

AIRE FRIO PARA COCHES PEQUEÑOS

SEMANAL

# Motor 16

GRUPO

23 de junio de 1992

Núm. 453 • 350 ptas.



FORD ESCORT XR3i y ORION Si

# 16 VALVULAS Y UN MISMO PRECIO



Ford Escort XR3i

Orion Si



• MAZDA XEDOS 6



• MERCEDES 300 CE 24 CABRIO





**¡¡YAAAHUU!!**

Sube, baja, salta, corre... dale marcha al cuerpo con tu  
**GILERA RT 50.**  Una moto para  
 disfrutar a tope pasando de todo.  
 Trepando por piedras y peñascos sin límite.  
 Móntate en una **GILERA RT 50**  
 y tírate al monte.

**GILERA RT 50**



**GRUPO PIAGGIO**  
 EL CAMPEON DE EUROPA

GILERA Recomienda Lubricantes  Agip

# ESTA SEMANA

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



**CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS: MONTMELÓ PAG.114**



**G.P. DE ALEMANIA DE MOTOCICLISMO PAG.108**



**JAGUAR XJR-S. UN DEPORTIVO CON CLASE PAG.40**



**PRUEBA DEL ROVER 114 GTI 16V PAG.52**



**ZAGATO SETA Y BAMBU PAG.60**

- CAMPAÑA DE SPOTS DE LA DGT
- 30 **FRENTE A FRENTE**  
 FORD ESCORT XR3i 16V  
 FORD ORION Si 16V
- 40 **A FONDO**  
 JAGUAR XJR-S
- 52 **ROVER 114 GTI 16V**
- 60 **FUERA DE SERIE**  
 ZAGATO SETA Y BAMBU
- 68 **MERCADO**  
 AIRE ACONDICIONADO
- 76 **TECNICA**  
 BBS: ASIENTOS
- 77 **MAGAZINE**
- 81 **PRECIOS**
- 108 **DEPORTE**  
 GRAN PREMIO DE ALEMANIA DE MOTOCICLISMO
- 114 **CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS**
- 118 **GRAN PREMIO DE CANADÁ DE FÓRMULA 1**
- 126 **A TODO GAS**

- 6 **PUNTO DE MIRA**
- 12 **SU CASO**
- 14 **LO ÚLTIMO**  
 MERCEDES 300 CABRIO
- 16 **AL VOLANTE**  
 MAZDA XEDOS
- 20 **SAAB 900 S**  
 CABRIO LIMITED
- 24 **ACTUALIDAD**

La Serie 7 del 92. Nuevos Modelos, Nuevos Motores y Equipamiento.

UN EXITO CON PRECEDENTES.



Cada novedad de la Serie 7 de BMW refleja, a su vez, el éxito de una fórmula no superada:

**Amplias dimensiones, pero también amplia movilidad. Potencia y confort sin límite. El peso justo y, en consecuencia, menos consumo y contaminación. Por encima de todo, seguridad, y en el centro el máximo placer para quien lo conduce.**

#### **730i. 6 CILINDROS.**

La forma más accesible de disfrutar de la Serie 7. A todos los niveles: una gran manejabilidad apoyada en una potencia de 188 CV, la alta seguridad de la gama y, por su mecánica de seis cilindros, una marcha suave y silenciosa. De serie incluye desde ABS hasta aire acondicionado con regulación electrónica de la temperatura, independiente para conductor y acompañante.

#### **Nuevo 730i. 8 CILINDROS EN V.**

Un potente paso adelante en el disfrute de la Serie 7. Prestaciones, suavidad y confort para disfrutar en lo más alto de la categoría. Su nuevo motor, multiválvula y con 218 CV, ofrece un dinamismo propio de modelos más pequeños, pero desarrollado en silencio. De serie añade hasta doble acristalamiento en lunetas laterales y trasera.

#### **Nuevo 740i. 8 CILINDROS EN V.**

La potencia y el confort rozan la cumbre. 286 CV y 32 válvulas para disfrutar con una gran suavidad de marcha y un bajísimo nivel sonoro. Posee una elasticidad admirable a cualquier régimen, dosificada desde su cambio automático de cinco marchas y equilibrada con el alto nivel de equipamiento y seguridad propio de la gama.

#### **750i. 12 CILINDROS**

Para quienes la forma más lógica de disfrutar es elegir la perfección. Sin límite en prestaciones, con un confort intachable y un refinamiento absoluto. Todo ello existe en un 12 cilindros en V, hecho para marcar la cumbre: El 750i. 300 CV, equipamiento y seguridad sin excepciones para seguir ocupando la cúspide de la serie y del automovilismo.



**Equipamiento de serie:** Motorizaciones de 6, 8 y 12 cilindros, Potencias desde 188 a 300 CV. ABS. Climatización electrónica. Servotronic, servodirección de endurecimiento progresivo en función de la velocidad. Chasis deportivo. Opcionalmente toda la Serie 7 puede equiparse con: Airbag para conductor y acompañante. EDC, Control Electrónico de la Suspensión, y PDC, Control Electrónico de Distancia en Aparcamiento. SC

Control, con comprobación y detección instantánea de anomalías de hasta 27 funciones. Elevalunas y retrovisores eléctricos. Cierre centralizado. Faros antiniebla. Catalizador. Doble acristalamiento (excepto en el 730i 6 cil.). Cierre Hidráulico Automático de Maletero y ASC+T, Control Antideslizamiento con Efecto sobre los Frenos, sistemas estos dos últimos de serie en el 750i. **Versiones extralargas: 740iL y 750iL.**

RA  
BR  
MI  
LE  
CA  
TU  
MI  
RU  
RU

# UNA ELECCION DIFICIL

UNA vez que el nuevo Reglamento de Circulación ha entrado en vigor, la Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha una campaña de concienciación para el ciudadano que, a pocos días de su emisión en televisión, está levantando ampollas. Se trata de una campaña que utiliza el dramatismo más real para tratar de causar el mayor impacto en el público.

No queremos, desde estas líneas, poner en entredicho la elección por parte de Miguel María Muñoz y su equipo de un recurso visual tan trágico porque nos consta que ellos mismos han tenido que pasarlo mal para tomar una decisión de tal calibre, pero sí es nuestra obligación preguntarnos por el hecho de que algo así pueda llegar a ser efectivo.

Es muy posible que su aprobación haya sido el fruto de la desesperación por parte de la Administración ante la poca o nula respuesta ciudadana en otras campañas mucho más «ligeras», y es ahí donde queremos entrar. El ciudadano español no sólo es tradicionalmente indisciplinado sino que es poco receptivo a los mensajes que le llegan.

Todo lo que huele a obligación gusta poco, y aquello que se hace para infundir miedo causa efectos inmediatos pero luego se olvida con gran facilidad, con excesiva facilidad más bien. Una campaña de concienciación como ésta puede herir sensibilidades, se dice, pero la realidad es que **somos bastante insensibles ante cosas así.** Parece como si nos hubiésemos acostumbrado a imágenes tan dramáticas y, tras un primer rechazo, siempre tratamos de borrarlas de nuestra mente.

El humorista Juan Ballesta manifestaba así su opinión en Cambio 16

Ese, y no otro, puede ser el problema de la campaña de la DGT. Muchos ya han manifestado su rechazo por el exceso de dramatismo que refleja en sus imágenes, pero muchos de ellos se acostumbrarán a verlas y no prestarán la más mínima atención a su mensaje.

La DGT ha apostado fuerte, demasiado incluso, intentando quemar su último cartucho. Esperemos que en esta ocasión el refrán «la letra con sangre entra» dé su fruto. De lo contrario se habrá perdido una nueva oportunidad. Quizá la última.

Manuel Doménech



## Las botas de FIAT

DURANTE los últimos días, los rumores sobre posibles alianzas de Fiat, continúan en Italia. Periódicos del prestigio del «Corriere della Sera» o «Quattroruote» se han hecho eco de los mismos.

En los pasados meses era Mercedes-Benz que parecía mejor colocada para un matrimonio italogermano. Posteriormente fue Volkswagen la que ocupó el protagonismo de la prensa del corazón industrial.

Quizá el rumor con más visos de convertirse en realidad surgió hace pocas semanas, cuando colocaron a Toyota en la «cama» de la Fiat, quedando todo desmentido por el último scoop de los paparazzi que insisten en afirmar que la elegida es Rover.

El grupo aeronáutico British Aerospace, fabricante del Concorde, dispone todavía de una importante participación en Rover, que aún no ha vendido a los japoneses de Honda. Precisamente con lo que se especula en Italia es con la posibilidad de que Agnelli compre esta participación y pasase a ser copartenaire de Honda. ¿Un menage a trois?

## Más autopistas para España

UN estudio de la Comisión Europea del Transporte exige que para el año 2000 la actual red de autopistas continental se amplíe para hacer frente a

un incremento en el tráfico superior al 13 por ciento.

En este plan de ampliación se contempla la construcción de más de 2.500 kilómetros de autopistas en España, para lo cual la Comisión ha previsto inversiones del orden de 1.500 millones de Ecus.

El eje Lisboa-Madrid y la cornisa cantábrica son dos de los trayectos en los que la CE hace hincapié.

Por otro lado, en el Ministerio español de Obras Públicas se trabaja sobre la hipótesis, en estos días, de conceder a la inversión privada la construcción del Plan de Autovías para el año 2000.

Si este replanteamiento se lleva a cabo, en las nuevas autovías financiadas con dinero privado se cobraría peaje. El secretario general de Planificación, José Alberto Zaragoza, ha manifestado que «la convergencia con Europa aconseja la participación del usuario en la financiación de las autovías, que deberían ser de peaje blando para cubrir los gastos de conservación».

Con la legislación actual, no parece posible cobrar peaje, si no hay otra alternativa gratuita de comunicación entre dos puntos.



# SEMAFOROS

## CENTRAL HISPANO CON LOS JOVENES

No es nuevo el apoyo del Banco Hispano Americano al deporte del automóvil. Angel Sasiambarena y Javier Riera saben mucho de eso. Ahora la nueva corporación Central Hispano redobla su esfuerzo en favor del automovilismo apostando por los jóvenes valores.

## ¡VAYA CON TUS VIDEOS!

El programa ¡Olé tus Vídeos! de las cadenas autonómicas, colmó el vaso de mal gusto presentando a concurso un vídeo con las imágenes de un dramático accidente en un rallye en el que fallecieron varios espectadores.

## SEAT ANTORCHA

La firma española Seat ha tenido la brillante iniciativa de contribuir en el itinerario de la antorcha olímpica por tierras españolas. 9.000 relevistas y centenares de miles de espectadores agradecen este esfuerzo.

## MOPT, TODO TU ERES PUNTO NEGRO

El Ministerio de Obras Públicas español ha vuelto a cubrirse de gloria. En la flamante red de autovías que han diseñado sus expertos, se han contabilizado 400 puntos negros, que han causado en un solo año 1.300 accidentes y 530 muertos. Es como para sentirse orgullosos

## Adiós al Lotus Elan

REINTA meses después del inicio de producción, Lotus ha dejado de fabricar el modelo Elan, en un desesperado intento de evitar una hemorragia económica que hubiese acabado con la compañía. En este tiempo 3.857 coches salieron de las cadenas de montaje.

En el futuro, la firma de Norfolk se concentrará en la producción de un Esprit de motor central de altas prestaciones.

El lanzamiento del Lotus Elan tuvo lugar en el Salón de Londres, en octubre del 89, y supuso unas inversiones de más de 30 millones de libras (5.520 millones de pesetas) que marcaron el inicio del control de General Motors sobre la compañía británica.

En los días del lanzamiento, el director ejecutivo Michael Kimberley manifestó el interés de la compañía por alcanzar una producción de 3.000 Elan al año, pero Lotus nunca alcanzó más de 2.060 unidades, con lo que nunca se rentabilizó su capacidad de producción.

El retroceso del mercado americano y el desencanto de los europeos por los coches deportivos, son algunas de las causas por las que más de 500 unidades



del Elan se acumulaban sin vender. Por si fuera poco, diversos problemas en la producción, que afectaban al chasis, carrocería e inyección, ralentizaron las ventas en las primeras semanas, con lo que se desaprovechó el esfuerzo de lanzamiento. Un precio exageradamente caro hacía del Elan un coche difícilmente competitivo frente a otros modelos deportivos, como el Chevrolet Corvette ZR-1 o el Mazda MX-5.

Pero la puntilla al Elan la ha dado la marcha del presidente de GM Europa Bob Eaton, máximo defensor del proyecto. Una de las primeras decisiones de su sucesor ha sido la cancelación de la producción.

El Elan puede considerarse como el primer intento de la marca de Colin Chapman por popularizar un auténtico deportivo inglés. Pero un motor japonés (de origen Isuzu), de no demasiada potencia (167 caballos), desvirtuaron el proyecto de este roadster de bellísima estampa.

## Madrid y Barcelona pasan de Muñoz

LOS responsables del Tráfico de los Ayuntamientos de Madrid y Barcelona, se han manifestado en contra de algunas de las medidas que entran en vigor con el Nuevo Reglamento de Circulación, en una clara oposición a la política sobre tráfico del actual director general, Miguel María

Muñoz. Medidas como la obligatoriedad del uso del cinturón no van a ser ni controladas ni sancionadas en la Ciudad Condal, mientras no se realicen campañas divulgativas.

En cuanto a Madrid, el polémico concejal Collado ha manifestado públicamente la inutilidad de esta obligación, en una clara incitación a los ciudadanos de la capital al incumplimiento de la Ley. Con menos motivos, en otras ocasiones, el fiscal general del Estado ha actuado de oficio.



DESDE LONDRES IAN ADCOCK

**ASTON MARTIN FABRICARÁ un nuevo coche deportivo en 1994, para lo cual ha creado una compañía denominada Aston Martin Oxford, cuya sede social se encuentra cerca de donde Jaguarsport fabrica el supercoche XJ220.**

**Y HABLANDO DEL XJ220, a finales del próximo año cesará la producción de este coche en Oxford, con lo que no tendrá nada de particular que el nuevo**

**deportivo de Aston Martin se fabricase en las instalaciones de Jaguar, ya que ambas compañías son propiedad del mismo patrón: Ford.**

**MAZDA ha desarrollado el primer compuesto plástico reciclable que puede ser utilizado en la carrocería de un automóvil. Hasta la fecha, los elementos plásticos se han podido utilizar en otros elementos no sometidos a esfuerzos como puertas, guarnecidos, etc.**

**MERCEDES BENZ ha llegado a un acuerdo con Peugeot**

**para el desarrollo conjunto de un nuevo todo terreno que reemplazará a su actual Gelaendewagen. Este acuerdo supone la cancelación del proyecto conjunto de Mercedes y Mitsubishi para el desarrollo de un coche similar.**

**JACQUES CALVET, presidente del grupo Peugeot-Citroën y abanderado de la defensa antijaponesa, ha dicho que está considerando la posibilidad de presentarse como candidato a las elecciones presidenciales francesas en el año 1993.**

TOYOTA, como todos los fabricantes, investiga en energías alternativas. En la fotografía un modelo de coche solar.



## Toyota y el medio ambiente

CON un cierto retraso sobre algunos constructores europeos, Toyota presentó sus planes para ayudar a preservar el medio ambiente. Esto ha sucedido nada más clausurarse la cumbre celebrada en Río de Janeiro para proteger la naturaleza.

Los proyectos del gigante japonés giran en torno a unos puntos muy concretos: construir coches ecológicos y con muchos componentes reciclables, procurar que las factorías no contaminen y preservar la naturaleza en todo lo que rodea al automóvil. Con respecto a la construcción de coches más ecológicos, una de las principales preocupaciones es la de lograr que una buena parte de sus componentes sean reciclables.

Según ellos, para 1996 el 85 por ciento de sus coches serán reciclables. También están desarrollando unos nuevos tipos de catalizadores, que además de ser menos contaminantes, tienen una mayor vida útil, un menor costo y ocupan un sitio considerablemente más bajo, tanto para coches de gasolina como diésel. También están trabajando en unos sistemas de gestión electrónica de inyección más sofisticados y eficaces. Al margen de esto, otra de sus preocupaciones es la de eliminar de sus sistemas de aire acondicionado los cloro fluoro carbona-

8 / Motor 16

tos, que tanto daño causan a la capa de ozono. Piensan que para finales del 94 habrán desaparecido de todos sus modelos nuevos.

Otro de los apartados en el que están muy interesados es en el desarrollo de vehículos impulsados por nuevos combustibles. Por lo tanto tienen en cartera proyectos de coches eléctricos, motores de metanol, de gas, de hidrógeno y coches con baterías solares.

Según Toyota, para acometer planes ecológicos importantes, hay que comentar desde las mismas fábricas. Por este motivo van a procurar que las emisiones procedentes de las mismas sean lo menos contaminantes posible. Además, el agua que utilizan en la producción de coches la van a depurar, para poder utilizarla con mayor frecuencia, reduciendo al mínimo el uso de agua limpia. Otro aspecto importante es reducir al máximo los malos olores y ruidos.

Otra solución que ayudará mucho a reducir el consumo y la contaminación en las ciudades, son los sistemas de orientación electrónicos. Con una buena información de los conduc-



tores de rutas alternativas en casos de atascos, además de tiempo, se gana en consumo y por lo tanto en reducción de emisiones tóxicas. En este sentido, Toyota dispone de un sistema ya muy evolucionado.

Para contribuir a la protección de bosques, la marca japonesa tiene previsto utilizar papel reciclable. Si se reduce el uso de papel se pueden salvar unos diez mil árboles al año. Si se recicla el papel, esta cifra puede llegar a 20.000 árboles.

## Más coreanos en España

TRAS la llegada de la firma Hyundai, hace pocos meses, una nueva firma coreana llega a nuestro país.

Se trata de la marca KIA, que comercializará en una primera etapa el todo terreno Rocsta y dentro de unos meses la furgoneta Topic.

Ambos modelos serán importados por la firma Asia Motor España, S.A., que espera disponer de treinta concesionarios en su primera etapa.

El Rocsta se ofrece en tres versiones. Con motor diésel 2,2 litros de 72 caballos, en dos niveles de terminación y con motor de gasolina de 1,8 litros y 85 caballos.

Los precios van desde 1.900.000 pesetas, para el diésel más básico, hasta 2.245.000 pesetas para el diésel dotado de máximo equipo.

El modelo de gasolina tiene un precio exacto de 2.195.000 pesetas.

Para más información contactar con el teléfono de Madrid 519 67 53.



## Mazda 323 Grupo N

ECNITRADE, importador en España de la firma japonesa Mazda, inicia la comercialización del 323 4WRD GTR, un coche carismático entre los pequeños deportivos, no en valde se trata de la evolución del coche que ganó el campeonato del mundo de rallyes en grupo N (coches de serie) la pasada temporada, con el piloto belga Gregoire De Mevius.

Utiliza el motor de 1.800 centímetros cúbicos, 16 válvulas y turbo de 180 caballos, con tracción a las cuatro ruedas. Su precio en España, con aire acondicionado, ABS, llantas de aluminio, cierre centralizado, dirección asistida y muchos otros detalles más de equipamiento, es de 3.865.000 pesetas.



## Balance con estrella

CARLOS Espinosa de los Monteros, presidente de Mercedes Benz España S.A., dio a conocer los resultados del ejercicio 1991. La facturación ascendió a 122.216 millones de pesetas, un 18,7 por ciento más que en 1990. Por ventas, se alcanzaron las 40.896 unidades, frente a las 34.991 del año anterior, entre turismos e industria-

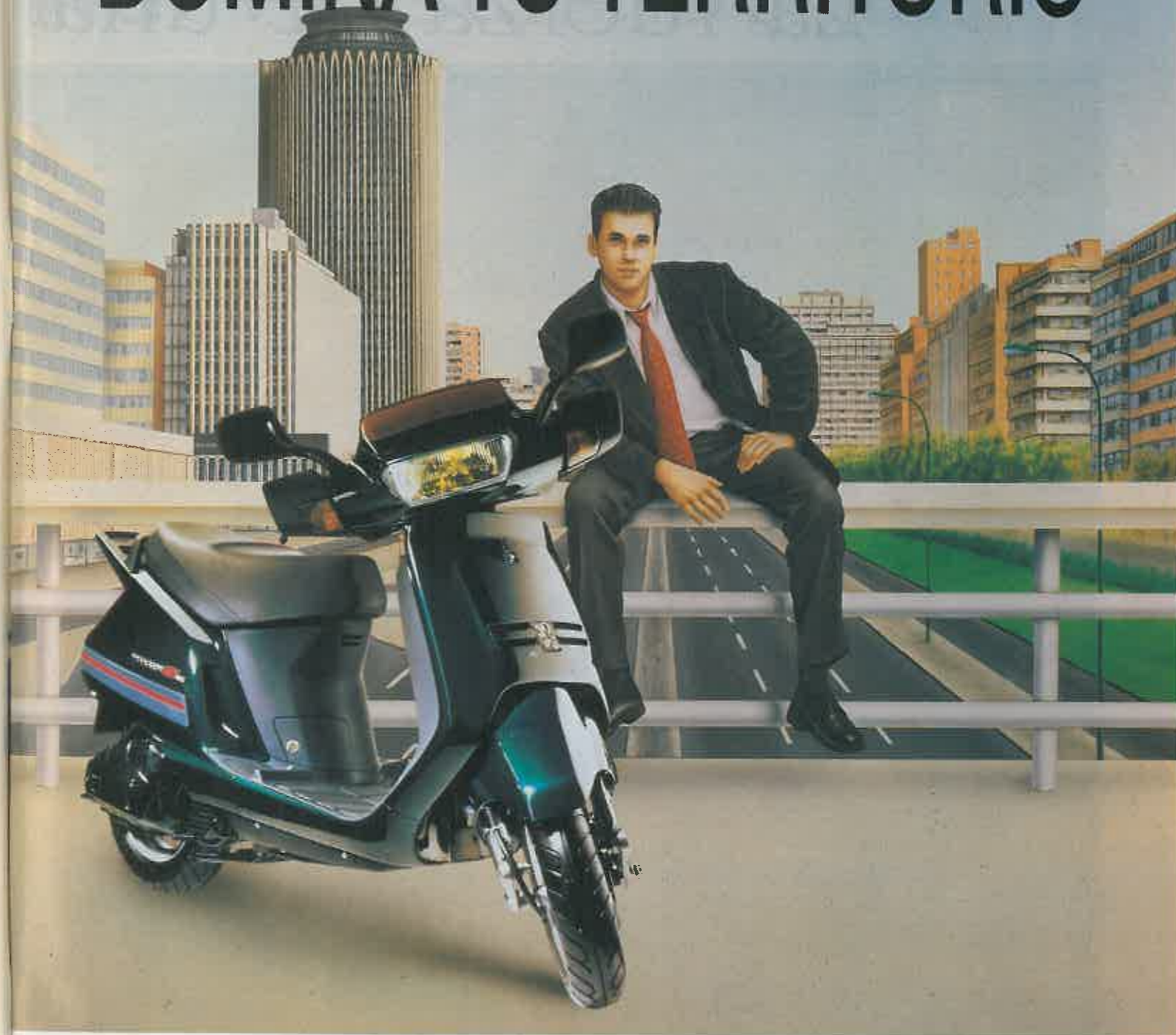
les. Por otro lado, los 34.162 millones de pesetas debidos a las exportaciones suponen un incremento del 8,3 por ciento. Mercedes Benz España vendió 8.577 unidades frente a 7.773 en 1990, un resultado en el que la nueva clase S ha tenido mucho que ver, así como los turismos con mecánica diésel. En cuanto a beneficios, el resultado del ejercicio refleja un ligero descenso. Se alcanzaron 3.931 millones de pesetas cuando en 1990 se habían obtenido 4.041 millones.

Espinosa de los Monteros ve el futuro con cierto optimismo, si bien piensa que las ventas crecerán en torno a un diez por ciento en el conjunto del año. En cuanto a su empresa, piensa que el año será bueno para los turismos (espera que se vendan entre 9.500 y 10.000 unidades), malo para los industriales por la crisis que atraviesan los

sectores de la construcción y el transporte, y positivo en sus exportaciones.

Por último hizo mención al hecho de que su filial Importación y Comercialización de Automóviles (I.C.A.), que comercializaba los productos Mitsubishi en España y que pertenecía en un cien por cien a M. B. España, desaparece dado que, a partir del próximo 1 de julio, Mitsubishi comercializará directamente sus productos en nuestro mercado.

# DOMINA TU TERRITORIO



## PEUGEOT SV 125/SV 92.

Domina tu territorio con el scooter SV 125 y el nuevo SV 92. En la ciudad no conocen obstáculos. Son los Reyes.

- Engrase separado
- Totalmente automático
- Doble variador continuo de velocidad
- Encendido electrónico

- Completo cuadro de mandos con reloj digital
- Suspensión delantera y trasera con amortiguadores hidráulicos
- Freno de disco con sistema APS
- Llantas de aleación ligera diseño Peugeot
- Alojamiento para casco
- Capacidad del depósito: 8,8 litros
- Portaequipaje trasero

**PEUGEOT SV**  
EL REY DE LA SELVA



Lubricante Recomendado

IMPORTADORES:

ANCA, S.L. Tel. 986/23 26 03 VIGO • CIAL. NAVARRO HERMANOS, S.A. Tel. 952/22 39 30 MALAGA • IBEM AUTOMOCION, S.A. Tel. 96/341 49 99 VALENCIA • LUIS GILI VALL LLOSERIA Tel. 972/20 76 03 GIRONA • MOTO SERVICIO Tel. 94/421 85 95 BILBAO • MOTOR GRUP Tel. 93/414 01 00 BARCELONA • OSAKA MOTOR'S Tel. 91/730 27 77 MADRID.

# La fuerza de una Nueva Generación.



El Nuevo Renault 19 es la respuesta rotunda a todas las exigencias de una nueva generación de conductores, en temas tan importantes como potencia, tecnología, diseño, protección del medio ambiente, confort y seguridad. Con la inclusión de elementos vitales como un asiento

especial para niños, integrado en la banqueta posterior.

En cuatro tipos de carrocerías, 3, 4 ó 5 puertas y Cabriolet.

Con cinco niveles de equipamiento y una extensa gama de motorizaciones: Motor Energy

de 80 CV. e inyección de 107 CV. sin catalizador. Motor 1.8 inyección, con catalizador, de 95 CV. y 16 V. de 137 CV. Diesel: 65 CV. atmosférico y 93 CV. turbo alimentado.

Si quieres vivir toda la fuerza de una nueva generación, entra en el nuevo Renault 19.

N U E V O  
**Renault 19. Orgulloso de tí.**



**RENAULT**  
EL PLACER  
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio. **RENAULT recomienda lubricantes elf**

CUENTENOS  
SU CASO

## Poca profesionalidad

ADQUIRÍ un Renault Clio 16V. hace poco más de dos meses y ya he realizado con él 5.000 km. Fui con un amigo, poco después, a recoger un modelo exactamente igual al mío y le dijeron que utilizase exclusivamente gasolina sin plomo. Yo por mi parte le he estado echando gasolina súper, dado que en el momento en que me hicieron entrega de mi coche, la aparentemente inexperta vendedora me indicó muy claramente que utilizase gasolina súper, con lo cual yo entendí que mi modelo no disponía de catalizador. Mis preguntas son las siguientes:

¿Tenían la obligación de haberme dicho en el concesionario que mi vehículo disponía de catalizador?

¿A pesar de los 5.000 kilómetros recorridos con gasolina súper, creen ustedes que el catalizador es recuperable usando gasolina sin plomo a partir de ahora?

¿Creen ustedes que puedo pedir responsabilidades por negligencia co-

mercial? ¿Y en su caso a quién y dónde?

Manuel Grisalvo  
Madrid

R.- En este caso habría que denunciar la falta de profesionalidad de algunos vendedores, concretamente la que le dijo a su amigo que utilizase exclusivamente gasolina sin plomo, dando por hecho que tenía catalizador. Según Renault, los únicos Clio 16V que se han vendido en España con catalizador, son algunas unidades para competición con otras especificaciones (lunas sin tinter, llantas especiales) y diferente precio, por lo que, teóricamente, el cliente debería ser avisado. El resto, es decir, prácticamente todos, ¡no llevan catalizador! aunque pueden utilizar indistintamente gasolina con o sin plomo. Una vendedora de un concesionario Renault de la carretera de Colmenar Viejo nos aseguraba por teléfono que «hace tiempo que todos los Clio 16V llevan catalizador»...

Aunque no ha sido el caso, un catalizador queda inutilizado progresivamente utilizando gasolina súper, y su sustitución resulta bastante costosa.

## Ahora sí, ahora no

DESDE hace unas semanas estoy interesado en adquirir un vehículo, empecé a visitar los diversos concesionarios de la región y mi sorpresa comienza en un concesionario Ford que no me informó de un descuento en vi-



gor de 90.000 pesetas que, por cierto, figura en su revista. Pues bien, sin yo inclinarme por ningún modelo me aconsejan un Ford Orion CLX 1.8 16V, el cual pronto será un recuerdo puesto que ahora su denominación es «Prima». No muy de acuerdo con la información y los precios, visito otro concesionario Ford en Oviedo que sí me habla del descuento, 100.000 pesetas, por lo que me decido por el coche. Un par de días después me acerco a formalizar la compra con fecha



29-05-92 y el jefe de ventas (Comercial Herrero en Oviedo) nos dice que ese descuento no existe, pues sólo es válido para el mes de mayo y como era viernes no se podía aplicar dicho descuento. Resulta que la oferta sigue en junio y yo digo que los clientes se ganan, pero otras veces se pierden, en este caso Rover lo agradecerá... Gracias al equipo de Motor 16.

J. M. Peláez Turón- Mieres  
Asturias

## Ford Courier revoltosa

EL día 7 de diciembre de 1991 compré un Ford Courier en Rother Car, Servicio oficial Ford en Tres Cantos, Colmenar Viejo. Cinco días después llega la primera avería, con el cambio del alternador. La siguiente llega pasados 23 días, cuando no arranca porque se

queda sin batería. El día 20 de enero se vuelve a quedar sin batería y me tiene que recoger una grúa y el 20 de marzo no arranca, chirría la correa del alternador y la luneta térmica y las luces de la matrícula trasera no funcionan. El 24 de abril me cambian el termostato y

un fusible y el 23 de mayo me vuelve a recoger la grúa y decido dejar el coche en el concesionario hasta que me lo cambien por otro. Hoy, 2 de junio de 1992, ya he perdido 46 días de trabajo desde que la compré. Yo soy autónomo, trabajo con la furgoneta y no me prestaron ningún coche para poder trabajar; por lo tanto, mi empresa está teniendo pérdidas desde que me compré el coche. Tendré que suspender pagos si no me dan una solución.

A 1 de junio, unos concesionarios me dicen que el aire acondicionado que me pusieron en Rother Car no está homologado por Ford pero sigo sin coche y sin saber lo que tiene.

¿Dónde está la garantía de Ford? ¿Cómo eligen a los concesionarios y en base a qué les permiten representar su marca?

Alberto Cobertera  
Madrid

## Motor 16

16

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

Director:  
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefe: Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Javier Molib, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Onda (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Vía (Náutica).

Autoedición: José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M<sup>o</sup> Ormazabal.

Publicidad:  
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha, M<sup>o</sup> Jesús Sánchez y Eduardo Abuin. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de Publicidad Internacional: M. Ángel Durá. De Interés 16: Antonio Rodríguez (Director Comercial). Zona Cataluña: Roser Freixas. Coordinadora: Concha Moreno.

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

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

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.  
Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.  
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 35, 327 15 07, 327 14 53 y 327 15 25.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY-RIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247.1983. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Bureau, 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).

EQUIPO TRES

UNITED FLAVOURS  
OF RIVES.

