con 180 caballos. Abajo, el V6 de origen Honda con 169 caballos.



ROVER SERIE 800



ESTILO JAPONÉS
En la parte trasera de los nuevos Rover se advierte una influencia japonesa aportada por los socios de Honda. El coche es más convincente que su predecesor.



EQUIPAMIENTO



	820 SI	820 TI	827 SI
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	SI	NO	SI
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	SI	SI
Elevavanas eléctricos (D/T)	SI/SI	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO	NO

DATOS DEL COMPRADOR

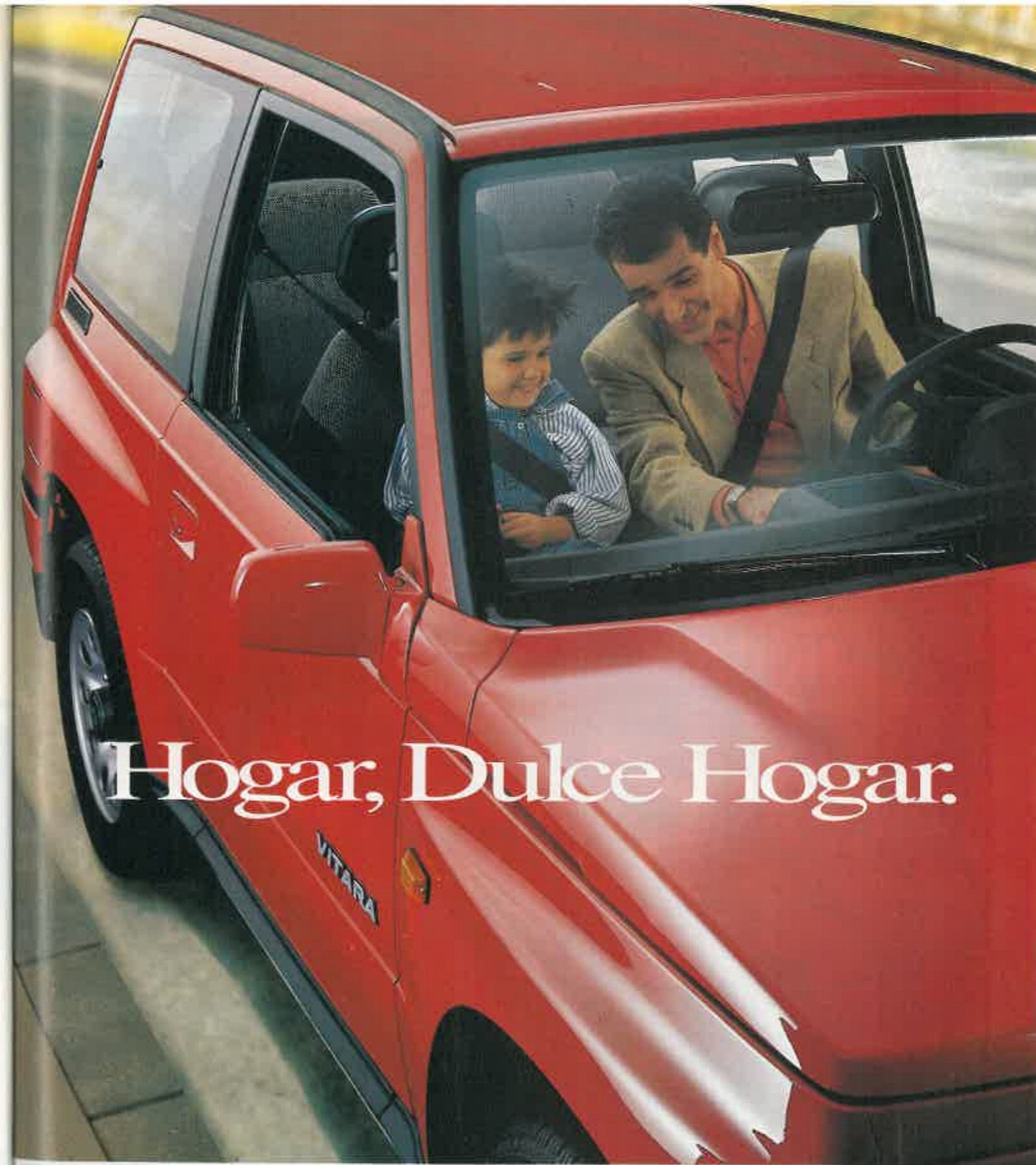
Importador: Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2. 28033 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 207 puntos de asistencia en toda España.

sector muy concreto de clientela. Un público que prefiere una tapicería de piel a que su motor proporcione once caballos más o un control de crucero a una velocidad punta más alta.

Este modelo se ofrece en versión manual o automática, esta última con un cambio muy interesante por funcionamiento y filosofía de utilización. Un automatismo electrónico de origen Honda con cuatro velocidades y dos modalidades, deportiva y de crucero. En la posición S, se excluye la cuarta marcha y el conductor puede exprimir al máximo la potencia del motor.

Los más comodones se encontrarán con una dirección asistida en función de la velocidad, que no deja realizar al conductor un solo esfuerzo al girar el volante. Una dirección, carente para muchos otros, de precisión a cualquier velocidad. Los frenos (con antibloqueo de serie en todos los modelos) no aguantan por su parte una utilización continuada, (con cambio automático se utilizan más) cediendo algunos metros al tener que ejercer más presión sobre el pedal. Esto no ocurre en los otros modelos que también cuentan con un tacto de pedal muy agradable y con el que se puede medir bien la frenada. ○

Andrés Más
Fotos: José Robledo



Hogar, Dulce Hogar.

En calma. Sin prisas ni agobios. A tus anchas. Estás en un Vitara. Aquí hay sitio para ti y para los tuyos. Cada cosa está donde tú esperas encontrarla. Sube y ponte cómodo. Los asientos se abaten y se deslizan individualmente. El aire está acondicionado. Las ventanillas y los retrovisores se controlan eléctricamente. La dirección es asistida. Y de motor, tranquilo. Tienes toda la tecnología japonesa en 74 CV. y 1.600 cc. Todo ha sido concebido para que, estés donde estés, disfrutes del máximo confort. Entra en el Vitara. Te resultará familiar.



SUZUKI VITARA 4x4

La ciudad es tuya

SUZUKI VITARA. DISPONIBLE EN LAS VERSIONES 5 PUERTAS, HARD TOP, TECHO METALICO Y TECHO DE LONA - GASOLINA SUPER O SIN PLOMO - 390 PUNTOS DE ASISTENCIA EN TODA ESPAÑA.



HYUNDAI LANTRA GLS 16V LOGICA COREANA

Desde ahora Corea va a ser para los españoles algo más que la sede de las últimas Olimpiadas celebradas en el 88. La marca Hyundai de automóviles coreanos se ha establecido en España para demostrar que además del astillero más grande del mundo, y un importante número de empresas que abarcan desde la electrónica hasta el sector financiero, produce coches capaces de verse las caras con marcas muy asentadas en el mercado de la automoción.

DISEÑO	★★★
ACABADO	★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★★★

DE los tres modelos que Hyundai lanza en un principio, el Lantra de nuestra prueba se impone como la opción más equilibrada por potencia, precio y filosofía de utilización. Se trata de una berlina amplia de cuatro puertas, con mecánica multiválvulas, equipamiento completo y un precio de 1,9 millones de pesetas.

Su tamaño engaña en un principio. Aparentemente parece un coche más pequeño de lo que se debe esperar en una berlina de tipo medio, sin embargo, las medidas interiores dan mucho de sí y una vez en el habitáculo puede comprobarse que el espacio es más que suficiente in-

VIRTUDES

- Acabado y equipamiento
- Habitabilidad
- Comportamiento noble

**HYUNDAI LANTRA GLS 16V
PRECIO: 1.894.500 ptas.**

- Prestaciones mediocres
- Consumo alto en ciudad
- Motor ruidoso en alta

DEFECTOS

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza, accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.593 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,3 mm. Carrera: 75 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 114 CV (84 Kw) a 6.200 rpm. Par máximo: 14,2 mkg (139 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Catalizador. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,4 km/h. En 2ª: 11,8 km/h. En 3ª: 17,9 km/h. En 4ª: 24,5 km/h. En 5ª: 30,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topos: (3,5) vueltas. Diámetro de giro: 11 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados de 264 milímetros de diámetro. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantera: Independiente, de tipo McPherson con brazos transversales, amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, con eje torsional, amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/60 HR 14. Llantas de chapa de 5J X 14 pulgadas. Llantas de aleación en opción.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.140 kg. Capacidad del depósito de combustible: 52 litros.

MUY CÓMODO
Aunque balancea mucho, el Lantra es cómodo y se pega al suelo en cualquier circunstancia.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	12,6
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,2
En conducción rápida	11,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,8
A 140 km/h de cruceo	9,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100km	10,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	445



cluido el maletero, con mayor volumen de carga que un Renault 21 o un Ford Orion. Aunque el conductor sea alto y lleve el asiento retrasado, dos adultos o tres niños se encuentran bastante holgados en la parte trasera del Lantra. Lo cierto es que la línea, sin aportar nada nuevo en este campo, guarda una armonía interesante y sus formas redondeadas, con algún que otro detalle japonés, resultan agradables a la vista sin repercutir demasiado en la habitabilidad.

Algo parecido ocurre en el habitáculo. La precisión nipona parece estar presente por todos los rincones en este producto de Corea del Sur. El cuadro de instrumentos presenta una disposición lógica de la información, una instrumentación conciliada y fácil de manipular. El acabado es muy pulcro y la calidad de los materiales buena, aunque el revestimiento elegido no dé la buena imagen que pretende o que merece.

EQUIPAMIENTO COMPLETO

El asiento del conductor se puede regular en altura y el volante también, dos aspectos definitivos a la hora de buscar una posición óptima. Además, nos encontramos con la grata sorpresa de que la pierna derecha no roza con ninguna consola central a pesar de que ésta se encuentra en su sitio habitual. No hace falta mucho tiempo y menos experiencia para dominar todo tipo de interruptor o palanca, más o menos abundantes en el habitáculo del

Hyundai Lantra. Los mandos de la aireación no pueden ser más sencillos e incluso si se monta el aire acondicionado opcionalmente, funcionará con sólo apretar una tecla. El equipamiento de serie, aunque este último mecanismo sea opcional, no presenta muchas lagunas sino todo lo contrario. Cuatro elevallas eléctricas (los traseros son todo un lujo en este segmento), cierre centralizado, radiocassette de buena calidad con cuatro altavoces aunque sin sistema extraíble, apertura eléctrica del maletero con un interruptor localizado insólitamente en la puerta del conductor y dirección asistida, además del asiento trasero abatible por partes asimétricas se incluyen en el precio final del Lantra.

SOBRE TODO ELÁSTICO
El motor del Lantra es sobre todo elástico. No es muy brillante en aceleraciones pero globalmente es aceptable.



CLARO Y BIEN TERMINADO
El tablero de instrumentos es atractivo y los materiales utilizados de calidad, aunque el aspecto no sea el deseado. La información es muy clara.



AMPLIO Y CON DETALLES
El interior, aunque no lo parezca, es muy amplio. Los mandos de los cuatro elevallas acompañan en la puerta a la tecla que abre el maletero a distancia.



Para arrancar hay que pisar el pedal del embrague, un sistema de seguridad que nunca viene mal para los que no están acostumbrados a esta práctica tan aconsejable. El cambio es preciso y agradable aunque algo ruidoso y con recorridos de

palanca largos. Sin embargo, es algo que al igual que otras pegas, poco importantes, queda compensado o neutralizado por lo equilibrado y agradable del conjunto.

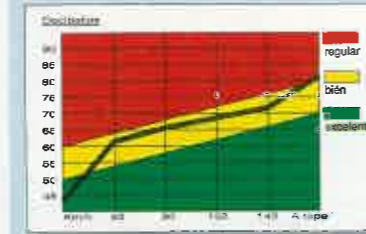
El Lantro se comporta de una forma noble siempre que no se le exija

FRENOS



A 60 Km/h	17,6
A 100 Km/h	60,9
A 120 Km/h	75,9

SONORIDAD



Al ralentí	42,2
A 60 Km/h	62,6
A 90 Km/h	65,4
A 120 Km/h	68,2
A 140 Km/h	72,3
A Tope	82,4

PRESTACIONES

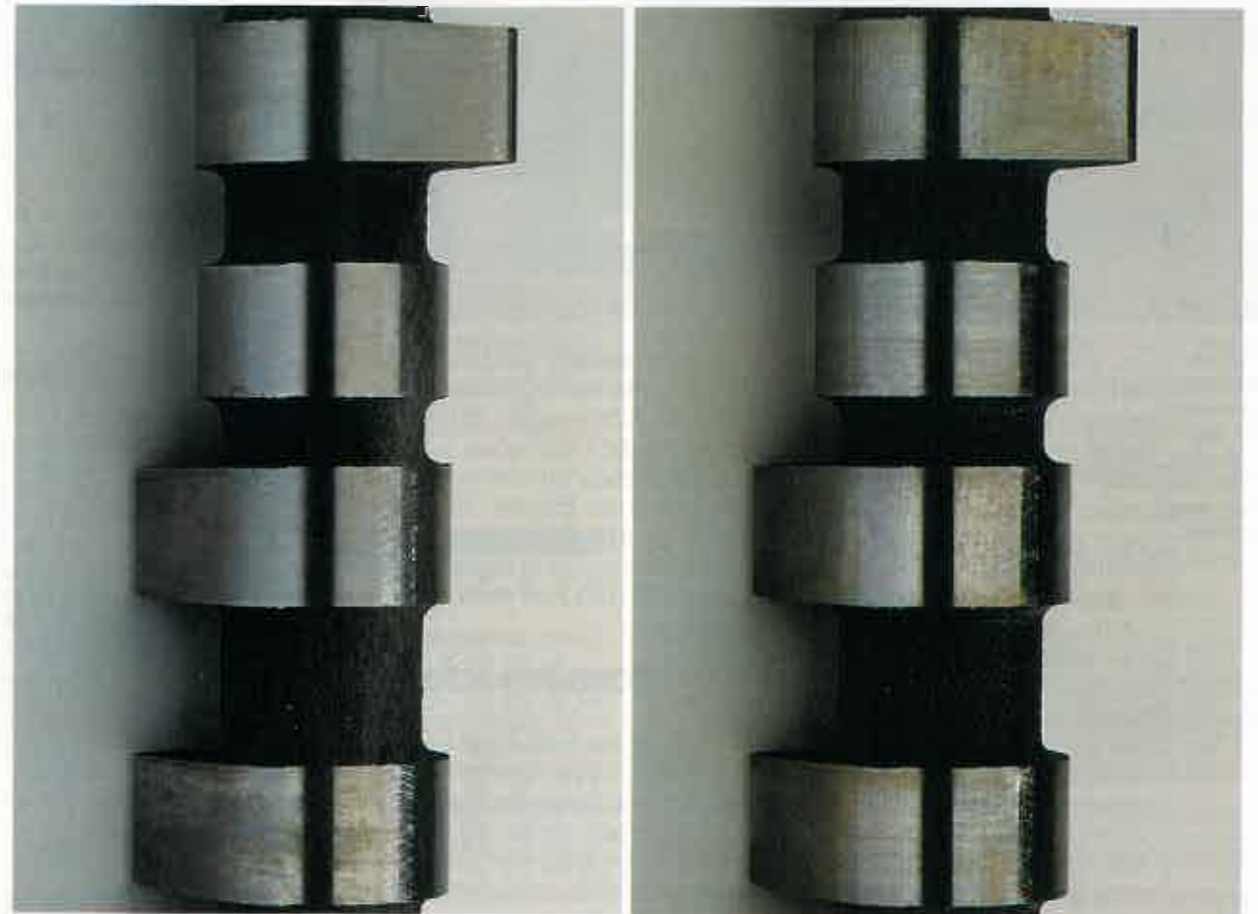


VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	191,1
ACELERACION (s a g.)	
400 m salida parada	18,9
1.000 m salida parada	34,0
De 0 a 100 km/h	12,7
Recorriendo (metros)	206
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	12,5
reconiendo (metros)	351
De 80 a 120 km/h en 5ª	16,6
recorriendo (metros)	469

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Hyundai España Distribución Automóviles S.A. Plaza de la Independencia, 10. 28001 Madrid. Teléfono: (91) 522 49 14. **Red de postventa:** 21 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** Tres años o 100.000 kilómetros.

