



FERRARI F40 LE MANS-FERRARI 125 C

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

30 de junio de 1992

Núm. 454 • 350 ptas.

Nuevo Peugeot 405 MEJORAS DE FONDO



AL VOLANTE



• Citroën ZX Turbodiesel

AL VOLANTE



• Ford Fiesta dos tiempos

A FONDO

• HONDA PRELUDE 2.3
Deportivo para dos



NUEVO ALFA 155. INSTINTO Y TECNOLOGIA.



Cuando la tecnología de un automóvil alcanza el máximo nivel, solamente puede perfeccionarse con el instinto. El instinto de toda la tradición deportiva de ALFA ROMEO, y de la que el ALFA 155 es su último y más avanzado exponente.

Un instinto más seguro, más fuerte, gracias a los últimos avances tecnológicos: motores de 6 cilindros en V, Turbo 16V y de doble encendido (Twin Spark), gestión electrónica, control electrónico de la

suspensión, tracción integral permanente (Quadrifoglio 4), dirección asistida de dureza variable (HRS), ABS de última generación, climatizador automático, carrocería de máxima rigidez flexional y torsional, habitáculo con alta capacidad de protección.

Unos avances tecnológicos que garantizan, también, el máximo respeto por el medio ambiente: motores con catalizador de 3 vías y sonda lambda, filtro antipolen, piezas en materiales reciclables,

depósito de gasolina con absorción automática de los gases. Así es el nuevo ALFA 155. La más avanzada expresión tecnológica para disfrutar de todo el placer de conducir.

155 Twin Spark 1.8 129 CV
155 Twin Spark 2.0 143 CV
155 2.5 V6 166 CV
155 Q4 190 CV

Todas las versiones están catalizadas.



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.

SEMANA ESTIVAL



MERCEDES 300 GE, TODO TERRENO PAG.40



ALFA 155 1.8/ LANCIA DEDRA 1.8 PAG.48



EL ATLÁNTICO SERÁ MÁS CORTO CON EL DESTRIERO PAG.68



HONDA NX 650 DOMINATOR PAG.72

- 6 PUNTO DE MIRA
- 12 SU CASO
- 14 LO ÚLTIMO
- NUEVO PEUGEOT 405
- 17 AL VOLANTE
- CITROËN ZX TURBO DIESEL
- 20 MOTOR FORD ORBITAL
- 24 MERCEDES 300 CE 24 CABRIO
- 28 A FONDO
- HONDA PRELUDE 2.3i 4WS
- 40 MERCEDES 300 GE
- 48 FRENTE A FRENTE
- LANCIA DEDRA 1.8
- ALFA 155 1.8
- 60 FUERA DE SERIE
- FERRARI 125 COMPETIZIONE Y F40 LE MANS
- 68 OCIO
- DESTRIERO
- 72 MOTOS
- HONDA NX 650 DOMINATOR
- 76 ACTUALIDAD
- NUEVAS SEÑALES DE TRÁFICO
- 81 MAGAZINE
- 85 PRECIOS
- 112 DEPORTE
- F-3000 EN MONTMELÓ
- 118 24 HORAS DE LE MANS
- 124 CAMPEONATO DEL MUNDO DE SUPERBIKES: JARAMA
- 126 A TODO GAS



24 HORAS DE LE MANS PAG.118

”...y no les dejes caer en la tentación”

Descubre, hijo, el panel frontal extraíble de Pioneer. Y no dejes que los amigos de lo ajeno caigan en la tentación de robarte tu equipo de Car-Audio.

No dejes que te quiten algo tecnológicamente tan perfecto.

No dejes que te arrebaten un equipo de un diseño tan fascinante.

No permitas que te dejen desprovisto de tanta calidad de sonido, de tanta potencia y de tantas prestaciones.

No dejes que te despojen de un placer tan extraordinario como es el de escuchar música al volante de tu coche.

No les dejes caer en la tentación y disfruta de los nuevos equipos Car-Audio de Pioneer con panel frontal extraíble y Compact Disc Múltiple de instalación oculta.

Harás una buena obra.



Radiocassette KEH-M8300RD5 (4x25 W) • Compact Disc Múltiple CDX-M30 • Juego de Altavoces TS-E1799

PIONEER
The Art of Entertainment

MAS CARRIL PARA EL AUTOBUS

CADA día nos vemos sorprendidos por algo nuevo... o casi nuevo. En esta ocasión se trata de la polémica que se ha desatado entre la **Dirección General de Tráfico** y la **Comunidad de Madrid** por los carriles-bus que funcionan en la Nacional V.

Para la Comunidad, estos carriles para autobuses son necesarios para defender la utilización del transporte colectivo, mientras Tráfico insiste en que esas «zonas acotadas» en las carreteras sólo sirven para aumentar las retenciones de tráfico al «comerse» uno de los carriles hasta ahora utilizados por los vehículos particulares.