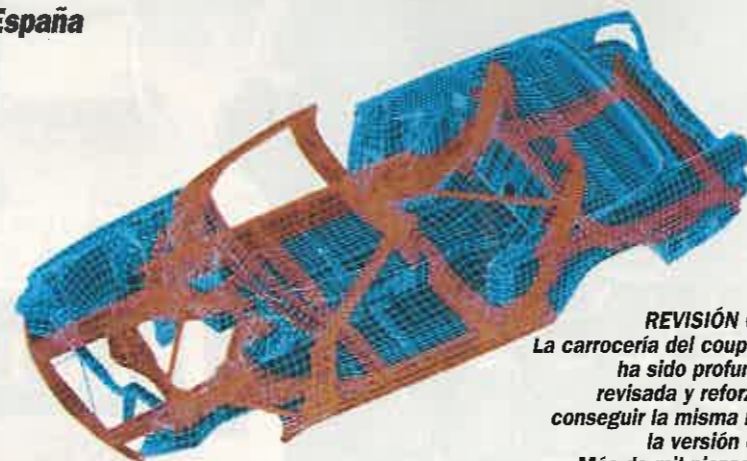


MERCEDES 300 CE 24 CABRIO

**DESCAPOTABLE PARA CUATRO**

**Mercedes quiere potenciar al máximo sus versiones descapotadas. A diferencia del SL, el 300 CE ofrece ya cuatro plazas sin perder la línea deportiva que un modelo de estas características requiere. Presentado internacionalmente la semana pasada, estará disponible en España hacia finales de julio.**

**H**ASTA ahora, la versión descapotada del coupé 300 CE había sido tan sólo vista en parado, sobre el expositor del Salón de Francfort. La semana pasada, los periodistas especializados ya pudieron recoger las primeras impresiones del coche en movimiento, un coche que recoge muchas de las innovaciones técnicas del SL. La rigidez, el mayor problema de carrocería a la hora de diseñar un desca-



**REVISIÓN GENERAL**  
La carrocería del coupé 300 CE ha sido profundamente revisada y reforzada para conseguir la misma rigidez en la versión cabriolet. Más de mil piezas han sido diseñadas de nuevo.

potable (sobre todo si dispone de los 220 caballos del 300 CE) ha sido resuelta mediante un refuerzo general de la estructura. Ello se ha conseguido mediante más de mil nuevas piezas incorporadas al modelo recién llegado a la gama 300.

Los profundos estudios de seguridad realizados para el SL han servido para dotar al cuatro plazas del mismo nivel en este aspecto. Así, los arcos de seguridad escamoteables en forma de apoyacabezas protegen a los pasajeros de detrás, con el elegante detalle de no estropear las líneas del coche cuando no son necesarios. En caso de vuelco del vehículo, surgen de su vano automáticamente y forman con los montantes del parabrisas, de gran resistencia y rigidez, una superestructura de protección para el habitáculo. En cuanto a la capota, también han sido aprovechadas las sofisticaciones del SL para conseguir un máximo de funcionalidad y protección. El material utilizado es



una resistente lona rematada posteriormente por un cristal de seguridad térmico. El mecanismo para capotar o descapotar al 300 CE podrá ser manual, por medio de dos sencillos enganches en el arco del parabrisas u, opcionalmente, un sistema electrohidráulico. El motor que equipa al nuevo Mercedes es, en principio, el ya conocido tres litros con culata de 24 válvulas en su versión automática o con caja manual y que rinde 220 caballos de potencia. Esta motorización consigue en el coupé con carrocería compacta y caja de cambios automática, una velocidad máxima de 228 kilómetros por hora y una aceleración de 8,6 segundos de 0 a 100 km/h. ○

**ESTÉTICA PERSONAL**  
Como en todos los modelos de Mercedes, el aspecto señorial de la casa está presente, aun en estas versiones más deportivas.

**PLACER COMPARTIDO**  
Disfrutar del Mercedes 300 Descapotable ya no es cosa sólo de dos, como en el SL. El 300 CE-24 admite cuatro confortables plazas.





**Mazda, siguiendo su política de ofrecer coches exclusivos, ha presentado el primer modelo de lo que será la gama Xedos. Una línea refinada, un pulcro acabado y un precio de 4.250.000 pesetas son sus argumentos.**

**XEDOS 6 2.0 V6 DE MAZDA**

# MAS SELECTO



**DISEÑO ATREVIDO**  
El cuadro de instrumentos llama la atención por ser original, sin perder nada de funcionalidad.

**N**O cabe la menor duda que en Mazda son unos verdaderos especialistas en hacer coches destinados a los huecos del mercado menos competidos. Prácticamente todos los fabricantes japoneses tienen gamas con denominaciones diferentes dirigidas a un público más exigente y selecto. Así pues, Toyota tiene su gama Lexus, Nissan ha creado los Infinity, Honda los Acura, etcétera. La diferencia reside en que Mazda no ha creado una marca nueva, sino una línea de producto. La gama Xedos está compuesta de tres modelos; el 6, que se acaba de presentar, y el 9 y el 12, que irán apareciendo de aquí a 1995. La intención de la marca es personalizar al máximo el trato con el cliente, que se va a beneficiar de una atención muy esmerada y dife-

renciada del resto de los productos de la marca. De esta forma, los coches Xedos ocuparán lugares especiales en las exposiciones de los concesionarios, con una decoración específica.

El modelo que ahora llega a Europa es una berlina de cuatro metros y medio, que aspira a presentar cara a marcas consagradas como BMW, Mercedes o Audi. Para conseguir tan elevado fin, Mazda no ha

escatimado medios y para empezar ha construido una fábrica totalmente nueva, en Hofu (Japón), dedicada a la producción de los Xedos en exclusiva. En esta planta se ha volcado la tecnología más avanzada de producción que tiene como resultado un coche con una calidad de acabado sensacional. En este aspecto cabe destacar la excelente calidad de la pintura que está al más alto nivel, gracias a un nuevo

proceso denominado Hi-Reflex. La producción no va a ser masiva y a Europa tan sólo van a llegar 2.500 unidades al mes. En el peculiar mercado Español, sometido a los duros cupos sobre los automóviles japoneses, sólo se van a vender 250 unidades hasta finales del '93. Su comercialización se va a realizar a través de siete tiendas y contarán con 21 puntos de asistencia técnica. Los Xedos tendrán tres años de



garantía total, ocho de anticorrosión y tres años de asistencia gratuita.

A primera vista, el Xedos 6 puede gustar o no, pero lo que es seguro es que no deja indiferente a su ob-



**AERODINÁMICA REFINADA**  
Con un Cx de 0,29, el Xedos consigue un buen rendimiento aerodinámico y una total ausencia de ruidos.

servador. Las líneas redondeadas han conseguido conjugar detalles clásicos con tendencias muy modernas. Las redondeadas formas hacen parecer al Xedos 6 más pequeño de lo que en realidad es. En su interior nos encontramos con una terminación muy cuidada, donde todo funciona con gran suavidad, desde el cierre de las puertas, hasta cualquier tipo de mandos. Esta suavidad se mantiene cuando se pone

**VIAJAR ES UN PLACER**  
El excelente confort de marcha de este nuevo Mazda, lo convierte en un coche ideal para realizar cualquier tipo de desplazamiento.



el motor en marcha. Éste se limita a emitir un ligero zumbido que sólo se hace apreciable, nunca molesto, a partir de las 4.000-5.000 revoluciones. Este V6 tiene una respuesta tranquila a bajo régimen, a pesar del sofisticado sistema de admisión variable, pero empuja con fuerza en cuanto la aguja del cuentavuel-tas se aproxima a las 5.000 revoluciones por minuto.

La suspensión está claramente pensada para mimar a los ocupantes. No obstante, el comportamiento es sano y acorde con las pretensiones, nada velocísticas, del modelo.

Los frenos cuentan con un sistema antibloqueo bastante bien regulado, que sólo interviene cuando realmente es necesario, sin que aparezca



intempestivamente en cuanto se frena sobre un pavimento algo ondulado. Por su parte, la dirección es asistida, con un sistema de endurecimiento progresivo en función del régimen del motor. Este sistema funciona correctamente cuando se rueda a muy alta velocidad o en maniobras a coche parado, pero cuando se conduce a un ritmo normal, resulta muy asistida y resta sensibilidad al conductor. La caja de cambios puede ser manual de cinco marchas o automática de cuatro con gestión electrónica. Su funcionamiento es suave y rápido, con un escalonamiento bien adaptado al peculiar rendimiento del motor.

La presentación del Xedos 6 no tiene lagunas. El equipamiento es completo, con un cuadro de instrumentos integrado en un salpicadero de atrevido diseño. El Airbag para el conductor está incluido en el equipo de serie. Los asientos son de cuero y tienen calefacción para las mañanas invernales. Aunque no sujetan demasiado el cuerpo en las curvas, resultan cómodos y agradables. Detrás hay bastante espacio para dos adultos, o tres algo apretados. En cuanto al maletero, sólo cabe decir que es razonable y se puede ampliar al abatir el asiento posterior por partes asimétricas. ○

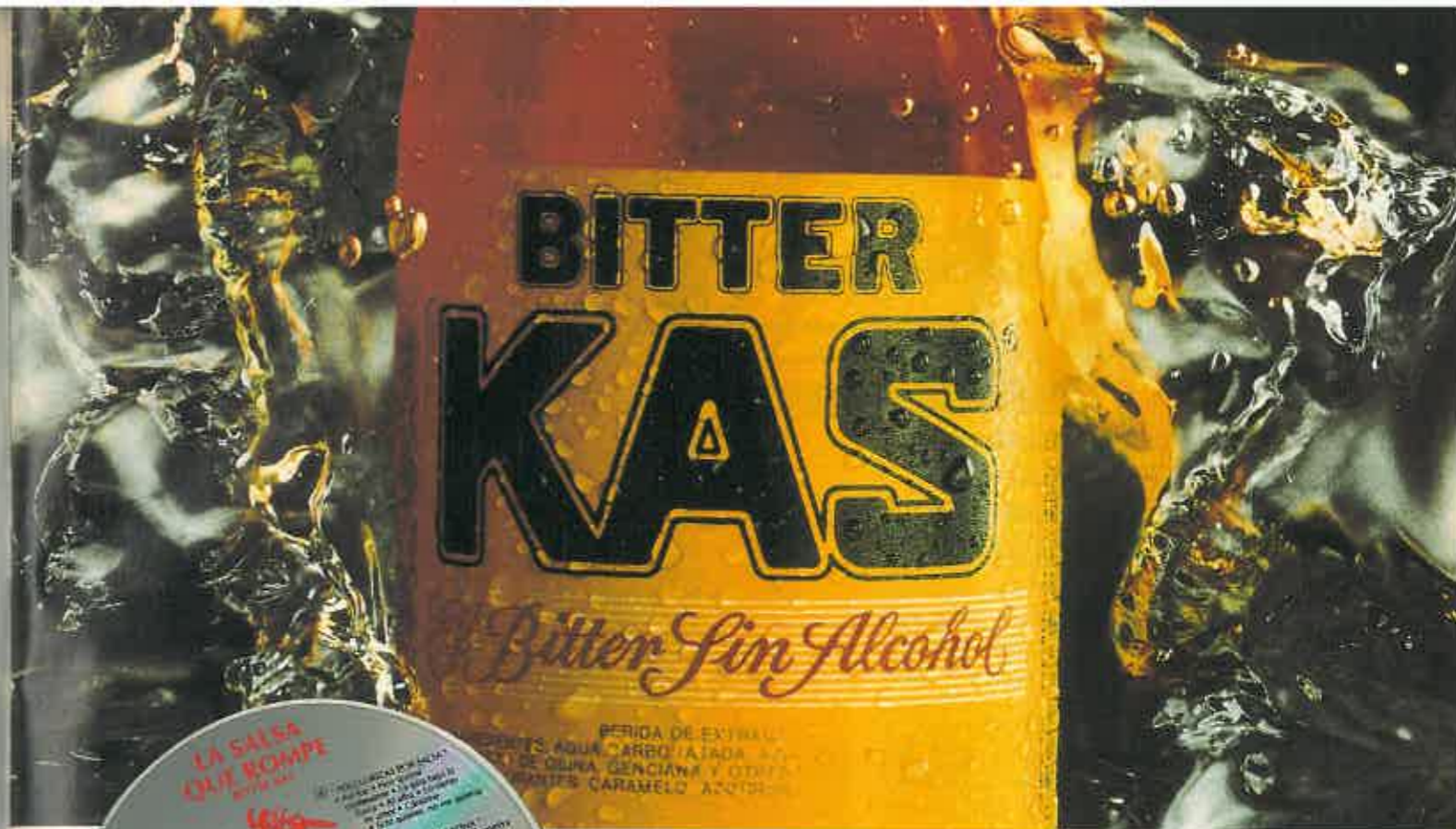
**Víctor Piccione**  
Fotos: **Ramón Rodríguez**

**TODO CONFORT**  
Los asientos tienen un diseño bastante simple, pero resultan cómodos, aunque se echa en falta algo más de sujeción lateral.



**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero transversal de seis cilindros en V Cilindrada 1 995 Cuatro válvulas por cilindro. Inyección electrónica y sistema de admisión variable Compresión 9,5 a 1 Potencia 146 cv a 6 000 rpm Par máximo 17,8 mKg a 5 000 rpm **TRANSMISION:** Tracción delantera Caja de cambios manual de cinco velocidades o automática de cuatro. **DIRECCION:** De cremallera asistida con 10,4 metros de diámetro de giro **FRENOS:** Discos ventilados delante y discos detrás, con ABS **SUSPENSION:** Independiente tipo McPherson delante e independiente detrás **PESO:** 1 195 kg **DIMENSIONES:** Largo 4 560 mm Ancho 1 700 mm Alto 1 355 Depósito de combustible 60 l **RENDIMIENTO:** Aceleración de 0 a 100 km/h 9,3 s. Velocidad Máxima 216 km/h Consumo Urbano 10,7 l/100km A 90 km/h 6,3 l/100km A 120 km/h 7,6 l/100km **PRECIO:** 4 250 000 pts.



**BITTER KAS TE DA LA MUSICA QUE MAS ROMPE POR 375 PTS.**

Envía dos cupones como el que encontrarás en los packs de 6 botellines de Bitter Kas, marcados con el tipo de música y formato que elijas, y contra reembolso de 375 pts. por gastos de manipulación y envío, recibirás tu Compact Disc o Musicassette. Además, entrarás en el sorteo de 100 equipos Hi-Fi Sony como éste.

INFORMATE EN LOS PACKS DE 6 BOTELLINES DE BITTER KAS.

FORMATOS: COMPACT DISC o MUSICASSETTE A ELEGIR



SAAB 900 S CABRIO LIMITED

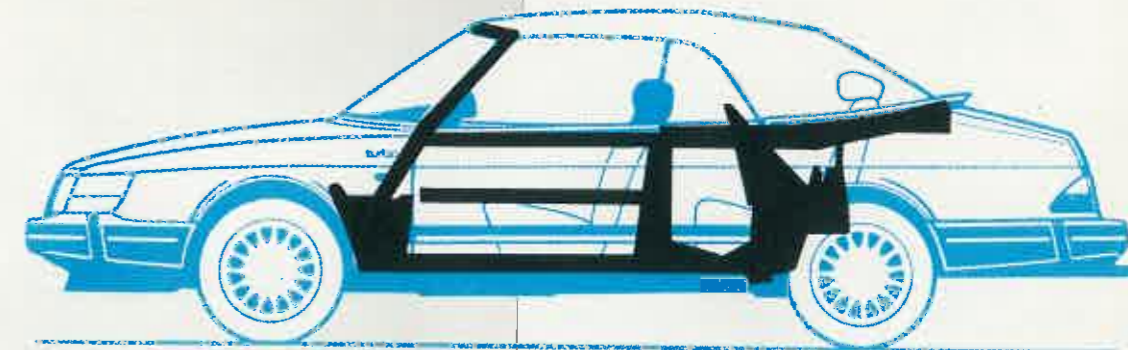
PARA TODA ESTACION

El Cabo Norte, con sus veinticuatro horas de luz, ha sido testigo de un nuevo cabrio de Saab, una edición limitada del 900 S que cuenta con muchos atractivos.

SÓLO llegarán a nuestro mercado 25 unidades del Saab 900 S Cabrio Limited, un interesante vehículo para disfrutar en cualquier estación del año que une a su interesante precio, 5.715.000 pesetas, una serie de características que acentúan su gran exclusividad. En concreto, se servirá en un solo color, verde metalizado Scara-be, combinado con una magnífica tapicería en cuero beige con capota del mismo tono que, una vez recogida, se esconde en una funda también de cuero beige; lo que significa que se elimina la incómoda funda plástica.

**EXCLUSIVO**  
El interior del Saab Cabrio recibe gran cantidad de cuero y toques en madera.

En la realización de este modelo se ha puesto el acento en el lujo,



**CARROCERÍA REFORZADA**  
Para aumentar su rigidez se han reforzado los asientos traseros así como los pilares del parabrisas y las puertas, a los que se han fijado los cinturones de seguridad delanteros.

y muy seguro. Es un coche que se mueve con mucha soltura sobre cualquier tipo de terrenos sin manifestar ruidos ni vibraciones molestos. La agilidad es otra de sus bazas.

En definitiva, en Saab han sabido sacar un mejor partido de uno de

FICHA TECNICA



MOTOR	900 S CABRIO
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.985
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección y turbo
Compresión	9 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	145 cv/5.800 r.p.m.
Per máximo / r.p.m.	20,9 mkg/3.800 r.p.m.
<b>TRANSMISION</b>	
Traacción	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Manual 5 v
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	Cremallera asistida
Diametro de giro (m)	10,3
<b>FRENOS</b>	
Sistema(Del/Tras)	Disco vent / Disco
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Independiente
Trasera	Eje rígido
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg.)	1.360
Largo/ancho/alto (mm)	4.690/1.695/1.400
Capacidad del depósito (l)	68
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,9
Velocidad Máxima (km/h)	189
Consumo Urbano (l/100 km)	11,7
A 90 km/h (l/100 km)	7,1
A 120 km/h (l/100 km)	9,4

de ahí que, tanto el volante como el pomo de la palanca de cambio vayan forrados en cuero y que el salpicadero reciba unos acertados toques de madera. La presentación del Saab 900 S Cabrio es magnífica en su conjunto y, si bien la carrocería no ofrece nada nuevo, sí cuenta con llantas de aleación específicas, las famosas «Aero», que acentúan su belleza.

El Saab Cabrio nació en 1986 y desde entonces su éxito no ha deja-

do de crecer. De las 865 unidades vendidas aquel año, se ha pasado a 7.765 en 1991, lo que, además, supone un incremento del 30 por ciento con relación a las ventas en 1990. Su principal mercado es Estados Unidos, donde se han vendido 4.376 unidades (un 47 por ciento más que en 1990), seguido por Italia, Alemania y Gran Bretaña. Ahora, con el lanzamiento de esta versión, se espera que se confirme su gran éxito, un éxito marcado

tanto por la personalidad y originalidad de su carrocería de cuatro verdaderas plazas como por su mecánica. El Cabrio Limited equipa el motor de cuatro cilindros y dieciséis válvulas de dos litros de cilindrada que, gracias a la incorporación de un turbo de baja presión, desarrolla 145 caballos de potencia. Este motor, viejo conocido de todos, se comporta de una manera excelente. Es una mecánica progresiva y suave que tiene un rendimiento sobresa-

liente, tanto por prestaciones como por consumo. Por otro lado, para la ocasión, los técnicos de Saab han realizado un esfuerzo suplementario para aumentar la rigidez de la carrocería y, a tenor de la toma de contacto a que hemos sometido al coche (más de mil doscientos kilómetros por toda Noruega), se ha mostrado muy positivo. El Saab 900 S se ha manifestado como un coche con una estabilidad muy elevada, muy fácil y divertido de conducir

sus coches de más éxito, dotándole de una presentación muy cuidada y lujosa y de un motor que le conviene perfectamente, y todo ello a un precio muy interesante si tenemos en cuenta el precio del Saab Cabrio Turbo de 160 caballos (que cuesta 6.200.000 pesetas) y el del Saab Cabrio atmosférico (5.250.000 pesetas). Además, su equipamiento, muy completo, dispone incluso de aire acondicionado de serie. ○

Manuel Doménech

# Aquí viven cientos de seres vivos. Recuerde que usted es el invitado.



Perdersse por la Naturaleza es, probablemente, uno de los mayores placeres para los que el Nissan Patrol ha sido creado. Pero al hacerlo debemos recordar que en ella viven y conviven, en completa armonía, cientos de seres vivos. Y que sólo el respeto por la Naturaleza y una conducción civilizada, evitarán el deterioro y la destrucción de su medio ambiente. Todo aquello que hoy admiramos. Si no somos capaces de conservar intacta la belleza de estos lugares, de nada habrá servido haber creado un vehículo para que usted los disfrute. Un vehículo que, como el



Nissan Patrol 4x4, es capaz de llevarle, con la máxima seguridad y confort, a los lugares más insospechados y de nada habrá servido el esfuerzo de Nissan por ofrecerle la máxima garantía del mercado en todoterrenos (3 años o 100.000 Kms.). Fomentar el respeto por la Naturaleza es para Nissan el único medio para que usted pueda disfrutar durante mucho tiempo de su Nissan Patrol.

*Nuevo Top Line 2 con marcaje, tapicería y colores exclusivos.*



Sólo hay un camino: ser los mejores.



## NUEVA CAMPAÑA DE LA DGT APUESTA POR EL DRAMA

**Como todos los años por estas fechas, la Dirección General de Tráfico inicia la campaña de mentalización de los conductores. Invertiendo la tendencia de años anteriores, el organismo responsable de la seguridad vial se ha decidido por la línea dramática e iniciará la emisión de unos «spots» en televisión con imágenes escalofriantes, con la convicción de que «la letra, con sangre entra».**

**A**LGUNOS de ustedes acaban de calificar como *tremenda* la nueva campaña de publicidad y es esa la idea que hemos perseguido al adoptar esta nueva línea de comunicación». Con estas palabras Miguel María Muñoz, director general de Tráfico, explicaba las intenciones de la nueva campaña divulgativa de su departamento, que se ha convertido en centro de polémica por el dramatismo y crudeza de diferentes secuencias de accidentes de tráfico que, sin duda, pueden llegar a herir la sensibilidad de muchos telespectadores.

Una nueva línea comunicativa, basada en el dramatismo de imáge-

nes sangrientas, que la Dirección General de Tráfico no había vuelto a utilizar desde que en la década de los sesenta pusiera en marcha una campaña basada en informar al conductor sobre el número de muertos «cosechados» en un punto determinado de la carretera por la que circulaban, y que fue motivo de durísimas críticas. Entonces -según Muñoz- los accidentes de tráfico no preocupaban a nadie, y es probable que la sociedad no estuviera preparada para aceptar el dramatismo de este lenguaje de comunicación.

Bajo el *slogan* «Las imprudencias se pagan. Cada vez más» la campaña pretende concienciar a la socie-

dad sobre el sufrimiento familiar que se esconde tras los datos estadísticos de los accidentes. En todos los *spots* se presenta al conductor como único culpable del accidente, aunque la DGT asegura que no es su intención decir que la vía o el vehículo no sean responsables en algunos casos, pero que «nadie hace una campaña para contar que una carretera tiene un problema».

En la realización de la campaña, Clarín, la agencia de publicidad ganadora en la oferta pública, ha recurrido a un grupo de expertos en psicología que aseguran que el impacto emocional es el más eficaz de cara a lograr un cambio en los

hábitos de conducción, y ha contando con el consenso unánime de los conductores encuestados para finalmente adoptar una línea dramática. Y no cabe duda que logran una absoluta sensación de realismo, ya que -según el director general de Tráfico- algunas de las escenas han sido entresacadas de accidentes reales, dato que ha sido desmentido por la propia agencia. Un ejemplo más del interés por dramatizar la campaña.

Pese a todo, la DGT asegura que no pretenden en modo alguno crear una plantilla de conductores atemorizados al volante, pero sí intentan lograr un «impacto brutal» de que el alcohol o la no utilización del casco, por ejemplo, ha provocado la muerte de más de una persona.

Miguel María Muñoz asegura que su departamento ha mostrado una cierta resistencia, más por motivos «esteticistas» que por la brutalidad del lenguaje utilizado, antes de aceptar la campaña, pero que las experiencias de este tipo acumuladas en otros países como Australia, Reino Unido y Canadá muestran resultados positivos. Además considera que «si es lícito utilizar imágenes tremendamente desagradables en portadas de periódicos e informativos de televisión para mostrar la labor de unos terroristas, por qué no es válido para hablar de un tema que produce 6.797 muertes al año». Lo que el director no dice es que ningún medio informativo simularía un acto de esta naturaleza para concienciar a sus lectores y oculta que los «spots» de tráfico han sido rodados con actores; lo único real de las imágenes son los guardias civiles que intervienen.

La DGT tiene la obligación de velar por la seguridad vial de nuestro país. Sus responsables, cosechan un estrepitoso fracaso. No saben qué hacer para situar a nuestro país en los niveles de una nación civilizada y son el hazmerreír de los foros internacionales en los que se debaten estos temas. Los turistas extranjeros llegan a España aterrados por la seguridad.

Estos responsables del tráfico español han decidido quemar su último cartucho; apelar al dramatismo, olvidándose de la formación. La DGT recupera el aforismo de «la letra con sangre entra» y se gasta 1.300 millones de pesetas en una

## ASI SON LOS SPOTS



### VELOCIDAD Y CINTURÓN

Ha sido calificado entre las personas consultadas por Motor 16 como el más dramático e impresionante de los cuatro spots que componen la campaña de Tráfico. En él se resalta el supuesto exceso de velocidad y la distracción del conductor y, por encima de todo, el sufrimiento desgarrador de un muchacho que se culpa de la muerte de su madre por no hacer uso del cinturón de seguridad en el asiento trasero del vehículo. En este último mensaje no se aclara qué ocurre con los automóviles comercializados con anterioridad a la entrada en vigor del nuevo Reglamento de Seguridad Vial, (no obligados a disponer de cinturones traseros) y, tratándose de este último caso, el muchacho debe o no sentirse culpable.



### CASCO EN LAS MOTOS

Nuevamente se muestra con toda claridad el dramatismo de unas imágenes en la que un joven conductor de moto sufre un accidente de nefastas consecuencias por no llevar el casco. Para complementar la escena, la novia y los amigos del joven son testigos presenciales del accidente.

### JUVENTUD Y FIN DE SEMANA

Posiblemente éste sea el mensaje que más claramente hace alusión a un segmento determinado de los conductores: la juventud y el consumo de alcohol durante los fines de semana. Aquí las imágenes sangrientas pasan a un segundo término, aunque no ocurre lo mismo con el dramatismo culpabilizador que tortura al hermano del accidentado, autor del accidente, y su novia en la sala de urgencias de un hospital.



### ALCOHOL Y ATROPELLO

En este spot, al margen de los daños de las personas involucradas en accidentes y el dolor de sus familiares, se muestran también las consecuencias de tipo penal. Según palabras del director general de Tráfico, Miguel María Muñoz, «las imprudencias se pagan, o con la propia vida o con la deuda que se contrae con la sociedad».



## CORRESPONSALES

## El ejemplo extranjero

Casi todos los países tienen campañas específicas sobre seguridad vial, que suelen iniciarse antes de los primeros días del verano. Nuestros corresponsales nos presentan un brevísimo balance. En Italia no existe un solo organismo que se preocupe del tráfico diario. Ministerios, asociaciones, empresas explotadoras de la red viaria, etcétera y, por lo tanto, son muchos los implicados a la hora de planificar las campañas de comunicación. Por regla general tienen lugar en las temporadas de vacaciones y se emplea la fórmula de aconsejar prudencia y elegir los días con menos tráfico en carretera para emprender cualquier viaje. Sin embargo, otros consejos se centran específicamente en los problemas de las

en relación a este problema: Hasta hace pocos años, eran frecuentes en las carreteras los muñecos o «policias fantasmas», que incitaban a la prudencia en determinados trayectos. Hoy esta técnica se ha abandonado. De todas maneras, Japón es un país severo con los infractores, pero en el que se realiza un importante esfuerzo para que las infraestructuras sean las mejores y el conductor pueda viajar con seguridad. **Daniel Monteverde, Tokio.** El Ministerio de Administración Interna de Portugal, en colaboración con la Dirección General de Viação (equivalente a la D.G.T. Española) y la Prevención Ruttera Portuguesa, promueve entre los días 1 de julio hasta final de verano, varias

Australia, es uno de los países en los que más se enfatiza el dramatismo de las campañas. Desde el pasado año, se han empezado a colocar carteles de este tipo, en los que se recuerda un accidente concreto, que traducimos (Ella nunca supo que fue lo que le golpeó. Estaba dormida).



diferentes estaciones. En invierno, por ejemplo, se aconseja guardar la distancia de seguridad entre coches por la abundante niebla que hay en Italia, y otros consejos simplemente se centran en la prudencia en términos generales. El tono de los mensajes divulgados es siempre suave, y prevalece el objetivo de informar, antes que amedrentar a los conductores. **Gianni Marin, Milán.** Japón es un país con un índice de siniestralidad bajo. Con 60 millones de vehículos en circulación, el número de muertes en accidentes de tráfico ha sido de 11.000 en los últimos años, con tendencia a la baja. Esto significa un muerto por cada 5.500 vehículos/año (en España se contabiliza un muerto por cada 2.000 coches!). Periódicamente se llevan a cabo campañas de concienciación, en la que intervienen no sólo la policía de tráfico, sino voluntarios civiles y asociaciones diversas. Cada temporada se elige un tema y, desde un mes antes de la campaña propiamente dicha, todos los medios informativos incluyen mensajes

campañas de seguridad vial, que se hacen públicas a través de la televisión oficial, radio y medios escritos, que se complementan con carteles publicitarios que se distribuyen en gasolineras, peajes de autopistas, playas, etcétera. Los temas de la campaña de este año son los siguientes: cinturón de seguridad, alcohol al volante, exceso de velocidad, pasos de peatones, respeto por la señalización, comportamiento cívico y conducción responsable. **José Vieira, Lisboa.** El organismo responsable de la Seguridad Vial en Suecia se ha marcado como objetivo primordial el incremento del uso de cinturones de seguridad, por este motivo todas sus campañas comunicativas van destinadas a este fin. También destinan una especial atención al consumo de alcohol entre los conductores, que se ha disparado en los últimos años, y está presente en más de una tercera parte de los accidentes con muertos y heridos graves. **Arne A. Jansson, Oslo.**

campaña que comienza sólo 10 días después de la entrada en vigor de un nuevo Reglamento que la DGT no se ha molestado en divulgar: sólo unos miles de folletos, cuya difusión la ha llevado el servicio de Correos, cuyo funcionamiento es también ejemplar. Ni un anuncio en televisión, ni una cuña en radio. Sólo la iniciativa de los medios informativos ha servido para enseñar el nuevo Reglamento a los conductores españoles.

La «otra» campaña, que comenzará su emisión el día 25 de este mes, consta de cuatro anuncios, con un presupuesto total de 1.300 millones de pesetas. Para su difusión se utilizará únicamente la televisión -se mantiene la línea tradicional en radio y prensa escrita- y en la planificación de medios se han buscado los momentos de máxima audiencia. «No estamos dispuestos -dice Muñoz- a hacer ninguna consideración para descafeinar el impacto de la campaña, porque cuando se juega fuerte, hay que apostar fuerte».

Lourdes Bravo y José María Cernuda

## LA OPINION DE LOS EXPERTOS

MOTOR 16 ha recabado la opinión de un grupo de personas relacionadas con la Seguridad Vial y la Comunicación, que se han manifestado sobre el contenido de las imágenes de la campaña de Tráfico.

**ANFAC**  
Asociación Española de Fabricantes de Automóviles.

«La Seguridad Vial es un problema de enorme transcendencia a cuya mejora, la industria española del automóvil dedica esfuerzos sustanciales construyendo productos de alta fiabilidad, bajo el control exhaustivo de todas las autoridades correspondientes.

Desgraciadamente, la utilización de este producto no es siempre la más adecuada, siendo susceptible de perfeccionamiento, tanto el comportamiento de los usuarios, como la infraestructura viaria.

En nuestra opinión, la actuación sobre este último aspecto se va a demostrar, a largo plazo, como la vía más seria para reducir una siniestralidad que, en España, ha es-



tado siempre fuertemente correlacionada con el grave déficit de carreteras.

Las actuaciones sobre el comportamiento de los usuarios son necesarias pero difíciles y de baja efectividad y no parece que vayan a tenerla con imágenes dramáticas que, aunque hechas con la mejor intención, pueden alterar la serenidad

con la que debe acometerse la conducción de un vehículo.