Entre estas dos piezas hay 320.000 Kms. de diferencia.



TANDEM DDB NEEDHAM

Observe estos dos árboles de levas. Entre ellos, hay una diferencia de 320.000 Kms. El equivalente a 15 años de uso. Claro que uno de ellos ha contado con la protección del nuevo Mobil 1, el lubricante 100 % sintético. Una rotunda demostración de la perfecta protección que da el nuevo Mobil 1.

Ahora, trate de descubrir qué pieza es la nueva y cuál de ellas funcionó durante 320.000 kilómetros... La nueva es la de la derecha... ¿o era la de la izquierda?

Información sobre Puntos de Venta: Telf. 900 - 30 00 63.

Nuevo **Mobil 1** Un seguro de vida para su motor.



DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

EXPOSICIÓN Y VENTA:
C/ Velázquez, 146
Tels. 564 55 56
564 56 31

TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, s/n
Paracuellos (Madrid)
Tel. (91) 658 11 97. Fax: (91) 658 13 60

SE VENDE
COCHE
**BMW 325 IX
TOURING**

Full equip
Año 90

PERFECTO ESTADO
Tel. 407-27-00

preguntar por Angel

ALFA 75 Twing Spark, año 88, full equip, 1.250.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

KADETT GSI 2.0, año 87, blanco, cuadro digital, 1.150.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

R-5 Turbo, año 87, negro, 890.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

R-21 TXE Nevada, 7 plazas, full equip, año 87, 1.450.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

R-21 TI, año 88, full equip, 1.275.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

MERCEDES 300 D, automático, año 83, 1.275.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

ROBADO Ford Orion Ghia 1.600 D, gris mercurio, M-2514-JJ. Tel. (91) 206 72 40. Se gratificará.

DODGE Stealth (Mitsubishi), 222 CV, estreno, full equip, garantía, Camaro RS, 209 CV, estrenar, garantía, importaciones directas USA, garantía y seriedad. Infórmese sin compromiso. Tel. (91) 314 59 96.

PORSCHE 911 Carrera Targa 3.2, 321 CV, full equip, año 85, perfecto estado, rojo, 3.300.000 ptas. Tel. (926) 21 11 02.

AUTOMOBILH Ast/MBM Steindamm, 51. 2000, Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida 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, importado desde Alemania.

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

PARTICULAR vende Mini 1.275 GT, muchos extras, lujo, 650.000 ptas. Tel. (91) 534 72 20.

HONDA Prelude, año 1988, blanco, automático, techo, impecable, 2.200.000 ptas. Julio. Tel. (91) 738 28 35.

MOTO acuática, nueva, información, tels. (91) 534 21 33 y 533 51 97. Emilio.

VOLKSWAGEN Polo Coupe GT, 75 CV, 11.000 km. Noches. Tel. (91) 733 41 52.

TODOS LOS VEHICULOS QUE PUEDA IMAGINAR LOS TENEMOS EN STOCK



JEEP CHEROKEE LIMITED



JEEP WRANGLER RENEGADE



PONTIAC TRANSPORT OT
Nuevo modelo 165 CV ABS



CADILLAC SEVILLE
Full Equip.



DODGE STEALTH R/T TURBO 300 CV 4 x 4 Full Equip.



TOYOTA LAND CRUISER STATION WAGON
Gasolina y Turbo Diesel 167 CV



FORD EXPLORER EDDIE BAUGER



CHEVROLET BLAZER S-10 LT



CADILLAC ELDERADO
Full Equip.



MITSUBISHI 3000 GT VR4 300 CV 4 x 4 Full Equip.

Teo Martín

AUTOMOVILES

POLIGONO INDUSTRIAL AYMAIR, PARCELA C-3-A. SAN MARTIN DE LA VEGA 28330 - MADRID
TELEFONOS: 691 18 44-691 30 47-691 34 47-692 34 50-692 36 02 - FAX: 691 56 86



**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



ESPECIALISTAS
EN TODO TERRENO

DITECNICA

JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

EXPOSICION Y VENTA: C/ VELAZQUEZ, 146 TEL. 564 55 56



COLLECTOR

LIBRERIA
PAU CLARIS, 168
08037 BARCELONA
TEL.: (93) 2 15 81 15

GRAN SURTIDO EN LIBROS Y REVISTAS DEL MUNDO DEL MOTOR,
TANTO CLASICOS COMO DEPORTIVOS
VENTA POR CORRESPONDENCIA
NO CERRAMOS AL MEDIODIA



Comunidad de Madrid
Consejería de Economía
Dirección General de Industria, Energía y Minas

Inspección Técnica de Vehículos

En
ABRIL

Deben acudir
a la ITV

De:

M-1919-HS



M-0136-HU

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

TRIUMPH TR 7, año 83, techo abierto, buen estado, 850.000 ptas. Tels. (91) 859 29 14 y 561 62 46.

VENDO Toyota Supra 3000 Turbo, modelo 91, dos años de garantía, 12.000 km. Tel. (947) 27 62 80.

OPEL Frontera, disponible. Autohof, Segovia. Tel. (911) 43 78 13.

BMW 325 Touring, negro metalizado, precioso. Tel. (911) 43 78 13.

OPEL Manta 2000 GTE, A.A., metalizado, equipo Pioneer, siempre garaje, estado impecable, 70.000 km, B-FP, 800.000 ptas. Particular. Tel. (93) 301 11 89.

JURGE! Mercedes 260 E, aire, techo eléctrico, ABS, llantas, burdeos metalizado, impecable, precio interesante, noches. Tel. (96) 525 81 95. Siempre en garaje.

OPEL Kadett GSI 2.0, negro, 89, M-JK, elevelunas, techo, antinieblas, garaje, 1.450.000 ptas. Tel. (91) 858 26 56.

RANGE Rover, 1983, aire, 4 puertas, buen estado. Tel. (953) 26 46 41.

BUSCO Ferrari 328 GTB, pago mejor precio en efectivo. Tel. (952) 178 82 63.

BMW 635 GSi, ABS, ordenador, techo. Recaro, etc., 2.200.000 ptas. Tel. (91) 255 80 21.

**AUTOMOVILES
CANALCAR**

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

VENTAS 300 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

COMPRAS Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema. Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consútenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63
TELS.: 542 06 09, 542 38 08
Y 248 34 48. MADRID

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Seat Marbella	89	Rojo	28.000	495.000	Alfa Romeo 1.7	90	Blanco	23.000	1.275.000
Opel Corsa	89	Bianco	30.000	610.000	Citroën BX Diesel	90	Blanco	22.000	1.275.000
Citroën AX 14	89	Gris	30.000	690.000	Renault 19 Diesel	89	Rojo	36.000	1.275.000
Ford Fiesta Diesel	89	Bianco	34.000	740.000	Renault 19 TSE A.A.	89	Bianco	31.000	1.325.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	90	Gris	21.000	845.000	Renault 21 TSE A.A.	88	Gris	34.000	1.325.000
VW Polo Coupe GT	89	Rojo	37.000	875.000	Renault 19 TSE A.A.D.A.	90	Bianco	29.000	1.350.000
Mini Alter Eighth	91	Verde	15.000	875.000	Citroën BX 1.6 A.A.	90	Gris	14.000	1.390.000
Renault Super 5 Turbo	88	Negro	48.000	890.000	VW Golf T.D.	90	Bianco	28.000	1.475.000
Renault 5 GTL 5 p.	91	Bianco	14.000	895.000	Opel Kadett GSI A.A.	89	Bianco	28.000	1.490.000
Seat Ibiza Crono A.A.	89	Gris	24.000	895.000	BMW 318i 4p. A.A.	87	Bianco	53.000	1.525.000
Lancia Y 10 GTI	90	Gris	27.000	960.000	VW Golf Cabriolet	88	Bianco	42.000	1.525.000
Citroën AX GT A.A.	90	Gris	23.000	1.050.000	Fiat Tipo 18V	91	Azul	18.000	1.575.000
Seat Ibiza SXI	90	Bianco	23.000	1.050.000	VW Golf GTI	90	Bianco	28.000	1.625.000
Peugeot 205 Diesel	90	Bianco	17.000	1.075.000	BMW 318i 4p.	90	Rojo	24.000	1.675.000
Opel Kadett 1.6S Top A.A.	88	Negro	38.000	1.075.000	VW Golf GTI Sp. A.A.	89	Azul	35.000	1.725.000
F. Escort 1.6 A.A.	90	Bianco	21.000	1.100.000	Peugeot 405 SRi F.E.	91	Bianco	18.000	1.775.000
F. Escort 1.8 D.	90	Bianco	28.000	1.120.000	Renault 21 New. 7p. F.E.	89	Burdeos	37.000	1.775.000
VW Golf Sprinter	89	Rojo	32.000	1.125.000	VW Passat 2.0i A.A. D.A.	90	Rojo	32.000	1.975.000
Opel Corsa GSI	91	Rojo	16.000	1.125.000	Renault 21 TDX Cim.	81	Rojo	17.000	2.100.000
Renault 21 GTS A.A.	89	Bianco	35.000	1.150.000	Renault 25 V8 F.E.	89	Azul	35.000	2.250.000
Suzuki Santana Samurai	91	Rojo	19.000	1.175.000	Audi 90 2.2 E.F.E.	89	Azul	31.000	2.250.000
Renault Clio 1.4 RT	92	Bianco	3.000	1.175.000	F. Sierra XR4i 4 A.A.	91	Bianco	12.000	2.275.000
F. Fiesta 1.8 D 5p A.A.	91	Bianco	16.000	1.225.000	Opel Vectra 2.0i GT F.E.	91	Gris	11.000	2.275.000
F. Sierra 2.0i S A.A.	87	Bianco	61.000	1.250.000	Alfa Romeo 164 3.0 V6	89	Negro	39.000	2.350.000
F. Escort XR3i	89	Rojo	38.000	1.250.000	BMW 525i	90	Bianco	34.000	2.875.000
Peugeot 309 D A.A.	89	Rojo	30.000	1.250.000					

**VAROSA
motors**

Crta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
HUMANES DE MADRID
TEL: 6 06 51 49 - 6 06 15 11

**MITSUBISHI
TOYOTA
HONDA
MAZDA**

**MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
LANCER 4 PUERTAS
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALH**



**MITSUBISHI
3000 GT VR4**

**ENTREGA
INMEDIATA
DE TODAS
LAS UNIDADES
Y COLORES**

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.
Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

JAGUAR S 3.4, año 62, perfecto estado, 2.700.000 ptas. Tel. (91) 633 24 11.

OPEL Kadett 2.0, 16V, 89, 157 CV, particular 1.470.000 ptas. Tel. (952) 46 87 72.

BERTONE Freeclimber, 8 meses. Tel. (911) 43 78 13.

VENDO Mercedes Benz 300 D, ABS, aire, 80.000 km, nuevo, urge. Tel. (983) 37 055 25 y 34 42 73.

BMW 525i, mod. 90, full equip, 3.190.000 ptas. Tel. (91) 519 14 94.

AUDI 90 4x4, 88, full equip, 2.390.000 ptas. Tel. (91) 519 14 94.

VENDO BMW M-3, 52.000 km, Noviembre del 87, extras, negro. Interesados llamar, tel. (965) 86 74 34.

KARTS competición, varios, desde 80.000 ptas. Tel. (93) 692 18 24.

BMW 524 TD, 89, extras, 2.890.000 ptas. Tel. (91) 519 14 94.

MERCEDES 300 CE, 88, full equip, 4.400.000 ptas. Tel. (91) 519 14 94.

MERCEDES 300 TD, 88, full equip, 4.300.000 ptas. Tel. (91) 519 14 94.

R-9 DS, buen estado, M-63, 275.000 ptas. Tel. (91) 304 66 05.

FORD Escort RS Turbo, blanco, 87, techo, 1.070.000 ptas. Tel. (91) 519 14 94.

MONTERO, Range, Patrol, procedentes de cambio, un buen precio. Tel. (91) 519 14 94.

COMPRO Mercedes Automático. Tel. (91) 682 40 90.

AUTO SONIDO RONDA TELEFONIA MOVIL

KENWOOD
OFERTA
SONY
SHERWOOD

• HIFI
• OCULTADORES
• ALARMAS

spy BALL

MOTOROLA FIJO.....89.000 + IVA.
MOTOROLA EXPLO II.....84.000 + IVA.
MOTOROLA PLUS. B......161.000 + IVA.
NEC FIJO.....93.000 + IVA.
NEC. POCKET.....166.000 + IVA.

RONDA DE ATOCHA 16 TLF 468.74.30
28012 MADRID

MONTEROS, todos los modelos, nuevos, extras, entrega inmediata, un buen precio. Tel. (91) 519 14 94.

GMC Syclone, Pick up, serie limitada, 280 HP. O a 100 km/h. 5,3 segundos (más rápido que el Ferrari 348). Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

CORVETTE 1987, 45.000 km, matrícula MA-BD, 3.200.000 ptas. Tel. (95) 282 61 22.

FORD Fiesta CL 1.4, azul metalizado, dos años, 25.000 km, buen estado funcionamiento, siempre garaje, 740.000 ptas., llamar tardes noches. Tel. (91) 766 94 59.

LANCIA Delta HF Turbo, 1989, impecable estado, siempre garaje, llantas y techo, 1.300.000 ptas. Tel. (91) 859 29 24.

ESCARABAJO Cabriolet, 1979, aire acondicionado, inyección, azul cielo, perfectísimo estado. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

CHEVROLET Iroc-2, descapotable (el más bello e impresionante en el mercado), automático, año 86, negro, matrícula Madrid, full equip. Tel. (91) 763 66 63.

MAZDA 929, modelo nuevo 1992, full equip, único en España. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

ESCARABAJO Cabriolet, 1979, aire acondicionado, inyección, un solo dueño, amarillo limón, imposible mejorarlo. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

ESCARABAJO Cabriolet, 1975, antracita, 1.490.000 ptas. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

Gabriel AMORTIGUADOR REFORZADO

TURISMO - 4X4 - FURGON

MADE IN USA

DISTRIBUIDOR

Ctra Dos Rius, 220
08440 Cardedeu (Barcelona)
Tel: (93) 8 46 28 11 / 8 46 28 50
Fax: (93) 8 46 17 44

Productos y Métodos, S.A.

ESCARABAJO Cabriolet, 1979, un solo dueño, champagne. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

MALAGA DS, año 1988, perfecto estado, gris metalizado, 400.000 ptas. Tel. (91) 304 66 05.

VENDO Ford Scorpio Ghia 4x4, full equip. Tel. (91) 634 45 11.

PORSCHE 911 Turbo, full equip, rojo, precioso. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

FORD Fiesta CLX 1.4, azul metalizado, dos años de garantía, 24.000 km, muy cuidado, a prueba. 740.000 ptas. Llamar noches. Teléfono (91) 766 94 59.

AUSTIN Montego GTI, año 1990, aire acondicionado, 900.000 ptas. Tel. (91) 304 66 05.

MERCEDES 190 2.3 16 V, M-KT, equipo completo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 304 66 05.

AUDI Coupe 2.3, año 91, A.A. y BBS. Tel. (91) 549 57 88.

FORD Fiesta L, p. metalizada, M-ES. 150.000 ptas. Teléfono (91) 304 66 05.

MERCEDES 220-SE Coupe, 1965, impresionantemente nuevo, 2.200.000 ptas. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

BMW 535i, año 90, extras. Tel. (91) 549 64 71.

MERCEDES 190 2.5 16V, muchos extras, precio muy interesante, admitimos cambio, garantía 12 meses. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

OPEL Ascona 1.8i, aire acondicionado, p. metalizada, pocos kilómetros, 850.000 ptas. Tel. (91) 304 66 05.

PROME LA NUEVA LINEA DE ACCESORIOS
Productos y Métodos, S.A.

SEIM EL DISEÑO DEL LIDER CON LA GARANTIA **BBS**

4 WD 4 x 45 7 x 15
STELLA 6 x 14
MISTRAL 6 x 14

Cra. Dosrius, 220 08440 Cardedeu Barcelona. Tel. (93) 846 28 11/846 28 60 Fax (93) 846 17 44

BMW M-5, todos extras, año 89. Tel. (91) 549 57 88.