La Comunidad y su presidente, Joaquín Leguina, defienden sus argumentos presentando cifras que, para ellos, son reveladoras, unas cifras que hablan de que mientras cien autobuses transportan ocho mil personas cada hora, veinte mil coches privados sólo consiguen dos mil. Desde nuestro punto de vista, sin querer poner en entredicho los estudios realizados sobre el tema por el consejero de Transportes de la Comunidad, Julián Revenga, esas cifras son tan teóricas como casi todas las cifras. Es cierto que los autobuses son capaces de desplazar muchas más personas/hora que los turismos particulares, pero el problema se crea porque el individualismo de los usuarios no va a desaparecer por el mero hecho de que se instalen carriles-bus que permitan que el promedio de velocidad de los autobuses aumente de 45 a 60 kilómetros por hora; lo que, indudablemente, conseguiría que los desplazamientos fueran más cómodos y rápidos. Y, si el comportamiento de los ciudadanos no cambia, entonces Tráfico tiene razón al decir que eliminar un carril para uso exclusivo de autobuses supondría un problema adicional a las cada vez más frecuentes y gigantescas retenciones.



El problema, además, es grave porque la Nacional V no tiene suficiente reserva de suelo como para ampliar la vía, cosa que no ocurre en otras carreteras, y en su caso el volumen de tráfico crece de manera imparable. Sería bueno que llegaran a un entendimiento, pero nos da la impresión que esos 11,5 kilómetros de carril-bus van a causar más problemas de los beneficios que puedan aportar.

En todos los sitios ocurren habas, pero en algunos lo hacen de forma muy distinta. Frente a los espeluznantes listados

Manuel Doménech



Se disparan las ventas de cascos

LA entrada en vigor de la obligatoriedad del uso del casco (a partir de septiembre) ha disparado su fabricación y venta. Sin embargo, algunos problemas se plantean con esta obligación. Sólo los cascos convenientemente homologados pueden ser utilizados. Esta homologación aparece en una etiqueta con la contraseña «E» y cualquier agente puede denunciar el uso de un casco que carezca de estas condiciones. En España la homologación la lleva a cabo la Asociación Española de Normalización (AENOR), pero sus niveles mínimos están por debajo de las normas comunitarias, por lo que un casco español podría no cumplir los mínimos necesarios para ser utilizado en otro país europeo.

En un futuro próximo se elaborará un reglamento comunitario que elimine estas discriminaciones, con lo que un conductor español podrá salir al extranjero sin ninguna preocupación, mientras que ahora puede ser objeto de sanción.

Tráfico caribeño

En todos los sitios ocurren habas, pero en algunos lo hacen de forma muy distinta. Frente a los espeluznantes listados

de víctimas en accidentes de tráfico en nuestras carreteras, facilitados por la DGT cada año, contrasta esta otra forma de contabilizar tan macabros resultados.

En un paraíso insular del Caribe llamado Aruba, en las Antillas Holandesas, el recuento de fallecidos a causa de la circulación rodada se exhibe en público. Este panel, sito en la plaza principal de Oranjestad, la capital de este protectorado, representa el baremo de víctimas de 1992 frente al del año pasado.

Como se ve, los problemas de tráfico no son tan acuciantes como sobre nuestras carreteras (la isla está habitada por unos setenta mil habitantes) y los automovilistas tienen en esta representación el estímulo diario de rebajar la roja columna de 1991. No obstante, no se considera la posibilidad de llegar a más de treinta víctimas mortales por año, a pesar del elevado nivel de motorización en la pequeña isla.



LA TERRAZA DE OTAYSA

Las noches del verano madrileño cuentan este año con una novedad, de la mano del concesionario de Seat-Volkswagen-Audi-Skoda, Otaysa, que propone tomarse un refresco o comprar un coche, incluso las dos cosas juntas.

UNA CLARA INCITACION

Hay locales que cumplen todos los requisitos menos el del sentido común. Por ejemplo el Tocan Tocan de la madrileña calle de Martínez Campos, donde una supuesta artista incita al consumo de alcohol, mofándose de los controles de la policía.

FELIZ FENIX AUTOS

Nuestra revista compañera Inversión 16 ha concedido por votación popular el premio Mejor Seguro, a la compañía Fenix Auto. Con menos de un año de vida, la compañía del grupo Banesto ha sabido colocarse entre las mejores.

DEJADOS DE LA MANO DE NADIE

En las últimas semanas los medios de información recogen casos de falta de asistencia a heridos de accidentes de tráfico. Da la impresión de que las pocas fuerzas del orden han abandonado este tipo de asistencia en carretera, volcándose en otro tipo de controles. Ojalá sea sólo una impresión.

Resucita el MG

UESTRO corresponsal en Gran Bretaña, Ian Adcock, nos remite la primera fotografía oficial del MG RV8, un atractivo proyecto de Rover para resucitar la mítica marca Morris Garage, desaparecida por la voracidad del progreso.

El difícil compromiso para sus diseñadores, que obliga a respetar un estilo tradicional británico pero que a la vez debe modernizar la línea y adecuarse a la normativa vigente, ha tenido como fruto un diseño en «botella de Coca-Cola» de curvas muy suaves y un clasicismo evidente.