Nadie ignora la gravedad de los accidentes de cualquier tipo, sean laborales, de tráfico o domésticos, y es dudoso que se eleve la calidad media de la conducción en España con la exhibición cruda de escenas dolorosas. La educación vial desde la infancia, la mejora de las ense-

ñanzas de las academias, la modificación en el sistema de concesión de permisos de conducir, el incremento de las dotaciones para la vigilancia del tráfico, son elementos probablemente más efectivos para influir en el comportamiento del usuario que, no debe olvidarse, viene fuertemente condicionado por las deficiencias que encuentra en la infraestructura».

**Luis Montoro González, decano de la Facultad de Psicología de Valencia, catedrático de Psicología y Seguridad Vial y director de la Unidad de Investigación de Psicología y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia.**

«Resulta apresurado emitir un juicio previo sobre la efectividad de este tipo de campañas de choque, así como de su impacto social. Por otra parte, considero que un análisis crítico excesivo puede terminar creando un estado de opinión, donde la campaña pierda su sentido y sea el spot el que suscite comentarios, olvidándonos de su contenido.

No cabe duda que este lenguaje de comunicación, si se quiere, agre-

## LA TECNOLOGIA LIDER



Prepárese a vivir sensaciones musicales irrepetibles a bordo de su automóvil con ALPINE: la Tecnología Líder en Digital Car Audio Systems. Una avanzada generación de equipos que le harán disfrutar plenamente de un sonido incomparable.

Descubra todas sus excelencias con el ALPINE 7525 R. Un radiocassette con carátula extraíble, que además

de un revolucionario diseño, incorpora el innovador sistema ASC (Compensador de Sonido Ambiental); lo último para poder escuchar su música preferida con total nitidez.

Ahora, con ALPINE, ya tiene a su alcance la Tecnología Líder.



**ALPINE**  
Digital Car Audio Systems

sivo, tiene una efectividad puntual, que con el tiempo pierde su nivel de impacto, al igual que ocurre con las imágenes de los atentados terroristas. Sin embargo, estoy convencido de que, aunque en algunos sectores sociales se produzca un rechazo inicial, pasado ese primer momento de choque emocional, va a dar lugar, sin duda, a una postura más reflexiva ante el problema de la conducción. Otro de los efectos psicológicos de la campaña es la previsible consecución de una menor tolerancia social ante los conductores que cometen infracciones.

En principio, la idea me parece acertada, siempre y cuando, esta campaña, de tipo emocional, esté acompañada de otras acciones educativas, que lleven a los conductores hacia un proceso completo de reflexión y formación».

**Pepe Vidal, director creativo de la agencia de publicidad Ricardo Pérez Asociados.**

«Ante todo, esta campaña, mal llamada «divulgativa», de Tráfico es



en los comportamientos. Con el tiempo, y siendo de tan larga duración, lo más probable es que la gente se cansa y deje de exponerse selectivamente a los mismos mensajes que ya conoce. En resumen: causará impacto, será polémica y eficaz en cuanto a sus niveles de notoriedad, pero dudo que motive cambios de actitud para los conductores que habitualmente cometan imprudencias.

Por último, decir que me parece el último cartucho de Tráfico. Si no lo consiguen con algo tan «fuerte» en comunicación, tal vez se decidan a hacer algo bien sobre el terreno».

**Juan Borbolla, director de la Unidad de Socorro y Emergencias de la asamblea de la Cruz Roja de Colmenar Viejo.**

«Desde un punto de vista asistencial, todos los «spots» me parecen correctos excepto el primero, en el que el muchacho que dice haber perdido a su madre, es atendido por miembros de la Cruz Roja de pie, en el lugar del siniestro. Lo correcto es atenderlo dentro de la ambulancia, con el material a mano.

Pero esto es sólo un detalle que en nada modifica lo que se quiere difundir: el dramatismo de los accidentes.

Quienes vivimos día a día estas situaciones, somos más sensibles a la hora de conducir. Por ello, creo que los espectadores de estos mensajes, por lo menos reflexiona-

rán sobre el alcance de sus actos. Pero cada persona reacciona de manera diferente y es difícil generalizar. Por ejemplo, hace muy pocos días, un compañero de la Cruz Roja, tuvo un accidente de tráfico conduciendo su coche particular, lo que pone de manifiesto una vez más que no por vivir día a día el dramatismo de los accidentes y sus consecuencias, se permanece inmune a ellos».

**Alfonso Moreno González, director del Hospital Clínico de Madrid.**

«Son imágenes reales de accidentes que cada día ingresan en los servicios de urgencia de los hospitales. Puede que sean fuertes y chocantes para quienes nunca se han visto involucrados en situaciones como las que se nos presentan, pero con suficiente impacto como para tenerlas presentes y pensar que podemos ser cualquiera de nosotros los que ocupemos el lugar del accidentado.

Los accidentes de tráfico de todo tipo son la causa más frecuente de ingreso de personas jóvenes en los hospitales, especialmente en fines de semana, cuando el alcohol es el motivo fundamental. Los accidentes de tráfico son también una de las principales causas de muerte de personas en edades activas, y ocasionan un sinnúmero de secuelas que en muchos casos van a ser permanentes. Todo lo que se haga para concienciar de la necesidad de máxima prudencia cuando se conduce, redundará en una disminución de los accidentes de tráfico que son, hoy por hoy, el principal motivo de muerte e invalidez entre los jóvenes de nuestro país. ○



-y estoy convencido que ha sido el objetivo buscado- una campaña tremendamente notoria. Eso que debe cumplir cada «spot»: romper el bloque publicitario en el que aparece y ser el más atendido.

En este sentido, la campaña es eficaz y será claramente un éxito, aunque también suscitará la polémica. Y esto suele ser difícil hoy en día en una campaña publicitaria, sobre todo tratando temas institucionales o de interés público.

Preveo que en una primera fase, la campaña causará un impacto muy fuerte que posiblemente se traduzca en algunos cambios menores

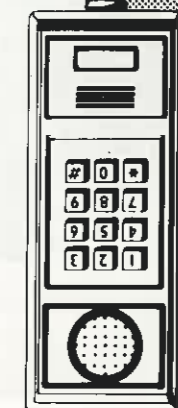
## EN FENIX AUTOS EL PRECIO NO ES UN OBSTACULO

Si el precio de tu seguro es un obstáculo..., no le des más vueltas. En Fénix Autos pagarás sólo lo justo. Porque es una compañía dedicada exclusivamente al seguro del automóvil. Porque el servicio es rápido y eficaz, sin burocracia y en un solo contacto. Porque el peritaje es inmediato... En Fénix Autos el precio no es un obstáculo.

INFORMATE EN EL  
**900.111.222**

Fénix  Autos

TE COSTARA MENOS, SEGURO.



**FORD ESCORT XR3i 16 V  
CONTRA FORD ORION GHIA Si 16V**

**CUESTION  
DE TAMAÑO**

*Las similitudes entre estos coches son múltiples. Tienen el motor idéntico, disfrutan de un comportamiento similar, andan parecido, recurren a los mismos acabados... Sin embargo no comparten el tamaño, el Escort tiene una carrocería con un corte más deportivo y el Orion recurre a un tercer volumen que le confiere unas aptitudes más familiares.*

COMO buenos hermanos, el Ford Escort XR3i 16V y el Orion Ghia Si 16V reúnen un buen número de similitudes. Se benefician del motor más potente de la gama y de unas aptitudes más deportivas, pero no por ello prescinden de un marcado carácter familiar. Ambos disfrutan de unas características muy similares, tanto que, sentados al volante, no se aprecia ningún matiz que los distinga claramente. Sin embargo, a la hora de

**VIRTUDES**

- Estética acertada
- Buen acabado
- Dirección rápida y precisa
- Asientos delanteros

**FORD ESCORT XR3i 16V**  
**PRECIO: 2.137.000 ptas.**

- Uso deportivo del cambio
- Sonoridad del motor a alto régimen
- Instrumentación pobre

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Capacidad del maletero
- Buen acabado
- Dirección rápida y precisa
- Equipo de serie

**FORD ORION GHIA Si 16V**  
**PRECIO: 2.137.000 ptas.**

- Uso deportivo del cambio
- Sonoridad del motor a alto régimen
- Instrumentación pobre

**DEFECTOS**





**PERSONALIZADO**  
El cuadro de instrumentos del XR3i resulta muy pobre para su carácter deportivo. Unos motivos decorativos en rojo marcan la diferencia con el Orion.



**MUCHO PLÁSTICO**  
Aunque el acabado está muy cuidado, existe un toque plástico excesivo. La postura al volante es buena y todo está a mano.



viajar con la familia sí que se aprecia una diferencia muy clara entre ambos y los 189 milímetros más de longitud del Orion permiten alojar a los pasajeros con mayor comodidad y mucho más equipaje. También el tercer volumen que conforma el maletero del Orion y la accesibilidad a través de cuatro puertas son otras

**ASIENTOS DE CARRERAS**  
Lo mejor del interior del XR3i son los asientos tipo 'baquet', que sujetan el cuerpo a la perfección.

**MÁS FAMILIAR**  
Las cuatro puertas permiten que el acceso al Orion resulte más cómodo. En las plazas traseras faltan unos reposacabezas.

características diferenciadoras del modelo más grande frente al Escort. La habitabilidad interior de ambos coches es notable, con una lógica ventaja del Orion frente al Escort. Aunque las medidas interiores son teóricamente similares, en la práctica, se viaja algo más apretado en las plazas traseras del Es-

**ESTABILIDAD BUENA**  
El comportamiento de ambos modelos es bueno. Aunque tienen unas suspensiones bastante enérgicas no resultan incómodos y tienen un buen compromiso entre estabilidad y confort.



cort. En el XR3i, tres personas se acomodan algo justas, mientras que en el Orion van un poco mejor. También la altura en la plazas traseras del Escort resulta en la práctica al-

go más escasa, puesto que el corte que provoca el portón trasero acerca más el techo a los pasajeros que en el Orion. Curiosamente, el XR3i aporta más espacio para las pier-

nas en las plazas posteriores que el Orion, mientras que este último trata mejor a los pasajeros de las plazas delanteras.

En definitiva, y como era evidente, viajar con el Orion resulta más cómodo, aunque se aportaría un confort extra a los pasajeros de las plazas traseras dotando a éstas de unos objetos tan simples como los reposacabezas, elementos que, desde atrás, «se piden a gritos» en los viajes más largos.

En las plazas delanteras, el elemento diferenciador son los asientos. Los del Orion son de corte clásico y se pueden regular en altura y en el apoyo lumbar, resultan muy confortables y sujetan bastante bien el cuerpo. Los del XR3i, por su parte, son de tipo «baquet», pueden ser reglados en altura y están realizados en un mullido durito y muy agradable, ofreciendo una sujeción lateral extraordinaria. Además de los reglajes del asiento, también el volante se puede regular en distancia y encontrar la postura de conducción más cómoda resulta muy sencillo en ambos modelos.

**EQUIPAMIENTO SIMILAR**

El nivel de equipamiento de ambos modelos es similar, comparten el mismo salpicadero e instrumentación y únicamente unos motivos decorativos de color rojo distinguen al XR3i del Orion. El acabado es

bueno y todos los elementos están correctamente rematados pero está presente un excesivo toque plástico que no resulta del todo agradable. El volante de tres radios tiene unas dimensiones acertadas y, aunque no está terminado en piel, se utiliza con agrado. Además, está asistido por una servodirección extraordinaria que permite realizar cualquier maniobra con facilidad y transmite fielmente al conductor el contacto de las ruedas con el asfalto.

Los elevelunas delanteros, con mando eléctrico, y el cierre centralizado no podían faltar en estos modelos y regular los espejos retrovisores automáticamente es posible en opción. Los elementos opcionales que sí son recomendables son el aire acondicionado y el sistema antibloqueo de frenos ABS. El primero de ellos porque el interior de estos coches resulta muy caluroso y en los meses de verano mejora el confort como de la noche a la mañana. El segundo, porque el sistema ABS, que se instala ahora, es electrónico y no mecánico como anteriormente, el funcionamiento es



extraordinario y el precio es muy aquilatado. Una muestra clarísima de la conveniencia del ABS es observar el cuadro de frenos de nuestra prueba. El XR3i equipaba esta

opción, mientras que el Orion mantenía el sistema normal. Como se puede apreciar, conforme aumenta la velocidad, las diferencias son mayores y el sistema ABS consigue

**FICHA TECNICA**

	ESCORT	ORION
<b>MOTOR</b>		
Disposición	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1 796	1 796
Arbol de levas	Doble, en cabeza	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	130 CV (96 kW)/6 250	130 CV (96 kW)/6 250
Par máximo / r.p.m.	16,5mkg(162 Nm)/4 500	16,5mkg(162 Nm)/4 500
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1 000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,5/12,9/18,6	8,5/12,9/18,6
Velocidad a 1 000 rpm 4ª/5ª	24,8/33,0	24,8/33,0
Embrague	Accionamiento mecánico	Accionamiento mecánico
<b>DIRECCION</b>		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,5	3,5
Diámetro de giro (m)	10,0	10,0
<b>FRENOS</b>		
Delante	Discos vent. (260 mm Ø)	Discos vent. (260 mm Ø)
Detrás	Discos (270 mm de Ø)	Discos (270 mm de Ø)
Antibloqueo	Opcional	Opcional
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson
Trasera	Eje torsional	Eje torsional
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas)	Aleación (6J x 14) opc	Aleación (6J x 14)
Neumáticos	185/60 VR 14	185/60 VR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg)	1 090	1 110
Capacidad depósito combus	55	55

**Entre un descafeinado cualquiera**





**IGUALES PERO DIFERENTES**  
El tercer volumen es el rasgo que distingue claramente al Orion del Escort. Las llantas de aleación son de serie en el modelo más grande, mientras que hay que pagar un sobreprecio para equiparlas en el XR3i.

acortar notablemente las distancias de frenado en el Escort. Otros detalles comunes en el interior de estos Ford son los cinturones de seguridad anteriores y posteriores, siendo regulables en altura los de las plazas delanteras. También existen un buen número de huecos donde dejar cosas y una guantera portacassettes muy práctica. El maletero tiene apertura desde el interior y los asientos traseros se pueden abatir asimétricamente, mejorando todavía más la buena capacidad de la que hacen gala los maleteros de ambos modelos. Si el del Escort es capaz de alojar el equipaje de cuatro personas, el del

Orion permite meter media casa, disfrutando, como es lógico, de mucho más espacio que el XR3i.

### MECANICA COMPARTIDA

Pero el elemento que sí es idéntico en ambos modelos es el motor. Habíamos tenido la ocasión de probar a fondo las versiones de Ford con el nuevo motor Z de 105 caballos de potencia. Ahora hemos comparado los dos modelos con el mismo motor de 1,8 litros, culata de dieciséis válvulas y doble árbol de levas en cabeza que, con unos parámetros diferentes en su avanzado sistema de gestión electrónica, denominada

EEC-IV, desarrolla una potencia de 130 caballos.

Lo primero que llama la atención es la suavidad de funcionamiento. Las prestaciones, a pesar de la potencia, no son explosivas y dejan un poco desconcertado a todo aquel que, en el caso del XR3i, espera un deportivo más radical. No por ello el funcionamiento es malo, se ha conseguido que este motor trabaje bien a bajas vueltas y, a partir de cuatro mil vueltas, se aprecia como la mecánica tira con más energía. A partir de este régimen, el motor funciona con alegría pero también resulta excesivamente ruidoso e incluso algo molesto. También hay un hecho re-

### DETALLES

## El poder de la seducción

**TANTO** el Escort XR3i 16V como el Orion Ghia Si 16V, disfrutan de una serie de elementos que los diferencian claramente de los modelos más básicos de la gama. Recurren a ciertos aditamentos aerodinámicos que les aportan un aire deportivo y una estética más atractiva. Así, el Escort XR3i y el Orion Si equipan un sobresaliente alerón en la parte trasera, llantas de mayor diámetro y neumáticos anchos, faldones más aerodinámicos y un sin fin de cosas para estar «más guapos».



señable y es que la configuración de los cilindros, con una carrera larga, permite un mejor funcionamiento del motor a bajas vueltas, pero esto origina, cuando mantenemos el motor al mismo régimen, una especie de zumbido intermitente que da la sensación de que el motor sube y baja un poco de vueltas de manera constante. En cualquier caso, esto no supone ningún problema y no es más que un efecto sonoro provocado por dicha construcción.

Con todo esto, las recuperaciones de estos Ford no son malas del todo y, una relación de cambio más bien cerrada, contribuye a que no se necesite reducir muy a menudo para recuperar velocidad.

Y ya que hemos tocado el tema del cambio, vamos a hablar de la nueva caja que incorporan tanto el Escort XR3i como el Orion Ghia Si. Se trata de la caja de cinco velocidades MTX 75 que ya se montaba en el Ford Escort más potente, el RS 2.000, y que resulta suave y precisa en una utilización normal. Sin embargo, cuando se empieza a manejar con más agilidad, se pone

## CONSUMOS



Datos en l/100 km.	ESCORT	ORION
<b>CIUDAD</b>		
A 29,8 km/h de promedio	10,0	10,1
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	7,5	7,5
En conducción rápida	12,8	13,0
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	9,9	9,9
A 140 km/h de cruceo	11,1	11,3
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>		
Litros/100 km	9,2	9,2
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	550	550

## SONORIDAD



	ESCORT	ORION
Al ralentí:	49,8	48,5
A 60 km/h:	64,7	65,5
A 90 km/h:	69,7	69,5
A 120 km/h:	73,2	72,3
A 140 km/h:	78,4	76,1
A tope	83,5	82,2

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

## PRESTACIONES



SW	ESCORT	ORION
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h	198,0	199,6
<b>ACELERACION</b>		
400 m. salida parada (seg.)	18,1	17,5
1.000 m. salida parada (seg.)	32,3	32,0
0-100 km/h (seg.)	10,9	11,0
Metros recorridos	185	186
<b>RECUPERACION</b>		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,6	19,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,1	20,7
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	34,2	33,8
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,7	39,9
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	10,8	10,0
Metros recorridos	294	276
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	17,1	17,4
Metros recorridos	476	486

## FRENOS



	ESCORT	ORION
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>		
En metros		
A 60 km/h:	16,3	16,0
A 100 km/h:	44,5	47,0
A 120 km/h	62,3	71,2

## EQUIPAMIENTO



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

### OPCIONES

**FORD ESCORT XR3i 16v.** Aire Acondicionado: 141.000 Ptas. Radiocassette 2.005: 89.000 Ptas. Radiocassette 2.007: 118.000 Ptas. Techo solar: 67.000 Ptas. Sistema antibloqueo de frenos ABS: 101.000 Ptas. Llantas de aleación: 85.000 Ptas. Pintura metalizada: 26.000 Ptas. Paquete eléctrico XR3i: (Deshielo eléctrico parabrisas; Alarma antirrobo; Retrovisores eléctricos y térmicos): 49.000 Ptas.  
**FORD ORION GHIA 1.8i 16v.** Aire Acondicionado: 141.000 Ptas. Radiocassette 2.005: 89.000 Ptas. Techo solar: 67.000 Ptas. Sistema de antibloqueo de frenos ABS: 101.000 Ptas. Pintura metalizada: 26.000 Ptas. Paquete eléctrico Ghia (Deshielo eléctrico parabrisas; Alarma antirrobo; Retrovisores eléctricos y térmicos): 36.000 Ptas.

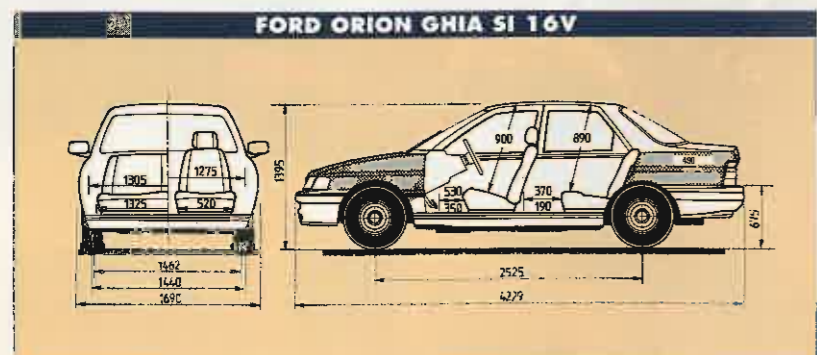
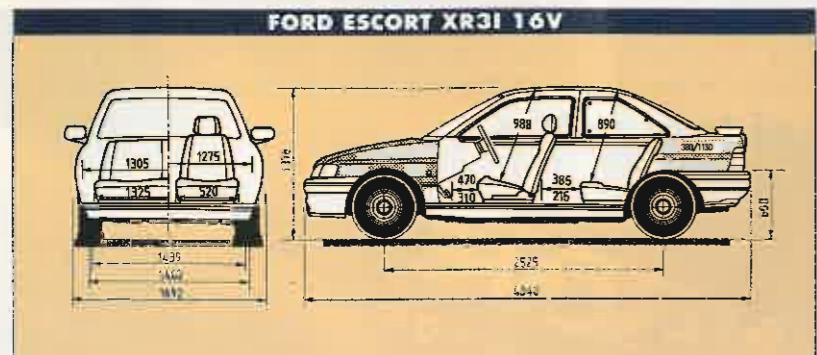
y Nescafé descafeinado, sí hay color.



**NESCAFÉ**

NADIE HACE EL CAFE COMO NESCAFÉ

MECANICA	
<b>1º ESCORT</b>	El apartado mecánico está bien resuelto y comparte los mismos elementos con el Orion.
<b>1º ORION</b>	Funcionan muy bien de dirección y frenos y el tarado de las suspensiones está bien elegido. La caja de cambios es la que no nos ha gustado.
COMPORTAMIENTO	
<b>1º ESCORT</b>	Tiene un buen compromiso entre confort y estabilidad. Al límite es algo más efectivo que el Orion por su menor peso y altura.
<b>1º ORION</b>	Recurre a la misma relación confort-estabilidad. Circula muy bien por carreteras en buen estado, pero se producen rebotes con mal firme.
RENDIMIENTO	
<b>1º ESCORT</b>	El motor Z de 130 caballos muestra un buen rendimiento, pero le falta carácter y decepciona un poco en este coche de corte deportivo.
<b>1º ORION</b>	Este es el motor ideal para este vehículo. Es suave, alcanza una velocidad máxima importante y tiene unos consumos moderados.
CONFORT	
<b>1º ORION</b>	Para tener unas suspensiones enérgicas, resultan cómodas. Los pasajeros de las plazas traseras viajan mejor. El motor es muy ruidoso.
<b>2º ESCORT</b>	El XR3i tiene el mismo tarado y también resulta bastante confortable. Para viajes largos sólo van bien dos personas en la parte trasera.
CARROCERIA	
<b>1º ORION</b>	El mayor espacio interior y más puertas de acceso inclinan la balanza hacia el Orion. El volumen de su maletero es superior al del Escort.
<b>2º ESCORT</b>	También el Escort ofrece unas dimensiones considerables, pero el acceso a las plazas traseras es más incómodo y el maletero menor.
ECONOMIA	
<b>1º ESCORT</b>	Esta mecánica no se ha mostrado excesivamente glotona, arrojando unos consumos moderados para la potencia que desarrolla.
<b>1º ORION</b>	Las diferencias con respecto al Escort son mínimas y tan sólo en conducción deportiva o en ciudad acusa esos kilos de más que tiene.



**DATOS DEL COMPRADOR**

**FORD Fabricante/ Importador:** Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. **Garantía:** un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.114 puntos de asistencia en toda España.

**ALIARSE CON EL VIENTO**  
El alerón pega más el tren trasero al asfalto y le da un aspecto mucho más atractivo y deportivo al XR3i.



algo dura, lenta y ruidosa, no facilitando una conducción deportiva.

En cuanto al comportamiento dinámico, estos Ford responden a un carácter deportivo, pero sin abandonar una cierta filosofía familiar. Las suspensiones son enérgicas y permiten que el comportamiento sea bueno, aunque atienden, acertadamente, a un compromiso intermedio entre confort y estabilidad. Por este motivo no son todo lo eficaces que podrían llegar a resultar en conducción deportiva pero tampoco torturan a sus ocupantes a la hora de realizar un viaje. Así, en carreteras de buen firme funcionan a las mil maravillas, mientras que en carreteras bacheadas se producen ciertos rebotes que no acaban de sujetar el coche con firmeza.

Las diferencias de comportamiento entre estos dos coches son inapreciables y, únicamente al límite, el XR3i aventaja al Orion por ser más bajo y ligero.

Con todo esto, la elección entre

uno u otro modelo estará condicionada por las necesidades particulares de cada persona. El Escort XR3i 16V responde a la filosofía de un deportivo con carácter familiar, mientras que el Orion Ghia Si 16V es un familiar con carácter deportivo y, aunque parece lo mismo, al final no lo es. ○

**Victor M. Fernández**  
Fotos: José Robledo



Golf GL

**El Golf no da la felicidad. Pero:**

Conducir un Golf no da la felicidad. Pero es lo que más se le acerca. No da la felicidad estar a los mandos de una mecánica infalible. Pero evita muchos quebraderos de cabeza.

No se es más feliz por disponer de confort, amplitud y equipamiento, incluyendo dirección asistida de serie, a partir de las versiones de 64 CV. Pero cuando ya se tiene, es imposible conformarse con menos.

No tiene nada que ver con la felicidad el completo sistema de seguridad del Golf. Tiene que ver con la tranquilidad de sen-

tirse seguro y protegido.

No da la felicidad su carácter deportivo, su concepción de la economía, su sólida construcción, su respeto al medio ambiente. No procura la felicidad su inmejorable comportamiento en marcha, su reconocida estabilidad.

Hay otros muchos motivos en la vida para ser feliz. Pero seguro que es una buena ayuda llegar a ellos teniendo un Golf.

Beneficiarse de la Supergarantía, un servicio opcional que le permite ampliar su garantía hasta 5 años sin límite de kilometraje.

**Equipamiento de serie del Golf GL:**  
Dirección asistida • Cierre centralizado • Elevalunas eléctricos • Asiento conductor regulable en altura • Asiento posterior abatible por secciones • Espejos retrovisores eléctricos y del color de la carrocería • Preinstalación de radio con cuatro altavoces y antena.

**Gama Golf desde 1.524.000 pts.** PVP recomendado (IVA y transporte incluidos). En su concesionario Volkswagen.

**Los nuevos Golf**  
**VOLKSWAGEN**

JAGUAR XJR-S

# CAMINOS DE TRADICION

La versión más deportiva del coupé de Jaguar contrasta una carrocería de corte clásico con una mecánica potente de 6.000 centímetros cúbicos, 12 cilindros y 333 caballos de potencia.



**VIRTUDES**

- Confort de marcha
- Rendimiento del motor
- Presentación y equipamiento

JAGUAR XJR-S  
PRECIO: 11.741.814 PTAS.

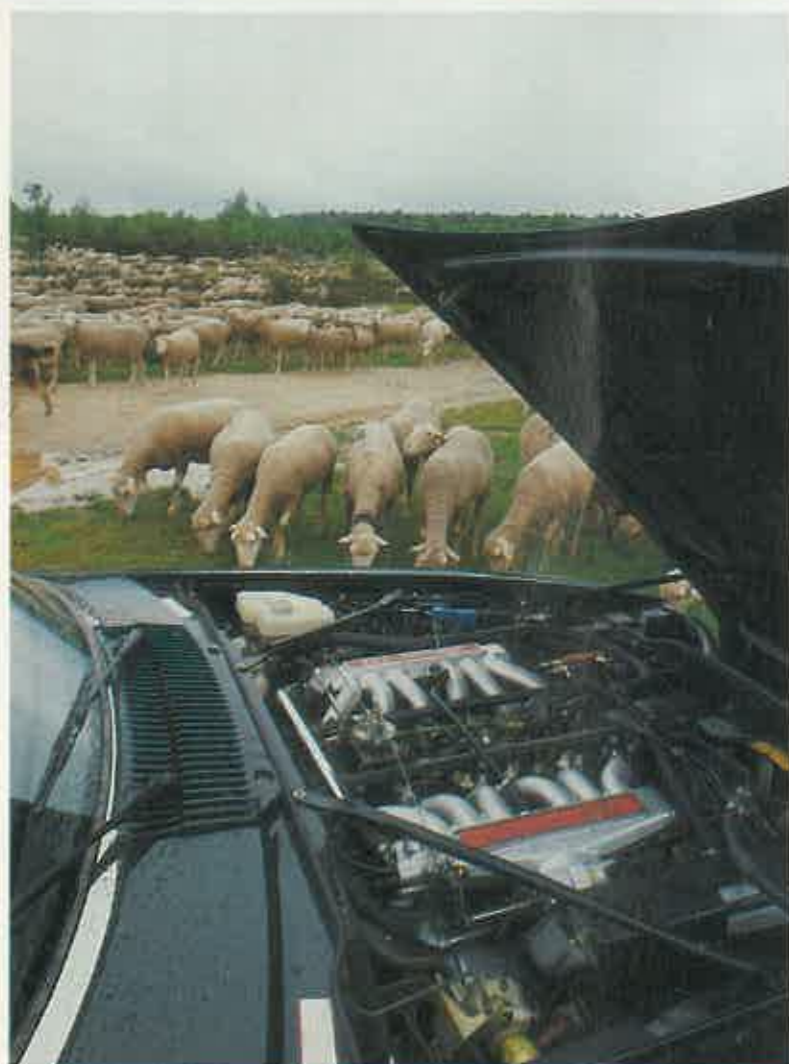
- Espacio interior reducido
- Diámetro de giro
- Consumos elevados

**DEFECTOS**





**LUJO Y POTENCIA**  
Los interiores presumen de cuero y madera de nogal. El motor derrocha potencia y cilindros.



**SORPRENDIDOS**  
No es frecuente que un felino como este persiga a las ovejas por parajes tan singulares.

<b>DISEÑO</b>	★★★★
<b>ACABADO</b>	★★★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★
<b>CONFORT</b>	★★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★
<b>CONSUMO</b>	★

**U**NA vez oí decir a alguien que para apreciar un Jaguar había que viajar en él. El viaje escogido para esta ocasión fue un tanto insólito. Pero como se trata de un coche singular que, aunque esté recién reeditado, supone toda

una tradición en el mundo del automóvil, pensé que se podría enfrentar con otra tradición que está en candelería en esta época del año: la trashumancia o traslado del ganado hacia los pastos del norte. La idea de contrastar un coche de

lujo con nada menos que 2.000 ovejas, cayó bien en la revista. Enseguida varios espontáneos se apuntaron a la aventura, pero desgraciadamente la limitación de dos plazas del Jaguar dejó claro que sólo iríamos mi amigo fotógrafo y yo.

El XJR-S dispone atrás de dos asientos, incluso aceptables de tamaño, pero no queda sitio disponible para meter las piernas. A la mañana siguiente, emprendimos muy temprano viaje a Soria, para poder presenciar el desembarco

del ganado desde el tren. Empieza la trashumancia. En cuanto el sol amarillea los pastizales, las ovejas son trasladadas desde Ciudad Real y Extremadura a Tierra de Cameros en Logroño. Unos 800 kilómetros que antes se recorrían andando en

su totalidad por cañadas, cordeles, veredas y descansaderos, toda una red de vías pecuarias utilizadas durante siglos y siglos pero que, actualmente, se aprovechan en sus últimos kilómetros: desde la provincia de Soria, final de trayecto en tren,



**EXTRAÑO PASTOR**  
El silencio del Jaguar acompañó a los corderos por las cañadas.

hasta las tierras verdes de La Rioja. Nuestra trashumancia en Jaguar hasta Soria se hizo en una exhalación, dentro de una atmósfera silenciosa, amenizada con música y equipada con todo tipo de detalles. Los asientos de cuero blanco regu-

lados eléctricamente, la magnífica climatización y, sobre todo, el potente y majestuoso motor, hicieron del viaje un paseo corto y placentero. Tan sólo la falta de un apoyo para el pie izquierdo y un acelerador que hay que pisar torciendo ligeramente

el pie porque roza con el tabique de la transmisión, enturbiaron tanta comodidad.