TALBOT Horizon, M-EV, oportunidad. 200.000 ptas. Teléfono (91) 304 66 05.

TALBOT Horizon, M-EV, oportunidad. 200.000 ptas. Teléfono (91) 304 66 05.

CAMARO V8 5.0L 209 CV, nuevo, estrenar, garantía fábrica, azul, automático, A.A. airbag, alarma, espejos, elevalunas eléctrico, llantas, neumáticos 235", control velocidad, equipo sport, ocasión única. 3.800.000 ptas. Teléfono (91) 201 28 56.

MERCEDES 280 SLC M-IG, rojo, cuero blanco, impecable. 3.000.000 ptas. Tels. (967) 22 98 18 y 52 00 21.

PORSCHE 911 Carrera Targa 3.2 231 CV, full equip, año 85, perfecto estado, rojo. 3.300.000 ptas. Teléfono (926) 21 11 02.

BMW 325 i Coupe, M-JC, 40.000 km, perfecto. 2.300.000 ptas. Tels. (967) 22 98 18 y 52 00 21.

MERCEDES 300 CE 24V, full equip, año 90. Tel. (91) 549 57 88.

MERCEDES 280 SE 24V, full equip. Tel. (91) 549 64 71.

CITROËN AX Stilo, año 89, blanco. Tel. (91) 549 64 71.

VENDO Golf 16V, 27.000 km, A.A., alarma, full equip, spoiler, nuevo modelo, faros antiniebla. Tel. (91) 471 65 19.

ALFA 75, año 87, 43.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

VENDO Mercedes Benz 300 D, ABS y aire, 80.000 km, W 124, está nuevo, urge. Tels. (983) 37 05 25 y 34 42 73.

PARTICULAR Audi 90 Quattro 20V, A.A., ABS, llantas, 35.000 km., final del 90, como nuevo, 2.925.000 ptas. Tel. (91) 302 44 82.

OPORTUNIDAD Audi 200 Turbo nuevo, año 88, 2.500.000 ptas. Tel. (91) 677 10 70, horas oficina, (91) 803 45 99, noches.

OPORTUNIDAD Mercedes 190 2.3 16V, urge vender, garantía Mercedes. 2.980.000 ptas. Tel. (91) 570 93 46.

DODGE Dynasty LE, estrenar, lujoso Sedan clásico USA, full, Saturn SC 10/91, nuevo, 7.000 millas, único propietario, ocasión. Ahorro hasta más de un millon en automóviles USA, nuevos. Infórmese, tel. (91) 201 28 56.

DODGE Stealth ES 3.0L 24V V6, rojo, manual, 222 CV, estrenar, garantía, airbag, aire, espejos eléctricos, cruise control, llantas, ruedas 235", Hi-Fi, automático, más extras (Mitsubishi 3000 GT). 5.750.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.

FORD Orion 1.6i, A.A., año 88. Tel. (91) 549 57 88.

FORD Scorpio 2.9i Ghia, año 90, todos extras. Tel. (91) 549 64 71.

SUBARU Coupe 4WD, todos extras, 1.650.000 ptas, garantía. Azcona, 62.

BMW 745i Ejecutive, año 85, full equip, 2.300.000 ptas. Tel. (91) 549 64 71.

VENDO Golf 16 V, 27.000 km, A.A., alarma, full equip, spoiler, nuevo modelo, faros antiniebla. Tel. (91) 471 65 19.

PARTICULAR BMW 730i, cuero, llantas, techo, año 87, ver para creer, estado impecable, 3.350.000 ptas. Tel. (91) 302 44 82.

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació

- Mitsubishi 3000 GT VR4, nuevo (Precio: 7.000.000 ptas.).
- Toyota Celica 2.0 GTI 4x4 Turbo.
- Toyota Celica 2.0 GTI Cabriolet.
- Jeep Mitsubishi GLX/GLS, nuevos.
- Jeep Nissan Patrol GR, nuevos.
- Nissan Sunny GTi-R, nuevos.
- Réplicas AC Cobre 427, nuevos.
- BMW 320i/325i coupes, nuevos.
- Ferrari 328/348 TB/TS, nuevos.
- Ferrari 512 TR, nuevo.
- Ferrari F40, nuevo.
- MB 300 SL 24V/500 SL, nuevos.
- MB 190 E 2.5 Evolucion 2, nuevo.
- Porsche 964 Turbo, nuevo.
- Porsche 930 Turbo Cabrio, nuevo.

Tel. (9738) 28 4 59. Fax: (9738) 61 9 14 (ANDORRA)

Lubricar

TALLER DE DIAGNOSI DE MOTORS - CANVI D'OLI
MUNTATGE D'AIRE ACONDICIONAT - AUTO-RADIOS
TELEFONS DE COTXES - BOTIGA D'ACCESORIS
REVISIONS PER A ITV - ALARMES

ENTENCA, 78 08015 BARCELONA
IFNO. 4 23 41 15 FAX: 4 23 03 50



Dirigente del año

EL grupo editorial Tecnipublicaciones, a través de Auto-Revista ha otorgado el premio «Dirigente del Año de la Industria de Equipos y Componentes» a el señor D. Honorio Pertejo Alaiz, director general de Sogedag España. Con este galardón, el cual se concede este año por vez primera, se quiere premiar su larga y eficaz carrera profesional desarrollada al frente de la sociedad que gestiona las compras de las marcas francesas Peugeot y Citroën.

VUELTA AL MUNDIAL

La marca petrolera Cepsa vuelve al Mundial de Motociclismo después de un año de ausencia. Para lograr unos resultados como los que ya obtuvieran con Aspar o Herreros, se ha montado un ambicioso proyecto que contará con dos de los más prometedores pilotos españoles

de la actualidad. En la categoría de 250 c.c. el representante de Cepsa será Alberto Puig y en 125 c.c., el joven Carlos Giró recién llegado del Europeo. Ambos pilotos contarán con mecánicas italianas de la marca Aprilia y están encuadrados dentro del equipo Ducados.



Aceite Racing

MOTUL una de las marcas de lubricantes más prestigiosas en el mundo de la competición, patrocinadora del equipo de Juan Garriga en la categoría GP1 y de Herri Torrontegui, integrante del



equipo Lucky Strike en la categoría GP2, acaba de presentar en el mercado el nuevo aceite para motores de dos tiempos, 800 2T Racing. Se trata de un lubricante para motores de dos tiempos de alta competición. En concreto, es el mismo producto que emplean los equipos «sponsorizados» por Motul en esta temporada 92 del Mundial de Motociclismo.

Un mejor servicio

EL importador de recambios originales dedicado al ramo del automóvil, Gerstenmaier, acaba de ampliar sus actuales instalaciones con la adquisición de una nave con un total de 2.400 metros cuadrados, ampliables en un futuro, en la localidad madrileña de Tres Cantos.

Por otra parte, esta fir-

ma estará de nuevo presente en el Expomóvil de Barcelona en donde presentará algunas novedades, como los techos solares Happich, con una amplia gama de estos productos que se integran como primer equipo en los vehículos Opel.

Así mismo serán presentados los nuevos discos de frenos ATE para vehículos nacionales y de importación.

Suzuki en Italia

LA factoría de Santana, en Linares, acaba de recibir la visita de los máximos dirigentes de Autoexpo, firma distribuidora de los productos Suzuki-Santana en Italia. El presidente, Sr. Artioli y la directora Sra. Wilson, presentaron la estrategia de marketing y ventas, así como el estudio de áreas de post-venta y recambios. Esta reunión responde, principalmente, a la previsión de un receso en las ventas para el año 92, y cuyo motivo esencial se centra en la elevación de los impuestos sobre los vehículos de todo terreno en Italia. Durante el pasado año se exportaron al país trasalpino la cantidad de 7.726 unidades tanto de «Samurai» como de «Vitar», este último modelo incorporando un motor de inyección electrónica y catalizador.



Nuevo concepto

RECIENTEMENTE se ha iniciado la comercialización en España del nuevo Optimo II, un vehículo dedicado al transporte de viajeros y que viene a llenar un importante hueco en el actual sistema de transportes por carretera de nuestro mercado automovilístico. Este vehículo se inserta en un segmento denominado «midibús», y presenta todas las como-

didades de un gran autocar. La diferencia se aprecia en que tiene unas dimensiones mucho más reducidas, y por consiguiente, es mucho más fácil de conducir, sobre todo en circuitos urbanos. El Optimo II ha nacido producto de la colaboración entre la marca japonesa Toyota Motor Corporation (que proporciona el chasis y el motor) y el prestigioso carrocerero portugués Salvador Caetano.



Este mes desde 1.376.000 ptas.

Modelo presentado: ZX Volcane

El coche del año al precio del año.

El Citroën ZX ha sido elegido Coche del Año en España 1992 y para celebrar este acontecimiento, sólo durante este mes, ofertas excepcionales en toda la gama Citroën ZX. Ofertas realmente únicas, como la nueva gama Citroën ZX desde 1.376.000 ptas.*

Citroën ZX, Coche del Año en España 1992 le ofrece un amplio abanico de posibilidades: hasta 1.905 cc y 130 CV de potencia, lo que

permite una seguridad máxima gracias a una fulgurante aceleración de 8,3 segundos de 0 a 100 Km/h y una estabilidad única gracias al tren trasero autodireccional.

Citroën ZX, un equipamiento que según versiones puede incluir:

- Llantas de aleación ligera.
- Dirección asistida.
- Volante regulable en altura.

- Ejevalunas delanteros eléctricos.
- Pre-equipado de radio.
- Cierre centralizado con mando a distancia de las puertas y del portón trasero.

Detalles que definen al Citroën ZX como un vehículo capaz de satisfacer cualquier expectativa de prestaciones, seguridad y confort.

Durante este mes, disfrute del Coche del Año al precio del año.



* Precio máximo recomendado. Incluye IVA, transporte y oferta promocional. Válido hasta fin de mes para vehículos en stock en Península y Baleares. No acumulable a otras ofertas promocionales.

CITROËN ZX GASOLINA Y DIESEL. COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA 1992.

COBRETTI VIPER, SOUTHERN DAYTONA Y 356 CHESIL FASCINACION RETRO

GTM Asociados es una empresa de Barcelona dedicada a importar a España réplicas de los deportivos más carismáticos. Aun con carrocerías de fibra de vidrio, evocan los momentos más románticos del automóvil.

La nostalgia por los años cincuenta, tan de actualidad hoy día en la música o la moda, encuentra una auténtica legión de apasionados entre los amantes del automóvil. Una década despreocupada y deseosa de gozar de la vida tras las grandes tragedias bélicas tuvo, en esta industria, una de sus máximas expresiones. En aquella época se comercializaron los roadsters de mayor carisma y de los que tan sólo unos pocos afortunados, y adinerados coleccionistas, han podido conservar alguna unidad en perfecto estado hasta nuestros días.

En Gran Bretaña, país aferrado a ultranza al pasado y a sus tradiciones, es donde la industria artesanal del automóvil ha alcanzado su mayor nivel.

Es precisamente desde allí de donde vienen los modelos importados por la empresa catalana GTM. Los hermanos Gracia, Eugenio Tiana y Alfonso de Müller, grandes aficionados a este tipo de joyas con ruedas, traen ahora a España tres fascinantes modelos, copia exacta de los originales. Con precios muy inferiores a los alcanzados en las subastas, estas réplicas tienen, además, la ventaja de disponer de mecánicas mo-

dernas, mucho más fiables y adecuadas al uso cotidiano.

Cobretti Engineering, Southern Roadcraft y Chesil Speedsters son las tres firmas creadoras de los tres deportivos ofrecidos por GTM. Se trata de fieles copias del Porsche 356 Speedster, Ferrari Daytona Spider y AC Cobra 427, tres descapotados que causaron furor en su época y que hoy día se cotizan a precios astronómicos.

El 356 Chesil Speedster, nombre que recibe esta realización, recrea el primer coche que Porsche produjo en serie y que en su historia cuenta con haber ganado las 24 Horas de Le Mans y, lo que le hizo aún más conocido, ser utilizado por el ídolo James Dean, incondicional de la marca y que murió al volante de su 550 Spyder.

El 356 Chesil toma la plataforma de un Volkswagen *escarabajo* al que se han adaptado tres tipos de motores 1.6 (60 CV), 1.8 (85 CV) y 2.0 (110 CV) también de la marca alemana. A diferencia del original, la carrocería es de fibra de vidrio y dispone de frenos de disco delanteros. Mucho más barato de mantener que el modelo original, es ofertado a un precio de 3.500.000 pesetas. También se ofrece el kit de la carrocería para quienes quieran convertir su fiel *escarabajo* en un espectacular Porsche 356.

Ferrari no podía faltar en este tipo de realizaciones. Del Daytona Spider se realizaron en su día, a finales de los sesenta, tan sólo 1.300 unidades y fué el último modelo de la marca con motor delantero, por lo que hoy son auténticas joyas firmadas por el genial Pininfarina. Su réplica inglesa, fabricada en Brighton, también dispone de un V12, aunque de origen Jaguar o, como opción, V8 Ford o bien V8 Chevrolet. Estos motores pueden dotar al coche con potencias que van desde los 240 hasta los 400 caballos. Al aprovechar como base al Jaguar XJ12, se sirve también el kit de fibra de vidrio (cortada mediante rayo láser) para instalarlo sobre éste o bien sobre un XJS. El precio en este caso del modelo básico es de 7.500.000 pesetas.

¿Quién no ha soñado pasearse bajo el sol californiano en un rugiente AC Cobra? Este roadster diseñado por el piloto Carroll Shelby se enfrentó en la calle y en los circuitos a



los Chevrolet Corvette y Ferrari Berlinetta, los poderosos deportivos del momento que copaban los primeros puestos en las carreras. Actualmente, este precioso biplaza puede llegar a subastarse por cua-

renta millones de pesetas. No obstante, el Cobretti Viper ensamblado a mano en Surrey, puede adquirirse por un precio entre las 4.150.000 a las 8.100.000 pesetas según las motorizaciones. Estas pueden ser

un V12 Jaguar, un V8 Ford o Chevrolet y un cuatro cilindros Rover 3.5. El chasis es una realización propia de Cobretti Engineering y utiliza componentes del Jaguar XJ. Mucho más dócil de manejar que el modelo

original, dispone además, de una capota rígida de fácil instalación para poder seguir disfrutando aunque el cielo se nuble. ○

BELLEZAS AL DESCUBIERTO
El Cobra, el Daytona y el 356 han sido modelos de leyenda. Las bases mecánicas utilizadas para estas réplicas son Jaguar para el Cobretti y el Southern Daytona, mientras que el 356 Chesil utiliza al inagotable Escarabajo. GTM importa, asimismo, todo tipo de repuestos para este veterano Volkswagen.

Juan Luis Soto



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

DMB&B

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.



La gran revista de unos pocos.



FIAT CINQUECENTO MAS POR MENOS

El Salón de Turín, que abrirá muy pronto sus puertas al público, llamará la atención, además, este año, por la colección de diferentes proyectos sobre la base mecánica del Fiat Cinquecento, presentada por siete carroceros de renombre, todos ellos italianos.

DISEÑO ITALIANO
Pininfarina ha propuesto un pequeño pick-up (arriba). La firma italiana IDEA presentará esta minifurgoneta con grandes paneles de cristal (abajo)

ESTA original convocatoria ha sido promocionada y organizada por Fiat, bajo el nombre de «Cinquecento Fuoriserie Tournament». Este acontecimiento tiene como finalidad promocionar un producto de reciente presentación, como es el Cinquecento, a parte de aportar ideas, de las que saldrán los proyectos reales de los coches del futuro. Se-

rán unos autos caracterizados por su reducido tamaño y que prestarán su servicio sobre todo por el infernal tráfico urbano.

Entre los carroceros participantes, la firma IDEA ha roto su política de no revelar sus proyectos antes de su presentación en los Salones del Automóvil. Así podemos apreciar su aportación para el «Especial Cinquecento», que seguramente no será un mero boceto, sino una maqueta a tamaño real. Se trata de una minifurgoneta de líneas muy compactas, en la que prima la tecnología y el espacio. Para su estructura se ha utilizado gran abundancia de paneles de aluminio y amplias superficies acristaladas, que permiten una visibilidad descomunal, muy conveniente puesto que se trata

de un vehículo concebido para circular por las ciudades. También, por esta razón, dispone de tres asientos delanteros, el del conductor en el centro y los de los pasajeros a los lados, un poco retrasados, con lo cual podrán estirar las piernas. En la parte de atrás dispone de un compartimento para poder llevar a casa la compra del supermercado.