En la estación de Soria contactamos con otras personas que iban a acompañar, a pie y a caballo, a los pastores. Un puñado variopinto de



**DEPORTIVO TRADICIONAL**  
Las líneas de corte clásico, a la par que elegantes, del Jaguar son resaltadas, en su parte trasera, por un discreto alerón.



## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero longitudinal de doce cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: un árbol de levas en cabeza por cada fila de cilindros, accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 5.993 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90 mm. Carrera: 78,5 mm. Compresión 11,0 a 1. Potencia máxima 333 CV (248 Kw) a 5.250 rpm. Par máximo: 50,5 mkg (495 Nm) a 3.650 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de tres marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 16,8 km/h. En 2ª 28,0 km/h. En 3ª 42,0 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: de cremallera asistida. Número de vueltas de volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 13,0 metros.

**FRENOS:** Delanteros: discos ventilados (28,4 cm. de Ø). Traseros: discos (26,3 cm. de Ø). Antibloqueo de frenos: Teves.

**SUSPENSION:** Delantera: independiente, triángulos transversales efecto antihundimiento y barra estabilizadora. Trasera: independiente con brazos oscilantes. Muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos en ambos ejes.

**RUEDAS:** Neumáticos. Delante: 225/50 ZR 16. Detrás: 245/55ZR 16. Llantas de aleación de 8x16 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.825 kg. Capacidad del depósito de combustible: 89 litros.



**DESEMBARCO**  
Empleza la trashumancia hacia las tierras altas en busca de pastos frescos.

par a tanta merina. Por suerte desembarcaron todas enteras, pero no siempre sucede así.

En cuanto el dueño del rebaño nos dio licencia para inmortalizar el Jaguar con las ovejas o viceversa, nos apresuramos a colocar el coche de forma relevante en una céntrica calle soriana. Mientras esperábamos que el rebaño rodeara al Jaguar, un señor de cierta edad y prestancia, al vernos con semejante vehículo dio por sentado que las ovejas eran de nuestra propiedad. Cruzamos la ciudad detrás de las merinas lentamente, paso a paso, con la comodidad de un cambio automático que desplazaba el coche con suavidad pasmosa y con la sensación de estar viviendo en otra época.

La mañana transcurrió interceptando a las ovejas a su paso por los

caminos que separan los campos yermos, de las superficies cultivadas. El Jaguar fue fotografiado repetidamente con el rebaño que, según avanzaba, iba rodeándolo hasta casi esconderlo. Unas veces eran puentes, otras senderos rodeados de cantuesos, de jara o tomillo, mientras que la lluvia, con su presencia, intensificaba el color. Nosotros éramos unos privilegiados puesto que disfrutábamos de una naturaleza incontaminada al abrigo de las tormentas y rodeados de lujo. Maderas de nogal, cromados a

la antigua usanza, cuero y moquetas de lana nos envolvían dentro del pequeño habitáculo del Jaguar. El maletero, después de albergar la ancha rueda de repuesto y nuestros enseres, no daba para mucho más, y a duras penas entraron tres talegos con pan cuyo transporte nos fue recomendado.

### DESCANSO MERECIDO

Por fin llegó la hora del almuerzo. Los viandantes, los caballistas, los pastores, el ganado y los propios perros se recostaron, con fatiga en los ojos, en una verde pradera rota tan sólo por dos gigantescas encinas. Corrió el vino, el chorizo de jabalí, salchichón casero, caldereta a la pastora, las hogazas de pan, y más vino, y conversación, y una especie de fraternidad en apoyo de lo

# Ciudadano JOG. Ciudadano Olímpico.



Este es el scooter elegido como ciclomotor oficial de los Juegos Olímpicos de Barcelona'92. Por su agilidad, su fuerza y su comodidad, el JOG 50 circula sin dificultades por toda la ciudad, sorteando los atascos del tránsito. Puro diseño, siempre a punto, siempre a toda prueba. Todo un atleta.

Este es el ciclomotor más listo de la ciudad. El Ciudadano JOG olímpico.

**CREDI YAMAHA 4.886 PTAS/ MES**  
Entrada 18.480 ptas./48 Mensualidades/Interés 18%/T.A.E. 19,56%



P.V.P. 184.800 Ptas.  
(IVA y Transporte Incluidos)

# JOG

DE

# YAMAHA



Ciclomotor Oficial de los Juegos Olímpicos de Barcelona'92

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio	23,9
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	18,6
En conducción rápida	31,3
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	21,2
A 140 km/h de cruceo	28,2
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	22,1
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	353



## PRESTACIONES

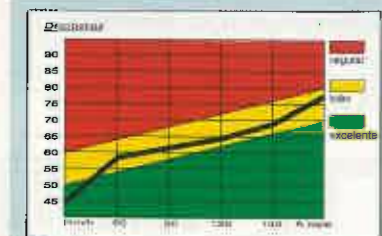
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	<b>250</b>
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	<b>15,5</b>
1.000 m salida parada	<b>27,7</b>
De 0 a 100 km/h	<b>7,6</b>
Recorrido (metros)	<b>117</b>
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 3ª	<b>13,5</b>
400 m desde 40 km/h en 5ª	-
1.000 m desde 40 km/h en 3ª	<b>25,7</b>
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	-
De 80 a 120 km/h en 3ª	<b>4,6</b>
recorrido (metros)	<b>130</b>
De 80 a 120 km/h en 5ª	-
recorrido (metros)	-

## FRENOS



A 60 Km/h	<b>14,8</b>
A 100 Km/h	<b>40,4</b>
A 120 Km/h	<b>56,8</b>

## SONORIDAD



Al ralentí	<b>44,6</b>
A 60 Km/h	<b>58,2</b>
A 90 Km/h	<b>62,4</b>
A 120 Km/h	<b>64,8</b>
A 140 Km/h	<b>68,1</b>
A Tope	<b>78,4</b>

## DATOS DEL COMPRADOR

**Importador** Carlos de Salamanca, S.A. Doctor Fleming, 8 28036 Madrid Teléfono (91) 458 15 38 **Garantía** Dos años sin límite de kilómetros **Red de postventa** 10 puntos de asistencia técnica en toda España

que seguramente será la última trashumancia por esos parajes. El año próximo las ovejas viajarán en camiones, perdiéndose una de las tradiciones más seculares y bucólicas de este país de contrastes que es España.

Siguiendo con las similitudes, había un cierto paralelismo entre el prodigioso trabajo de los perros conteniendo el rebaño y mis manos trabajando sobre el volante para mantener recto el Jaguar por los resbaladizos caminos. La dirección, servoasistida, se mostraba precisa



viajar relajado, sin un mal ruido, rodeados por un acabado esmerado y artesano y un clima elegido grado a grado aunque sean Fahrenheit.

## VUELTA A CASA

Al oscurecer se recogieron las ovejas en un aprisco y se encendió una hoguera para calentar la acampada y avivar los ánimos. Llegó el momento de nuestra despedida, a la mañana siguiente había que volver al trabajo. A los pastores les quedaban tres días más de camino

por valles y laderas de montes, luego vendría la entrada al pueblo y el reencuentro emocionado con todas sus familias.

Después de volver a llenar el depósito de gasolina del Jaguar, pues no hubo forma de hacerle gastar menos de 20 litros cada cien kilómetros, volvimos a Madrid. Fue como el despertar de un sueño: el ajetreo, la contaminación y las candilejas de la gran ciudad nos esperaban. Nada había cambiado. ○

**Simonetta Garib**  
Fotos: **José A. Díaz**

Agradecemos la colaboración de José Ferrer (Hotel el Corzo) y de los hermanos Espiga (Brieva de Cameros).

# ANTES DE COMPRARTE UN COCHE, PIDELE SU CURRICULUM



Gruppo Barro

El currículum de un LANCIA DELTA, es el currículum de un campeón mundial.

Con los mejores antecedentes en la historia del automovilismo por ser LANCIA, con el mayor número de victorias en el Campeonato del Mundo de Rallies por ser DELTA.

LANCIA DELTA, un automóvil con un espíritu exclusivo, con poder. Ven a conocer la gama DELTA:

Desde la versión LX con un motor de 1.500 c.c. y el más completo equipamiento de serie, hasta la agresividad y la fuerza del HF INTEGRALE 16V, con un carácter absolutamente deportivo, y con la posibilidad de incorporar aire acondicionado.

Antes de comprarte un coche, pídele su currículum... será un LANCIA DELTA.

Modelo	c.c.	C.V.	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 incluidos.





**tve1**  
La Primera.

**Cada vez que quieras sentir el cine de cerca, entra en la UNO... te convertirás en un espectador de Primera.**

FONDO

VIRTUDES

- Desarrollos del cambio
- Asientos delanteros
- Precio atractivo



ROVER 114 GTI 16V  
PRECIO: 1.598.000 Ptas.

- Detalles de acabado
- Autonomía escasa
- Sin dirección asistida

DEFECTOS



ROVER 114 GTi 16V

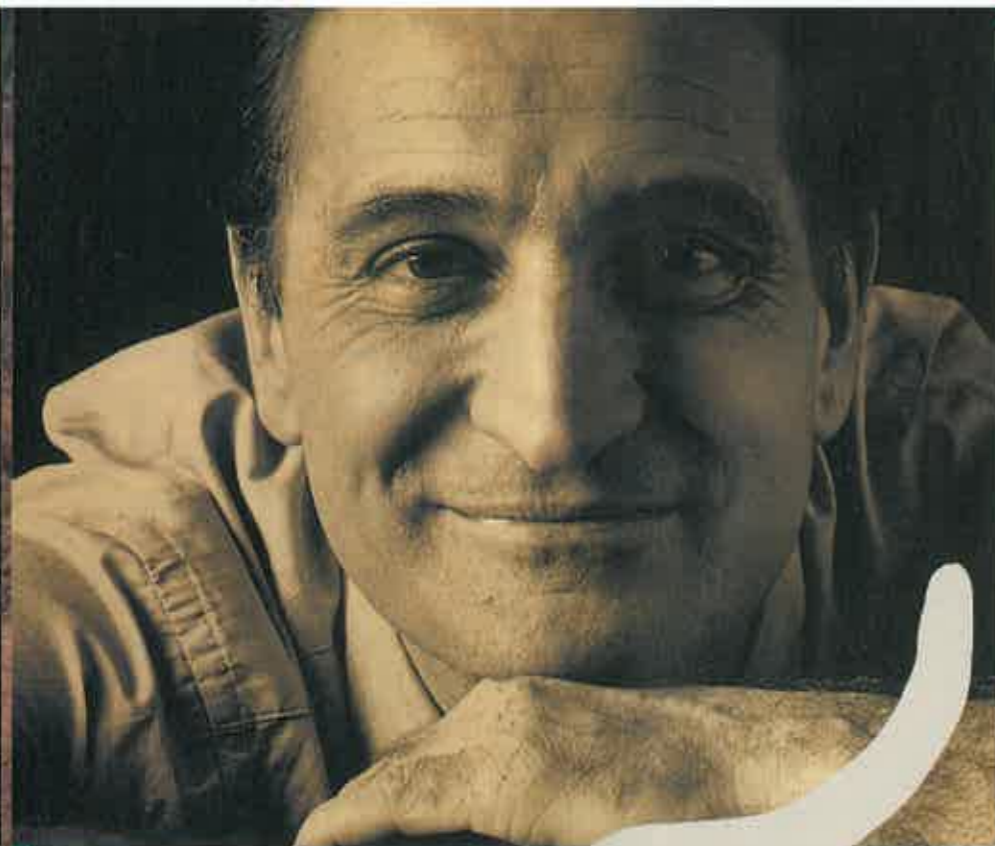
# ATLETA URBANO

*En competiciones de corta distancia, como las que tienen lugar en los circuitos urbanos, el Rover 114 GTi 16v siempre alcanza la meta entre los primeros. En larga distancia tiene dificultades para seguir a sus contrincantes, aunque en determinados terrenos deberían temerle.*

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

**C**ON unas dimensiones exteriores de apenas tres metros y medio, el Rover 114 GTi 16 válvulas pesa 875 kilogramos, circunstancia que le proporciona una buena relación peso potencia, gracias a la cual sus aceleraciones y recuperaciones le permiten competir con modelos de superior cilindrada y potencia.

El actual modelo, que ha comenzado a venderse este año en nuestro país, difiere del anterior, básicamente, en una inyección multipunto y en la incorporación de catalizador en todas las unidades. Aunque la potencia ha aumentado ocho caballos, las prestaciones apenas lo reflejan. Se nota en la velocidad máxi-



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

**S**on 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**

A FONDO



**EQUILIBRIO DELICADO**  
La estabilidad de este modelo está marcada por una batalla corta y un sofisticado sistema de suspensión denominado Hidrogas. El resultado no es todo lo satisfactorio que sería deseable.

ma que ha aumentado en ocho kilómetros por hora, y en aceleración, situación en la que roba unas décimas a su antecesor. Pero en todas las mediciones que influye la elasticidad (potencia a bajas revoluciones) el modelo anterior era ligeramente más rápido. El par máximo se alcanza ahora a 5.000 revoluciones por minuto. A causa del catalizador, a altas revoluciones se muestra más perezoso que su antecesor, por lo que la potencia máxima se alcanza a un régimen inferior que con el motor con inyección monopunto sin catalizador. Con todo, se trata de un motor muy agradable de utilizar ayudado por una caja de cambio con los desarrollos bien elegidos.

### NUEVAS LLANTAS

Por otro lado, para transmitir la potencia al suelo está dotado de las mismas ruedas que su antecesor, unos neumáticos de 185 milímetros de anchura, gracias a los cuales las pérdidas de tracción no son excesivas. En este apartado, lo único que varía son las llantas de aleación, que ahora son de siete radios. La suspensión Hidrogas, que conecta el eje delantero con el trasero en todos los Rover de la serie 100 mediante un circuito hidráulico, está en este modelo ayudada por

**Ex-ladrón de ruedas  
busca  
trabajo legal.**

**Ref. Bloctronic.**



**PEQUEÑAS VARIACIONES**  
Exteriormente, el nuevo Rover 114 GTi 16v se identifica por las nuevas llantas, el anagrama que indica la incorporación de catalizador y los faros de largo alcance, que aportan buena visibilidad pero que están muy expuestos a pequeños golpes de aparcamiento.



amortiguadores en el eje delantero y por barras estabilizadoras en ambos trenes. Con todo, su comportamiento en curva resulta incierto. A causa de su corta batalla, el 114 GTi no se adapta bien a las curvas de radio amplio y en los giros muy cerrados, tomados a la velocidad que invita el motor, llega a perder tracción. El conductor necesita un buen período para conocer sus reacciones e irse adaptando si quiere exprimir al máximo sus posibilidades. Porque este modelo incita a



conducir, cuando menos, moderadamente rápido. Alto de vueltas, el sonido del propulsor se deja sentir notablemente y envuelve al conductor en una atmósfera deportiva.

La frenada es suficiente, pero no rotundamente buena. Hay que pisar con decisión y digiere mal una utilización intensiva, por ejemplo, bajando un puerto a elevada velocidad. La dirección, que no está asistida, es precisa y transmite bien las sensaciones, pero en maniobra resulta dura y gira poco, a causa de la an-

## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: dos árboles de levas en cabeza, accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.396 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75,0 mm. Carrera: 79,0 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 103 CV (76 kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 13,0 mkg (127 Nm) a 5.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto Bosch. Combustible: gasolina de 95 octanos sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios de cinco marchas. Embrague: mando mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 30,8 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: de cremallera. Diámetro de giro: 10,7 metros. Número de vueltas del volante entre toques: 3,3.

**FRENOS:** Delanteros: discos de 240 mm. Traseros: tambores. Antibloqueo de frenos: no.

**SUSPENSION:** Delantera: independiente de horquilla oscilante y barra estabilizadora. Reguladores Hydrogas y amortiguadores hidráulicos. Trasera: independiente con reguladores Hydrogas interconectados y barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 185/55 R 13. Llantas de chapa de 5,5 x 13 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 875 kg. Capacidad del depósito de combustible: 35 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29,9 km/h de promedio	7,8
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,0
En conducción rápida	9,7
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	8,3
A 140 km/h de cruceo	9,4
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	7,3
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	445

chura de los neumáticos. Por último, en lo que afecta al comportamiento dinámico, la caja de cambios resulta rápida y precisa, aunque en frío, en ocasiones, no entran bien las marchas.

En el interior también se refleja la vocación deportiva de este pequeño modelo. Los asientos son tipo «baquet», sujetan muy bien el cuerpo y llevan regulación del apoyo lumbar. Su dureza es la adecuada y la banqueta larga. Si sólo por los asientos fuese, pasarse muchas horas seguidas al volante del Rover 114 GTi 16v no supondría ningún problema. Pero los asientos no están solos. A causa del limitado espacio, van situados un poco altos y la posición resulta un tanto erguida, aunque cómoda. En contrapartida, las guías del asiento están ligeramente inclinadas para que en las posiciones más retrasadas el conductor vaya situado un par de centímetros más bajo que en la posición más adelantada. Tampoco el volante de tres ra-



dios y aro de grosor adecuado resulta regulable en altura y, lógicamente, también está situado alto. Si pudiera regularse en altura, la posición mejoraría para muchos conductores. La instrumentación resulta pobre, en la línea de lo que

**MÁS POTENCIA**  
Gracias a una inyección multipunto, el motor ha ganado ocho caballos.

**Ladrón de coches retirado se ofrece para cualquier cosa.**

Ref. Bloctronic.



**POCA INFORMACIÓN**  
El conductor de este modelo agradecería más información, ya que el pequeño motor está bastante apretado. En cuanto al acabado, los remates están bien cuidados y no se producen desajustes.



**ASIENTOS IMPECABLES**  
Los asientos delanteros resultan de lo mejor del coche. Sujetan bien y son de la dureza adecuada. El acceso a las plazas posteriores no resulta fácil, ya que sólo se abate el respaldo del asiento posterior.

viene siendo habitual en los vehículos actuales, pero en este caso no se cuenta, siquiera, con testigo luminoso de gasolina. El equipamiento en general, que incluye cierre centralizado (excepto depósito de combustible) y elevalunas eléctricos, resulta aceptable, ya que el

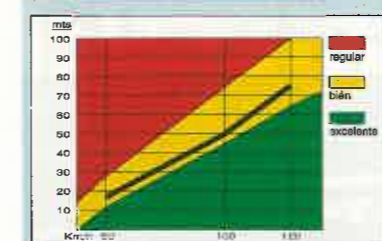
precio final es aquilatado, pero sería deseable que contara con la opción de dirección asistida. Sin embargo, existen detalles, que se podrían encuadrar entre el equipamiento y el acabado, poco cuidados. La banqueta trasera se abate por partes asimétricas, pero

la bandeja que cubre el maletero está sujeta a la parte superior de los respaldos de una forma tal que resulta incómodo liberarla de su fijación. También la palanca que deja sueltos los asientos resulta dura de accionar y se encuentra mal situada. A causa de todo ello, abatir los

## PRESTACIONES

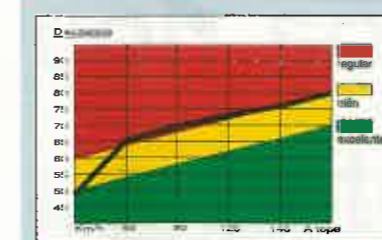
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	181,4
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,3
1.000 m salida parada	33,8
De 0 a 100 km/h	12,5
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,2
De 80 a 120 km/h en 4ª recorriendo (metros)	322
De 80 a 120 km/h en 5ª recorriendo (metros)	469

## FRENOS



A 60 Km/h:	18,1
A 100 Km/h	49,9
A 120 Km/h	74,5

## SONORIDAD



Al ralenti	49,2
A 60 Km/h	65,5
A 90 Km/h	69,2
A 120 Km/h	73,8
A 140 Km/h	76,2
A Tope	80,5

## 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.



**POCOS HUECOS**  
Los espacios para dejar pequeños objetos escasean. El ventilador de la climatización resulta algo ruidoso.

asientos posteriores, una operación sencillísima en la mayoría de modelos, se complica ligeramente. Otro detalle poco cuidado resulta el acceso a las plazas traseras. Si bien las puertas son de buen tamaño, la banqueta del asiento permanece fi-

ja en su posición al abatir el asiento y queda un espacio estrecho para pasar el tronco y las piernas. Una vez sentados, las plazas traseras descubren sus limitaciones. Obviamente, escasea el espacio para las piernas, pero el límite de utilización

**Ladrón de autorradios en paro necesita empleo honrado.**

Ref. Blectronic.



lo define la altura hasta el techo. Cualquier persona de más de 1,75 metros de altura deberá doblar la cabeza para sentarse en las plazas traseras de este modelo. Al igual que la altura hasta el techo, hay otros detalles difíciles de resolver y que afectan directamente a la comodidad. Entre ellos se encuentra el pequeño depósito de gasolina de sólo treinta y cinco litros en el que nosotros no hemos conseguido introducir más de treinta. A causa de ello, se multiplican las visitas a las gasolineras. Por último, la altura para acceder al interior del pequeño maletero, en el que se aloja una rueda de repuesto de idénticas dimensiones a las de las cuatro que calza el coche, resulta elevada.

Por lo que respecta al acabado, aparte de los detalles que hemos mencionado anteriormente y que podrían encuadrarse en este apartado, el ajuste es bueno y no se perciben ruiditos producidos por elemen-

### EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

#### A FAVOR

- ▲ Elevalunas eléctricos y cierre centralizado están incluidos en el precio de este modelo
- ▲ Los asientos, tipo «baquet», resultan confortables. El respaldo posterior es abatible por partes.

#### EN CONTRA

- ▼ La dirección de serie es dura en maniobra y no se puede montar asistida ni opcionalmente.
- ▼ La instrumentación no lleva ni tan siquiera indicador luminoso de reserva de gasolina.

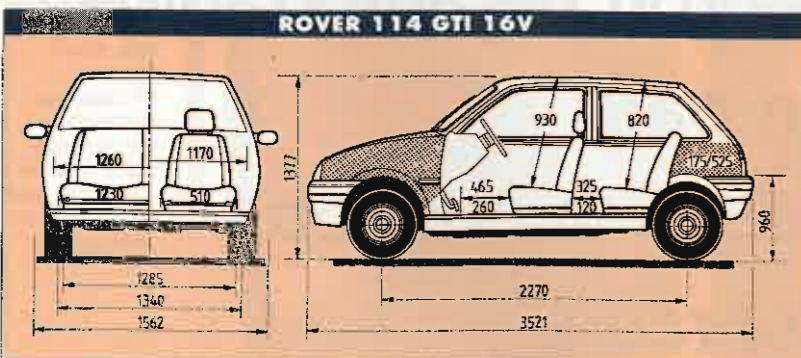


**ALERÓN TRASERO**  
El más deportivo de los pequeños Rover lleva un alerón que le otorga un aspecto más agresivo. Si queda un largo recorrido por delante, foto superior, conviene vigilar el combustible ya que la autonomía es reducida.

tos mal ajustados. Sin embargo, el salpicadero está conformado por unos plásticos de aspecto pobre, los mandos parecen poco sólidos y no existen huecos donde depositar objetos de pequeño tamaño. Por el contrario, en las bolsas de las puertas y en la guantera se cuenta con buen espacio.

Se trata, en fin, de un pequeño deportivo con el que se puede disfrutar mucho, con aspectos mejorables, como los detalles de acabado o la falta de dirección asistida. Otros no tienen solución y provienen de las pequeñas dimensiones del vehículo, que en ciudad puede llegar a ser el rey.

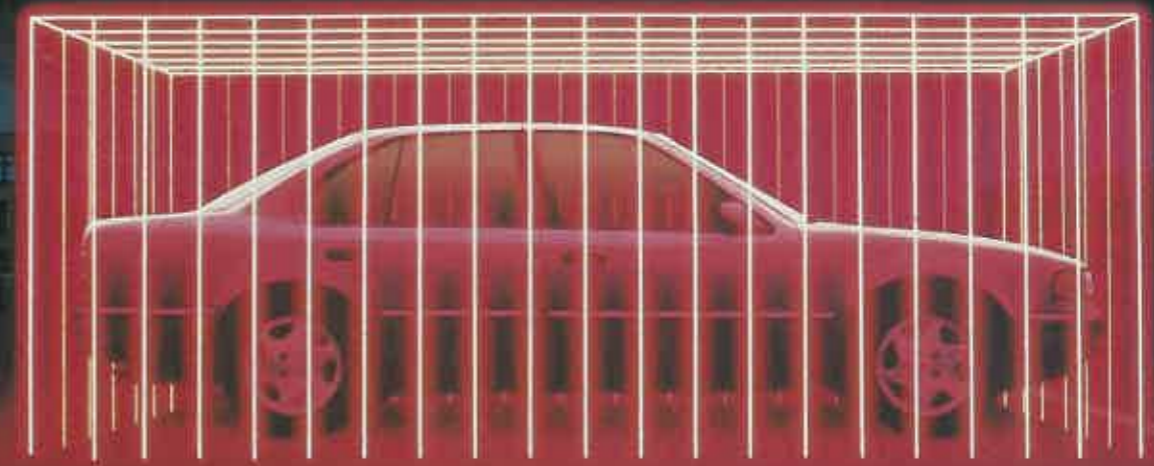
Javier Moltó  
Fotos: José Robledo



### FRENTE A SUS RIVALES

Existen bastantes modelos que compiten con este pequeño Rover. EL AX GTI, resulta algo más caro, pero se comporta mejor en carretera. Su interior tiene más espacio y puede montar aire acondicionado y ABS. El Peugeot 106 también es rival del Rover y básicamente cuenta con las mismas ventajas que el Citroën AX, aparte de una carrocería más nueva. Otros modelos, de tamaño sensiblemente superior, también se pueden considerar rivales por precio y potencia, aunque les superan en espacio interior. El más competitivo en precio es el Fiesta 1.8i 16v, más barato que el Rover y con un equipamiento similar. El Corsa GSi, más caro y también con algunos problemas de estabilidad. Por último, el Polo G-40, tiene un precio ligeramente superior, un acabado inferior y más potencia.

**OPCIONES:** Pintura metalizada: 19.000 ptas



Bloctronic Bosch. El sistema electrónico de protección integral del automóvil.

# Bloctronic Bosch.

## Mantenga a raya a los ladrones con sólo pulsar un botón.

**NUEVO**

A partir de ahora, los amigos de lo ajeno van a tener que dedicarse a otra cosa. Y es que Bosch ha desarrollado un sistema de protección integral del automóvil que no les ofrece ninguna posibilidad: el nuevo sistema Bloctronic Bosch. Un sistema compacto que, como una jaula electrónica, protege con la máxima eficacia los puntos más vulnerables del automóvil: desde el capó hasta las ruedas, pasando por el autorradio. Capaz de llegar en sus prestaciones tan lejos como usted desee, con una instalación rápida, sencilla, y por lo tanto, económica.



**BOSCH**



**ESTILOS OPUESTOS**  
En la foto grande, el Zagato Bambú, con un aspecto vanguardista y agresivo. Abajo, el Seta presenta un diseño clásico y de líneas suaves.

### ZAGATO SETA Y BAMBÚ

# COSTURA ITALIANA PARA JAPON

*Zagato ha realizado un ejercicio de estilo sin precedentes al crear dos coches de concepción opuesta pero basados en la misma mecánica: la del Nissan 300 ZX Turbo. El resultado a la vista está...*

**E**L carrocerero Zagato, que parece que consigue salir de su lecho largo, se ha sumergido en un ambicioso programa de novedades con un entusiasmo que, hasta ahora, no se recordaba. Se trata de verdaderos *Top Cars*, que serán producidos en series limitadas. Estamos hablando de los Zagato Bambú y Seta (que significa seda en italiano). Sus nombres nos hacen pensar en China, pero la tecnología que mueve estas dos creaciones de Zagato vie-





**CARÁCTER ITALIANO**  
El diseño del Bambú es impactante, sobre todo su zaga que muchos conductores atisbarán...



**AMBIENTE ESTIMULANTE**  
Cuando nos sentamos en el interior del Bambú sentimos que el pulso se acelera. No es para menos.



**DEPORTIVIDAD TOTAL**  
El interior del Seta nos acoge en un habitáculo exclusivo y lujoso, donde abunda el cuero de calidad.



ne del Japón. Los Bambú y Seta han sido elaborados sobre la base del espléndido Nissan 300 ZX Turbo, un deportivo muy apreciado no sólo por sus magníficas prestaciones y tecnología, sino también por su diseño.

De esta forma, los dos Zagato utilizan una versión potenciada del V6 de 2.960 centímetros cúbicos, sobrealimentado por dos turbocompresores, que entrega un máximo de 330 caballos a 6.400 revoluciones. El par máximo es de impacto: 43 Kgm. a 4.800 vueltas. Todo esto permite a ambos coche pasar holgadamente de los 250 Km/h y acelerar de 0 a 100 Km/h en 6 segundos.

La disposición mecánica es clásica: motor anterior longitudinal y tracción posterior con suspensiones independientes del tipo *multi-link* en cada rueda. Disponen de sistema de dirección en las cuatro ruedas -denominado HICAS- y de frenos de disco con ABS electrónico.

La variedad de ideas, de gustos, de modelos y de motivos de compra de un deportivo nuevo es ya tan grande que los mismos estilistas del mundo del automóvil se ven obligados a seguir el ejemplo de sus colegas modistos y ofrecer alternativas capaces de satisfacer todos los gustos. Y esto es lo que ha hecho la Zagato, quién sabe si anticipándose en el tiempo. Por un lado se ha diseñado un deportivo con un aspecto y un

# CITROËN AX



**AIRE ACONDICIONADO GRATIS**

**O unas condiciones aún más extraordinarias.**

**E**ste mes, el Citroën AX gasolina viene con Aire Acondicionado gratis y toda la gama Citroën AX te ofrece unas ofertas excepcionales, incluso más extraordinarias que el Aire Acondicionado gratis en los Citroën AX 14, GT y GTi.

Llévate un coche con un aire genial. Genial en potencia, capaz de desarrollar hasta 100 CV, y una aceleración de 0 a 100 Km/h en sólo 8,7 segundos. Genial en consumo, líder entre los de su categoría, con 3,6 litros a 90 Km/h en Diesel y genial en equipamiento, porque según versiones incluye asientos deportivos, tapizado en terciopelo, llantas de aleación, elevallas eléctricas delanteras, cierre centralizado, faros halógenos, pre-equipo de radio, retrovisores regulables desde el interior. Este mes, Citroën AX Aire Acondicionado gratis. Y si no quieres Aire Acondicionado, tienes un Citroën AX desde 892.491\* ptas.



**CITROËN AX ¡GENIAL!**

\* Precio máximo recomendado, incluye IVA, transporte y oferta promocional. Oferta aire acondicionado válida para vehículos gasolina en stock, no acumulable a otras ofertas promocionales.



**FAROS PECULIARES**  
El sistema de escamoteado de los faros del Bambú no es nada frecuente. Debajo se ocultan unos grupos ópticos elipsoidales.



**SUAVE Y AGRESIVO**  
Las suaves líneas de la carrocería del Seta contrastan con el tremendo poderío de su mecánica, que comparte con el Zagato Bambú.

espíritu clásicos, con formas suaves y espontáneas: el Seta. Por otra parte Zagato propone un coche moderno, duro, casi agresivo -justamente como el bambú-.

Además de las formas, de las proporciones y de la línea, ambos coches se distinguen por detalles importantes como las llantas OZ, las tomas de aire, los faros y los grupos ópticos posteriores. También los volantes Momo, la instrumentación, el diseño y forma de los asientos, de cuero beige en un caso y de cuero pero con insertos de Alcántara en otro, marcan las diferencias.

El día de nuestra visita a los amplios y antiguos «laboratorios» del carrocerero milanés, el Seta aún no estaba disponible para ser conducido, por lo que nos concentramos en el Bambú. Como siempre ha sido característica de las creaciones de Zagato, su diseño debe ser visto en movimiento, en un contexto dinámico, para poder ser apreciado a fondo.

La posición de conducción, la visibilidad, la estabilidad y el comportamiento son prácticamente iguales que los del Nissan 300 ZX Turbo, pero con la ventaja de que su peso es mayor que el del japonés. Este mayor peso es perfectamente compensado por el aumento de potencia.