Pininfarina, entre otros proyectos, presenta un Cinquecento *pick up*, que tiene el aspecto de un coche de juguete. El frontal incorpora una barra protectora entre los dos faros; se aprecia también un protector del cárter que parte de debajo del parachoques. La parte trasera está descubierta y protegida por unas barras de seguridad (dos laterales y una a ras del techo que cubre los dos asientos delanteros). Por último, hay que destacar la instalación de la rueda de repuesto, por fuera del portón trasero.

De todas estas ideas plasmadas en papel, algunas, y moldeadas en maquetas, otras, y que los más afortunados podrán observar en el Salón de Turín, se materializarán algunos de los coches que, allá por el año 2000, podrán ver nuestros atónitos ojos, invadiendo las ciudades, el campo y las carreteras de nuestro planeta. ○



IDEA INSTITUTE

FERDINAND PIËCH

UN PORSCHE EN VOLKSWAGEN

Nieto de Ferdinand Porsche y artífice del milagro Audi. Son algunas de las señas de identidad del nuevo presidente del grupo Volkswagen, Ferdinand Piëch, que se enfrenta a una difícil misión: Suceder a Carl Hahn al frente de un conglomerado industrial inmerso en un programa de inversiones de 3,2 billones de pesetas y que, sólo en Alemania, debe reducir 12.000 puestos de trabajo en los próximos cinco años.

ESTA nueva etapa, que debe comenzar el 1 de enero de 1993, va a suponer para Piëch su más duro reto profesional. Al frente del grupo automovilístico europeo, hoy líder, contará con la ayuda de Daniel Goeudevert, que ha sido confirmado como su vicepresidente.

La historia de Piëch es una de las más apasionantes del mundo del automóvil. Ferdinand Porsche, el padre del célebre Volkswagen Escarabajo, tuvo dos hijos: Ferry, futuro patrón de Porsche A. G., y Louise, que iba a casarse con un abogado vienés, Anton Piëch. Por su parte, Ferry y Louise dieron vida cada uno a cuatro herederos.

De entre ellos, tan sólo uno no se ha sentido suficientemente satisfecho con los dividendos que percibe de Porsche, pese a que el 11 por ciento de las acciones que posee le habría permitido vivir confortablemente con sus doce hijos (de tres

ESTE brillante ingeniero, impulsor de la técnica de las cuatro ruedas motrices, considera que tan interesante como hacer coches, lo es igualmente el hacer dinero.

matrimonios sucesivos) sin realizar mayores esfuerzos que los exigidos por sus deportes predilectos, ciclismo, esquí, vela y automóvil.

Si Ferdinand -como su abuelo- Piëch ha sido el elegido para la sucesión de Carl Hahn a la cabeza del grupo Volkswagen, es porque ha logrado el éxito en Ingolstadt, sede de Audi, no sólo como ingeniero sino también en calidad de ejecutivo al frente de la gestión de la empresa: Desde 1987 hasta ahora, ha reducido sus efectivos de 42.000 a 38.300 sin sobresaltos, aumentando además la producción en más de un 6 por ciento, de 420.000 a 450.000 coches por año.

Y si no tiene el carisma de Goeudevert, sí tiene a su favor, como dice Hahn, «resultados que cuentan».

Ingeniero, Piëch conquista sus primeros galones bajo los colores familiares de Porsche. A los 26 años debuta en el departamento de investigación y motores de Porsche A. G. Cinco años más tarde está a cargo del departamento de investigación y desarrollo. En 1971, cuando va a cumplir 34 años, se convierte en el responsable del conjunto de las actividades técnicas de Porsche Sport. Concretamente, lanza una espectacular creación, el Porsche 917.

Constatando que la proliferación de sus herederos -de entre los cuales muchos desearían ejercer un empleo en el seno de la empresa- entraña el riesgo de contratar sujetos poco cualificados, la familia Porsche toma la decisión de no permitir a ninguno de los suyos ejercer una actividad operacional en el seno de la sociedad. Ferdinand, técni-

co ambicioso, no sabría contentarse con un simple sillón en el Consejo de Vigilancia. Quiere demostrar que es capaz de igualar a sus gloriosos antepasados.

Se va de Porsche, por un momento se plantea aceptar una propuesta de Daimler Benz y acepta una de Audi en 1972, donde subiría rápidamente los escalones de la jerarquía técnica: Responsable de los proyectos «especiales» en el año 1972, director de pruebas (1973), de desarrollo (1974), director técnico, al fin, y miembro del Comité de dirección en 1975, a los 38 años. Ocho años más tarde se convertiría en el vicepresidente de la sociedad.

Carl Hahn quiere entonces hacer de él el sucesor del presidente de la compañía, Wolfgang Habel, a punto de retirarse. Pero el estado mayor de Wolfsburg desconfía de este

ingeniero demasiado independiente. Sus innovaciones técnicas -el motor cinco cilindros, el turbo, la fórmula «Quattro» (con dos títulos mundiales en rallies), las garantías de larga duración, la aerodinámica moderna,

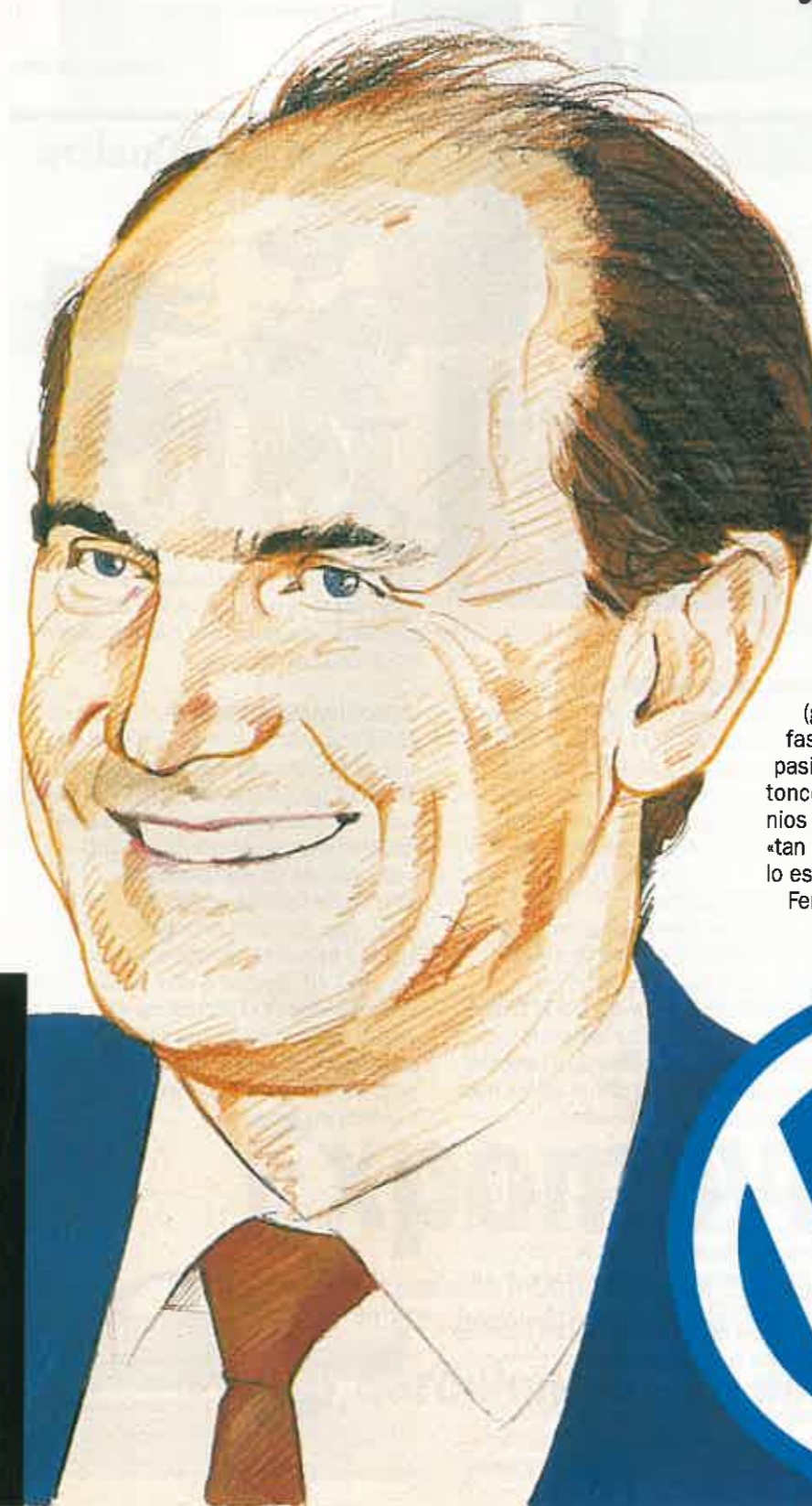
el sistema de seguridad, Procon-ten entre ellas- les inquietan más que seducirles. Algunos atribuyen a Piëch una reputación de despilfarrador, de directivo irresponsable y, sobre todo, de estar demasiado obse-

EL 11 por ciento de las acciones que posee en Porsche le habría permitido vivir confortablemente con sus doce hijos.

sionado con la autonomía de la marca Audi, como para que se le pueda confiar la gestión de la filial de Ingolstadt.

Hahn necesitará un año -y una amenaza de dimisión de Piëch- para vencer las reticencias de los «maestros» de Wolfsburg. El primero de enero de 1988, Ferdinand Piëch es nombrado finalmente presidente del Comité de dirección de Audi A. G. y miembro del Comité de dirección de VAG (grupo VW). Aborda esta nueva fase de su existencia con tanta pasión como la que ponía hasta entonces para desarrollar sus ingenios mecánicos, considerando que «tan interesante como hacer coches lo es igualmente el hacer dinero». Ferdinand Piëch es uno de los ra-

COMO SU ABUELO
Al igual que su abuelo Ferdinand Porsche, Ferdinand Piëch es un enamorado de la técnica. El Audi Avus Quattro (con motor de 12 cilindros en W) habrá sido el último de los más ambiciosos proyectos de Audi bajo su mandato.



PRESIDENTES
Juan Antonio Díaz Álvarez, presidente de Seat, junto al que ha sido designado sustituto de Carl Hahn al frente del grupo Volkswagen.



ros ingenieros que ejercen funciones de alta dirección en el automóvil europeo.

«Cuando todo va mal en una empresa -señala él en un tono irónico- es cuando se confía la responsabilidad a juristas o financieros. Ellos intervienen solamente cuando los ingenieros han fracasado».

Edouard Seidler.

TRAYECTORIA

Del Porsche 917 al Audi Quattro

-LA TRAYECTORIA PROFESIONAL de Ferdinand Piëch tiene dos personalidades claramente diferenciadas, la de técnico y la de directivo, pero ambas convergen en una sola, la suya propia, que ha dado como resultado un auténtico palmarés de innovaciones técnicas, hoy universalmente reconocidas. El punto de partida de todas ellas hay que buscarlo en un nombre que también es el suyo, Porsche, y en un número mítico en el mundo de las competiciones, 917. Aquel biplaza, uno de los coches de carreras más importantes de todos los tiempos, llegó a alcanzar potencias de hasta 1.100 caballos y triunfó en todos los circuitos. A partir del Porsche 917 se podía esperar cualquier cosa de un hombre como él.



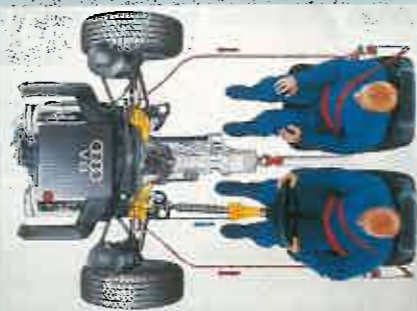
-PORSCHE 917. Desde 1969 y durante cuatro años fue el dominador de las carreras de sport prototipos. En las versiones destinadas a la Can Am su potencia llegó a los 1.100 caballos gracias al turbo. Utilizó un motor de doce cilindros horizontales opuestos. Su dominio fue tal que no fue necesario llegar a utilizar otro de dieciséis cilindros, que se conserva en el Museo Porsche. En 1975, Mark Donohue batió el récord mundial de velocidad en circuito cerrado a 355,9

kilómetros por hora. El coche de la fotografía es un 917 K, ganador en Le Mans en 1981 con Helmut Marko y Gijs van Lennep.



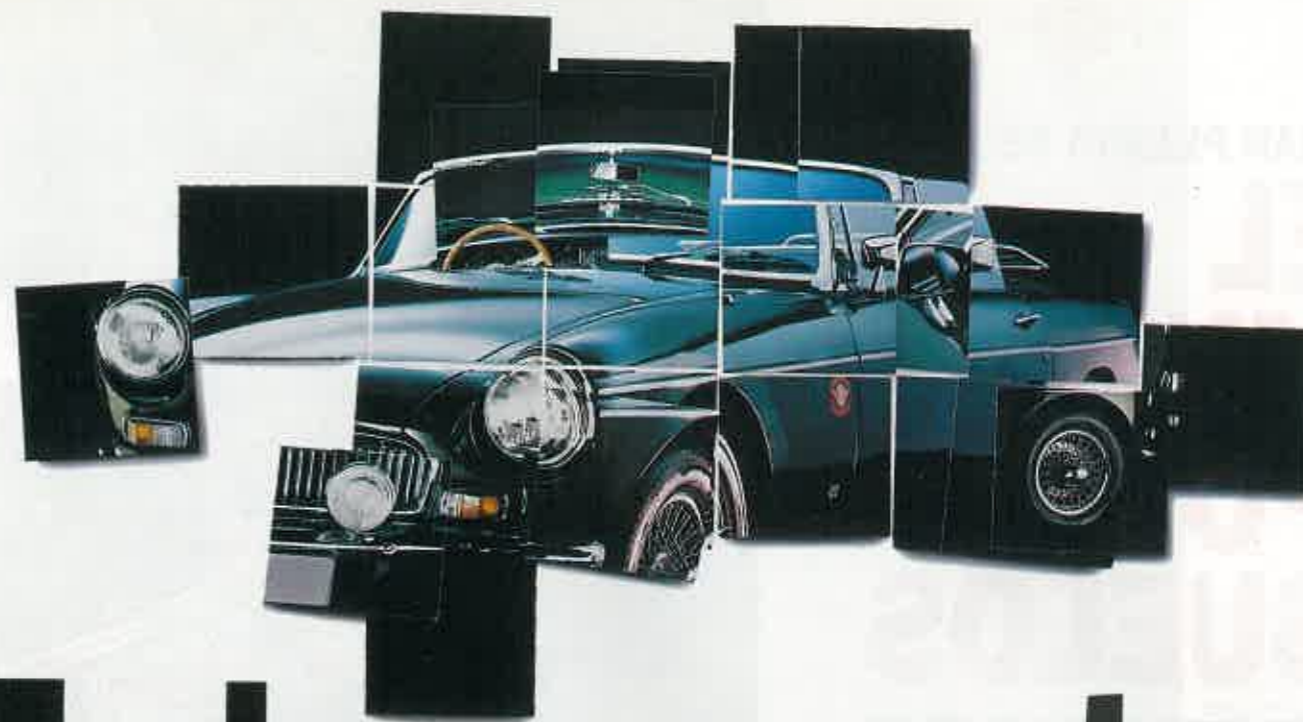
-FÓRMULA «QUATTRO». Abrió un camino que luego han seguido todos los fabricantes. Los Audi Quattro y Audi Quattro Sport lograron veinticuatro victorias en el Campeonato del Mundo de Rallyes entre 1981 y 1987, incluida la de Mikkola en el Safari del 87 con la berlina 200 Quattro. Fue el mismo Mikkola el primero que dió un triunfo a un coche de cuatro ruedas motrices en un rallye del mundial, el de Suecia de 1981. Desde entonces, es la técnica imbatible en este tipo de pruebas, aunque también se ha impuesto en circuitos en las más variadas especialidades, lmsa, turismos, etc...

SISTEMA PROCON - TEN. Lo introdujo en la penúltima generación del Audi 80 y ahora lo llevan también el 100 y el V-8. Es un sistema de seguridad que se basa en unos sensores de los cinturones de seguridad. Dicho sistema se activa cuando el automóvil colisiona con algún obstáculo para que el cuerpo quede bien sujeto. Después de Audi, otros lo han imitado pero hasta ahora nadie lo ha igualado, porque el Procon-



Ten, al mismo tiempo que tensa los cinturones, se lleva el volante y la columna de la dirección hacia delante, mediante un cable, para evitar lesiones en el tórax del conductor.

-AERODINÁMICA RÉCORD. Cuando en 1982 apareció el Audi 100, marcó un hito en lo referente a aerodinámica de alto nivel aplicada a una berlina de gran serie. Sacrificando algunos conceptos tradicionales, la carrocería del 100 hacía gala de un coeficiente de penetración en el aire (Cx) de 0,30, un valor poco común cuando por entonces aún era frecuente ver coches cuyo Cx era de 0,40. Gracias a ello, el Audi 100 alcanzaba los 200 kilómetros por hora de velocidad máxima con sólo 136 caballos de potencia, que salían de su poco común motor de cinco cilindros en línea.



Todo, por partes

Desde un simple tornillo hasta los últimos avances tecnológicos aplicados a la industria de la automoción.

Todo, lo encontrará en EXPOMÓVIL 92.

Todo, por partes.

Y representado por las mejores marcas y empresas mundiales a través de los diferentes sectores que componen la manifestación.

Por la parte que le interesa, venga a EXPOMÓVIL 92, la cita más importante del sector. Del 24 al 28 de abril en Fira de Barcelona.



Expomóvil 92

Exposición Internacional de Componentes y Equipos de Mantenimiento para la Industria de la Automoción.

Barcelona 24-28 de Abril



El máximo exponente.



GRAN PREMIO DE JAPON

EL MUNDIAL POR LOS SUELOS

El Gran Premio de Japón ha sido una verdadera debacle. Más de cien caídas es el balance de un fin de semana en el que la lluvia jugó un papel de protagonista, y tras el cual, muchos de los candidatos al título no han sumado un sólo punto. De todos ellos, Cardús y Gardner son los que han salido peor parados, muy especialmente el australiano, que hizo una carrera heroica pero acabó en el hospital.

José Luis Aznar

Enviado especial

DESDE que Carlos Cardús ganó en Checoslovaquia el 26 de agosto de 1990, la Marcha Real no ha vuelto a sonar para celebrar la victoria en un Gran Premio de ninguno de nuestros compatrio-



¡QUE DURAS SON LAS CARRERAS! Wayne Gardner fue el héroe del Gran Premio. Cayó en la primera vuelta, destrozó la moto pero siguió y cayó cuando iba a por la quinta posición. Rainey también se fue por los suelos, pero en el segundo giro y no pudo seguir. La mala suerte persigue a Cardús. Aquí le vemos volver al box rodeado por el Doctor Aranda (izq), su hombre de confianza, Toni López y su mujer Silvia. No lo sabe, pero lo imagina: la clavícula está rota.

¡EMPEZAMOS BIEN! Herr! Torrontegui estaba teniendo una magnífica actuación hasta que se fue por los suelos. Se levantó y aún fue declinoprimerero. Kocinski tuvo que volver al box andando, pero por si acaso llevaba el carenado bajo el brazo.



Suzuka desde el box

ESTE ERA EL ESTRENO del nuevo Mundial de Ecclestone, Dorna y el IRTA con la FIM de convidado de piedra. No se puede decir que todo haya ido a la perfección porque hubo muchos problemas que se tuvieron que solventar sobre la marcha. Uno de ellos, que puede traer cola, es que los pilotos nacionales -en este caso japoneses- no pertenecientes al IRTA no toman puntos. Ello no se dijo claramente en todo el fin de semana para que estos no se enfadaran, pero tras una reunión en esta semana verán como sus puestos no sirven para nada...

HABLANDO DE DORNA hay que decir que se ha doblado prácticamente la audiencia televisiva, y así se ha pasado de ochocientos millones de espectadores potenciales a mil seiscientos millones. Son quince las cadenas europeas que retransmiten



en directo, cuando nunca fueron más de ocho. Las imágenes llegan también a tres países del Este, un canal español y otro anglo-sajón en Norteamérica, quince países de Sudamérica, once de Asia, tres de África, y dos de Oceanía. Para ello se cuenta con el satélite alquilado por



Dorna a través de Telefónica ya que en cada circuito habrá, por lo menos, una decena de cámaras móviles tomando imágenes que luego se envían con resúmenes: uno de cinco minutos al acabar, otro de 10 minutos más tarde y luego otros dos de media y una hora respectivamente.

PARA TRANSMITIR en directo TVE ha pagado 150 millones de pesetas y está a punto de renovar contrato. Las autonómicas no han llegado a un acuerdo para el diferido y el hacer reportajes porque querían negociar en

bloque, pero por el momento Tele Madrid se retiró cuando D'Antin se quedó sin patrocinador. Ahora que el madrileño ha demostrado que va bien, no estaría mal que la situación se resolviese.

CARDÚS dijo después de los entrenamientos no ser supersticioso. Había obtenido el decimotercer tiempo y tenía el box número trece. El domingo por la mañana, el número de ese box apareció tapado por un adhesivo de Repsol, pero el conjuro no fue suficiente.

LA CATEGORÍA DE 500 sigue estando en manos de los mismos, pero el pelotón está ahora más animado. De entre la treintena de pilotos hubo quien no se clasificó para la carrera como es el caso de Sarron. El mérito de este relanzamiento es debido a los motores Yamaha, carreras-cliente, para los cuales ROC y Harris han construido chasis. Había siete del primero contra tres del segundo.



tas. Es una sequía que dura, pues, diecinueve meses y tres días. A Japón habían acudido todos nuestros pilotos llevando dentro de sí la secreta esperanza de romper una racha como no se recuerda desde hace muchísimo tiempo.

Es por eso que el primer Gran Premio se espera con una muy especial ansia, puesto que entrar con buen pie en el Campeonato en su inicio es sin duda el mejor de los augurios. Esto es, además, todavía más válido este año en que puntúan todos los resultados. Con lo que aquel piloto que logre una pequeña renta de puntos podrá, a partir de ese momento, dedicarse a administrarla controlando a sus rivales y dejando que sean ellos quienes tomen

riesgos. La única esperanza está en que la diferencia de puntos entre el primero y el segundo es proporcionalmente muy grande, con lo que puede potenciarse que en ciertos momentos algunos pilotos decidan arriesgarse en pos de la victoria.

DIFÍCIL COMIENZO

Lo malo es que la temporada se estrena en Japón, y el circuito de Suzuka es para la mayoría de pilotos un difícil comienzo. Es este un circuito complicado, y en marzo, en esos primeros días de primavera, nunca falta la lluvia para complicarlo todo, tanto es así, que ya se está hablando de que el próximo año se corra aquí más tarde. Desde que se

reinstituyese, en 1987, en este Gran Premio siempre ha llovido, bien en carrera, bien en entrenamientos, y esa maldita lluvia es un terrible factor que distorsiona todos los planes y estrategias.

Este largo preámbulo nos sirve para entender con qué espíritu los pilotos afrontan este primer Gran Premio, que si hemos dicho que cada año ha estado marcado por la lluvia, en esta ocasión se han batido todos los records. Durante el viernes estuvo el piso mojado en la tanda cronometrada, y el sábado sólo la tanda libre de la mañana se disputó con la pista seca, aunque con ciertas partes húmedas, hasta que por la tarde descargó y sólo las 125 pudieron rodar en seco. El do-



Ni te engañes, ni te dejes engañar. Si te metes cocaína en el cuerpo te estás metiendo algo que va directamente al cerebro y, desde el primer momento, desde la primera línea, lo va devorando. Día a día, gran cantidad de transmisores cerebrales y neuronas

se dañan gravemente. Las consecuencias: gran dependencia psíquica y física, profunda ansiedad, fuertes alteraciones psiquiátricas, depresión, paranoia. Y lo que es peor, sin que te des casi ni cuenta y sin que lo quieras reconocer.

TEN CEREBRO.

PASA DE LA COCA.



SPANISH CIRCUS

Alberto Puig salvó el honor



POR FIN Ya era hora de que a Alberto Puig las cosas le saliesen bien. Este sexto llega en el mejor momento: comienza la temporada con buen pie y sirve de bálsamo a una familia con dos hermanos pilotos, uno de los cuales acaba de salir de un coma.

YA HEMOS VISTO QUE EN 125 nuestra gran esperanza, «Aspar» no pudo dar la medida de sus posibilidades al caerse en la segunda vuelta. Él y su técnico Moeller, estaban contentos con la moto. «La gran diferencia en este motor está en el incremento de par, acelera mucho más y comienza a tirar desde 8.000 revoluciones, cuando el otro comenzaba a 9.000, y ahora arriba pasamos de 13.200 a 13.500» nos contaba el de Alcira antes de la carrera, mientras que tras ésta mostraba su disgusto por el regalo hecho a sus rivales puesto que antes había dicho y repetido que no quería arriesgarse a una caída tonta. Caídos Giró y Miralles, Hernández, con la moto que en principio debía pilotar «Pitufo», terminó decimoséptimo. Es evidente que la comparación entre las actuaciones de Garriga y Crivillé harán correr ríos de tinta y desatarán encendidas discusiones. En los entrenamientos Garriga hizo un honorable octavo tiempo, pero en el «warm-up» bajo la lluvia Crivillé se distinguió manteniendo un tiempo el mejor registro para ser finalmente octavo. En carrera ambos salieron bien, pero el de Seva se ilustró pasando a Rainey y yendo a por Kocinski y su cuarta plaza! El sueño no duró ni una vuelta pues acabó por el suelo. «Fue culpa de los neumáticos porque estaban fríos todavía. Si no se cae entonces acaba entre los mejores» decía después de la carrera Sito Pons, el cual había confesado que «se pasan más nervios desde detrás de la barrera porque

cuando corres no estás nervioso, estás concentrado y lo controlas todo». Para Garriga las cosas fueron peor por culpa de los Dunlop de agua. Tanto él como las dos Cagiva tuvieron que montar sin haberlos probado y en ningún momento dieron el resultado apetecido. «Me jugué el tipo durante tres vueltas, y al ver que cada vez estaba a punto de caerme decidí ir a terminar» confesó después de la carrera. Los «doscientos cincuenta» cerraban la jornada. Eran las dos de la tarde y parecían las siete. Seguía lloviendo, pero Alberto Puig se encargó de darnos calor, pues estuvo soberbio manteniendo con determinación la sexta plaza. No cometió ningún error y supo templar los nervios para lograr el mejor resultado de su carrera en Grandes Premios. Una vez que se bajó de su Aprilia no estaba contento, sino todo lo contrario, ya que se quejó agriamente de su neumático trasero: «era una

SOBRESALIENTE La remontada de Torrontegui después de una caída que le privó de una mejor posición.



porquería, yo pensaba que después de haber hecho bien los entrenamientos me darían uno bueno para la carrera, pero cuando Chili me ha pasado no había manera, el suyo era mucho mejor». Una vez serenado ya veía las cosas de otro modo, tuvo un emocionado recuerdo para su hermano que poco a poco se va recuperando de su grave accidente de Calafat, y también saboreaba el posible cambio de una suerte que en las últimas temporadas le había sido esquiva: «¡Por fin comienzo bien una temporada!» Lo que son las cosas, Alberto se dio a conocer bajo un terrible aguacero en el circuito de Le Mans en el año 1987, y ha sido de nuevo bajo la lluvia donde ha vuelto a salir a flote. Digamos de paso



PRESENCIA ESPAÑOLA En la foto todos nuestros representantes, en las tres categorías, menos Crivillé.

que fue decisivo el que durante los entrenamientos el técnico de Aprilia Gerrit Van Witteveen ayudara a los de su equipo, el del holandés Jan Huberts, hasta ahora especializado en propulsores Honda, para que el motor rindiera como era debido. «El motor no había manera de hacerlo ir redondo hasta que él ha venido» explicó en los entrenamientos. Con enorme expectación se esperaba lo que podía dar de sí Torrontegui con la Suzuki oficial. En los entrenos no lo hizo mal, pero tampoco se lució, bajo el aguacero, en carrera, dio el do de pecho. Salíó en el segundo grupo, mejor que su compañero de escudería Zeeleemberg, y desde allí, pleno de seguridad en la pista encharcada fue subiendo posiciones sin ningún complejo. «La verdad es que me encontraba muy a gusto y veía que los



POR FIN. Ya era hora de que a Alberto Puig las cosas le saliesen bien. Este sexto llega en el mejor

estaba alcanzando con mucha facilidad», nos decía después, satisfecho el vasco. Todo terminó en la vuelta nueve al caer en el rápido viraje que da entrada a la meta. Entonces era séptimo pero bruscamente la moto perdió adherencia por atrás, hizo un par de zig-zags, que el piloto pudo dominar, pero al tercero salió despedido y fue a la arena del exterior. «Ha sido porque me he desconcentrado, iba tranquilo, y me he relajado» explicaría más tarde, pero en aquellos instantes Herri se levantó, cogió de nuevo la moto y volvió a la pista. Estaba el decimoséptimo, pero como antes hiciera Gardner, remontó hasta lograr terminar decimoprimeros. En esta categoría nos queda D'Antín. El Campeón de Europa, privado de su presupuesto por culpa del «caso Renfe», ha tenido que correr con una Honda con algunas piezas especiales. Cuando era decimotercero, tras remontar diecisiete puestos, se pasó de frenada al intentar superar a Capirossi y luego, con la moto mermada, terminó por irse definitivamente al suelo.

SIN POSIBILIDADES Garriga se vio condicionado por la mala respuesta de sus Dunlop sobre el agua.



NADADOR DOOHAN La inundada pista no fue obstáculo para que Michael Doohan pilotara pletórico de facultades y llevara a buen puerto la nueva Honda. Los nuevos Michelin de agua fueron uno de sus ases.



mingo llovió ininterrumpidamente. Los pilotos se quejaban de que la pista estaba tremendamente resbaladiza, especialmente en los tramos en que se había reasfaltado, y posiblemente fue por esa razón por lo



VAI LUCA No saber que los pilotos japoneses no puntuaban no frenó al impetuoso Luca Cadalora que hizo una carrera gran y sin un solo fallo.

que las caídas fueron numerosas. A lo largo de los tres días fácilmente superaron la cifra de cien, ya que en carrera se baraja como cierto el número de 45, repartidas del siguiente modo: 23 -12 en las tres primeras vueltas- en 125, 13 en 250 y ¡9 en 500! Si a ello sumamos que el sábado en entrenamientos hubo otras cuarenta y pico, sólo nos quedan por añadir las del viernes para llegar a las citadas cien. Puesto que en Japón son muy meticulosos, los organizadores obligaban a pasar una revisión médica a todos los pilotos involucrados, y de ese modo se recogieron los datos necesarios para saber en dónde y por qué ello sucedió con más frecuen-

cia para así ponerle remedio en el futuro.

Si a algún piloto estas caídas afectaron con mayor virulencia, no cabe duda que los más perjudicados han sido Carlos Cardús y Wayne Gardner. El español cayó en el «warm-up» de la mañana. Llovía, la rueda trasera perdió bruscamente adherencia y el «Tiriti» salió despedido por delante con la mala fortuna de caer sobre el hombro izquierdo, lo que le produjo la fractura de la clavícula. El de Tiana volvió al box diciendo «rezo para que no me haya roto la clavícula» e intentó que los organizadores no conociesen su estado por si todavía le quedaba una posibilidad de salir a la carrera. Cuando el Doctor Aranda le diagnosticó la fractura no hubo nada que hacer, tuvo que tirar la toalla maldiciendo su suerte y diciéndole compungido al responsable de Honda HRC que estaba en su box interesándose por su estado un «I'm sorry» que resumía todo lo que entonces pasaba por su cabeza, ya que ello implicaba un nuevo y serio revés para su equipo que ya se había quedado sin el segundo piloto, puesto que Antonio Sánchez no pudo correr -ni podrá hacerlo en Australia ni en Malasia- al no estar repuesto de su colitis ulcerosa.