Al igual que el Nissan 300 ZX, el Bambú es muy agradable de conducir por la facilidad y seguridad con que se hace. Este aspecto es tan claro que, a pesar de su aspecto agresivo, le convierte en un GT rápido pero dócil.

Giancarlo Perini

## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Nissan Twin turbo, DOHC V6. Cilindrada: 2.960 cc. Potencia max: 330 CV a 6400 r.p.m. Par max: 43 kgm. a 4.800 r.p.m. **TRANSMISION:** tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. **DIRECCION:** asistida por control electrónico. Diámetro de giro: 10,4 m. **FRENOS:** discos ventilados en las cuatro ruedas con ABS. **SUSPENSION:** Delantera: independiente Multi-link. Trasera independiente Multi-link. **RUEDAS:** neumáticos: P700 235/45 ZR17 (Seta) y PZER0 255/40 ZR 17 (Bambú). Llantas: OZ. **PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.320 Kg (Seta) y 1.300 Kg (Bambú). **PRESTACIONES:** De 0 a 100 Km/h 6,0 segundos. Velocidad máxima: más de 250 km/h.

# A.B.S./TRAX®

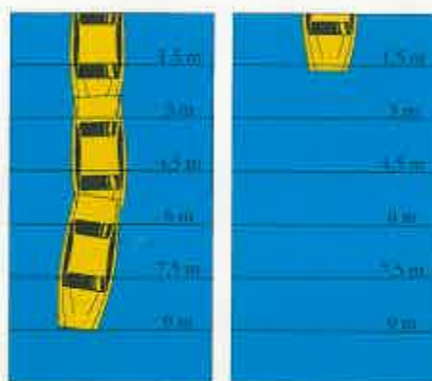
## SEGURIDAD A SU ALCANCE



### Las consecuencias de los frenazos imprevistos.

Cuando conduciendo se le plantea una repentina situación de peligro, sus reflejos le obligan, de forma automática a pisar a fondo los frenos. Las consecuencias inmediatas de esta acción son el bloqueo de las ruedas y la pérdida de la dirección y control del vehículo, lo que en la mayoría de los casos deriva en un derrape, más peligroso aún si el firme se encuentra en mal estado o mojado. Las invasiones del carril contrario, o la salida de la carretera a causa de los trompos, son motivo a diario de graves accidentes que podrían evitarse.

### A.B.S./TRAX® es un producto patentado.



Sin A.B.S./TRAX® Con A.B.S./TRAX®

### Los frenos con A.B.S./TRAX® le ayudan a mantener el control en caso de emergencia.

A.B.S./TRAX® es un sistema de anti-bloqueo de frenos que actúa conjuntamente con los frenos originales de su coche ayudándole a controlar la dirección con el fin de resolver situaciones de peligro con mayor seguridad. Para ser más precisos, A.B.S./TRAX® evita que las ruedas de su coche se bloqueen, regulando automáticamente la presión que desde los frenos reciben las ruedas, manteniendo de esta forma la tracción sobre la superficie de la carretera de forma que pueda controlar la dirección del vehículo hasta que consiga pararlo completamente en menos espacio y sin derrapar.

### Prueba A de frenada de emergencia



Sin A.B.S./TRAX® las ruedas se bloquean, el coche patina.

### A.B.S./TRAX® en caso de emergencia, detiene su coche hasta en un 30% de espacio menos que sus frenos convencionales.

En accidentes simulados, a 100 Km/h de velocidad, A.B.S./TRAX® ha demostrado que puede acortar la distancia de parada en más de 9 metros (las distancias de parada varían en función del peso del vehículo y del estado de la carretera), sin pérdida de la dirección.

### A.B.S./TRAX® la seguridad de frenado a un precio asequible.

Hasta ahora sólo disponían del sistema de frenos A.B.S. los modelos más caros de las diferentes marcas de vehículos.

A.B.S./TRAX® es un anti-bloqueo mecánico de frenos que puede instalarse prácticamente en todos los modelos que no lleven A.B.S. de fábrica (vehículos nuevos o usados) por una pequeña parte del costo de los A.B.S. electrónicos y con la misma seguridad.

### Instale seguridad en la mayoría de los coches en menos de 1 hora.

Cualquier mecánico de frenos cualificado puede instalar el A.B.S./TRAX® en su vehículo en menos de 1 hora, convirtiendo su sistema convencional de frenos en un anti-bloqueo, independientemente del año de fabricación de su vehículo y de su marca y modelo.

### A.B.S./TRAX® seguridad permanente para sus frenos.

A.B.S./TRAX® al ser un sistema mecánico actúa de forma constante en su vehículo (a diferencia de los A.B.S. electrónicos que sólo actúan en caso de emergencia), prolonga la vida de sus frenos y reduce el desgaste de neumáticos.

### Prueba B de frenada de emergencia



Con A.B.S./TRAX® dirección y frenos controlados.

A.B.S./TRAX® mejora la efectividad de sus frenos cada vez que los utiliza, una diferencia de seguridad que usted notará desde el primer momento que frene con este sistema.

En pruebas realizadas, el sistema A.B.S./TRAX® ha funcionado sin fallos a más del 60% por encima del nivel mínimo exigido de la presión del líquido de frenos.

### La seguridad del A.B.S. ya no es un lujo.

Al igual que los cinturones de seguridad, el sistema de frenos A.B.S. se convertirá en un complemento obligatorio.

Pero, ¿por qué esperar cuando a causa de los frenos imprevistos hay en juego vidas humanas? Con A.B.S./TRAX® usted puede hoy protegerse y proteger a los suyos.

El sistema de frenos con anti-bloqueo A.B.S./TRAX® no es un lujo, sino una necesidad que usted puede permitirse.

Para más información dirijase a CARBECA, S.L. (Distribuidor para España de A.B.S./TRAX®). Ctra. Valdecasas a Vicalvaro, 2 28031 - Madrid Teléfono: 91/331 13 11. Fax: 91/331 22 48.

Nombre y apellidos \_\_\_\_\_

Dirección \_\_\_\_\_

Localidad \_\_\_\_\_ C. P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

Marca, modelo y año de su coche \_\_\_\_\_

**Viajar más fresco en el interior de un Peugeot 106 ya es posible. De momento, sólo se ofrece la opción del aire acondicionado en el modelo XT 1.4 y el resultado es realmente satisfactorio.**

**E**l aire acondicionado es un elemento de lujo del que resulta difícil prescindir actualmente. Por este motivo, Peugeot acaba de incluir en el dinámico 106 1.4 XT un equipo acondicionador que se encarga de mantener a los pasajeros más fresquitos en los meses de calor. De momento, sólo está disponible opcionalmente en la versión XT y su precio es de 144.000 pesetas.

Para conocer su funcionamiento y eficacia, la marca organizó una prueba entre Madrid y la ciudad portuguesa de Oporto, en la cual tuvimos la ocasión de corroborar el excelente funcionamiento del nuevo equipo de aire acondicionado.

Este elemento de refrigeración es del tipo convencional y dispone también de un sistema de reciclaje del aire interior. El compresor utilizado es similar al que se instalaba en los Peugeot 505 y el conjunto proporciona una potencia frigorífica nominal de 500 vatios, siendo el caudal máximo de aireación de 420 kg/h.

Nada más conectar el sistema de aire acondicionado del Peugeot 106 XT, lo primero que nos llamó la atención fue la excelente capacidad de refrigeración de la que hace gala. En muy poco tiempo, la temperatura del habitáculo bajaba de forma importante y teníamos que reducir la potencia de la ventilación para no «morirnos de frío». A su vez, la merma de potencia en el motor no se acusa de forma importante y tan sólo en subidas muy pronunciadas hay que reducir una marcha para mantener un buen ritmo.

El equipo de aire acondicionado y el de reciclado del aire interior se conectan y desconectan a través de unos interruptores situados en la consola central. Son de fácil accionamiento y están muy al alcance de la mano, siendo fácil desconectar el equipo, para disponer de toda la potencia del motor, en ciertos adelantamientos o en determinadas situaciones.



PEUGEOT 106 XT 1.4  
CON AIRE ACONDICIONADO

**PEQUEÑA  
FRESCURA**

AIRE PARA EL 106  
Peugeot sólo ofrece  
opcionalmente el aire  
acondicionado en el  
modelo 106 XT 1.4

**PUNTOS DE INTERÉS**

**Consejos para viajar fresquito**

- 1.- Todos los años, antes de que apriete el calor, mande revisar el estado de carga del equipo de aire acondicionado, así como el estado y la tensión de la correas.
- 2.- Si el coche ha estado expuesto al sol, no intente refrigerar su habitáculo sólo a fuerza de refrigeración. Circule durante algunos minutos con la ventanillas abiertas para desalojar el calor. De esta forma, la temperatura del interior bajará más rápidamente.
- 3.- Dirija el aire frío por las salidas del aire del parabrisas para mejorar su distribución por el habitáculo. No lo concentre en las rejillas de la aireación.
- 4.- En los coches con regulación de la intensidad del frío, no lo ponga al máximo cuando rueda por carretera, esta posición es sólo para rodar a poca velocidad o por ciudad, de lo contrario se puede congelar el equipo.
- 5.- No se alarme si ve gotear agua por debajo del coche después de haber rodado un rato con el aire acondicionado puesto.
- 6.- Además de enfriar, el aire acondicionado es un instrumento fenomenal para desempañar los cristales en cualquier época del año.
- 7.- Durante todo el año, es conveniente conectar el aire acondicionado, por lo menos una vez al mes, durante unos diez minutos.

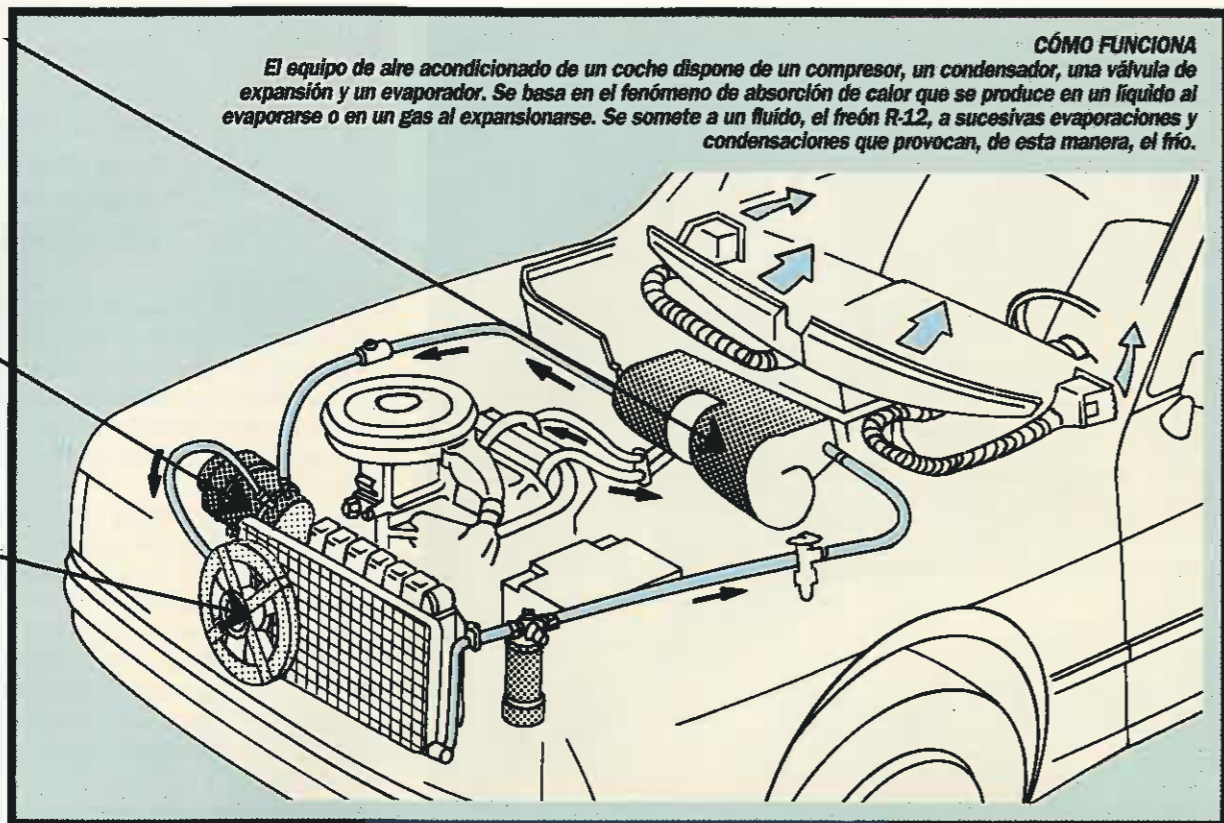


**MÍNIMO ESPACIO**  
Los equipos de aire acondicionado actuales se pueden instalar incluso en los coches más pequeños.

**EVAPORADOR**  
Aquí llega el freón en estado líquido y, cuando pasa por sus conductos, dicho líquido se evapora y enfría el entorno.

**COMPRESOR**  
Se encarga de comprimir el freón. Al aumentar la presión aumenta la temperatura del fluido y es enviado al condensador.

**CONDENSADOR**  
El gas se condensa en sus tubos y se licua. Es como un radiador y dispone de un ventilador eléctrico.



## TEMPERATURA MINIMA

Hasta no hace muchos años, los equipos de aire acondicionado eran materia reservada de los modelos más lujosos. Ahora ya, incluso los coches más pequeños, pueden incorporar un elemento que, cada vez más, se va haciendo imprescindible para el usuario español.

Los equipos de aire acondicionado son muy apreciados por los automovilistas españoles y, a la hora de realizar una compra, se tiene muy en cuenta si el coche que vamos a adquirir dispone de aire acondicionado o puede equiparlo opcionalmente. Desde hace algún tiempo, estos sistemas acondicionadores ya pueden instalarse incluso en los modelos más pequeños y son ofrecidos también como equipo opcional o incluso de serie en los modelos más bajos de gama.

Son muchas las marcas que ofrecen opcionalmente equipos de aire acondicionado en sus modelos más pequeños e incluso algunas, como Ford, Renault o Seat, incluyen dicho elemento como equipo de serie en algunas de sus versiones.

También existen empresas espe-



### INSTALADORES ESPECIALIZADOS

Hay empresas que están especializadas en la instalación de equipos de aire acondicionado. Incluso disponen de equipos que no ofrecen las propias marcas.

cializadas en el montaje de acondicionadores de aire que instalan equipos preparados para utilitarios en los cuales la propia marca no ofrece la posibilidad de instalación, ni siquiera opcionalmente.

Pero, los equipos de aire acondicionado, además de suponer un elemento de confort muy elevado, también contribuyen en la destrucción de la capa de ozono. Los gases utilizados en los equipos acondicionadores tienen un alto contenido en clorofluorcarbonados o CFC, y, por

tanto, contribuyen de manera importante en la destrucción de esta capa natural protectora de las radiaciones ultravioleta. Desde luego, no es la industria del aire acondicionado la mayor responsable de este deterioro natural, pero en el mundo de la automoción ya se ha emprendido una lucha directa contra este problema y se están aplicando otro tipo de gases que no resultan nocivos para la capa de ozono.

Incluso hay marcas que están a punto de comercializar sistemas

## Km. Crédito El crédito rápido

"la Caixa" le ofrece un crédito muy interesante para la compra de su coche. Su característica fundamental es la rapidez. Su concesión es sólo cuestión de minutos. No hay esperas. Ni trámites enojosos. Usted puede disponer de su

crédito, incluso antes de apalabrar su coche. Lo que le ofrece una clara ventaja a la hora de la negociación de la compra. Y todo ello en las mejores condiciones económicas. Corra. Venga a "la Caixa". Ponga en marcha su crédito.



acondicionadores sin CFC. Un ejemplo es Opel, que en el lanzamiento de sus modelos Astra ha preferido no incluir la opción del aire acondicionado hasta que no puedan ofrecer un nuevo sistema de aire acondicionado ecológico que están desarrollando.

Otras empresas, como Mitchell S.A., también han decidido, desde hace algún tiempo, estudiar la sustitución de los gases con CFC por otros gases refrigerantes que no dañen la capa de ozono. Las soluciones más eficaces, en cuanto a compatibilidad con la capa de ozono, se han encontrado en los hidrofluorcarbonados o HFC y, en concreto en el HFC 134a, pero este se considera un paso transitorio hacia el definitivo, que es el de la introducción de los HFC totales, sin nada de cloro. Para Mitchell, éstos son los gases de los sistemas de aire acondicionado del futuro y serán comercializados, por ellos mismos, a partir de octubre de este mismo año. De esta forma, disfrutar de las excelencias del aire acondicionado sin destruir la capa de ozono será posible en muy poco tiempo, incluso en los vehículos más populares. ○

**CONTROLAR EL EQUIPO**  
Es conveniente realizar unas pruebas de enfriamiento cada cierto tiempo.



OFERTAS DE MARCA	
Instalación oficial	
<b>CITROËN</b>	
AX 1.1 TE	160.000 ptas
AX 1.1 TRE	160.000 ptas
AX 1.4 TGS	160.000 ptas
AX 1.4 TZX	160.000 ptas
AX 1.4 4X4	160.000 ptas
AX GT	160.000 ptas
AX GTI	160.000 ptas
<b>FORD</b>	
Fiesta Expo	Serie
Fiesta Ghia 1.4 Cat	Serie
<b>LADA</b>	
Gama Samara	169.619 ptas
<b>PEUGEOT</b>	
106 1.4 XT	144.000 ptas
205 Trophy	144.200 ptas
205 XT	144.200 ptas
205 Aut.	144.200 ptas
205 GTI	144.200 ptas
205 GR Premium	144.200 ptas
205 XTD	144.200 ptas
205 GTD	144.200 ptas
<b>RENAULT</b>	
Clio RT 1.4	141.500 ptas
Clio S 1.7	141.500 ptas
Clio RT 1.7	141.500 ptas
Clio RT 1.4 Aut.	Serie
Clio Baccara 1.4	Serie
Clio Baccara 1.7	Serie
<b>SEAT</b>	
Ibiza CLX 1.5	Serie
Ibiza GLX 1.5	40.000 ptas
Ibiza SXI 1.5	40.000 ptas
Ibiza Sport Line	40.000 ptas
<b>SUZUKI</b>	
Swift GTI	178.045 ptas
Swift 1.6 GLX	179.970 ptas
<b>YUGO</b>	
45 A	168.420 ptas
55 A	168.420 ptas
65 A	168.420 ptas
Florida	168.420 ptas
IVA y montaje incluidos.	
Garantía: Un año en piezas y mano de obra.	

DIAVIA S.A.	
Otra forma de comprar el aire	
<b>CITROËN</b>	
AX	170.000 ptas
<b>FIAT</b>	
Uno	170.000 ptas
<b>FORD</b>	
Fiesta	170.000 ptas
<b>LANCIA</b>	
Y-10	195.000 ptas
<b>OPEL</b>	
Corsa	170.000 ptas
<b>PEUGEOT</b>	
106	170.000 ptas
205	170.000 ptas
<b>RENAULT</b>	
Clio	175.000 ptas
<b>ROVER</b>	
Serie 100	175.000 ptas
<b>VOLKSWAGEN</b>	
Polo	180.000 ptas
Al precio indicado hay que sumarle el IVA y el montaje.	
Precio del montaje: El precio de este apartado varia según los talleres, pero suele tener un precio medio de 40.000 pesetas.	
Tiempo de montaje: Entre uno y dos días.	
Garantía: Un año en piezas y mano de obra.	
Más información en: Diavia S.A. Teléfono: (91) 677 01 30	

MITCHELL S.A.	
Desarrollar acondicionadores	
FORD Fiesta	160.000 ptas
LADA Samara	180.000 ptas
OPEL Corsa	165.000 ptas
RENAULT Clio	165.000 ptas
Estos son precios de venta al público recomendados por Mitchell para sus equipos de aire acondicionado y no incluyen el IVA.	
Montaje: Esta empresa no instala los equipos.	
Más información en: Mitchell S.A. Teléfono: (91) 888 53 00.	

# ¿Hasta dónde eres capaz de llegar?



Escapa del asfalto. Abre nuevos caminos. Alcanza el horizonte. Si no conoces fronteras, conduce el nuevo Samurai 4x4. Un coche que te descubrirá la cara más salvaje de la naturaleza. Bosques, ríos, montañas, desiertos... El Samurai

continúa donde los demás se detienen. Imponiendo el poder de su tecnología cien por cien japonesa donde sólo sobreviven la fuerza y la resistencia. Demostrando que su único límite es tu voluntad.

**SUZUKI samurai 4x4**

PATROCINADOR OFICIAL  
PABELLÓN DE ANDALUCÍA EN EXPO '92

**El más duro sobre el terreno.**

SUZUKI SAMURAI • VERSIONES DE 1.000 CC. Y 1.300 CC. • CARROCERÍA CORTA O LONG BODY • TECHO DE LONA. TECHO METÁLICO FIJO O TECHO DESMONTABLE DE RESINA • GASOLINA NORMAL O SIN PLOMO • MÁS DE 350 PUNTOS DE ASISTENCIA. FINANCIACIÓN DISPONIBLE A TRAVÉS DE SANTANA-CREDIT EN TODOS LOS CONCESIONARIOS SUZUKI.

# Un nuevo estilo, un nuevo espacio.

Bassat, Ogilvy & Mather



En el nuevo Scorpio encontrará una forma distinta de entender un automóvil. Por dentro y por fuera. Un atractivo y renovado diseño exterior que tiene como rasgo principal un nuevo frontal más aerodinámico y unos nuevos grupos ópticos. Un evolucionado sistema de frenos ABS y unas suspensiones más cómodas y efectivas.

## Nuevo Scorpio.

Y un interior en el cual notará la diferencia: salpicadero totalmente nuevo que incorpora detalles en madera de nogal, además de un nuevo cuadro de mandos más completo y funcional. Dotado de la más alta tecnología, sus brillantes motores culminan en el V6 de 2.9 litros y 24 válvulas, capaz de rendir 195 CV. La nueva gama Scorpio le

ofrece un gran abanico de posibilidades, desde el elegante 4 y 5 puertas hasta la gran novedad: el espacioso Station Wagon. Su amplio portón trasero le revelará un espacio extraordinario de hasta 1.600 litros de capacidad con asientos abatidos.

Dispone el Ford Scorpio de un equipamiento de serie en el que el lujo preside todos sus detalles y que incluye para todas las versiones: aire acondicionado, dirección asistida, elevavanas eléctricos, ordenador de consumo (excepto en versión turbodiesel), reloj digital...

Un nuevo estilo y espacio llega con el nuevo Scorpio.

Venga a descubrirlo



**Todo lo que hacemos nos conduce a ti.**

FORD. COCHE OFICIAL EXP 92

Gama Scorpio desde 3.136.000 Ptas.\*  
\* Precio recomendado en Península y Baleares.  
I.V.A. y transporte incluidos.

**BBS: UNA COMPAÑIA EN EXPANSION**

# AMPLIAR EL CIRCULO

**Próximamente, la marca BBS comenzará a comercializar en nuestro país asientos, que se añaden a su actual oferta de llantas de aleación y volantes deportivos.**

**C**UATRO nuevos modelos de asientos deportivos comenzarán a comercializarse en España en los próximos meses, bajo la marca BBS. Entre ellos, se diferencian únicamente por las posibles regulaciones que admiten. Sus precios en España todavía no se conocen, pero el más barato rondará las 135.000 pesetas y el más caro podría situarse en torno a las 350.000 pesetas. El primero de ellos lleva regulación manual del apoyo lumbar, inclinación de respaldo, altura y posición del reposacabezas, en tanto que el modelo más equipado lleva nueve diferentes regulaciones eléctricas y una manual. Si se opta por modelos tapizados en piel, el precio por unidad se incrementará, aproximadamente, en unas cien mil pesetas. El tiempo que se ha empleado en desarrollar estos nuevos asientos es de tres años, un tiempo considerablemente largo, pero que ha sido necesario, ya que la calidad del producto final es el máximo objetivo de BBS.

Durante

nuestra visita a la factoría de la marca germana, también pudimos observar el proceso de fabricación de las llantas de aleación que han dado fama a la marca. Existen dos procesos diferentes: por fundición o forjadas. En el primer caso, se introduce la aleación fundida en un mol-



**PROVEEDOR FERRARI**  
El equipo Ferrari de Fórmula 1 monta llantas de magnesio, forjadas en la factoría BBS de Japón. En Alemania, las mecanizan, las pulen y las miden. A la derecha, llanta trasera del futuro Ferrari 512 GT América.



de del que adopta la forma. En el caso del forjado el tratamiento es diferente. Se parte de una pieza metálica y se le va dando forma empleando la fuerza. En ambos casos, el metal se somete, previamente o a posteriori, a tratamientos térmicos (que la marca nunca desvela) para otorgar a las llantas la dureza y elasticidad requeridas. También la aleación tiene gran importancia en el resultado final y no se especifican los porcentajes exactos. Sobre una base mayoritaria de aluminio, el magnesio está presente en un porcentaje entre el 7 y el 11 por ciento (se ha ido reduciendo a causa de su poca resistencia a la corrosión) y el silíceo, con un porcentaje del tres o cuatro por ciento. Entre las llantas que pudimos observar, se encuentran las del futuro Ferrari 512 GT América y las del equipo Ferrari de Fórmula 1, íntegramente de magnesio forjado.

E  
M  
I  
Z  
A  
G  
A  
Z  
M  
A  
G  
A  
Z  
M

PESOS PESADOS

## EL TRANSPORTE SE REUNE EN VALENCIA

**DURANTE** los días 10 al 14 de este mes de junio, se ha celebrado en Valencia Indutrans'92, Salón Internacional del Transporte y sus Medios.

La capital levantina viene celebrando este acontecimiento desde 1989, con notable éxito. Y es precisamente en esta Comunidad donde se justifica plenamente la celebración de la muestra. Cuenta Valencia con una estructura idónea, con aeropuerto, puerto marítimo, Centro de Transporte y una situación geográfica envidiable, con un cinturón industrial con más de 10 millones de metros cuadrados, susceptibles de ser urbanizados para la

construcción de naves para almacenaje y transformación.

En la Comunidad Valenciana se concentra el 50 por ciento de la flota de transporte de mercancías por carretera, con problemas muy concretos, como el intrusismo profesional y la falsificación de tarjetas de transporte, entre otros. En la búsqueda de soluciones, Indutrans ha servido para intercambiar informaciones en una serie de conferencias profesionales de alto nivel.

En esta edición de Indutrans han estado representados todos los sectores que componen esta actividad económica, que supone el dos por ciento



del PIB y cerca de 400.000 puestos de trabajo. Vehículos industriales, comerciales, carrocerías, remolques, semirremolques, recambios, accesorios, compañías de

año ha recibido más de 10.000 visitantes profesionales, con un incremento de más del 20 por ciento respecto a ediciones anteriores.

En lo que a novedades se refiere, en los diferentes stands de la muestra valenciana se ha podido ver el Scania Streamline de baja resistencia aerodinámica y los nuevos motores de la firma sueca; el nuevo modelo de camión Volvo FS7, de chasis de tara baja, lo que permite una mayor capacidad de carga. Volvo también mostraba la nueva caja de cambios Geartronic, automática sin convertidor.

Mercedes Benz mostraba el modelo 1.524, con



seguros, financieras y servicios, son algunos de los sectores representados en Indutrans, que este

cabina de acero inclinable y ventilación en el techo. Sistemas nuevos de frío industrial presentaba la firma Frigicoll, mientras que en remolques, Alusuisse mostraba el furgón Veraluk con bastidor de aluminio y Auto Comercial Gaspar presentaba un semiremolque frigorífico con capacidad para 33 europalets. Una de las marcas cuya presencia en Indutrans ha sido más relevante ha sido Fiat, que estrenaba su absorción de Pegaso, a través de Iveco. En el stand de la marca italiana destacaban dos novedades, en el campo de los vehículos derivados: el Fiorino con el nuevo frontal, ya con el estilo del Fiat Uno y el Fiat Uno Van, llamado a constituir un éxito de ventas en este subsector, en el que últimamente estamos viendo la llegada de novedades.



**LAS NOVEDADES, EN VALENCIA**  
La mayoría de los fabricantes de vehículos industriales y del sector del transporte, estaban presentes en Indutrans, cuarta edición del Salón del Transporte y sus medios.

MERCADO

## LAS VENTAS SE ESTANCAN

Las cifras de ventas durante mayo vienen a ralentizar la tendencia al alza mantenida desde finales del 91. Durante el pasado mes se han vendido 84.968 turismos, cantidad que supone un incremento del 3,67 por ciento con relación al mismo mes del año pasado, pero que está muy por debajo de ese 31,6 por ciento del aumento de enero del 26,2 por ciento de subida media de los últimos cuatro años.

Comenzando con unas subidas espectaculares durante los primeros meses del año y terminando con unas cifras que, sin llegar a ser numéricamente negativas, vienen a flexionar, cuando menos se esperaba y en un mes comercialmente bueno, una línea alcista que parecía ya consolidada. A pesar de que los resultados de mayo no fueron los esperados, el crecimiento acumulado se mantiene en un 21,2 por ciento con respecto al año pasado, con lo que, de no repetirse más frenazos, se podría seguir aspirando a alcanzar el millón de ventas anuales.

Por marcas, Renault es el líder de ventas, tanto del mes como del acumulado del año, con una cuota del 18,6 por ciento; seguida por Ford, con una cuota del

78 / Motor 16

LOS MAS VENDIDOS				
Ventas acumuladas en el periodo ENERO-MAYO				
	1992	1991	Diferencia	Cuota
RENAULT	83.695	74.001	13,10	18,59
FORD	63.505	54.129	17,32	14,10
CITROËN	52.425	27.799	88,59	11,64
OPEL	52.364	44.474	17,74	11,63
PEUGEOT	46.359	34.939	32,68	10,30
SEAT	41.903	33.849	23,79	9,31
VOLKSWAGEN	25.264	28.146	-10,24	5,61
AUDI	18.699	19.471	-4,07	4,15
BMW	8.918	5.901	51,13	1,98
NISSAN	8.184	6.670	32,16	1,96
ROVER	7.239	7.117	1,70	1,61
MERCEDES	6.884	4.959	38,82	1,53
LANCIA	6.022	5.718	5,32	1,43
VOLVO	4.470	3.646	22,60	0,99
ALFA ROMEO	2.901	4.274	-32,14	0,64
<b>TOTAL</b>	<b>450.271</b>	<b>371.291</b>	<b>21,27</b>	<b>100,00</b>



16,1 por ciento. Pero, por encima de todo, hay que destacar nuevamente el espectacular y continuado incremento que está alcanzando Citroën a lo largo de todo lo que va de año y que arroja un incremento acumulado del 88,6 por ciento. El Clio sigue en cabeza del ranking de ventas, pero acosado tan de cerca

por el ZX que la diferencia es de apenas 160 unidades. En tercera posición se coloca el Fiesta, en detrimento del R-19, que espera poder recuperar la primera plaza. No debemos olvidar al Escort-Orion, cuya suma colocaría a los intermedios de Ford en la segunda posición absoluta. Las ventas acumuladas al

c a n z a n 450.271 unidades, de las que más de 200.000 (un 44,4 por ciento) corresponden a automóviles de importación, con Fiat a la cabeza de los importadores puros, aunque los que más crecen siguen siendo Nissan, BMW y Mercedes.

## CONCESIONARIO



BARONA



CRITICA DE TIENDAS

## MOTOR MIRASIERRA AUDI/VW

UNA de las mayores virtudes de Motor Mirasierra es la de disponer de unas instalaciones de primer nivel, amplias y perfectamente situadas.

Este concesionario oficial de Audi-Volkswagen se inauguró en julio del 90 y desde entonces ha ido incrementando paso a paso sus cifras de ventas.

Una cifras que el pasado ejercicio se concretaron en más de 500 unidades comercializadas.

Para conseguir dichas cifras, este concesionario cuenta con un numeroso equipo de ventas compuesto por siete profesionales.

El modelo que mejor se comercializa es el Golf en sus distintas versiones.

**Exposición:** decorada con la máxima sobriedad, alberga en su interior una amplia representación de

los modelos que comercializan.

Está dividida en dos plantas dedicadas a nuevos y usados. Las entregas son inmediatas en su mayor parte gracias al stock de 80 coches.

**Usados:** proceden de operaciones de canje y se encuentran perfectamente revisados. La garantía puede llegar a 2 años.

**Taller y recambios:** el taller dispone de 800 metros cuadrados útiles y de todo tipo de accesorios para reparar cualquier clase de avería.

En materia de recambios disponen de un amplio surtido que les permite solucionar cualquier pedido.

**Seguros y Financiaciones:** en materia de seguros trabajan preferentemente con VAG Seguros, mientras que la mayor parte de las financiaciones las tramitan mediante Fiseat.

En ambos casos admiten las que aporten los clientes.

**Dirección:** Motor Mirasierra se encuentra en la madrileña calle de Alfredo Marquerie, número 14. El teléfono es el (91) 730 03 55.

**Instalaciones con un gran nivel.**

**Localización del concesionario.**

AUTOSONIDO

## PARIS RCR 41 BLAUPUNKT SISTEMA RDS

EL sistema de transmisión de datos RDS ha tomado en Europa una gran importancia por las múltiples ventajas que aporta.

El nuevo modelo de Blaupunkt, el autorradio París RCR 41, ofrece las ventajas del sistema RDS por un precio similar al de un autorradio digital de tipo medio.

La primera peculiaridad del sistema RDS es poder ver en el display mientras se escucha. La segunda posibilidad es la información sobre el estado del tráfico mientras segui-



mos escuchando la emisora elegida en las mejores condiciones, esta posibilidad se puede utilizar en algunos países centroeuropeos donde ya funciona con normalidad el sistema; por el momento, en España, no ha pasado de la fase experimental.

Las emisoras RDS, superpuestos al programa normal, transmiten una serie de datos inaudibles que informan sobre el nombre de la emisora y sus frecuencias de transmisión. Un autorradio provisto del sistema RDS, como el París RCR 41, cuando capta ese tipo de información, busca entre las frecuencias de transmisión disponibles la que

proporciona las mejores condiciones de escucha.

El París RCR 41 es un aparato, exclusivamente, con Frecuencia Modulada puesto que sólo un cinco por ciento de los automovilistas eligen otro tipo de frecuencias. Para obtener las mejores condiciones de recepción y evitar las interferencias, el París está equipado con el sistema Codem III de Blaupunkt. De esta forma se obtiene una excelente selectividad, incluso en presencia de emisiones de gran intensidad, junto con un espectro de frecuencia completo, aun con señales débiles.

El incesante aumento de las emisiones requiere siempre mayor capacidad de memoria. Por esta razón, el París RCR 41 dispone de un total de 18 plazas de memoria, distribuidas en tres planos. El sistema Travelstore permite la memorización de seis frecuencias de FM



## Alarma ROJA!!



Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

Dotadas de un microprocesador que ofrece los máximos adelantos en fiabilidad y funciones, tales como: autoalimentación, telecomando por radiofrecuencia o por infrarrojos, alzacratales automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc.

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

## LIBROS

### MARRUECOS EN VIVO

El libro Marruecos en Vivo, editado por Anaya Touring, ha recibido el premio «Guía de Viajes» de la revista Delibros 1992. Es un obra dirigida a aquellos viajeros que precisan una información práctica exhaustiva, viva y fiable, que permita planificar el viaje hasta sus detalles más pequeños, y, al mismo tiempo, les permita improvisar sobre el terreno todo tipo de alternativas. Incluye cerca de 50 mapas e importante información del gran patrimonio artístico y monumental que posee, herencia de las culturas más antiguas y de su historia más reciente. La colección «En Vivo» es la versión española de las prestigiosas Rough Guides, diseñadas para aquellos viajeros más interesados en la cultura viva de los pueblos y los países

que en otros aspectos más convencionales. En definitiva, son las guías idóneas para quienes viajan con un espíritu joven. Por el momento se han editado los títulos de Grecia, Marruecos y Nueva York. Están editadas en un papel estucado mate, encuadernación rústica, impresión a dos colores y formato 12x22,5. El número de páginas es variable.



seleccionadas automáticamente con arreglo a la potencia de las emisiones, clasificando la memorización en base a la intensidad de campo de la recepción.

### NUEVA GAMA SONY

La actual gama «Alta Fidelidad» para automóvil de Sony, incluye productos tan sofisticados como el

sistema digital KP-400, compuesto por el radiocontrolador de CD múltiple XR-U440 RDS y el Compact Disc múltiple de diez discos CDX-U300. Está dotado de carátula extraíble. La potencia es de 4x20 vatios e incorpora cassette autoreverse y Dolby b. El precio aproximado es de 59.000 pesetas para el CDX y 57.000 el XR.

RANGER vigila por ti

**RANGER**  
COMPUTER ALARM

RADIOVOX, S.A.  
Can Bruixa, 30-40 • 08014 BARCELONA  
Tel. (93) 490 81 40 • Telefax (93) 490 11 16



LO QUE HAY QUE SABER

### VERANO CALIENTE

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), ha editado un folleto con las previsiones de circulación para todos los días del año y que cobra especial interés en las fe-



carreteras. Hay que tener presente que se exceptúan los accesos a las grandes ciudades como Madrid, Barcelona, Bilbao o Valencia.

Según estas previsiones, los días críticos de circulación en la generalidad de las carreteras españolas comenzarán el viernes 17 de julio, para llegar al punto álgido en el fin de semana del viernes 31 de julio. A lo largo del mes de agosto, prácticamente todos los viernes,

sábados y domingos serán complicados, agravándose la situación conforme se acercan las fechas de fin de mes. Ya el mes de septiembre es más tranquilo, pero habrá que prestar atención al martes día 1 y a los viernes de todo el mes, especialmente el día 11, que es festivo en algunas comunidades.

El inicio del curso escolar marca el fin de las dificultades. Para más información, el teléfono de tele-ruta es el 91-535 22 22.

AGENDA

### TODOS POR LA TELE

La carrera de Fórmula Indy que se celebrará el próximo sábado, día 20, en el circuito de Detroit, va a ser retransmitida por Televisión Española dentro del espacio «Deporte Noche», que se emite por la primera cadena de 01,45 horas hasta las cuatro de la madrugada.

Este mismo espacio retransmitirá, también, en su emisión del sábado 27 de junio la prueba, puntuable para el mismo campeonato, que tendrá lugar en Portland. También «Do-

mingo Deporte», que se emite de 12 a 15,45 horas por la segunda cadena, va a dedicar el día 21 un tiempo al motor retransmitiendo desde el Circuito del Jarama -a las 12,15 y a las 14 horas- la primera y segunda manga de la prueba puntuable para el Campeonato del Mundo de Superbikes, que se celebra en nuestro país. Así mismo, dentro de este programa dominical se emitirá un reportaje sobre la celebración del Camel Trophy. Este mismo programa, el domingo 28, tiene previsto retransmitir desde el circuito de Albacete la prueba puntuable para el campeonato de España de Turismos.

Además, también por La 2, el sábado 27 se conectará con el circuito de Assen para ofrecer en directo el Gran Premio de Holanda de Motociclismo con el siguiente horario: 11,45 horas, 125 centímetros cúbicos; 13,15 horas, 500 y 14,45 horas, 250.

# S NUEVOS

# O

# E

# C

# E

# R

# R

Table listing car models (ALEKO, ALFA ROMEO) with columns for PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas.

Table listing car models (AUDI) with columns for PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas.

Table listing car models (AUDI) with columns for PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas.

Table listing car models (BERTONE) with columns for PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas.

Calendar grid for JUNIO, JULIO, AGOSTO, SEPTIEMBRE, and OCTUBRE showing days of the week and holidays.

chas previas al gran éxodo veraniego. Estas previsiones se establecen en función de la experiencia de años anteriores y con datos obtenidos en más de 130 puntos de la red principal de 80 /Motor 16

CIRCULACION, VIAJE, CIRCUNSTANCIAS. Legend with color-coded boxes for Normal, Intensa, Muy intensa, Lenta, Muy Lenta, mañana, tarde, festivo, festivo en Comunidad.



GASOLINERAS EN LOS SUPERMERCADOS. Los supermercados Alcampo instalarán estaciones de suministro de combustible en sus centros comerciales (18 en toda España). De momento, esta iniciativa se ha iniciado en El Ferrol, con la ventaja suplementaria de que el combustible es una peseta más barato que en cualquier otra estación de servicio, siendo pionera, también, en la aplicación de la libertad de precios. Las nuevas estaciones de servicio permanecerán abiertas las 24 horas del día e incluirán otros servicios para el automobilista.

Copyright: Motor 16, 1992. Prohibida su reproducción.









# 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



**COMINTRA, S.L.**  
**VOLKSWAGEN**  
**CORRADO VR6**  
Techo, Cuero, Climatizador,  
Compac disc, Alarma  
Asientos calentables, volante  
ajustable. **NUEVOS.**  
**4.000.000. Ptas.**  
Tel: (91) 351 13 78

**RENAULT 5 GT Turbo**,  
año 1987, negro,  
775.000 ptas. Alcázar.  
Tels. (91) 269 26 65 y  
460 49 00.  
**RENAULT 21 TI**, full,  
año 88, 1.275.000  
ptas. Alcázar. Teléfo-  
nos (91) 269 26 65 y  
460 49 00.

**IBIZA SXI**, grafito, año  
88, 775.000 ptas. Al-  
cázar. Teléfonos  
(91) 269 26 65 y  
460 49 00.

**COUPE** Subaru 4WD,  
todos extras: aire, ser-  
vodirección, techo, etc.,  
sólo 1.750.000 ptas.  
Azcona, 62.

**VOLKSWAGEN** Santa-  
na, motor Audi, 5 cilin-  
dros, bien cuidado, aire,  
etc. Azcona, 62.

**OCASION** interesante.  
BMW 325-i, 4 puertas,  
gris metalizado, llantas,  
etc. M-KU, Azcona, 62.  
Tel. 725 86 21.

**C.A.N.S.A.** Asesora-  
miento y venta todas  
marcas, ofertas espe-  
ciales. Azcona, 62. Te-  
léfonos 725 86 21 y  
725 17 17.

**SUZUKI** Vitara, nue-  
vos, todos modelos, en-  
trega inmediata, oferta  
regalos varios. Azcona,  
62. Tel. 725 86 21.

**SUZUKI** Swift GTI,  
nuevo, entrega inme-  
diata, oferta especial.  
Tels. 725 86 21 y  
725 86 22.

**MERCEDES** 16V, mo-  
derno 2.5, negro-azul  
metalizado, varios ex-  
tras, buen estado, ga-  
rantizado 1 año, precio  
muy interesante, ad-  
mito cambio. Teléfo-  
nos 726 17 17 y  
725 86 21.

**VOLKSWAGEN** Esca-  
rabajo 1300, buen es-  
tado, 390.000 ptas.  
Tel. 725 86 21.

**SE VENDE**  
**BMW K-75**  
**LOW SEAT.**  
M-LM, 9000.KM  
Carenado TCP, Maletas  
originales  
**880.000 Ptas.**  
Tel: 407 27 00  
Ext.: 713. ALFONSO

**VOLKSWAGEN** Esca-  
rabajo 1303, moderno,  
precioso, extras,  
690.000 ptas. Azcona,  
62. Tel. 725 86 22.

**BMW 325-i**, 4 puertas,  
extras, precioso, garan-  
tía 1 año, buen estado,  
facilidades. Azcona, 62.  
Teléfonos 725 86 21 y  
725 86 22.

**AUTOMOVILES DE IMPORTACION**

NISSAN 300 ZX V6 245C, FULL EQUIPE	2.950.000 PTAS
ANO 88, 42.000 KM. NACIONAL	
JEEP CHEROKEE LTD	4.212.000 PTAS
ABS 190 CV 4x4 FULL EQUIPE	
JEEP CHEROKEE LTD ABS 195 CV 4x4	3.700.000 PTAS
FULL EQUIPE, OCTUBRE 91, 17.000 KM.	
EAGLE TALON TSI AWD, PIEL	4.200.000 PTAS
COMPAC DISC, 195 CV 4x4, FULL EQUIPE	
DODGE STEALTH 92 R/T TURBO 300 CV,	6.810.000 PTAS
4x4, FULL EQUIPE	
CHRYSLER VOYAGER LE 3.31 150CV,	1.685.000 PTAS
4x4 FULL EQUIPE	
GM LUMINA APV CL, V6 3.31, FULL EQUIPE	3.799.000 PTAS
CORVETTE ZR1 V8, 375 CV FULL EQUIPE	9.600.000 PTAS
RANGE V8 EFI, 2 PUERTAS, FULL EQUIPE	
CON ALARMA, COLOR VERDE, AÑO 91	3.000.000 PTAS
FIAT UNO 70 SX, 1.31, ELKVALUNAS,	
RADIOCASSETTE, GRIS OSCURO METALIZADO,	600.000 PTAS
AÑO 87, 40.000 KM	
FORD SIERRA SPORT 2.0I, ELEVALUNAS	600.000 PTAS
TECHO - SOLAR, BLANCO, B - 6V	
LANCHA GLASTROM MODELO 208 SEA FURY,	
620 M. 2 FUERA BORDA YAMAHA 85 CV CADA UNO,	
SONDA, RADIO - TELEFONO AÑO 87	1.900.000 PTAS

TEL: (93) 7 52 03 08 (9 A 14 H Y 16 A 17.30 H)  
FAX: (93) 752 02 48

**Motor 16**

# DITECNICA

MITSUBISHI 3000.



**VAROSA**  
motors

Esta fabricada a litografía con 4  
muestras de muestra  
Tel: 906 91 08-409 15 11 Fax: 907 08 08

• MITSUBISHI • HONDA  
• TOYOTA • MAZDA



Entrega  
inmediata  
todas  
unidades y  
colores

**OPEL** Corsa 1.2, Don  
Algodón, impecable es-  
tado, M-KB, buen pre-  
cio, garantía, facilita-  
des. Azcona, 62. Tel.  
725 86 21.  
**VOLKSWAGEN** Esca-  
rabajo descapotable,  
rojo, 1.300.000 ptas.,  
perfecto estado, facili-  
dades. Tel. 726 17 17.

**BMW 325**, 4 puertas,  
aire, techo, asientos  
Recaro, 1.500.000  
ptas., facilidades. Azco-  
na, 62. Tel. 725 86 21.  
**SUPEROCASION.** Li-  
quidación, Lancia Delta,  
llantas, pintura metali-  
zada, estrenar, varias  
unidades, precio increí-  
ble.

**OCASION** interesante.  
Volkswagen Polo Clas-  
sic, supercuidado, sólo  
300.000 ptas. Azcona,  
62. Tel. 725 86 22.  
**AX 11 TRE**, impecable,  
30.000 km. 560.000  
ptas. Azcona, 62.  
**FIAT** Tipo DGT 1.4,  
llantas, etc., impecable,  
M-JV. Azcona, 62.

**VENDO**  
**SUZUKI**  
**SANTANA SJ-413**  
SO-D  
20.000 Km.  
Perfecto estado  
**775.000 Ptas.**  
Alfonso  
Tel: 407 27 00 Ext: 713

**SEAT** Ronda 1.6 SX,  
año 86, alarma, case-  
te, llantas, antinieblas,  
etc. 350.000 ptas. ne-  
gociables. Teléfono  
316 30 48.  
**CHEROKEE** Limited  
1990, impecable,  
36.500 km. 3.300.000  
ptas. Teléfono (91)  
401 61 54. Oficina.

## AUTOMOVILES VENCESLAO

IMPORTACION DIRECTA DE TURISMOS Y 4x4 DE U.S.A.

**FORD PROBE**  
2200 c.c. 4 cilindros  
12 valvulas. Turbo  
(Full Equipe)

PIDA INFORMACION  
Y COMPARE



SERVICIO OFICIAL



EXPOSICION Y VENTA:  
C/ Balmes, 297  
Tel y Fax: 93-2001167  
TALLERES:  
C/ Lincoln, 44 08006 Barna.  
Tels: (93) 218 78 72

## IMPORT-DIR S.A.

C/ ANTONIO LEIVA, 23  
28019 MADRID TEL: 269 34 15 • 469 78 06  
FAX: 469 22 70

• MITSUBISHI  
• HONDA  
• TOYOTA  
• MAZDA

MITSUBISHI 3000  
ECLIPSE  
MAZDA 929  
HONDA CIVIC  
TOYOTA CELICA  
DODGE STEALH



**ECLIPSE GSX.**  
Probado:  
Motor-16, 24 Marzo.  
• 0-100, 6,5 seg  
• Vel. Max. 230 Km/h.  
• Consumo a 90. 6,7 L.

**ECLIPSE GS.**  
Full Equip. 3.692.000



ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES

**Motor 16**





## LOS VOLANTES QUE SE CONTINUAN FABRICANDO A MANO

Pieles cosidas a mano, maderas pulidas artesanalmente y el diseño vanguardista de los estilistas italianos, hacen que los volantes NARDI sean la verdadera distinción de su automóvil. NARDI es el único proveedor de ROLLS ROYCE para volantes de piel.



Importador exclusivo para España **Tripol** Pérez Galdós, 40. 08012 Barcelona. Tel. (93) 237 83 24. Fax (93) 238 30 28

GMC - CHEVROLET - CADILLAC  
PONTIAC - BUICK - OLDSMOBILE  
FORD - LINCOLN - CHRYSLER - JEEP

## OMNI MOTORS

CENTRAL DE RECAMBIOS Y VEHICULOS AMERICANOS



CHEVROLET "BLAZER" SILVERADO 4 x 4 V6 5,7 l. NUEVO MODELO-92.

**RECAMBIOS AMERICANOS, VEHICULOS Y ASISTENCIA**



FORD "AEROSTAR" 4 x 4 - V6 4,0 l.

- TODO TERRENOS**
- CHEVROLET BLAZER "S-10" V6 4,3 l.
  - CHEVROLET PICK-UP V8 6,2 l. DIESEL
  - FORD EXPLORER V6 4,0 l.
  - JEEP GRAND CHEROKEE LTD 4,0 l...

- TURISMOS Y DEPORTIVOS**
- CHEVROLET CORVETTE V8 5,7 l.
  - CADILLAC SEVILLE V8 4,9 l.
  - PONTIAC TRANS-AM V8 5,0 l.
  - CHRYSLER LE-BARON GTC V6 3,0 l.....

- FURGONETAS DE LUJO**
- CHEVROLET ASTRO-VAN 4 x 4 V6 4,3 l.
  - PONTIAC TRANS-SPORT V6 3,8 l.
  - CHRYSLER VOYAGER 4 x 4 LE V6 3,3 l.....

**OMNI MOTORS PRESENTA POR FIN EN ESPAÑA EL SERVICIO INTEGRAL DEL VEHICULO AMERICANO QUE INCLUYE:**

**VEHICULOS AMERICANOS**  
NUEVOS, USADOS Y CLASICOS DE CUALQUIER MARCA, MODELO Y AÑO CON TOTAL GARANTIA.

**RECAMBIOS AMERICANOS**  
ORIGINALES Y ACCESORIOS PARA VEHICULOS NUEVOS, USADOS Y CLASICOS DE CUALQUIER MARCA, MODELO Y AÑO.

**ASISTENCIA TECNICA EN**  
MANTENIMIENTO Y REPARACIONES EN NUESTROS TALLERES ESPECIALIZADOS

**GARANTIA Y SERVICIO POST-VENTA**

OMNI MOTORS: C/ GRANADA, 48 - 28007 MADRID - TEL/FAX: (91) 551 58 32 - 551 05 73

Motor 16

### Bendix, premio de Marketing

La compañía Bendix, especialista en pastillas de frenos, ha sido galardonada con el premio «Líder de Marketing 1992», concedido por el Club de Marketing de Barcelona. Este premio, el más prestigioso dentro del sector, fue entregado en los salones del hotel Meliá de Barcelona, bajo la presidencia del Conceller d'Indústria de la Generalitat, el Sr. Antoni Subira.

### BITTER KAS REGALA MUSICA

Bitter Kas obsequia a sus consumidores con una magnífica selección de pop español, salsa y rumbas. Cada uno de los títulos es una excelente recopilación de temas interpretados por los más conocidos grupos y

Hispalis» en el apartado dedicado a rumbas. Cada título se ofrece en los formatos cassette y compact-disc. Además, todas las cartas recibidas entrarán en el sorteo de 100 equipos de alta fidelidad Sony. Las bases, en las botellas de Bitter Kas.



solistas del panorama nacional. «Radio Futura», «Gabinete Caligari», «Nacha Pop» y «los Ronaldos» figuran, entre otros, en la selección de pop español; Caco Senante en la salsa y grupos como «Bordón 4», «Los Chunguitos» y «Cantores de

### Motos BMW financiadas

BMW Ibérica S.A., a través de su servicio de financiación «BMW Finance & Leasing», ha puesto en marcha, para el mes de junio, una campaña de financiación para cuatro de sus modelos de mayor demanda: las polivalentes R100R Roadster y K75 Metropolitan y las deportivas K75S y R100RS.

Las ventajosas condiciones poseen un tipo de interés nominal aplicado del 13,50 por ciento, con un T.A.E. resultante del 14,62 por ciento. Dejando como entrada, aproximadamente, un 30 por ciento del valor total de la moto, la cantidad a pagar en 60 cuotas mensuales es la siguiente:

- 15.824 pesetas para la R100R.
- 16.931 pesetas para la K75 Metropolitan.
- 19.533 pesetas para

el polivalente modelo K75S. -19.294 ptas. para la R100RS.

Además, el sistema de financiación «BMW Finance & Leasing», ofrece una gran flexibilidad en su operativa, permitiendo elegir para el pago entre cuotas fijas, crecientes o decrecientes, según las necesidades del cliente. También es posible estudiar conjuntamente un plan personalizado de financiación.

La aprobación de cada operación de financiación se lleva a cabo en un plazo máximo de 48 horas, lo que convierte a «BMW Finance & Leasing» en la forma más fácil, rápida y cómoda de adquirir una motocicleta, avalada por el prestigio de la marca alemana.

Toda la información referente al sistema de financiación se encuentra disponible en los más de 50 concesionarios oficiales de motocicletas BMW.

### Nueva exposición Audi-Volkswagen

El pasado 3 de junio tuvo lugar la inauguración de la nueva exposición Audi-Volkswagen de Otaysa, situada en la calle María de Molina esquina con Francisco Silvela, en la capital de España.

A la inauguración asistió el vicepresidente del grupo Audi-Volkswagen, el Sr. Smith, y supone un auténtico «Salón Permanente del Automóvil» en Madrid.

Dicho salón tiene una superficie de 5.000 metros cuadrados, donde el público podrá ver y admirar más de cincuenta modelos de la gama de automóviles Audi, Volkswagen, Seat, Skoda y vehículos industriales Volkswagen, desde la primera hora de la mañana hasta la madrugada.

Para los más trasnochadores, Otaysa inaugura su terraza de verano, donde todos los madrileños ten-

drán la oportunidad de comprar un coche por la noche.



### Nuevos neumáticos Michelin para motos

El mundo de la moto está en constante evolución: nuevos conceptos, sofisticación técnica, regreso a las fuentes...

Michelin, para responder a las exigencias específicas de cada tipo de utilización, ha desarrollado una gama completa de neumáticos innovadores y de alto rendimiento.

De estructura radial o convencional, para carretera o todo terreno, destinados a potentes motos deportivas o a ligeros y prácticos ciclomotores, estas gamas se verán constantemente enriquecidas por nuevos productos.

Dentro de esta nueva gama, destacar los siguientes modelos: Michelin T 63: muy eficaz y polivalente; Michelin T66 y T66 X: válido para ciudad, carretera y caminos; Michelin Trial Competición X 11: están dotados de gran adherencia y precisión; Michelin M29 S: con vocación deportiva; Michelin Radial A 89 X y M89 X: poseen buena adherencia y gran duración.



GRAN PREMIO DE ALEMANIA

# POBRES PERO HONRADOS

**Son los desheredados del Mundial. No tienen un duro, pero a trancas y barrancas, a fuerza de sacrificios y de privaciones consiguen colocarse en las parrillas de salida. Lo hacen porque están seguros de sus posibilidades y de que un día saldrá el sol. Un día el podio será para ellos.**

José Luis Aznar

Enviado especial

CUANDO el semáforo de salida va a ponerse verde hay treinta y seis pilotos dispuestos a dar lo mejor de sí mismos para conseguir un resultado que los recompense por los esfuerzos invertidos. Unos, sólo se conformarán con la victoria, pero otros se darán por satisfechos si terminan. Evidentemente, cuanto más adelante lo hagan, mejor, pero lo importante es cruzar la meta. Para algunos, esos pilotos a quienes pocos conocen y cuyas carreras discurren en el anonimato del pelotón sólo sirven para rellenar la parrilla, pero la verdad es que cada uno de ellos tiene que luchar con tanto ahínco como los mejores y que para lograr ese propósito, que parece tan sencillo, deben afrontar sacrificios que no todo el mundo estaría dispuesto a soportar. Cada uno de ellos tiene tras de sí una historia que merece la pena contar.

En el Campeonato de este año hay cinco españoles que se encuentran en esta situación. Tres de ellos militan en 125, Julián Miralles, Manuel Hernández y «Pitufo» Álvaro. En 250 tenemos a Luis d'Antín y Juan López-Mella lo hace en el medio litro. Son cinco situaciones distintas pero las cinco tienen un denominador común. Y es que todos corren porque esperan días mejores, los cinco están seguros de sus posibilidades y los cinco creen firmemente que si dispusieran de un presupuesto digno, sus resultados serían muy otros.

Julián Miralles, que nació en Alberique hace 26 años ha conocido tiempos mejores, en 1987 fue Campeón de Europa con una Derbi oficial de 80.

Al año siguiente se encuadró en el equipo de Angel Nieto y con una Honda 125 hizo tres segundos puestos. En 1989 volvió a Derbi y «ahí fue cuando las cosas empezaron a no ir tan bien». A cuatro carreras del final estaba a ocho puntos del primero, pero de esas cuatro no terminó ni una y fue octavo del Campeonato. A partir de ese momento se lo montó por su cuenta, primero con una JJ-Cobas y el año pasado, a media temporada, se compró una Honda. Si en esos dos años dispuso del patrocinio de Coronas, ahora su moto luce en grandes letras el logotipo de Moto Manía. «Es una tienda de motos que acabo de montar» lo que quiere decir que si Julián sigue en las carreras es porque se lo paga de su bolsillo. «Los gastos de cada Gran Premio los cubro con lo que nos da el IRTA, el problema es la inversión en motos, el banco de pruebas y el camión» -un camión frigorífico que él mismo ha transformado- y los sueldos, unos veinte millones en total, que ha pagado vendiendo material de otros años y la caravana que tenía. Por el momento para terminar la temporada «nos hemos de gastar otros diez, sobre todo en recambio, y esos no sé de dónde saldrán porque de momento ya estoy a menos dos con el banco» dice con una sonrisa. Su equipo se reduce al mínimo, puesto que él mismo cuando se saca el mono de cuero se pone el de mecánico. Incondicionales, a su lado tiene a su hermano «Boris», a Joaquín, el ingeniero, que si está con él no es por el sueldo sino porque es amigo suyo, y Salvador, un tío de su mujer que hace de conductor y de cocinero. «Ves -dice con orgullo- somos una familia».

El caso de «Pitufo» Álvaro no es muy

# Dockenheimring' 92

## Continental Continental

**SONANDO CON EL PODIO**  
Cinco pilotos, Julián Miralles, Juan Álvaro, Juan López-Mella, Luis d'Antín y Manuel Hernández (de izquierda a derecha y de arriba abajo) que a la espera de tiempos mejores suplén el dinero con la ilusión y el esfuerzo.





**MEDIOS LIMITADOS**  
Julián Miralles cambia el mono de cuero por el de mecánico para atender su moto. A la espera de que vuelvan los buenos tiempos su único patrocinador es su tienda de motos. Luis d'Antín se quedó sin presupuesto al iniciar la temporada. Pero con un equipo dirigido por César Agüí han logrado salir adelante cambiando el dinero por esfuerzo e ilusión.



distinto. Este sevillano de diecinueve años corre en velocidad desde los trece. En 1988 ganó las dos categorías del Criterium y en 1989 se lució en alguna carrera del Mundial. Fichar por Derbi al año siguiente significó un grave error porque la marca de Mollet estaba en los peores días de su historia. Han sido dos años perdidos y esta temporada todo parecía encarrilarse perfectamente cuando se anunció que tomaría parte en el Mundial con sendas Aprilias del Team Parra patrocinadas por Marlboro. Antes mismo del primer Gran Premio, se consumó el divorcio entre el piloto y el voluble José María Parra. Para el Gran Premio de España parecía que todo se arreglaba y el matrimonio se recomponía, pero Parra «atacó de nuevo» y antes de los entrenamientos vendió las motos a ¡Hernández! Ante esa situación, y tras llamar a muchas puertas, ha conseguido meterse como segundo piloto en el equipo de Bruno Casanova. Para ello ha tenido que aportar unos cuantos millones de pesetas «no pongas cuantos, por favor», unos millones que son las rentas que le quedaban de la ficha de piloto oficial de Derbi. «Pitufo» tiene en Eduardo Castro, conocido concesionario Yamaha en Sevilla, algo más que un mánager. «Eduardo me acompaña siempre, yo soy joven y él me ayuda mucho». Estar en un equipo como el de Bruno Casanova es una

## Hockenheim desde el box

**C**ARLOS CARDÚS, que había cambiado la marca de sus neumáticos de Dunlop a Michelin, no corrió a causa de una caída sufrida en los entrenamientos, en la que se magulló todavía más el cuerpo. Verdaderamente no fue ese el día de Honda ni el de Michelin.

**MALA RACHA**  
Carlos Cardús volvía a caerse en entrenamientos no pudiendo salir.



garantía, pero tampoco es que sea un equipo oficial. «Tengo una moto y un mecánico para mí, y luego hay otro mecánico que compartimos».

A diferencia de Miralles y «Pitufo», el cartagenero de treinta años Manuel Hernández no sabe lo que es el lujo de ser piloto oficial. Varias veces Cam-

*Cada día no pudo con las Aprilia y Bradl se cayó cuatro veces en el fin de semana!*

**H**ABLANDO DEL TEAM REPSOL HONDA, digamos que le comunicaron a Sánchez que no había moto para él porque no estaba en condiciones físicas para correr.

El mallorquín no está de acuerdo con esta opinión y se presentó en el circuito para demostrarlo. Por el momento Sánchez podrá correr en Assen y en el Campeonato de España con una Honda del equipo Coronas de «Aspar».

**E**L DE ALCIRA está desesperado con el rendimiento de su moto. En los entrenamientos probó incluso el motor con kit B de Luethi para ver si era superior que el A. En carrera la moto corría más que en las pruebas pero sólo aguantó tres vueltas hasta que el motor gripó.

**E**L CIRCUITO DE HOCKENHEIM contó con una buena entrada pese



peón y Subcampeón de España en 125 ya hizo alguna carrera del Mundial en 1986. Al año siguiente ganó la manga del Europeo en Jerez y al otro se llevó cuatro puntos «mundiales» en el Jarama. En 1990 fue decimoquinto en el Mundial pero la temporada pasada sufrió mil y un accidentes y terminó



**SEGUIR EN LA BRECHA**  
Después de haber sido piloto oficial de Derbi, Álvaro se ha tenido que acostumar a deambular por distintos equipos.

Finalmente, gracias a los buenos oficios de Eduardo Castro, ha conseguido una Aprilia en el equipo de Casanova. Juan López Mella ha logrado adaptarse en muy poco tiempo a su ROC Yamaha, convirtiéndose en uno de los mejores privados.



**EN ESTÉREO**  
En el paddock alemán se encontraban algunas gruesas sorpresas.

a que los precios subieron alrededor de un 40 por ciento con respecto al pasado año. Los «motards» germanos, muy brutos ellos, hicieron un agujero en el bosque de los alrededores que llenaron de... ¡jorines! y sumergirse en ellos era la prueba iniciática de quienes pretendían ingresar en este «selecto» club.