Cardús cuestionó algo los neumáticos, pero no eludió su responsabilidad en el lance. En cuanto a su reaparición, en este momento todo son conjeturas, pero ya que volvió el mismo domingo a Barcelona para ser operado por el Doctor Villarubias, no podemos olvidar que en

1989 algo parecido le sucedió a Crivillé y quince días más tarde ganaba en Australia su primer Gran Premio, el que precisamente le llevaría al Título Mundial. Entre ambos casos hay un matiz diferenciador, según nos explica el Doctor Aranda, y es que la clavícula de Cardús ya arrastra una vieja fractura y tiene un callo, por lo que no es muy limpia, mientras que el de Seva era primerizo...

Hemos hablado de Wayne Gardner. Este cayó en la primera vuelta



CON BUEN PIE
Doblegar desde el inicio a su compañero Schwantz no puede ser mejor comienzo para Chandler.

de carrera, pero volvió a tomar la moto y llevó a cabo una remontada de las que quedarán escritas en los anales del motociclismo. El australiano, que perfectamente hubiese podido irse tranquilo a boxes, hizo una magnífica demostración de coraje y valor rodando como si estuviese disputando la victoria. Sin embargo, para el últimamente poco afortunado australiano, todo se vino abajo cuando a muy poco del final, teniendo ya en el punto de mira la quinta plaza de Randy Mamola, se fue duramente al suelo.

Como para Cardús en 1987 y para Puig en 1990, los grandes blo-

ques de gomaespuma fueron una trampa mortal de necesidad, ya que al ser tan livianos, la inercia del piloto bastaba para levantarlos, y ya no hay nada que impida que éste colisione con el guarda carril o el muro. Ahí Gardner se fracturó la tibia y peroné de la pierna derecha que todavía arrastraba secuelas de graves lesiones anteriores. El pobre piloto aulló de dolor a un colega fotógrafo: «¡I'm broken, I'm badly broken! Tengo una fractura, una mala fractura!». Este golpe cruel del destino puede ser el que haga concluir la carrera deportiva de Gardner, quién anteriormente había manifestado su renuncia a pasar de nuevo por el quirófano para hacerse recomponer.

Si estas caídas fueron las que más graves consecuencias tuvieron en cuanto a lo deportivo, no podemos pasar por alto, en 125, las de Gresini, Ueda, «Aspar», Debbia y los dos «todo-recto» de Gramigni, entre los que aspiran al título, y a los que hay que añadir el que Spaan no terminase por culpa de la moto, al tiempo que también cayó Carlos Gíró. También afectaron en gran medida las caídas entre los pilotos de 500, porque ya en la primera vuelta cayeron Crivillé y Rainey, dos más tarde Duhamel, en la sexta lo hizo Kocinski, y cuando ya sólo faltaban cuatro, acaeció el triste accidente de Gardner.

PURO CONTRASTE

En el cuarto de litro, los protagonistas supieron velar mejor por sus intereses, y así de los postulantes al título, si descontamos a Cardús, sólo Reggiani fue por los suelos. Con todo ello el Campeonato no podía comenzar peor para unos cuantos. Sin embargo, el deporte está hecho de puro contraste y así las desgracias de unos van acompañadas de la suerte o las gestas de otros. Y si de gestas hablamos no podemos dejar de pasar por alto las carreras de quienes precisamente vencieron en las tres categorías en litigio. Waldmann persiguió durante toda la carrera a un excelente Casanova, y a dos vueltas del final lo «mató» cuando este dudó al doblar nada menos que a su compañero de equipo Cuppini. Fue una bonita lucha, aunque deslucida, porque detrás el pelotón estaba absolutamen-

CLASIFICACIONES

CLASIFICACIÓN FINAL

GP3 (125c.c.)
1º Ralf Waldmann (Honda) 48'49"661, 2º B.Casanova (Aprilia) a 1"459, 3º N.Wakai (Honda) a 7"370, 4º E.Gianola (Honda) a 20"694, 5º A.Saito (Honda) a 26"701.

GP2 (250c.c.)
1º Luca Cadalora (Honda) 52'50"357, 2º T.Okada (Honda) a 9"969, 3º N.Aoki (Honda) a 23"643, 4º H.Bradl (Honda) a 51"269, 5º P.Chill (Aprilia) a 1'16"336.

GP1 (500c.c.)
1º Mick Doohan (Honda) 56'21"831, 2º D.Chandler (Suzuki) a 28"298, 3º K.Schwantz (Suzuki) a 55"792, 4º S.Ito (Honda) a 1'47"802, 5º R.Mamola (Yamaha) a 2'00"984.

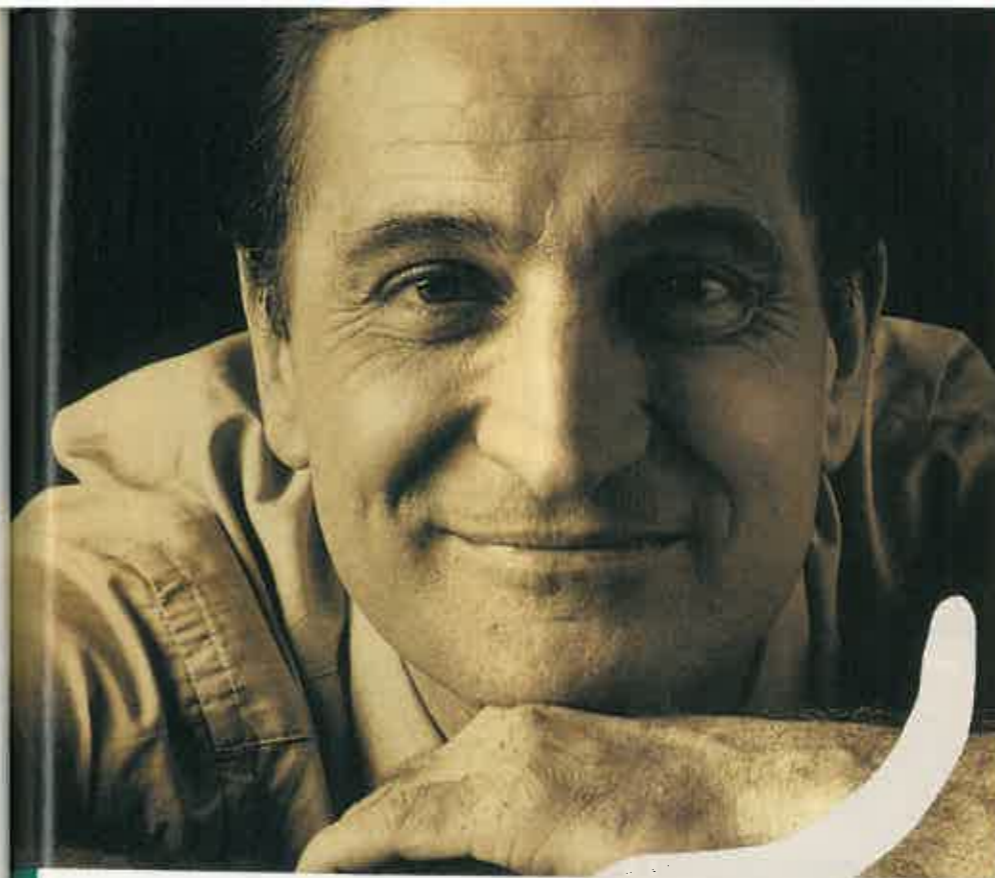
ASI VA EL MUNDIAL

GP3 (125c.c.)
1º Ralf Waldmann, 20 Puntos, 2º B.Casanova, 15; 3º N.Wakai, 12; 4º E.Gianola, 10; 5º A. Gramigni, 8.

GP2 (250c.c.)
1º Luca Cadalora, 20 Puntos, 2º H.Bradl, 15; 3º P.Chill, 12; 4º A.Puig, 10; 5º W. Zeeleberg, 8.

GP1 (500c.c.)
1º Mick Doohan, 20 puntos; 2º D.Chandler, 15; 3º K.Schwantz, 12; 4º R.Mamola, 10; 5º N.McEnzie, 8.

te diezmado. En 250 Cadalora no se conformó con quedar detrás de los japoneses. Los persiguió, doblegó y dejó atrás. Pilotó pletórico de facultades, del mismo modo que en 500 Doohan no se amilanó al ver tirados a algunos de sus rivales y persiguió a las dos Suzuki -entre las cuales Chandler dominaba a Schwantz- inexorable e implacablemente: en la octava vuelta logró su objetivo. A este triple triunfo de Honda en su feudo, sería injusto el no añadir que en las dos categorías superiores los dos pilotos tenían un as a su favor: los nuevos Michelin de mojado que han superado al hasta ahora inalcanzable Dunlop. Pero ni Cadalora ni Doohan eran los únicos en tenerlos, lo cual indica claramente, que en las carreras el piloto siempre será el valor decisivo, y con más razón cuando la pista está mojada e igualadas las mecánicas. ○



CON LUIS DE BENITO SABRAS TODO LO QUE HAY QUE SABER.

Son las seis. Suena el despertador. Luis de Benito en Onda Cero es todo lo que necesitas para empezar el día.

Luis analiza, concreta, te acerca la información para que tu conozcas los acontecimientos más importantes. La noticia precisa, frente al aluvión de información.

Cada mañana, Luis de Benito. No necesitas más.

ESTO ES LO QUE HAY, de lunes a viernes. De 6.00 a 9.00 h.



LO DAMOS TODO

RALLYE CORTE INGLÉS A LA RUEDA, RUEDA

Con la limitación del número de neumáticos que pueden utilizarse en cada prueba, arranca el Campeonato de España de Rallyes con las dos pruebas tradicionales canarias: El Corte Inglés, de máximo coeficiente y el Islas Canarias, la semana próxima.

Ramón Rodríguez

Enviado especial

POR fin se inició el Campeonato de España de Rallyes 1992 (el mismo día que el Campeonato de Tierra, que también son ganas de complicar las cosas). Dos polos de atención tenía la prueba canaria: Por una parte ver los resultados de la nueva reglamentación sobre neumáticos y por otro lado, los puntos que los representantes canarios pueden obtener en este debut «en casa», ya que los pilotos peninsulares, han preferido debutar en Santander, tercera cita del calendario.

Los pilotos canarios brillaron especialmente. Luis Monzón ha puesto de manifiesto que está en un excelente nivel, pero le falta madurez, como ya puso de manifiesto el pasado año. Abandonar a 10 kilómetros de la llegada, por una salida de carretera, cuando se tiene el rallye ganado, es algo que se paga y quien sabe si se ha jugado el Campeonato en esta

su primera prueba. José Mari Ponce ha sido el más beneficiado, logrando un segundo puesto que le va a permitir seguir el Campeonato al menos



TABATON, DESESPERADO
Fabrizio Tabaton, patrón del Team Grifone, no podía entender el estúpido abandono de su pupilo Monzón.

hasta que vayan aclarándose las cosas. El BMW M-3 sigue siendo un coche competitivo pese a sus limitaciones de ruedas.

Y las ruedas. Lo que se ha puesto de manifiesto es que ya no se trata de correr lo más posible. Que el más rápido no va a ser recompensado con el triunfo. Este año, además de correr, hay que saber administrar los neumáticos.

Hubo quien, como Liatti, comenzó corriendo mucho y en las postrimerías del rallye no tenía más que neumáticos usados para afrontar el ata-



EL DÍA DE LOS PONCE
Antonio, el hermano pequeño, (en la fotografía grande) fue el vencedor indiscutible entre los grupo N, mientras que José María (fotografía inferior) se hizo con el segundo puesto y lidera el Campeonato. Los dos Lancia fueron los protagonistas. Liatti (a la izquierda) fue el vencedor, tras el abandono de Monzón (a la derecha).

que de Monzón. El canario, prefirió iniciar la carrera con cierta tranquilidad, ahorrando goma, para atacar más hacia el final. Le salió muy bien la cosa porque se puso en cabeza, pero luego lo estropeó. También hubo quien, con mucha astucia, sacó a relucir su ingenio, como José Mari Ponce, que comenzó con mucho ímpetu y pudo mantener el ritmo todo el rallye porque desmontaba los neumáticos y les daba la vuelta.

Aunque invertía el sentido de giro, sus neumáticos eran más eficaces que otros usados.



Quienes peor lo pasaron fueron los conductores de coches de tracción delantera. Un juego cada 50 kilómetros, en el asfalto abrasivo canario, se ha mostrado claramente insuficiente. Especialmente para los trofeos monomarca (Desafío Peugeot y Copa Renault Clio), en que la lucha es muy cerrada y siempre se rueda al límite.

La segunda manga, en Tenerife, servirá para aclarar este prólogo isleño, que puede resultar vital para las aspiraciones de los favoritos al triunfo final.

CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1º Liatti-Tedeschini (Lancia Integrale), en 2.48.24.
2º Ponce-Deniz (BMW M-3), a 1'25". 3º Holzer-Wicha (Lancia Integrale), a 1'28". 4º Tabaton-Callro (Lancia Integrale), a 1'43". 5º Avero-Ghuneim (Mitsubishi Galant), a 4'10". 6º Ponce-García (BMW M-3), 1º grupo N, a 9'36". 7º McRae-Patterson (Ford Sierra), a 12'10". 8º Evans-Morris (Ford Sierra), a 12'44". 9º Picar-Castro (Ford Sierra), 2º grupo N, a 17'24". 10º Pino-Valenzuela (Honda Civic), a 17'50".

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1º J.M. Ponce (243 puntos). 2º A. Ponce (162). 3º R. Avero (127). 4º J. del Pino (117). 5º O. Gómez (112).

RALLYE SAFARI

JAMBO, CARLOS

Lo primero que aprende el turista en cuanto llega a Kenya es el tradicional saludo en lengua Swahili: «¡Jambo!». Un saludo al que Carlos Sainz no pudo menos que responder con emoción en el podio de llegada del Rallye Safari al pie del Kenyattan Conference Center, no sólo por haber ganado la prueba mas dura del mundial, si no por dejar atrás ocho meses vacíos de victorias y llenos de sinsabores y trabajo.

Esteban Deigado

Enviado especial

PUEDE haber hombres con más victorias a sus espaldas, con tres títulos mundiales en su haber, pero lo que nadie ha dudado nunca es que Carlos Sainz es el piloto más completo de cuantos han tomado parte en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Después de su tercer puesto en la prueba africana en 1990 con el muleto de Bjorn Waldegaard y tras ocupar el liderato largamente el año pa-

sado, antes de que el motor de su Toyota expirase; no resultaba difícil ver que el triunfo en el Rallye Safari no estaba muy lejos. Un triunfo que hace el décimo del piloto español en el Campeonato del Mundo de Rallyes, justo el mismo número de victorias que el finlandés Ari Vatanen; el único hombre que junto al madrileño ha logrado ganar lo que podríamos denominar el *Grand Slam* y que formarían los Rallyes de Montecarlo, Safari, 1000 Lagos y RAC de Inglaterra, una serie de pruebas únicas en su clase por sus ca-

racterísticas y dificultad, cuyo triunfo equivale casi a todo un campeonato mundial.

La victoria de Carlos Sainz y Toyota en la presente edición del Rallye Safari puede significar mucho o nada. Si echásemos la vista atrás veríamos que la situación entre los equipos de Lancia y Toyota es bastante parecida a la del año pasado, aunque con las tornas cambiadas. Pero ello no significa que la misma regla valga siempre. El Rallye Safari no deja de ser una prueba muy especial, tanto para pilotos como para



DESDE EL AIRE

Estrategia aérea



Tanto Lancia como Toyota guardan celosamente la frecuencia de radio que utilizan a lo largo de un rallye. Es difícil acceder a ellas incluso intentando «scanearlas». En un rallye como el Safari donde las distancias en las que se desarrolla la prueba son tan grandes las comunicaciones resultan vitales. Todas ellas dependen del uso de un avión que garantiza la emisión y la recepción de las mismas. En Lancia, como en su tiempo lo fue el malogrado Henri Liddon en Toyota, el encargado de mover todas las piezas del equipo italiano es Nini Russo. Un pequeño ejército formado por 60 mecánicos, 13 furgonetas, 8 «mud cars» o vehículos situados en posiciones estratégicas en caso de lluvia, 6 vehículos rápidos y dos helicópteros que se pone en pie echando mano de elementos locales con vehículos particulares o trayéndolos hasta los helicópteros desde Córcega. Para el periodista, estar al tanto de lo que ocurre en el Safari, donde apenas se ven

los vehículos de rallye una sola vez al día, debiendo elegir entre una asistencia o un tramo cronometrado, la radio resulta vital. «Claudio para Nini, ¿mi copil? Chasquido metálico. «Avanti Claudio». Otra vez el mismo sonido. «Yorgue (Jorge) ha rotto li amortizzatori posteriori ancora una volta. ¿Comme possiamo fare con i ricambi fino a Nairobi? En esos momentos entran en juego años de experiencia y, conocedores de los recambios necesarios, de dónde están, el número de ellos en cada uno de los vehículos de asistencia, cada peón avanza las casillas que se le indican.