**I**NFORMADO DE ELLO Ecclestone, y de las protestas suscitadas por los nuevos precios, parece ser que éste respondió que «nuestro espectáculo no es para los pobres, así que también pueden irse a manifestar a las puertas de la Mercedes que hace coches para ricos».

**U**NO DE LOS SECRETOS DE LAS APRILIA es un embrague automático que permite cambiar sin soltar el acelerador. Lo llevaban Biaggi, Chili y Casanova, mientras que Reggiani lleva un cambio con un pulsador en el manillar.

**P**ARA TERMINAR, UNA DE «GORDA» y si es difícil que sea verdad, sería bonito que fuese cierta: Kevin Schwantz podría pilotar en Assen la segunda Suzuki de 250, del mismo modo que lo hizo Wakai en sustitución de Zeeleberg en Hockenheim. El piloto holandés, por su parte, espera estar listo también para la carrera de su país después de su espectacular accidente.

sin tener un duro. «Este año no iba a salir al Mundial porque no tenía dinero para hacerlo dignamente y no quería repetir lo del año pasado, pero quince días antes del Gran Premio de Japón me llamó José María Parra y me ofreció correr con sus Aprilia» explica. También hubo divorcio aunque el sevillano le vendió las motos a nuestro hombre. «En Malasia pude firmar un contrato con el IRTA y me lancé». Lanzarse significa comprar las motos «que ha pagado Licor 43» y luego hay que contar con lo que paga el IRTA y una «ayudita» de cascos MT. «Pero es poco, no sé si podremos seguir así mucho tiempo, porque tenemos lo justo para la gasolina, los desplazamientos y bocadillos de chorizo, pero no de jamón». Y eso que el «cartagenero» se lo monta con lo mínimo y al mínimo precio: él mismo hace de mecánico y con él están Ramón Pano y Eduardo Vidal «que no cobran un duro. La infraestructura es buena, pero necesitamos dinero para moverla».

No se le presentaban mal las cosas al madrileño Luis d'Antín antes de empezar el año. Acababa de ser Campeón de Europa y de España en Super Sport con lo que enriquecía un ya bonito palmarés. Tenía sponsor, Paquex-prés, pero hete aquí que el escándalo de Renfe lo hizo descarrilar todo. Pese a todo Luis y su amigo, mánager y

LA PELICULA DE LA CARRERA



**ENTRE LOS GRANDES** Alex Crivillé demostró que su adaptación a la categoría se puede dar por terminada. Luchó sin complejos en el pelotón que seguía a Kevin Schwantz, integrado por Kocinski, Lawson y Gardner. Finalmente el «Cocodrilo» demostró tener más hambre de podio que el «Nen».



**POR FIN CASANOVA** Después de una carrera sin concesiones Bruno Casanova logró su primera victoria.

El ultrarrápido circuito de Hockenheim favorece carreras muy distintas a las de otros trazados.

Aquí todo se juega en los rebufos. Así en 125 un grupo de siete corredores se disputó duramente la victoria y esta vez por fin Casanova consiguió su objetivo. Giró finalizó décimo porque perdió el «tren» de ese grupo por culpa de Sakata y «Aspar» se retiró por gripaje en la tercera vuelta.

En el cuarto de litro las tres Aprilia de Chili, Biaggi y Reggiani dominaron con absoluta superioridad al resto, por fin una marca europea logra batir el aplastante dominio nipón.

**BUEN RESULTADO**

A pesar de las carencias de su Aprilia Alberto Puig demostró su calidad.



Cadalora con su flamante Honda oficial se vio impotente para seguir el ritmo impuesto por los de cabeza. Puig terminó en un excelente, dadas

Quinta victoria de Doohan en lo que va de año.

Schwantz prefirió no utilizar en carrera la nueva Suzuki que probó en



**VICTORIA EN FAMILIA** Los tres hombres de Aprilia, Biaggi, Chili y Reggiani demostraron sobre el asfalto del rapidísimo circuito alemán, que las motos italianas han llegado a un óptimo grado de evolución.

las circunstancias, sexto puesto; aunque también monta una Aprilia no es igual a la de los tres primeros, ya que su motor no se parece ni por asomo al motor de los italianos, que en entrenamientos le sacaban tres segundos, mientras que el décimo puesto de Torrontegui cobra otra dimensión cuando se sabe que por culpa de Shimizu bajó de la séptima a la vigésima posición y luego tuvo que remontar en solitario.

**KOALA VOLADOR** El australiano Mick Doohan voló sobre el trazado alemán sin importarle la ventaja que acumulaba sobre el segundo clasificado, mantuvo en todo momento un ritmo infernal.

**Con acento italiano**

entrenamientos y fue segundo. Por la tercera posición Crivillé luchó como un poseso y sólo en la última vuelta se doblegó ante Gardner, quien para conseguir su objetivo no dudó en echarse sobre el piloto de Campsa. En el ánimo del de Seva pesó que llevaba tres carreras consecutivas con problemas y eso le hizo mantener fría la cabeza y no arriesgarse a una caída como la del Gran Premio de España. Garriga, noveno, hizo empero una buena carrera, pero su cuerpo magullado por una caída en el «warm-up» por culpa de un manguito que perdía y mojaba el neumático, no estaba para muchos esfuerzos.



**SUDORES**

Juan Garriga tuvo que esforzarse hasta la extenuación para estar delante.

Peor lo tuvo Rainey que abandonó a media carrera ante los dolores a consecuencia de una escalofriante caída el sábado.



director técnico César Agüi no se desanimaron y compraron una Honda SPL 250 «aunque por no tener dinero suficiente tuvimos que dejar escapar la posibilidad de tener un Kit A como los de Romboni o Capirossi». Aprovechan la estructura que tenían y se meten en deudas para cubrir los veinte millones que necesitan para hacer el Mundial y además el Campeonato de España de Super Sport. Su equipo es de cuatro personas, pues además de César y él mismo están «Poncho» como mecánico y Raúl para ayudarlo. «Aunque cada uno tiene una misión, aquí todos hacemos de todo, no podemos desperdiciar el tiempo, es lo más caro» explica Luis. Para cubrir el presupuesto están la firma de ropa PEPE y la marca de autorradios Mx Onda, que si al principio no se habían comprometido para todo el año ahora han decidido aumentar su aportación.

El lucense de 27 años, Juan López-Mella, tiene una larga experiencia, incluso en el año 88 pilotó la segunda Honda del equipo de Angel Nieto «cuando Cardús se hizo daño le dieron la oficial a Puig y yo me subí en la de Alberto». Al año siguiente ya hizo el Mundial de 500 con una Honda de tres cilindros que no le dio demasiadas alegrías pero le permitió coger algunos puntos y ser segundo en la prueba del Europeo que se disputó en el Jarama. En 1990 se pasó a las Superbikes, especialidad en la que logra el pasado año el campeonato de España y ser segundo en la manga del Mundial que se disputó en nuestro país. En 1992 iba a hacer de nuevo el Mundial de Superbikes «pero como la Honda RC 30 no iba a ser competitiva y al ver la posibilidad de poder tener una ROC-Yamaha de 500 compré la última que había». Ese cambio de orientación a última hora, hizo que todo se precipitase «no tuvimos la moto hasta dos horas antes del primer entrenamiento del Gran Premio de España».

Con lo que ha aportado Nivea toma parte en el Campeonato de España de Superbikes mientras que el Mundial lo hace como puede «porque era algo que no estaba previsto», aunque espera que la firma de cosmética le eche una manita para pagar los quince millones que cuesta la moto, los cinco de la asistencia de ROC y los diez que cuesta mover el equipo de cuatro personas. Estos gastos, de momento, se pagan con lo que le da el IRTA y arañando algo al presupuesto de Superbikes.



**AFICIÓN** Manuel Hernández continúa un año más demostrando que es un piloto luchador.



**CLASIFICACIONES**

**GP3 (125c.c.)**  
1º B. Casanova (Aprilia) 35'10"81, 2º F. Gresini (Honda) 35'10"90, 3º R. Waldman (Honda) 35'11"12, 4º G. Debbia (Honda) 35'11"24, 5º Ezio Gianola (Honda) 35'11"46, 10º C. Givó (Aprilia) 34'36"53.

**GP2 (250c.c.)**  
1º P. Chili (Aprilia) 34'00"71, 2º M. Biaggi (Aprilia) 34'01"22, 3º L. Reggiani (Aprilia) 34'01"73, 4º L. Cadalora (Honda) 34'22"16, 5º M. Shimizu (Honda) 34'27"16, 6º A. Puig (Aprilia) 34'36"53.

**GP1 (500c.c.)**  
1º M. Doohan (Honda) 35'57"89, 2º K. Schwantz (Suzuki) 36'22"52, 3º W. Gardner (Honda) 36'33"66, 4º A. Crivillé (Honda) 36'33"83, 5º J. Kocinski (Yamaha) 36'33"96.

**ASI VA EL MUNDIAL**

**GP3 (125c.c.)**  
1º Ralf Waldmann, 84 Puntos, 2º B. Casanova, 69; 3º E. Gianola, 61, 4º F. Gresini, 61, 5º A. Gramigni 55.

**GP2 (250c.c.)**  
1º Luca Cadalora, 120 Puntos, 2º L. Reggiani, 70; 3º H. Bradl, 57; 4º P. Chili, 52; 5º M. Biaggi, 43.

**GP1 (500c.c.)**  
1º Mick Doohan, 130 puntos; 2º K. Schwantz, 77; 3º W. Rainey, 65; 4º D. Chandler, 57, 5º J. Kocinski, 36.

**La actual situación del Campeonato de España de Rallyes, con unos costes astronómicos que han provocado el desinterés de varias marcas, ha llevado a algunos pilotos de rallye a dirigir sus miradas a los circuitos y más concretamente a un Campeonato de Turismos que, por lo menos, goza de buena salud.**

**Esteban Delgado**

Enviado especial

**Q**UÉ podría hacer un piloto de rallyes al volante de un Fórmula 1? O a la inversa, ¿se imaginan a Nigel Mansell en medio del bosque de Kielder, mientras en sus oídos alguien le va indicando los secretos de la pista de tierra que va pasando ante sus ojos? Quizá, no en tan alto nivel, pero esa pregunta tiene su respuesta. Tanto el malogrado Henri Toivonen, tercero en los 1.000 km. de Mugello de 1982, como el Campeón del Mundo de Rallyes de 1980 y 1982, el alemán Walter Rohrl, lo hicieron bastante bien en el Mundial de Resistencia, al volante de los Porsche 956, mostrando una increíble regularidad en sus tiempos, por otra parte no lejanos de sus compañeros más «racing». Rohrl, por su parte, una vez abandonó los rallyes continuó sus actividades en el Campeonato de Turismos alemán con los Audi V8. De igual forma, los ingleses Derek Warwick y Derek Bell o «El Lole» Carlos Reutemann, tercero en el Rallye de Argentina de 1980 con un Fiat 131 Abarth, han demostrado que quien es rápido lo es en cualquier terreno.

Tanto Josep Bassas, Campeón de España de Rallyes de 1989, como José María Ponce, vencedor del último Campeonato, han encontrado en los circuitos nacionales un nuevo campo de experiencias. Para el piloto de Vic la experiencia no fue tan traumática: «Durante el tiempo de rallyes también tuve que cambiar mi conducción para poder aprovechar al máximo la montura que estaba llevando. Esto es una cosa que no me ha preocupado nunca. En el caso de los Turismos se da todavía más: hay que aprovechar bien la calzada, intentar que el coche se mené lo menos posi-



**PREFERENCIA DE PASO.** Josep Bassas lograba superar a Inaqui Golburu, a final de recta en la segunda vuelta, antes de emprender una carrera en solitario. Esta sólo sería detenida por problemas de temperatura que, finalmente, daban el triunfo a Carlos Palau (Ford).

**CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS**

# DE LA CARRETERA A LA PISTA



LA PELICULA DE LA CARRERA



EMOCIONANTE FINAL

En la primera carrera de los Rush-Citroën tuvo lugar un interesante duelo entre Manolo Sanjurjo, Gilberga y Casas, del que salió vencedor este último.

Muchas noticias en la cuarta carrera del campeonato de Turismos. Fiat presentaba los nuevos Tipo 2,0 litros (205 CV) para Antonio Albacete, que lograba el cuarto mejor tiempo y para



CITROËN AX INTERNACIONAL

En la fotografía, la amplia reunión de pilotos españoles, portugueses y franceses.

Adrián Campos, el expiloto de Fórmula 1, el séptimo. Su excompañero, Luis Pérez-Sala recibía un nuevo Nissan Skylane con una nueva brida y suspensiones, además de diez kilos, tras la desclasificación de Ponce en Calafat por gasolina irregular, con el que se situaba tercero.

El mejor tiempo era para Iñaki Goiburu y su M3, seguido de Josep Bassas que posteriormente en el «warm up» del domingo lograba superarlo, mientras que Juan Ignacio Villacieros (BMW M3) y Carlos Palau (Ford Sierra Cosworth 4x4), líderes del Campeonato, eran 9º y 5º respectivamente, al llevar los 60 kilos de peso por sus clasificaciones y otros veinte por evolución del reglamento.

Los dos pilotos de BMW se destacaban del resto ya en la primera vuelta, seguidos de Pérez-Sala, Palau, un increíble Campos, Ponce y de Aysa. En el final de recta de la segunda, Bassas lograba superar a Goiburu que a partir de ese momento iba a tener problemas de neumáticos, siendo adelantado por Carlos Palau y su

ble y adaptarte un poco a las circunstancias de carrera, ya que en los entrenamientos libres lo puedes hacer muy bien porque prácticamente puedes rodar solo, e incluso los oficiales, mientras que en carrera

tienes que ir improvisando debido a la cantidad de coches que están en la misma situación. Creo que es un tema de adecuarte lo más rápidamente posible para poder sacar partido a lo que estás haciendo».

Bassas sigue sin suerte

Ford Sierra. Adrián Campos era echado fuera de la pista por Rldruejo cuando era cuarto y Luis Pérez-Sala, con problemas de frenos, no podía con Eduardo de Aysa y su pequeño Renault Clio 16V ante la mirada del máximo responsable del Nissan Motorsports Team Europe. Todo parecía acabado cuando en la recta de tribunas, a falta de una vuelta, Josep Bassas vio como se encendía la luz roja de la temperatura del agua. Aflojando «ipso facto» su ritmo y rezando para poder acabar, el de Seva lograba llevar su BMW a la meta, pero Palau que se percataba de sus



INCREÍBLE CAMPOS

Adrián rodó entre los primeros hasta que fue expulsado de la pista por Rldruejo.

problemas, apretaba el acelerador a fondo y superaba a Bassas casi en la propia meta. En la Copa Citroën AX la victoria fue para Gregorio Díez, líder prácticamente toda la carrera, mientras que en la primera carrera de los Rush-Citroën hubo un emocionante final entre Manolo Sanjurjo, Ernesto Gilberga y Eugenio Casas del que salió vencedor este último.

Para el piloto de Gran Canaria, un recién llegado con sólo cuatro carreras a sus espaldas. «Todavía no me he acostumbrado y así me ocurrió en Calafat, que me pasaron por donde quisieron, dándoles



DE AISA LLEGÓ AL PODIO

Eduardo de Aisa consiguió subirse al podio tras superar, no sin esfuerzo, al nuevo Nissan Skylane de Carlos Pérez Sala, con nueva brida y suspensiones.

unas facilidades tremendas, dejando unas ventanas enormes para que se metieran. Pero esto no significa que no sepa cerrar. En Canarias he corrido el Campeonato de Circuitos sobre Tierra. Lo que pasa es que todavía tengo el «chip» de rallyes, en el que obstruir a una persona que viene es falta de ética y no es normal que se haga. Hasta que logré cambiarlo por el de aquí, donde no está permitido cortar el paso, pero si hacer la trazada que mejor te parezca sin obstaculizar a los demás, hasta que logre eso, resultará muy difícil».

«Rodar en pista solo, de cara a la vuelta rápida, es muy fácil. Lo difícil es hacer un trazado que no es el idóneo de cara al crono para que los demás no te pasen. Eso me cuesta mucho hacerlo. El Campeonato de Turismos resulta, además, una estupenda escuela de rallyes con la nueva reglamentación de neumáticos, ya que hay que ser más fino en trazadas y conducción para conseguir mejores cronos y conservar los neumáticos para que te aguanten».

No sólo el hombre debe adaptarse a la nuevas carreras de velocidad en circuito, también intervienen otros factores de tipo mecánico para un carrera de velocidad que no va más allá de los treinta minutos. «La experiencia de

Baporo (la empresa creada por Bassas y encargada de la preparación del BMW M3 de Ponce) es muy importante», nos comenta el piloto canario; «Yo sólo hago cambios mínimos, lo adapto un poco más a mi conducción, aquí en Montmeló he montado unas barras más pequeñas».

Para Josep Bassas, la experiencia también es importante, «Si tuviera que cambiar de especialidad otra vez, lo que he hecho aquí me ha servido y he aprendido. Dentro de mi vida profesional he avanza-



do, porque son cosas que puedes aplicar en cualquier tipo de terreno o circunstancia».

De cualquier manera, preguntado Ponce sobre su circuito preferido no duda en afirmar: «¡El circuito de Calafat, que es el que más tiene que ver con los rallyes!».

CLASIFICACIONES

TURISMOS

1º C. Palau (Ford Sierra Cosworth), 31m 34s 870; 2º J. Bassas (BMW M3), a 0.499; 3º I. Goiburu (BMW M3), a 3s 230; 4º E. De Aysa (Renault Clio 16V), a 5s 609; 5º L. Pérez-Sala (Nissan Skylane), a 6s 189; 6º Javier Mora (Renault Clio 16V), a 6s 624; 7º A. Albacete (Fiat Tipo 2.0 16V), a 12s 627; 8º J. I. Villacieros (BMW M3), a 16s 997; 9º E. de Villota (BMW M3), a 28s 972; 10º A. Villanueva (BMW M3), a 30s 182.

CAMPEONATO

1º Palau, 70 puntos; 2º Villacieros, 55; 3º Bassas, 30; 4º Pérez-Sala, 26; 5º Javier Mora, 25.

CITROËN AX

1º G. Díez, 27m 46s 218; 2º J. M. Jiménez, a 0.334; 3º F. Rastrollo, a 3s 037; 4º F. Medina, a 7s 935; 5º R. Álvarez, a 13s 734.

TROFEO NACIONAL CLASIC 60

1º E. Casas, 22m 22s 543; 2º E. Gilberga, a 0.199; 3º M. Sanjurjo, a 0.420; 4º V. Ordóñez, a 25.324; 5º J. Pérez, a 1m 13s 389.

DE LOS RALLYES A LOS CIRCUITOS Ponce ha sido excluido en el circuito de Calafat por utilizar gasolina irregular.



**MÁQUINAS Y MOTORES**  
**Gran parte de la competitividad de los Williams FW 14B es debida a la calidad de los motores Renault. A lo largo de los siete Grandes Premios disputados hasta la fecha, los propulsores RS 3B y RS 4 no han dado muestra de fragilidad ni de falta de potencia. Son los mejores motores del momento, sin lugar a dudas.**

**WILLIAMS  
 Y LOS MOTORES RENAULT RS-V10**

**NUNCA  
 FALLAN**

*Tras la variopinta carrocería de los Williams, se esconde un hito tecnológico de gran importancia. Es el evidente resultado de siete años de estudios enfocados hacia las suspensiones activas. Sin embargo, es su motor, el Renault RS-V10, el componente que ha vencido al poderío tecnológico nipón.*



**H**ACE tan sólo un año, parecía imposible prevalecer sobre la hegemonía que Honda ostentaba en la Fórmula 1. La potencia y fiabilidad de sus propulsores, había llegado a tal extremo que para los demás fabricantes no quedaba otra esperanza que la resignación. Los intentos hechos por la marca Ferrari resultaron un fracaso continuo, así como los primeros pasos dados por Renault con los motores RS 1/2 y 3.

Quando se encontraba la potencia necesaria, la fiabilidad descendía por debajo de los límites mínimos. Sin embargo, ni siquiera los «japoneses» podían imaginarse que en el seno de Renault Sport, se fraguaba su derrota en el más amplio sentido de la palabra.

Patrick Faure, presidente de Renault Sport, puso toda su confianza en Christian Contzen nombrándolo director general, y bajo su

**NIGEL MANSELL**

**NO CABE LA MENOR DUDA** de que el peor enemigo de Nigel Mansell es él mismo. En su personalidad habita el tesón en la misma medida que el furor. Todo lo que es capaz de construir por medio de un esfuerzo sobrehumano, lo echa a perder en un instante al no saber dominar sus instintos de competitividad. De haber tenido un toque del pragmatismo de Niki Lauda, o la capacidad de medir el esfuerzo con la frialdad de Alain Prost, Mansell se hubiese proclamado tres veces Campeón del Mundo; sin embargo, los sinsabores que la Fórmula 1 le ha proporcionado, desde aquel lejano Gran Premio de Europa, disputado el seis de octubre de 1985, ocasión en la que dio comienzo su época dorada, han sido suficientes como para tirar la toalla por desesperación. Si se analiza su trayectoria deportiva en estos últimos tiempos, se llega a la conclusión de que las calamidades ocurridas a Mansell son una mezcla de mala suerte combinada con una abundante dosis de vehemencia incontrolada. Con ocasión del Gran Premio de Australia de 1986, un reventón le restó la posibilidad de optar al título frente a Prost. Aquello fue causado por un problema de los neumáticos Good Year; sin embargo, al notar sospechosas vibraciones, no paró a cambiar los neumáticos, cosa que hizo Keke Rosberg al detectar el mismo síntoma. Al año siguiente, llegó al Gran Premio de Japón con todas las posibilidades de ser Campeón del Mundo. Por razones inexplicables, arriesgó demasiado durante la primera sesión de entrenamientos libres, y terminó en un accidente que le retiró de las dos últimas carreras, con lo

**SIN SENTIDO**  
En 1987 Nigel Mansell fue protagonista de un espectacular accidente en Suzuka. Nunca nadie se explicó por qué arriesgó tanto en los entrenamientos. Un error que le costó el Campeonato del Mundo.



**¿Pasión o adrenalina?**

cual, regaló el título a su compañero Nelson Piquet. Durante el Gran Premio de Portugal de 1989, fue protagonista de un polémico accidente con Ayrton Senna, del cual fue el causante cuando ya había sido descalificado dos vueltas antes. En aquella ocasión, alegó no haber visto la bandera negra, ni haber escuchado la comunicación con los boxes. En 1990, hace perder a Ferrari la única posibilidad de conseguir el título de Constructores. En el Gran Premio de Japón paró a cambiar neumáticos, y al volver a arrancar, lo hizo con tanta vehemencia que retorció los dos semiejes de transmisión. De su conducta durante la salida del Gran Premio de Portugal de 1990, es mejor no hacer comentarios, ya que en la salida arrinconó a Prost contra el muro de los boxes, e indirectamente favoreció a Senna en una carrera decisiva para que el Profesor fuera Campeón del Mundo por cuarta vez. Su última «genialidad» la hizo el pasado año en Suzuka, al salirse de la pista mientras perseguía a Senna. Entre ambos se disputaba el título, y al abandonar, se lo puso en bandeja. Esta temporada, más que ninguna otra, Mansell tiene a su alcance la posibilidad de convertirse en Campeón del Mundo; sin embargo, al ver que McLaren mejora paulatinamente su competitividad, se está poniendo nervioso, y el accidente del pasado domingo es una prueba evidente de su falta de pragmatismo. A Mansell no le ocurre nada si rueda sólo con cuarenta segundos de ventaja, pero cuando la lucha es codo con codo, pierde los papeles y el título. Es de esperar que no pase a los anales de la F-1 como el contratipo de Stirling Moss.

mando, el proyecto F-1 adquirió un empuje sin precedentes. Así nació la versión RS3/C, con la que Nigel Mansell ha logrado alcanzar cinco victorias consecutivas en lo que va de temporada. Junto a esto, se puso en marcha el estudio y construcción de la reciente versión RS4/V10.

A la vista de los resultados, no cabe duda de que el Williams FW14B es el mejor coche del momento, tanto en el aspecto estructural como en la parte aerodinámica, y sobra elogiar el acierto de las suspensiones activas. Pero la clave del éxito, o gran parte de ello, estriba en las prestaciones de los motores Renault. La competitividad del RS3/C, no sólo ha demostrado que un propulsor de diez cilindros puede rivalizar con los de doce, teóricamente más poderosos, sino que se ha puesto en evidencia el potencial metalúrgico, químico y electrónico existente en Europa. Al mismo tiempo, se ha puesto en evidencia que el siste-

ma de trabajo artesanal, propio de Europa, ha prevalecido sobre la organización colosal y sideral de Honda, capaz de construir más de cien motores a lo largo de una temporada, contra los cincuenta de Renault Sport.

En primer lugar, el motor RS3/C

posee cuatro características fundamentales: gran progresividad a bajo régimen de rotación, contenido consumo de combustible, más de setecientos caballos de potencia, y una fiabilidad realmente a toda prueba.

En contra de los mil empleados

que Honda tiene destinados a la F-1 en la factoría de Wako, Renault Sport dispone simplemente de ciento veinte personas, de las cuales unos treinta son técnicos, y la cúpula directiva consta únicamente de doce ingenieros, capitaneados por Bernard Dudot en las fun-



**BINOMIO PERFECTO**  
La combinación Renault Williams se ha adjudicado, por medio de Mansell, el récord de cinco victorias seguidas a principios de temporada. En Renault Sport el montaje de los motores y la comprobación en banco, se lleva a cabo con la máxima meticulosidad.



## Montreal en breve

**E** **L INOLVIDABLE GILLES.**  
El recuerdo de Gilles Villeneuve es imborrable, y como reconocimiento a su persona, los organizadores del Gran Premio de Canadá, mandaron escribir sobre la línea de salida: «Salut Gilles».



**P** **ROFESOR Y ALUMNO.**  
Jean Alesi aprovechó el viaje a Canadá, para trasladarse al hospital de Indianápolis donde se encuentra convaleciente su gran amigo Nelson Piquet. Se ha sabido que Alesi dedicó parte de la visita a consultar su situación actual con el tres veces Campeón del Mundo, y escuchar unos sabios consejos cara a su futuro en la F-1.

**P** **APA MARIO.**  
Mario Andretti, todavía con muletas y secuelas del accidente ocurrido en las 500 Millas,

pasó gran parte del tiempo en el box de McLaren. No es secreto para nadie, que papá Mario, desde hace tiempo, intenta colocar a su hijo Michael en un equipo puntero de la F-1. Al respecto, Ron Dennis se muestra cauteloso en tomar la decisión de incluir en sus filas al joven piloto norteamericano. Al mismo tiempo, Andretti aprovechó las circunstancias para hablar con Niki Lauda, con la esperanza de convencerle a tomar la decisión de fichar a su hijo para el Cavallino.

**L** **ES PASA DE TODO.**  
Las peripecias del equipo Andrea Moda no parecen tener fin. Para no variar, en Montreal ocurrió que los motores Judd destinados al coche de Roberto Moreno no llegaron a tiempo. Concretamente el viernes por la mañana, una vez concluidas las preclasificaciones, llegó al circuito un fax destinado a Andrea Sasseti -titular de la escudería- en el que la British Airways le anunciaba el retraso en la llegada de sus motores, debido a un problema climatológico en la capital inglesa. Para la sesión de preclasificación, Brabham les prestó un propulsor, que además no funcionaba correctamente, y por lo tanto, Moreno no logró clasificarse.

**T** **ODOS AL REDONDEL.**  
En el desesperado intento de volver a encontrar el espectáculo que falta a la F-1, Bernie Ecclestone se entrevistó con los organizadores de la 500 Millas de Indianápolis, con el proyecto de disputar en 1994 un Gran Premio sobre el famoso circuito ovalado de Indiana. A primera vista, parece que la idea no ha gustado a los

**FUTURO PROMETEDOR**  
Los mecánicos de McLaren manipularán durante tiempo los motores Honda. La colaboración se ha prolongado para dos años más.



constructores de la F-1, y todavía menos a los pilotos, que califican de poco interesantes los monoplazas europeos en dicho circuito. Todo dependerá del número de espectadores que puedan acudir a las tribunas de Indianápolis, si ocurre como con la 500 Millas, el Gran Premio tendrá seguramente lugar.



**H** **ONDA CONTINÚA.**  
Todavía no se ha hecho un comunicado oficial; sin embargo, un destacado miembro de Honda ha asegurado que en los proyectos de la prestigiosa casa nipona, hay el firme propósito de continuar en la F-1, y lograr prevalecer sobre Renault Sport en la próxima temporada. Al mismo tiempo, se pudo comprobar que los planes de Ron Dennis, cara a un futuro inmediato, están directamente ligados al coloso japonés.

**C** **OSAS DEL DESTINO.**  
A veces ocurren coincidencias a las que es difícil encontrar una respuesta, que no sea la simple casualidad del destino. El pasado día once de junio, Jean Alesi cumplía veintiocho años, esta fecha, es la misma del cumpleaños de Jackie Stewart, que actualmente tiene cincuenta y tres años. Ha habido otros casos como el de Prost y Lauda, que ambos pertenecían al signo del Zodiaco Piscis. Son cosas curiosas sin importancia.



ciones de agitador de grupo, y Jean Jacques His es el gran cerebro del «invento».

Para la realización y desarrollo de los RS, la Regie tiene destinados unos veinte mil millones de pesetas anuales -cifra estimativa- en los cuales se incluyen todos los estudios teóricos de futuros propulsores.

Al contrario de lo que se podría suponer, el ciclo rotativo de montaje de los RS está encomendado a doce mecánicos, que trabajan en

**ERROR Y DERROTA**  
La agresividad de Mansell en el intento de adelantar a Senna terminó con el abandono de la carrera. En la expresión de su rostro se refleja la indignación que sintió en ese momento.



grupos de cuatro para el montaje de cada motor. En términos generales, se suele tardar unos dos días hasta tener totalmente listo un RS para ser comprobado en el banco de pruebas, con lo cual, se puede deducir que tardan aproximadamente una semana para tener terminados los ocho motores que Williams necesita en cada Gran Premio. Sólo en contadas ocasiones, como son las carreras fuera del continente europeo y de las Islas Británicas, es necesario

preparar doce RS con el fin de preparar posibles sorpresas.

En cada motor hay, aproximadamente, unas cuatrocientas cincuenta piezas, que son controladas con «rayos X» antes de pasar a la sección de montaje, y los ciento setenta tornillos -número aproximado- que lo «cosen», son apretados a su debida presión. En uno de estos motores, no existe ningún componente que se ajuste al libre albedrío de los mecánicos, y la detección de eventuales pro-

blemas, es diagnosticada por el departamento de evolución, que somete las piezas en cuestión a severos controles radiográficos. Como se puede comprobar, el «ojímetro» y las opiniones personales no tienen cabida en Renault Sport.

Durante los Grandes Premios, el cuidado, la sustitución, y la puesta a punto está encomendada a un grupo de quince personas, todos ellos a las órdenes de Bernard Dudot. Debido a la complejidad del Williams FW 14B, el ensamblaje

**CENTRAL DE DATOS**  
En el box de Williams, los técnicos de Renault tienen montada su central de telemetría, seguimiento y recopilación de datos. Nadie tiene acceso a sus pantallas.





de los motores en los chasis resulta bastante complicado y se precisan más de dos horas hasta terminar el proceso con toda fiabilidad. En lo que va de temporada, han sido contados los errores cometidos en el montaje de los motores, así como las averías, que en resumidas cuentas se han reducido a fallos de funcionamiento, más que roturas mecánicas de graves consecuencias. Los «pesados pies» de Riccardo Patrese y Nigel Mansell no han logrado «destripar» los RS3/C, que no sólo han demostrado su validez en circunstancias normales, sino también bajo el asfixiante calor de Kyalami, y la falta de oxígeno existente en el circuito de México.

En previsión a una posible recuperación de competitividad por parte de Honda, Renault utiliza desde el Gran Premio de San Marino el nuevo motor RS4/V10, que repre-

se utilizaron en las sesiones de clasificación. Unos serios problemas de motricidad, causados por una inexplicable falta de adherencia, relegaron a Patrese y Mansell a la segunda y tercera posición, respectivamente, en la parrilla de salida. Al no considerar necesario el empleo del RS4 en carrera, por temor a un fallo de fiabilidad debido a la «juventud» del motor, se decidió utilizar los RS3/C, iguales a los de Imola.

Tanto en el coche de Patrese como en el de Mansell, el rendimiento era superior a los motores de Honda; sin embargo, un fallo mecánico en el cambio de Patrese le obligó al abandono, y la obcecación de Mansell por adelantar a Ayrton Senna le hizo cometer un error irreparable.

Un cúmulo de dudas envuelve los problemas acusados por los Williams FW14B en Montreal, y lo único que funcionó, según las previsiones, fueron los motores. ○

Gigi Corbetta

**ANTES Y DESPUÉS**  
La infraestructura tecnológica de Renault, rodea la competitividad de los Williams. Mientras Patrick Faure y Christian Contzen siguen las carreras al lado de Frank Williams, en Viry Ghatillón se están preparando los motores para el siguiente Gran Premio.



senta un nuevo concepto mecánico, aplicado a la misma estructura del RS3/C. Hasta la fecha, dicho motor se ha utilizado sólo en entrenamientos, y en Imola permitió a los Williams colocarse en la primera fila de la parrilla de salida. En términos generales, por medio de una sofisticada evolución del sistema de alimentación y de las culatas, en el RS4 se ha logrado acortar la carrera de los pistones, sin perder respuesta a bajo régimen, y al mismo tiempo se ha conseguido aumentar trescientas revoluciones por minuto y un incremento del ocho por ciento de la potencia.

En el reciente Gran Premio de Canadá, los Williams malograron el potencial de los RS4/V10, que

CLASIFICACIONES

- 1. A. Senna (McLaren-Honda) 1 19 775
- 2. G. Berger (Williams-Renault) 1 19 672
- 3. J. Alesi (Ferrari) a 1 07 327
- 4. K. Wendlinger (March Ilmor) a 1 vuelta
- 5. A. De Cesaris (Ligier Renault) a 1 vuelta
- 6. E. Comas (Ligier Renault) a 1 vuelta
- 7. M. Alboreto (Footwork) a 1 vuelta
- 8. P. Martini (BMS Dallara Ferrari) a 1 vuelta
- 9. J. Lehto (BMS Dallara Ferrari) a 1 vuelta
- 10. T. Boutsen (Ligier Renault) a 2 vueltas
- 11. G. Morbidelli (Minardi Lamborghini) a 2 vueltas
- 12. O. Grouillard (Tyrrell Ilmor) a 2 vueltas
- 13. Fittipaldi (Minardi Lamborghini) a 4 vueltas
- 14. Belmonte (March Ilmor), a 5 vueltas
- 15. VUELTA RAPIDA: G. Berger (McLaren Honda), 1 22 325
- 16. M. Brundie (Benetton-Ford) 1 20 456
- 17. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1 20 456
- 18. M. Brundie (Benetton-Ford) 1 21 738
- 19. J. Capelli (Ferrari) 1 22 297
- 20. U. Katayama (Venturini Lamborghini) 1 22 360
- 21. G. Morbidelli (Minardi Lamborghini) 1 22 594
- 22. P. Martini (BMS Dallara Ferrari) 1 22 850
- 23. S. Modena (Jordan Yamaha) 1 23 023
- 24. B. Gachot (Venturini Lamborghini) 1 23 138
- 25. T. Boutsen (Ligier Renault) 1 23 208
- 26. J. Lehto (BMS Dallara Ferrari) 1 23 249
- 27. Fittipaldi (Minardi Lamborghini) 1 23 493
- 28. A. De Cesaris (Ligier Renault) 1 22 635
- 29. M. Alboreto (Footwork) 1 22 678
- 30. G. Tarquini (Footwork Ford) 1 23 003
- 31. R. Belmonte (March Ilmor) 1 23 152
- 32. E. Comas (Ligier Renault) 1 23 212
- 33. M. Gugelmin (Jordan Yamaha) 1 23 431
- 34. O. Grouillard (Tyrrell Ilmor) 1 23 458

**NO PRECLASIFICADOS:**  
Moreno (Andrea Moda Judd), 1 43 557 P. McCarthy (Andrea Moda Judd), sin tiempo

**NO CLASIFICADOS:**  
E. V. De Poole (Brabham Judd), 1 24 489 D. Hill (Brabham Judd), 1 25 812 A. Chiesa (Footwork Ford), 1 25 044 Suzuki (Footwork Mugen), 1 23 721

CLASIFICACION FINAL

1. G. Berger (McLaren Honda) 1:37 03 259. 2. M. Schumacher (Benetton Ford) a 12 401. 3. J. Alesi (Ferrari) a 1 07 327. 4. K. Wendlinger (March Ilmor) a 1 vuelta. 5. A. De Cesaris (Ligier Renault) a 1 vuelta. 6. E. Comas (Ligier Renault) a 1 vuelta. 7. M. Alboreto (Footwork) a 1 vuelta. 8. P. Martini (BMS Dallara Ferrari) a 1 vuelta. 9. J. Lehto (BMS Dallara Ferrari) a 1 vuelta. 10. T. Boutsen (Ligier Renault) a 2 vueltas. 11. G. Morbidelli (Minardi Lamborghini) a 2 vueltas. 12. O. Grouillard (Tyrrell Ilmor) a 2 vueltas. 13. Fittipaldi (Minardi Lamborghini) a 4 vueltas. 14. Belmonte (March Ilmor), a 5 vueltas. **VUELTA RAPIDA:** G. Berger (McLaren Honda), 1 22 325

ABANDONOS:

J. Capelli (accidente) M. Hakkinen (cambio) J. Herbert (embrague) G. Tarquini (transmisión) S. Modena (transmisión) B. Gachot (cascabeleo) M. Gugelmin (cambio) N. Mansell (accidente) A. Senna (acelerador) R. Patrese (cambio) M. Brundie (cambio) U. Katayama (motor)

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. N. Mansell, 56 puntos. 2. R. Patrese, 28 puntos. 3. M. Schumacher, 26 puntos. 4. A. Senna, 18 puntos. 5. G. Berger, 18 puntos. 6. J. Alesi, 11 puntos. 7. M. Brundie, 5 puntos. 8. M. Alboreto, 5 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Williams-Renault, 64 puntos. 2. McLaren-Honda, 38 puntos. 3. Benetton-Ford, 31 puntos. 4. Ferrari, 13 puntos. 5. Footwork Mugen, 5 puntos.

MAS ALLA DE LA REALIDAD  
ALTAVOCES PARA AUTOMOVIL JBL

Para todos aquellos que buscan, ante todo, la más Alta Tecnología, JBL tiene su amplia gama de altavoces para el automóvil. Escúchela y viva sensaciones fascinantes con el sonido más puro de JBL: un mundo superior que va más allá de la realidad.



JBL

## TRES PREGUNTAS A TOMAS SALDAÑA



### Mi intención es seguir en Sport Prototipos

**■**OMÁS Saldaña no descansa: después de ser piloto Renault en la Eurocopa, con un 21 Turbo, se decidió por correr con coches de Sport Prototipos. La temporada pasada disputó alguna de las carreras de la Interserie Cup y este año sigue en el mismo certamen. Entre las pruebas que tiene programadas están las 24 Horas de Le Mans con un Porsche del equipo Courage.

**¿Qué tipo de preparación has realizado para correr en las 24 Horas de Le Mans?**

La preparación ha sido principal-

mente de coche. Utilizaremos finalmente un motor de tres litros, hemos trabajado para mejorar la aerodinámica del coche y se le ha puesto un alerón más grande y largo. También se ha alargado la cola. Con todo esto, nuestro Porsche-Courage será un poco más delicado en las curvas, pero a cambio ganaremos en consumo, ya que los motores turbo como el nuestro están penalizados, pudiendo utilizar sólo 2.150 litros de gasolina.

**Tal como está el reglamento para los coches con motores turbo ¿qué posibilidades tenéis en la carrera?**

Pienso que, acabando, podemos clasificarnos entre los diez primeros, que no estaría mal, teniendo en cuenta que es mi primera participación en esta carrera. La clave estará en conservar combustible.

**¿Qué perspectivas tienes a corto o medio plazo?**

Mi idea es seguir corriendo con este tipo de coches. Pienso que el año que viene no va a haber Mundial. Se hará una Copa de Resistencia de cinco o seis carreras y habrá buena inscripción, podrán participar los coches de la Interserie, en cada carrera hay más de treinta y cinco coches. Creo que hay organizadores interesados en este tipo de carreras, hay coches y equipos y el presupuesto será razonable para equipos privados.

## Elecciones en la Federación

**■**EN las próximas fechas se llevarán a cabo las elecciones a la Asamblea General y a la Presidencia de la Federación Española de Automovilismo. La Asamblea es el órgano que elegirá el cargo de presidente el próximo 18 de julio y se compone, según lo estipulado por la Ley General del Deporte, de setenta miembros. Diecisiete



Carlos Gracia.

corresponden a los presidentes de todas las federaciones territoriales, veinticuatro a clubes automovilistas, otros diecisiete a pilotos, nueve a oficiales deportivos y tres a representantes de las marcas automovilísticas. Las votaciones para la composición de esta Asamblea se producirán el próximo 29 de junio.

Por fin parece que las elecciones en la Federación de Automovilismo van en serio. Y por fin, también, se confirma la intención del actual presidente, Carlos Gracia, por presentarse a la reelección.

Tras unos meses de dudas, en los que Gracia manifestó su intención de no presentarse, ha decidido presentar su candidatura primero a la Asamblea y posteriormente (si sale elegido en esta primera fase, que no parece plantear dificultad alguna) a la Presidencia.

Tras unos rumores en

los que los nombres de Emilio Villota y Pedro Pacheco aparecieron como candidatos, el único que ha manifestado deseos de presentar oposición a Gracia es Jesús Gómez Frías, responsable del Moto Club Yunquera y organizador del Raid Alta Alcarria.

## Fórmula 3000 en Montmeló

**■**ESTE fin de semana (20 y 21 de junio), se celebra en Montmeló la primera de las dos carreras de Fórmula 3000 que se disputarán en territorio español. En ellas participa Jordi Gené, situado tercero del campeonato a un solo punto de los dos primeros clasificados. En los entrenamientos de pretemporada, Jordi realizó tiempos entre los mejores, por lo que en la reaparición ante su público,



tras más de dos años sin correr en España, puede alzarse hasta las primeras posiciones.

El sábado por la mañana estará ocupado por los entrenamientos de los Fórmula 3000 y en el transcurso de la tarde se disputarán los entrenamientos de las otras carreras. El domingo por la mañana, a las 8,15, se disputa el Volante RACC, a las 9,00 Turismos Cataluña, de 10,00 a 10,20 entrenamientos libres de Fórmula 3000, a las 10,30 Clio Ini-

ciación, 11,30 h. Clio 16v, 12,30 h. Fórmula Renault, 14,30 h. Fórmula 3.000, 16,00 h. Clásicos del 65 y 17,00 h. Clásicos 71.

## Esta vez no pudo ser

**■**ANDRÉS Vilariño no ha podido seguir su marcha triunfal. En la Subida a Trier, sexta prueba puntuable para el Europeo de Montaña, el vencedor

fue el alemán Herbert Stenger. Le acompañaron en el podio Rudiger Faustmann y el español Pancho Egozcue, que sigue demostrando que se encuentra entre la élite de la especialidad y tiene muchas posibilidades de terminar el Campeonato entre los tres primeros.

Quien sí que volvió a lograr un magnífico éxito fue el joven Francesc Gutiérrez (en la foto), que se impuso con autoridad entre los coches de Gr. N. Pero no sólo ha vencido

en su grupo, además logró clasificarse en tercera posición entre los turismos, venciendo a coches mucho más potentes que el suyo. El piloto catalán, con este triunfo, sitúa su Ford Sierra Cosworth 4x4 al final de la primera fase del certamen como líder entre los coches de la División I, empatado a puntos con el checo Antonin Charouz, pero el desempate es favorable al español con un resultado más.



# CONVIERTETE EN PILOTO DE FORMULA RENAULT

Si tienes menos de 27 años sigue los pasos de los actuales pilotos de Fórmula I, y conviértete en piloto de Fórmula Renault con Privilege Fórmula y MOTOR16. Realizando los tres cursos de formación de piloto impartidos por la Escuela Privilege Fórmula puedes ganar tu participación gratis en el Campeonato de Fórmula Renault de 1993.

No dejes que esta oportunidad se te escape.

**Privilege Fórmula**

Llámanos al (91) 657.04.67 Fax: (91) 657.06.16  
Solicitando precios y programas de cursos



## TARRÉS VENCE DE NUEVO Y COLOME SUBE AL PODIO

Superados los traspiés de las primeras carreras de la temporada, Jordi Tarrés lleva una racha de tres victorias consecutivas en el Campeonato del Mundo de Trial, la última de ellas en Polonia, el pasado 14 de junio, resultado que le afirma en la primera posición del Campeonato. Segundo se clasificó Tommi Ahvala, su máximo rival esta temporada y tercero el joven Marc Colomé, que alcanza el podio por segunda vez esta temporada y se sitúa en quinta posición del Campeonato. El buen resultado español lo remató Amós Bilbao, que finalizó cuarto.

El 21 de junio se corre la próxima carrera, en Alemania.



## Importante acuerdo Aprilia-BMW

El primer acuerdo entre marcas europeas en el campo de las motocicletas dará como resultado una moto germano-italiana con motor austriaco. Se trata de un proyecto entre dos fabricantes muy importantes: BMW y Aprilia, para llevar a cabo una moto tipo trail (que será multiuso y servirá tanto para asfalto como para desplazarse por caminos), con el motor Rotax monocilíndrico de 650 centímetros cúbicos montado en la Aprilia Pegaso, modificado según las indicaciones de la casa germana. El período de colaboración se ha fijado, inicialmente, en cinco años.

Si bien el desarrollo y la fabricación correrán a cargo de Aprilia en sus factorías, los controles de calidad serán supervisados por BMW. Con ello se pretende combinar la belleza del diseño, típica de los modelos italianos, con la robustez y fiabilidad de los productos de origen alemán.

Si la fabricación correrá a cargo de Aprilia, la comercialización se producirá a través de la red de concesionarios BMW a partir de 1994.

## Sigue el éxito español en Inglaterra

Los equipos españoles, apoyados por la Federación, siguen dejando el pabellón muy alto en Inglaterra. Esta vez le ha tocado el turno de subir a lo más alto del podio a Angel Burgueño, vencedor en la prueba puntuable para la Fórmula Ford Británica disputada en Knockhill. Burgueño, que cruzó la línea de meta en segunda



## SAINZ RESPIRA TRANQUILO

Todo el revuelo que se levantó con la gasolina que utilizó Carlos Sainz en el Rallye Safari, de la marca Shell, de utilización en aviación, Aviation 100LL, más conocida como «avgas» y que en un principio parecía que era ilegal y que superaba los límites de octanaje permitidos, ha quedado aclarado. La FISA, en un comunicado oficial, ha dado a conocer que tras una serie de análisis realizados a unas muestras de esa gasolina en Alemania y Francia, los resultados son favorables y la gasolina cuenta con un octanaje legal y admitido dentro del reglamento del Mundial de Rallyes. También al respecto se pronunció la propia Shell, que por

medio de un escrito aclaró que la gasolina utilizada por Toyota era de iguales características comparada con la de suministro de libre comercio en Kenia. Por lo tanto, la clasificación se mantiene tal y como acabó la carrera, con el piloto español al frente.

Un resultado muy importante que mantiene al madrileño en las primeras posiciones del Mundial de la especialidad. También, en este comunicado de la FISA, ha quedado aclarado que la gasolina utilizada por Lancia era totalmente legal.



La FISA analizó la gasolina de los coches de Sainz y de Recalde. Al final el resultado ha sido legal para los dos.



posición, se encontró más tarde con el puesto de honor, al excluir los comisarios deportivos al piloto

que le precedió en la carrera. El otro piloto del equipo «Racing for Spain», Miguel Angel de Castro,

también logró una buena actuación y al final de la carrera cruzó la línea de meta en cuarta posición.

## BOXES

Didier Auriol, definitivamente participará en el Rallye de Argentina, una prueba decisiva para las aspiraciones del francés en su carrera por el Título de Pilotos. Lo hará con el coche que su equipo tenía preparado para Bugalski en el Acrópolis y que finalmente no participó. Jorge Recalde también defenderá los colores del equipo italiano en la prueba de su país. Lo hará con un muleto reacondicionado y



apoyado al cien por cien por el equipo oficial.

El Rallye Osona, a falta de poco menos de un mes para que se dispute (4 y 5 de julio), ha abierto el plazo de inscripción para los equipos interesados en esta prueba.

Ukyo Katayama, que participa en el equipo Venturi-Larrousse en Fórmula 1, pilotará uno de los Toyota en las 24 Horas de Le Mans. Este piloto viene a sustituir a su compatriota Hitoshi Ogawa, que falleció a consecuencia de un accidente en una carrera del Campeonato japonés de F-3000.

En esta edición de las 24 Horas de Le Mans, los hermanos Almeras estarán presentes, sumando su sexta participación. Lo harán con un Porsche 962 Turbo y tendrán que enfrentarse a las limitaciones de combustible de la FISA.



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.

UN DIA CALUROSO y un montón de madera ardiendo pueden hacer que un trabajador de Jack Daniel's se comporte de un modo extraño. No puedes culparle si vuelve la manguera hacia él (quemar una pila de arce dulce es una tarea asfixiante). Pero el carbón vegetal resultante es algo a lo que nuestra destilería no puede renunciar. Introducimos el whiskey en barricas de madera tan altas como una habitación y lo filtramos a través del carbón; gota a gota. Este filtrado, por la suavidad que da a Jack Daniel's, hace que merezcan la pena todas las duchas frías que nuestros trabajadores necesiten.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

Blasillo

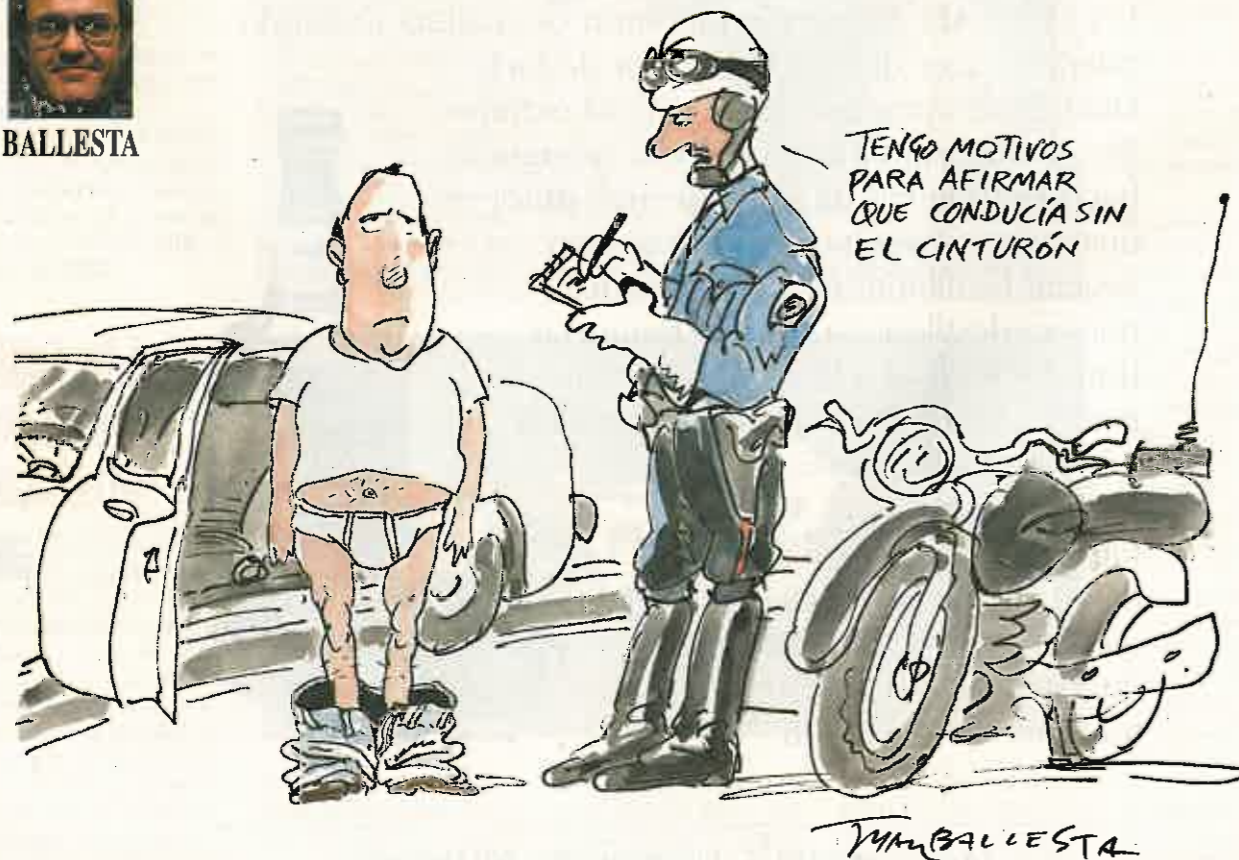
**B**LASILLO llegó traumatizado al día de su mayoría de edad, y por un momento se sintió feliz al creer que se había liberado de recuerdos tormentosos como los estacazos del maestro de escuela, el castigo incomprensible de los sabañones, las muelas arrancadas, por su bien, sin anestesia -o por lo menos así se lo vendía el matasanos- y también la ingratitud de las creencias inculcadas a palos, parecían haberse quedado atrapadas entre las telarañas del pasado. Pero no fue así. A diario comprobó que el dicho de que la letra con sangre entra, era el quehacer cotidiano de muchos hombres sin imaginación. Y tampoco entendía por qué a la juventud, cocida de litrona, esnife, porro tipo poste y Heavy Metal, elegía las madrugadas de los fines de semana, para convertir Madrid en la réplica patética del final de «La jauría humana» del maestro Arthur Penn. Su asombro se convirtió en una forma de vida, y jamás supo encontrar la explicación al hecho de no saber desenvolverse con su utilitario de tercera mano, después de haber aprobado el examen de conducir, en el que le habían suspendido ni se sabe cuántas veces, y que además le había costado un pastón. Acosado por la «depre», decidió encerrarse en su casa con el firme propósito de darle cuatro naturales para llevarla al tercio de matar, y con su pobreza de espíritu, buscó refugio

en la compañía de ese objeto curioso y tendencioso al que llaman televisor. Más que un error, fue el regreso a sus traumas. Los escándalos políticos acabaron con su paciencia, hasta que de pronto descubrió que su coche no era un vehículo, sino un arma. Un arma letal que atropellaba a ciclistas con la misma facilidad que dejaba huérfanos a quinceañeros, o que podía convertir a un niño en asesino de sus padres por una negligencia pueril. El coche, su viejo y carcomido utilitario, no era un coche, sino el Minotauro de la nueva mitología consumista, que propagaba el mal y deambulaba errante por las carreteras, sediento de sangre humana. Esa noble labor de trasladarle a diario a su empleo de bedel, era un engaño. El cochecito, su adorado cochecito era una «mantis religiosa» disfrazada de Seiscientos, era el invento definitivo de Satán para acabar con el bien, y despertar a la bestia quiróptera. Blasillo, con su cabeza rapada y las manos en los bolsillos, se fue a pasear la «depre» con más confusión que angustia, y jamás se supo si llegó a dilucidar qué era más peligroso: el coche o el sida. Y pensar que ningún profeta de la libertad se lo supo aclarar, aunque se lo inculcó a la fuerza, igual que aquellas creencias de la infancia, igual que las muelas, igual que la letra, que con sangre siempre entra. Esa sangre que como un manto bermellón, esconde la violencia de antaño.

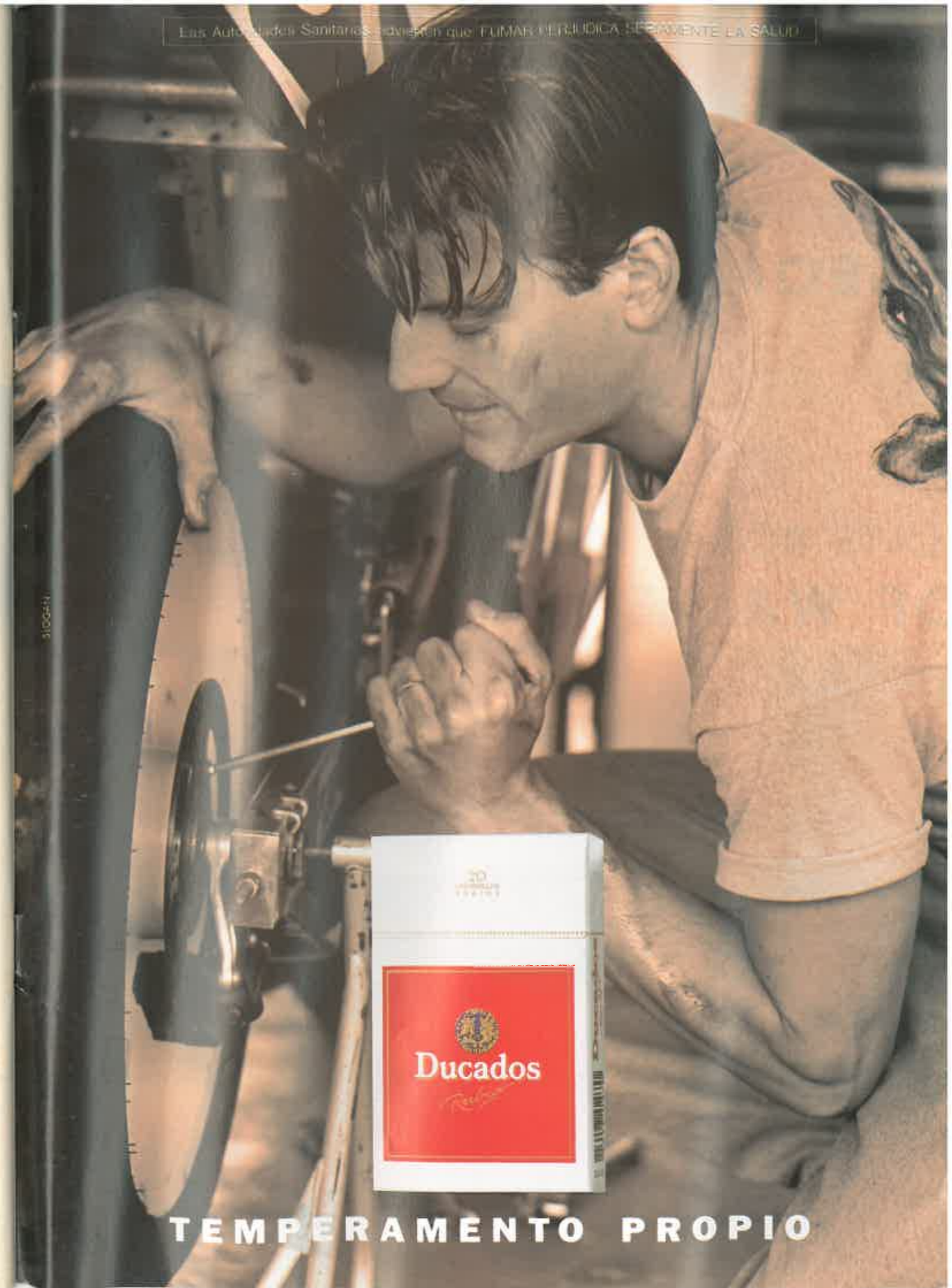
Gigi Corbetta



BALLESTA

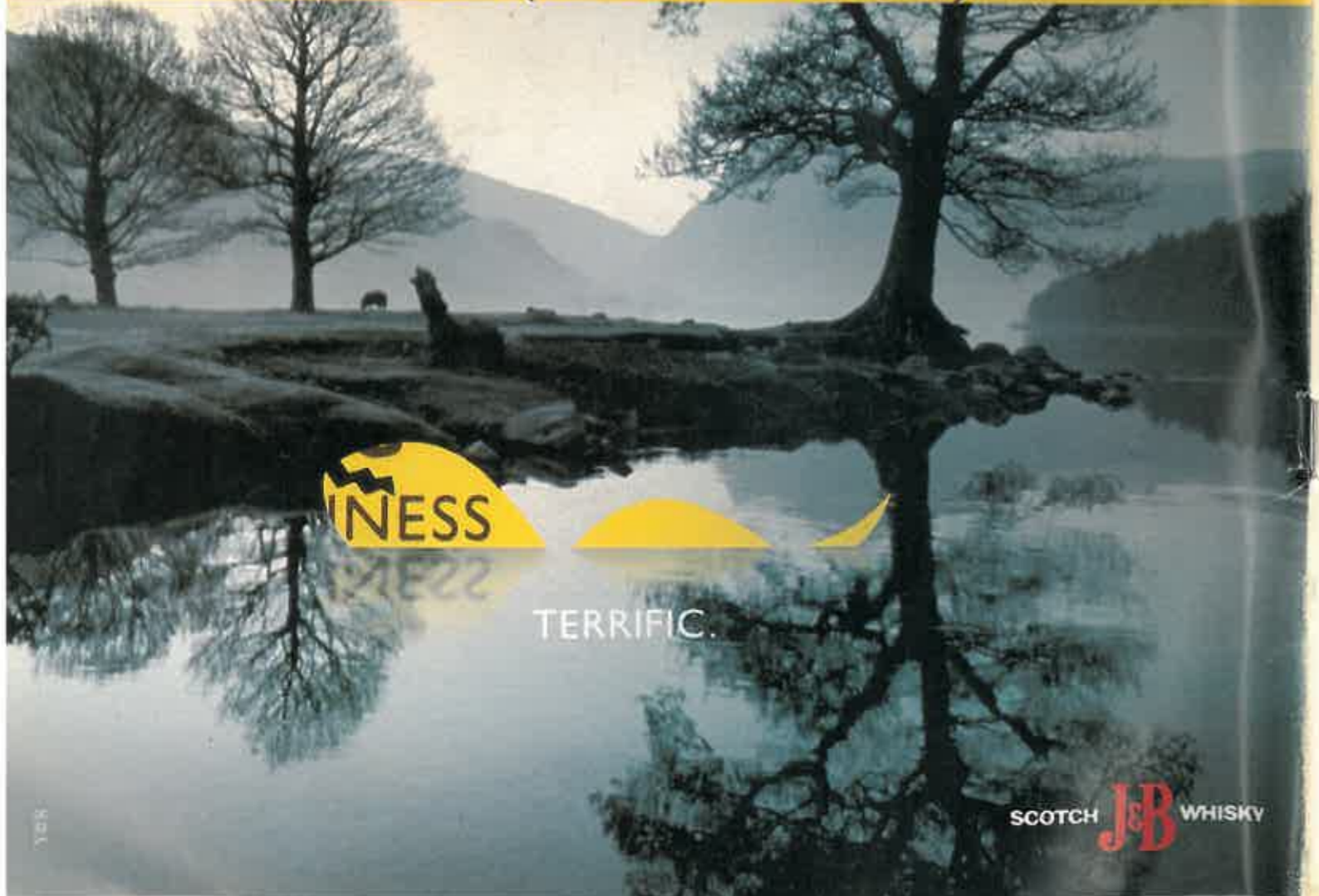


MANU BALLESTA



TEMPERAMENTO PROPIO

**12 DROOKS LTD**  
*12 Drooks Ltd*  
*12 Drooks Ltd*  
 T TO THEIR LATE MAJESTIES  
**GEORGE III**  
**KING EDWARD VII**  
**KING GEORGE V**  
**KING GEORGE VI**  
 LATE ROYAL HIGH  
**OF WALES (1921-1936)**



**INNESS**

TERRIFIC.

SCOTCH **J&B** WHISKY

**AIRE FRIO PARA COCHES PEQUEÑOS**

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

23 de junio de 1992 Núm. 453 • 350 ptas.



FORD ESCORT XR3i y ORION Si

**16 VALVULAS Y UN MISMO PRECIO**



Ford Escort XR3i

Orion Si

REVOLANTE

NOVEDAD



• MAZDA XEDOS 6

• MERCEDES 300 CE 24 CABRIO