Después del accidente en el que se quemaba el Lancia de Bjorn Waldegaard al caer gasolina sobre los frenos de disco, las llamadas a la seguridad fueron continuas acerca del uso del mono ignífugo y de la presencia cercana de un extintor. Tres cuartos de lo mismo en el tema de los neumáticos con un total de 25 juegos por vehículo para todo un Rallye Safari, en el que el sistema ATS de Michelin no dio el resultado adecuado de ocasiones anteriores, resultando vencedor Pirelli sobre el duro terreno africano, pinchando Sainz tan sólo en dos ocasiones.

Mensajes en inglés, francés, italiano y castellano surgían de una pequeña avioneta de la que estaban dependiendo muchos hombres, mientras para el ex copiloto italiano sólo unas pequeñas nubes de polvo revelaban la situación de los vehículos de carrera. Casi, casi, como jugar al «Estratego» desde el aire sobre el cielo africano en una dura competencia por el triunfo.

MURALLA DE ACERO
Destinadas a proteger los vitales radiadores de agua y aceite en caso de accidente con algún animal, los Lancia destacaban por la compleja estructura de acero y titanio en su parte frontal.



los vehículos. Para Toyota ésta hace su quinta victoria en la prueba africana, donde siempre se ha mostrado competitiva, incluso en la época de los grupo B con su Celica TC Turbo de dos ruedas motrices, frente a los sofisticados Peugeot 205 Turbo 16 de tracción total. Los problemas surgidos con el nuevo Celica Turbo 4WD «Carlos Sainz Limited Edition», no han quedado sino enmascarados en un rallye donde cuenta, sobre todo, la fiabilidad más que la potencia. Y la primera por lo menos ha quedado demostrada en el vehículo japonés en las dos primeras pruebas del campeonato.

Quien no demostró tanta fiabilidad como su vehículo, al menos inicialmente, fue la pareja Carlos Sainz-Luis Moya que nada más llegar a Kenya se vieron afectados físicamente por un virus desconocido. En especial el gallego, que tratando de hacer tripas corazón tuvo que ser urgentemente evacuado en helicóptero ante su estado físico, dejando a Nicky Grist, copiloto de Mikael Ericsson, y a una grabadora, la labor de toma de notas hasta completar un total de 19 cuadernos, de los que sólo tres correspondían a la edición anterior.

AFRIKA KORPS

La labor del ingeniero Dagobert Rohrer se dejaba notar y Carlos Sainz se mostró desde el principio contento con el potencial de su Toyota, tanto a nivel de suspensiones como en la labor de adelgazamiento del vehículo, a pesar de la incorporación sobre el lateral de la carrocería del aparatoso «snorkel» o conducto que lleva la salida del tubo de escape por encima del techo, en el caso de tener que vadear algún río.

Los únicos problemas para Carlos Sainz en la primera etapa camino de Mombasa fueron una pérdida de aceite en el diferencial posterior, que se solventaba sin más dificultades, y el polvo dejado por quienes le precedían en el paso. El alto número, el 8, que le había correspondido por sorteo, justo tras el japonés Shinzuka quien se ofreció desde el primer momento a dejarle el paso libre, era la principal causa, ya que los organizadores no aumentaron el intervalo entre vehículos, de dos a tres minutos, hasta la segunda etapa, con el consiguiente enfado del equi-



KANKKUNEN FUE UNA SOMBRA
Retrasado por múltiples pinchazos, KKK se mantuvo siempre en segundo plano, volcando el penúltimo día, pero logrando a pesar de todo la segunda posición.



EL GAUCHO AFRICANO
Jorge Recalde fue la punta de ataque de Lancia por su conocimiento del terreno, pero los problemas de amortiguadores le alejaron demasiado de la cabeza como para luchar sin arriesgar en exceso la mecánica.

LENGUAJE COMÚN
 Jorge Recalde y Carlos Sainz comentan las incidencias en Lago Baringo antes de que el argentino lanzase su último ataque. Markku Alen (abajo) sufrió muchos problemas de transmisión en su Toyota Celica Turbo 4WD



po español, ya que entonces no les hacía ninguna falta, pues eran líderes al llegar a la ciudad costera con 2 minutos de ventaja sobre Recalde y Alen y tres sobre Waldegaard y Kankkunen.

En la segunda etapa surgió el primer problema a nivel de la válvula de descarga del turbo, perdiendo el español tres minutos para poder efectuar la reparación y pinchando en una desenfundada carrera en la

carretera que va de Mombasa a Nairobi para poder llegar a tiempo al siguiente control. De regreso a la capital de Kenya, Carlos Sainz ostentaba ya una ventaja de siete minutos sobre el primero de los Lancia, el del piloto de Mina Clavero Jorge Recalde. Sólo un problema con un latiguillo de frenos durante la tercera etapa redujo esa diferencia, que por otra parte recuperaba de nuevo el madrileño.

Su privilegiada posición de salida iba a resultar decisiva camino de Eldoret tras partir a las tres de la madrugada. Una espesa niebla de polvo iba a quedar flotando en el ambiente hasta atrapar incluso a los propios vehículos que la creaban, caso del finlandés Markku Alen que mandaba a su copiloto a buscar el camino con una linterna. Carlos Sainz lograba casi doblar su ventaja para llegar a Eldoret con 15 minutos de ventaja ya sobre el piloto argentino. Esas difíciles etapas nocturnas, que Luis Moya había considerado excesivamente peligrosas en un encuentro con los organizadores ante la falta de helicópteros y los consabidos accidentes con animales, permitieron al día siguiente a Sainz aumentar de nuevo su ventaja. Un sector entre Eldoret y Baringo, en el que un año antes el motor de su Toyota había acabado con las esperanzas del piloto español, era en el que recuperaba otros seis minutos a Recalde, a pesar de surgir un nuevo problema con la válvula wastegate. «Yo hubiera firmado antes de salir por tener los problemas que hemos tenido hasta estos momentos», afirmaba Luis Moya antes de dirigirse a descansar unas horas. «De todos modos, el sector que queda hasta

ERICSSON SIN SUERTE
 El piloto sueco volcó el primer día, quedando su vehículo bastante dañado, pero recuperando posiciones en las jornadas sucesivas hasta la cuarta plaza.



DUNCAN, EXCELENTE
 El campeón en título kenyata, Ian Duncan, logró alcanzar la tercera posición antes de romper la suspensión de su Toyota Celica GT-Four, ex-Sainz.

Nakamichi Mobile Sound

Ahora Nakamichi no tiene sólo las mejores Platinas de Cassette del mundo. Nakamichi es también la gama más alta en HIFI-CAR.



Nakamichi. Sólo la realidad nos supera.



NJIRU DE NUEVO
El simpático piloto de color Patrick Njiru, volvió por segundo año consecutivo a ganar el grupo N con su Subaru Legacy. Abajo, el aparatoso «snorkel» usado por los Toyota.



Maralal, con casi trescientos kilómetros y apenas tiempo para repostar, va a ser decisivo».

En esos momentos en Lancia, Claudio Bortoletto, decidía jugarse el todo por el todo y lanzaba a Jorge Recalde en pos del Toyota de Carlos Sainz. Pero un pinchazo, un semieje roto y un problema con la centralina en ese desesperado intento estaban a punto de acabar con la retirada del argentino, que en el Aberdare Country Club llevaba un retraso de 28 minutos respecto al piloto de Toyota. Ningún rallye se acaba hasta el último control y en Kenya mucho menos. A apenas cuatro horas del po-

dio final en Nairobi, se sustituía la caja de cambios en el Toyota de Carlos Sainz, que de esta forma lograba finalmente la victoria después de mucho tiempo. Jorge Recalde decidía penalizar voluntariamente 32 minutos en el penúltimo control, dejando de esta forma la segunda plaza a Juha Kankkunen quien pasa a compartir con Carlos Sainz el liderato en el Mundial de Pilotos.

En cuanto a la próxima prueba, el Tour de Córcega, parece ser que las pruebas efectuadas por Marc Duez y Armin Schwarz han sido muy positivas tras un cambio en el diseño de los amortiguadores. El piloto espa-

CLASIFICACIONES

1º Sainz-Moya (Toyota Celica Turbo 4WD), 2 horas y 25 minutos de penalización; 2º Kankkunen-Piironen (Martini-Lancia HF Integrale 16V), a 52m; 3º Recalde-Christie (Martini-Lancia HF Integrale 16V), a 59m; 4º Ericsson-Grist (Toyota Celica Turbo 4WD), a 1h 38m; 5º Alen-Kivimaki (Toyota Celica Turbo 4WD), a 2h 05m; 6º Duncan-Williamson (Toyota Celica GT-Four), a 3h 03m; 7º Rai-Soin (Toyota Celica GT-Four), a 5h 54m; 8º Njiru-Munro (Subaru Legacy, grupo N), a 6h 19m; 9º Eklund-Johansson (Subaru Legacy, grupo N), a 7h 06m; 10º Shinozuka-Meadows (Mitsubishi Galant VR 4), a 7h 55m.

LÍDERES SUCESIVOS

CH 1-4, varios pilotos; CH 5-13, Recalde; CH 14-105, Sainz

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz y Juha Kankkunen, 42 puntos; 3º Markku Alen, 28; 4º Didier Auriol y Mats Jonsson, 20; 6º Massimo Biasion, 18; 7º Colin McRae, 15; 8º Timo Salonen, 14; 9º Stig Blomqvist y Jorge Recalde, 12.

MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia, 57 puntos; 2º Toyota, 51; 3º Ford, 29; 4º Mitsubishi, 19; 5º Nissan, 14; 6º Subaru, 11.

COPA FIA GRUPO N

1º Christophe Spillotis, Soren Nilsson, Carlos Menem y Patrick Njiru, 13 puntos.

ñol comenzará las pruebas el próximo 14 de abril, aunque los puntos en la isla corsa resultarán muy caros, dada la presencia de los Lancia y los Ford, pudiendo quemar banalmente Sainz una de sus diez participaciones, sobre todo ante la ausencia «natural» de Juha Kankkunen en una prueba de asfalto. En cualquier caso, la estrategia debería decidirla únicamente el piloto español, quien seguramente preferiría acudir de nuevo a Nueva Zelanda, donde difícilmente por problemas de presupuesto no iría Lancia, y así tomarse un descanso con ocasión del Rallye de los 1000 Lagos. ○



EN FENIX AUTOS GESTIONAMOS TU SEGURO POR TELEFONO.

Algunos te marean más de la cuenta para hacerte un seguro de automóvil. Nosotros somos muy directos gestionando tu seguro. Sin burocracia, sin colas ni lista de espera. Con un servicio ágil y moderno. Eficaz al primer contacto.

INFORMATE EN EL
900.111.222

Fénix  Autos
TE COSTARA MENOS. SEGURO.



PRIMERA PARA FORD
Bardolet y su Ford Escort Cosworth (foto de la izquierda) han empezado con buen pie la temporada, pero habrá que prestar atención al Opel de Borja Moratal (abajo).

Bardolet venció en Mijas

La primera carrera puntuable para el certamen de Rallyes de Tierra, se disputó en Mijas (Málaga). Mía Bardolet, que partía como máximo favorito al volante de un Ford Escort Cosworth 4x4, confirmó estos pronósticos y cruzó la línea de meta en primera posición. El primer líder de la carrera fue Gustavo Trelles (Lancia Delta HF Integrale), que tuvo que ceder este puesto a consecuencia de una salida de pista. A partir de aquí ocupó el liderato de la prueba Guillermo Barreras, al volante de un Citroën AX 4x4 Turbo. Poco le duró la alegría al piloto gallego, que poco más tarde se vio superado por el piloto de Opel Borja Moratal, que puso de manifiesto el potencial del Vectra Turbo 4x4, un coche del que saldrán las evoluciones que incorpore el futuro Gr. A de Opel en el Mundial de Rallyes.

Finalmente, Bardolet lanzó su ataque y, también con

un coche con aspiraciones mundialistas, superó sin problemas al piloto de Opel, manteniendo la posición de honor hasta el final. Tras Moratal finalizó Barreras, ocupando la cuarta posición otro piloto del equipo Citroën: Burrull. El equipo Muniente-Muniente con un Volkswagen Golf GTI, fueron los primeros clasificados con un coche de dos ruedas motrices.



Nissan en el Nacional de Raids

El Team Repsol Nissan estará presente en el Campeonato Nacional de Raids con dos Nissan Patrol confiados a Jordi Torra y Ramón Vila, copilotos por Alex Romaní y Xavier Roquetas, respectivamente. Torra conducirá un Patrol Turbo, mientras que el de Vila será atmosférico. El objetivo del equipo es el de estar entre los primeros del certamen, para ello sus coches han sido preparados a fondo, recogiendo la amplia experiencia del equipo



Ahvala le pudo a Tarrés

El Mundial de Trial dio comienzo en Berga (Barcelona), donde se dieron cita los mejores

tanto en los raids nacionales como africanos.

pilotos de la especialidad. El piloto finlandés Tommi Ahvala (Aprilia), fue el vencedor tras unas emocionantes mangas. En un principio, el italiano Diego Bosis (Fantic) comenzó dominando la prueba, pero no pudo aguantar el ataque de un inspiradísimo Ahvala. Nuestro tetracampeón Jordi Tarrés, máximo favorito para alzarse con el triunfo, tras una primera manga con multitud de problemas que lo relegaron a posiciones muy retrasadas, consiguió recuperarse para ocupar finalmente la tercera posición. El cuarto puesto fue para el también español Amós Bilbao (Gas-Gas), que realizó una carrera muy regular.

Raid Alta Alcarria

El Real Motor Club Yunquera, organiza del 4 al 7 de junio el ya tradicional Raid Alta Alcarria. Una carrera que contará con una etapa prólogo en los alrededores de Guadalajara, para más tarde los participantes realizar un recorrido de 800 kilómetros secretos, que se cubrirán en dos etapas de 400 kilómetros cada una. El precio de la inscripción será de 95.000 pesetas los coches y 40.000 pesetas las motos. Los vehículos de asistencia deberán pagar 10.000 pesetas cada uno.

La Baja en el aire

Debido a los Juegos Olímpicos que se celebrarán en verano, coincidiendo con las fechas de la Baja Aragón, el RACC, organizador de esta prueba, ante la falta de plazas hoteleras en Zaragoza, relativamente cerca de Barcelona y, sobre todo, por no tener garantías de contar con una buena cobertura televisiva, está dispuesto a ceder la organización de esta carrera por este año. El RACC no cede los derechos de esta prueba, para esta edición colaboraría con quien se decidiese a organizar la carrera con garantías, retomando su organización en sucesivas ediciones. Dada la tremenda importancia que tiene esta prueba dentro del ca-

lendario internacional de raids, la Federación está buscando una solución para que la Baja se mantenga en el calendario.

Montmeló: no a Ferrari

El circuito de Catalunya está teniendo un enorme grado de ocupación por cuanto son muchos los equipos y las marcas, como Seat, que acuden a probar nuevas soluciones. Se da la circunstancia de que los hombres del RACC han tenido que decir que no a Ferrari, en cuanto que la escudería del Cavallino quería una semana completa, lo cual ha sido imposible dado que la agenda de la pista no disponía en ningún caso de tal periodo de tiempo libre.

SPORT PROTOTIPOS: ¡HABRA MUNDIAL!

La Federación Internacional de Automovilismo Deportivo (FISA), ha decidido dar luz verde al Campeonato Mundial de Sport Prototipos. La razón por la que se ha demorado tanto esta decisión ha sido el silencio de las marcas japonesas, Mazda y Toyota, sobre la cuestión de soportar financieramente la organización del campeonato junto con Peugeot. La suma exigida a estos tres constructores para hacer viable el campeonato es de tres millones de dólares. Los tres fabricantes están de acuerdo en aportar esta cantidad de dinero. A cambio, la FISA se compromete a organizar las ocho pruebas previstas en el calendario, conseguir la retransmisión por televisión, aportar un servicio oficial de cronometraje y alguna modificación menor en el reglamento técnico. Así pues, la continuidad de esta especialidad está asegurada. En estas condiciones se puede estimar que habrá entre dieciséis y veinte coches en cada carrera, que podrían llegar a ser unos cincuenta en las 24 horas de Le Mans.



BOXES

Se han concluido las obras de ampliación y mejora del circuito de Jerez. Estas obras han costado 350 millones de pesetas y han permitido reasfaltar toda la pista, modificar el trazado y alargarlo hasta conseguir una longitud total de 4.500 metros. También se han mejorado las infraestructuras de comunicaciones interiores y prensa. La inauguración de estas obras tendrá lugar el próximo 24 de abril.

La Copa Gilera 1992 se va a disputar en esta ocasión con neumáticos Michelin hi-Sport en las dimensiones 100/80-16 TX 11 delante y 130/70-17 TX 23 detrás. Michelin también colabora en este trofeo con la aportación de importantes premios.



El pasado fin de semana, se celebró en las cercanías de París una reunión internacional a la que asistieron los cuatro candidatos de los dieciséis países participantes en el Camel Trophy. Tras diferentes pruebas fueron elegidos los dos que asistirán a la gran aventura del Camel Trophy Guayana 92. El equipo español estará finalmente formado por Juan Seguí y Jorge Salvador. Por su parte, el equipo canario estará compuesto por Rafael Lesmes y Pablo Ribero.

Daniel Amatriain iniciará este fin de semana en Albacete su temporada internacional en Superbikes, a los mandos de una Ducati 851. A la vista de los tiempos obtenidos en el campeonato nacional (ostenta el récord del circuito) espera hacer un buen papel.

Carlos Cardús ha sido intervenido quirúrgicamente de la fractura de la clavícula que sufrió en Japón. En la operación se le ha implantado una placa de 3,5 milímetros de grosor, lo que le permitirá estar en la parrilla de salida del Gran Premio de Australia en plena forma. Por su parte, Toni Sánchez, aquejado de una colitis ulcerosa, no podrá reaparecer por lo menos hasta el Gran Premio de España.

PANAMA JACK RACING TEAM

El equipo PANAMA JACK RACING TEAM ya está calentando motores para comenzar la temporada 1992/93 de Raids y Rallyes. A nivel humano nuestro equipo está compuesto por:

- Pilotos, Ramón Dalmau y Pep Doménech.
- Director técnico, Josep Madí.
- Primer mecánico, Juan Morer.
- Mecánico auxiliar y conductor del Unimog asistencia taller.
- R.R.P.P. M^a Asunción Quintana.
- Director de equipo, Dietrich Reinsch.

A nivel técnico, contamos con:

- Un coche de competición Mercedes Benz 300 GE, 5.6 L. en el cual se han incorporado importantes mejoras respecto a la temporada anterior, todas ellas realizadas en los talleres de «Motor Sport-Madi».
- Un camión todo terreno asistencia y taller Mercedes Benz Unimog 1550 L/37 con remolque para el transporte del coche de competición.
- Un coche de asistencia rápida Mercedes Benz 280 GE 3.0 L.

El calendario de PANAMA JACK RACING TEAM, abarcó el Campeonato Español de Raids, el Rallye Faraones 1992 y finalmente el Rallye Paris-Le.Cap 1992/93.





Ruedan las cabezas

ESTAMOS en temporada de grandes acontecimientos. Del verano hasta ahora una buena parte de los «grandes» del automóvil han cambiado a sus responsables. Hay algunos que se aferran al puesto, como es el caso de Yutaka Kume, de 70 años, actual director general de Nissan que va a convertirse en presidente general. Es también el caso de Hal Poling en Ford, que se quedará en su puesto hasta su 67 aniversario, tras lo cual es muy posible que Alan Gilmour sea el nuevo presidente general de Ford. También está Edzard Reuter, presidente general de Daimler Benz. Su contrato se ha prolongado hasta 1995, cuando cumpla 65 años. El puesto podría ser para Helmut Werner, ex-patrón de los neumáticos Continental, que ha sido nombrado presidente general de Mercedes Benz en lugar de Werner Niefer, de 64 años. O bien Jürgen Schremp, de 47, actual responsable de la «Deutsche Aerospace». Lee Iacocca, por su parte, no seguirá a la cabeza de Chrysler aunque ya ha superado la edad de la jubilación y podría esperar aún a ser sustituido por Gerry Greenwald, de 56 años, o bien por Bob Lutz, de 60, anterior presidente de Ford Europa. Para sorpresa general, el consejo de administración ha ofrecido el puesto a Bob Eaton, de 52 años y más de un cuarto de siglo de fidelidad a General Motors, por sus resultados al frente de GM Europa.

Lutz, ha declarado que se quedará en Chrysler «por su sentimiento de equipo». También se sabe que se hubiera ido si el cargo máximo hubiese sido ocupado por Greenwald. Muchos piensan en Detroit que Eaton tendrá en su contra el ser nuevo en la casa y se afirma que las estrategias aplicadas por Eaton en Europa no funcionarán probablemente en EE.UU. Al menos, Eaton tendrá sobre Lutz la ventaja de la edad al tener ocho años menos. En Volkswagen, Carl Hahn esperaba quedarse en su puesto hasta su 67 cumpleaños, pero tras el Presidium del grupo en Hannover tomará el relevo el ingeniero de Audi (con 54 años) Ferdinand Piëch el año que viene; pasando Daniel Goeudevert, el otro candidato, a asumir la vicepresidencia. Y para seguir con Alemania, mentar la sucesión de Eberhard von Kuenheim, de 63 años, que ha batido los records de permanencia a la cabeza de BMW y que será relevado por el ingeniero Reitzle. En el Reino Unido se busca, todavía sin éxito, al hombre que se pondrá al frente de Rover, ya que Graham Day es ahora responsable del conglomerado «British Aerospace». En Francia, Raymond Levy, tendrá que ceder el sillón de la presidencia Renault a Louis Schweitzer, a no ser que la primera ministro Edith Cresson consiga su propósito de que sea Francis Mer. Mientras Jacques Calvet tiene cuerda para rato en PSA y Giovanni Agnelli, ya con 70 años, sigue confiando en su brazo derecho Romiti hasta encontrar al sucesor en Fiat.

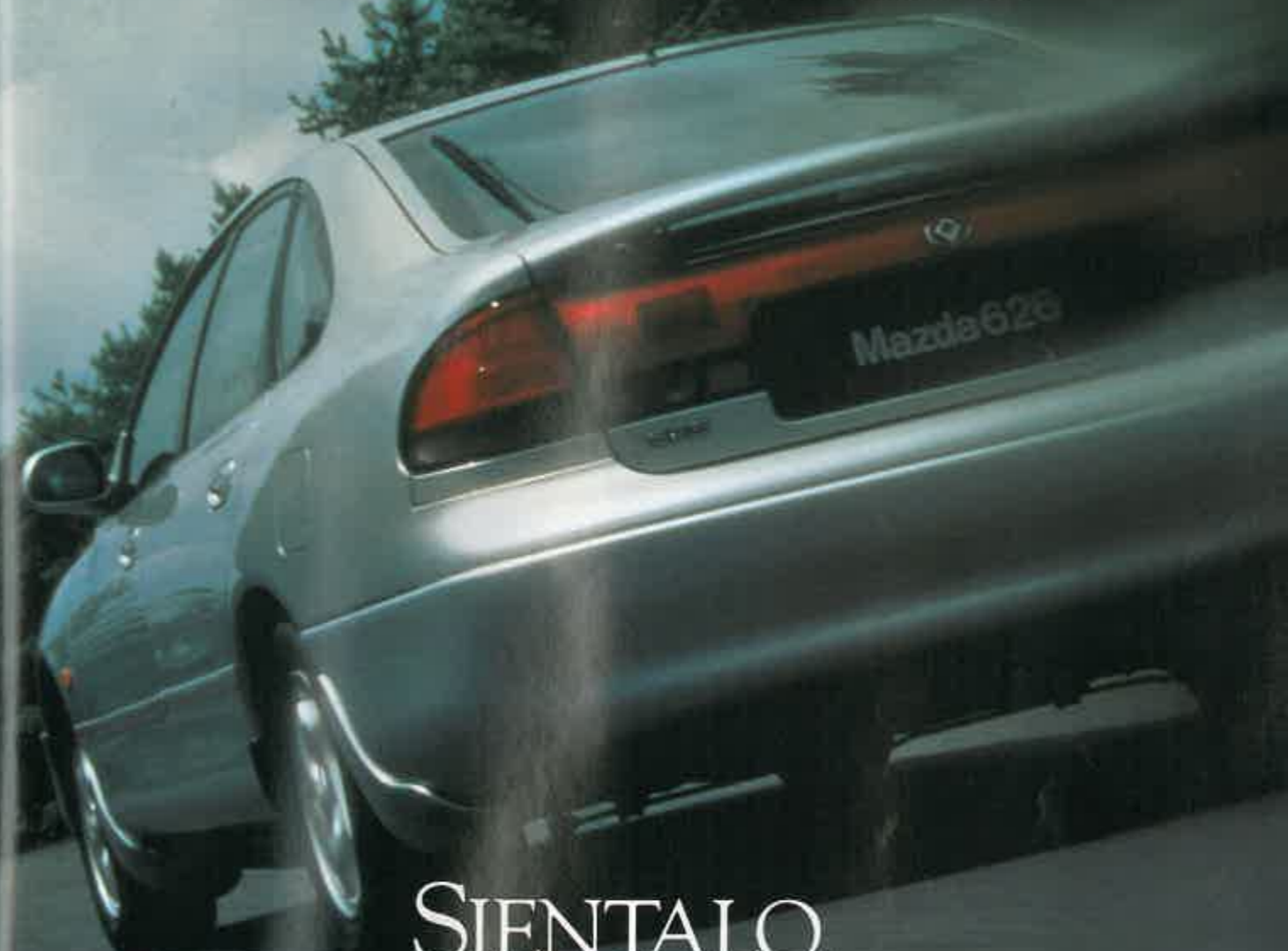


BALLESTA

YA NO SE LE
OYE QUEJARSE.
DEBE DE ESTAR MEJOR



ADMIRELO.
DEMASIADO BELLO PARA NO SER DESEADO.



SIENTALO.

DEMASIADO PERFECTO PARA NO DISFRUTARLO.

ES EL NUEVO MAZDA 626. Admirelo. Nace una nueva dimensión en el diseño de automóviles. Líneas sugerentes, bellas, que transmiten sensaciones de admiración. Sientalo. Nace un coche para disfrutar del perfecto comportamiento de su motor de 2.5 l. V6 de 24 válvulas, con su exclusivo sistema de inyección electrónica multipunto que le proporciona 165 CV de potencia. Con avances tecnológicos tan decisivos

como el sistema de Dirección Electrónica a las Cuatro Ruedas (4WS), que le garantiza una estabilidad y seguridad únicas a altas velocidades, además de una facilidad excepcional para maniobrar en aparcamientos y ciudad. Nace un nuevo automóvil para sentir la emoción de la belleza y la perfección de un coche diferente. Es el nuevo MAZDA 626.

mazda
AUTOEMOCIÓN

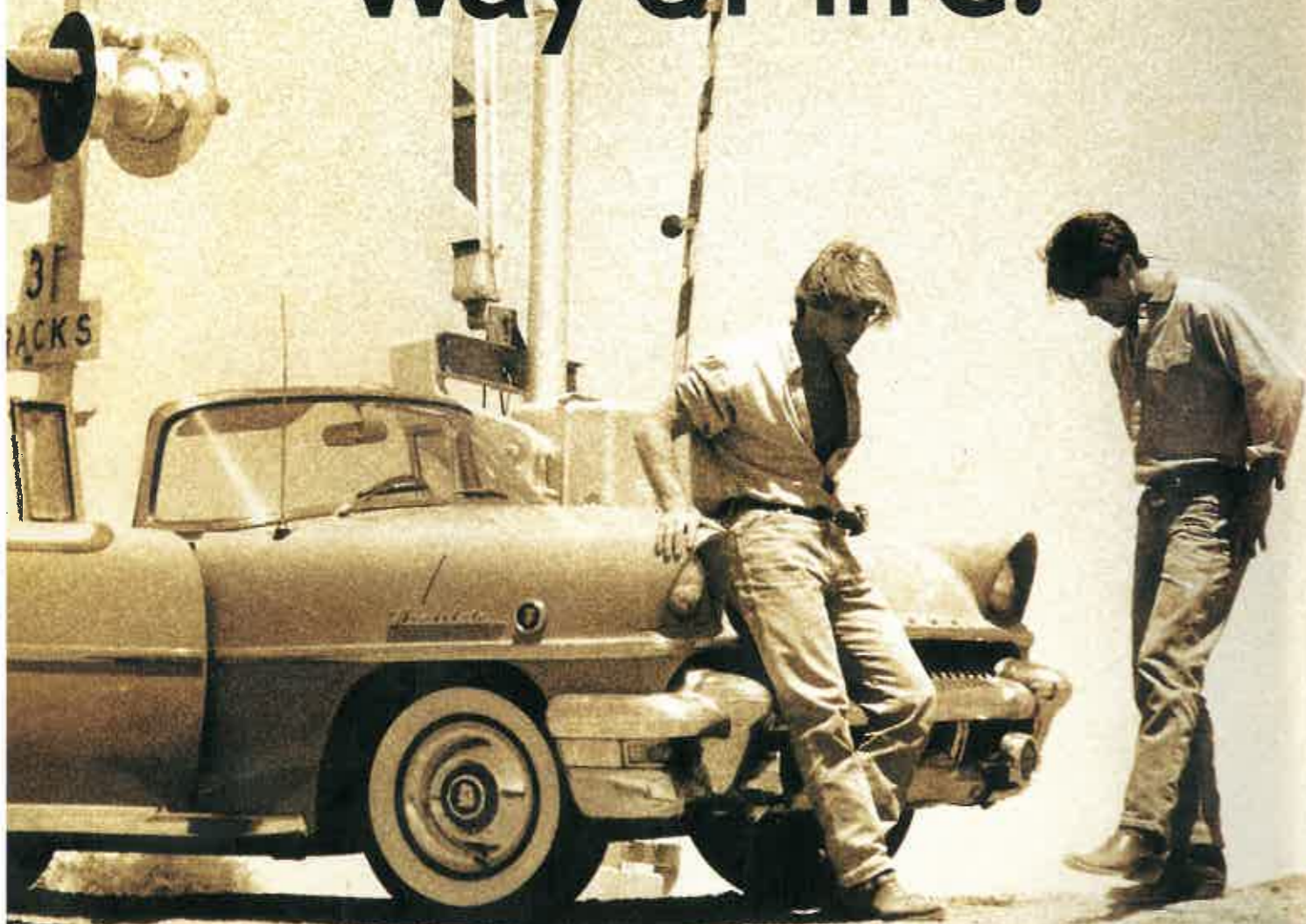
GAMA 626 626 HATCHBACK 2.5 l. V6 626 HATCHBACK 2.5 l. V6 4WS Y COUPE MX-6



IMPORTADOR OFICIAL Y DISTRIBUIDOR GENERAL: TECNITRADE AUTOMOCION, S. A. Pº DE LA CASTELLANA, 86. 28046 MADRID. TEL. 562 42 35. FAX 411 54 90. RED MAZDA EN ESPAÑA: CONCESIONARIOS OFICIALES EN LAS PRINCIPALES CIUDADES. ASISTENCIA EN TODA ESPAÑA (45 INSTALACIONES MAZDA A SU SERVICIO)



The Chesterfield way of life.



Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

El Reto del Sabor.

ENVIADOS



R. SAFARI
G.P. JAPON

ESPECIALES

MOTOR 16

GRUPO

7 de abril de 1992

Núm. 442 • 350 ptas.

Nuevo Renault Safrane



PRUEBA DE CHOQUE



- La gama española
- Frente a sus rivales

AL VOLANTE
PORSCHE
928 GTS