Detalles como las llantas de radios, la rejilla cromada o las empuñaduras de las puertas han sido cuidadosamente estudiados para poder combinar la modernidad y la elegancia.



DESDE LONDRES
IAN ADCOCK

LAS VENTAS DE COCHES EN EL MUNDO crecerán este año un 1,3 por ciento, según las últimas estimaciones, con lo que se alcanzarán 34,6 millones de unidades.

EN EUROPA las ventas sumarán sólo 13,4 millones de unidades, lo que significa una caída del 1 por ciento, motivada por la débil demanda del mercado alemán y el declive de los mercados del Este europeo.

El motor es el mismo del Land Rover, de 8 cilindros en V catalizado de 190 caballos, que con una caja de cinco velocidades es capaz de lanzar al MG a 215 kilómetros por hora. El carácter deportivo no se ha perdido en absoluto. La producción se iniciará en octubre en la planta de Rover de Cowley, con un ensamblaje casi artesano que permitirá la producción de 15 unidades a la semana.

Inicialmente todos los coches montarán el volante en el lado derecho, pero no se descarta la posibilidad de cambiar esta disposición pensando en los mercados europeos y muy especialmente el americano.

El coche será presentado en el Salón de Birmingham y se estima que el precio de venta inicial será de 26.500 libras (4.800.000 pesetas) y Rover cuenta ya con una cartera de pedidos de 200 unidades.



Este airbag es una ruina

EN los últimos meses, las oficinas de reclamaciones de Japón se están llenando de expedientes contra el funcionamiento defectuoso de los airbags instalados en los vehículos, gran parte de ellos motivados por el fallo en el inflado del sistema en accidentes graves.

Con la po-

lémica sembrada, las investigaciones no han tardado en llegar, confirmando la veracidad de estas reclamaciones. Se ha confesado que al menos un tercio de los airbags instalados en los vehículos Toyota no llegaron a hincharse en accidentes graves.

La marca Honda también se ha visto salpicada por este deficiente funcionamiento del sistema, que afecta también a la tercera parte de los coches accidentados y equipados con un airbag.

LA ASOCIACIÓN DE ASEGURADORAS Británica (ABI) ha puesto en funcionamiento un nuevo baremo de clasificación de vehículos según su incidencia en accidentes de tráfico, que abarca 20 categorías, en lugar de las 10 existentes hasta el momento. No obstante, esta clasificación es orientativa, pues las compañías continúan aplicando su propio baremo y, de este modo, el Golf GTI 16V, por ejemplo, es considerado por el ABI en el grupo 15, en el grupo 18 por la compañía Eagle Star y en el grupo 16 por la aseguradora General Accident.

EL DEPARTAMENTO DE TRÁFICO, equivalente a nuestra Dirección General de Tráfico, ha autorizado a los responsables locales en la provincia de Kingston a rebajar el límite de velocidad desde las 40 millas/h hasta los 20 millas/h (35 km/h), una iniciativa que pronto podría ser seguida por otras 28 localidades.

FORD OFRECE una mayor cobertura de la garantía de sus vehículos, así como descuentos en la contratación de seguros a los compradores particulares, en una lucha por mantenerse como líder.



Un americano en España

GENERAL MOTORS

España ha previsto la importación a partir de 1993 del Pontiac Trans Sport, uno de los monovolúmenes más populares del mercado americano y cuya venta en Europa va a tener lugar a partir de los próximos meses.

Pontiac, una de las marcas de prestigio de General Motors comenzará pues su andadura en la Península (ya se vendía en Canarias) de la mano de los concesionarios de Opel. En Trans Sport es un directo competidor del Renault Espace o del Chrysler Voyager. Con una carrocería de fibra de vidrio, tiene tres puertas laterales (dos en el lado del conductor) y un portón trasero, capacidad para cinco o siete plazas y motor de 6 cilindros en V, tracción delantera y caja de cambios automático. Por el momento se desconoce su precio de venta en España.

La Cabrera más cerca

La inacabable obra de la autovía de la Nacional I, Madrid-Burgos, inaugura un tramo más, de seis kilómetros de longitud, en los alrededores de la localidad de La Cabrera. Las

obras, con un coste de 2.800 millones de pesetas, finalizaron con más de un mes de adelanto sobre la fecha prevista.

De los 237 kilómetros entre Madrid y la capital castellana, se ha desdoblado la calzada en 156 kilómetros con el tramo recientemente inaugurado.

Muerte de perros

APROXIMADAMENTE CERCA de 10.000 perros mueren todos los años en las carreteras de España según un estudio de la Fundación Purina, que acaba de hacer público con motivo de la presentación de la «V

Campaña Antiabandono». Durante los desplazamientos veraniegos de los españoles se calcula que se abandonan cerca de 100.000

canes y más de 200.000 gatos, muchos de los cuales mueren bajo las ruedas de un vehículo. Además

de la brutalidad que ponen de manifiesto estas cifras, hay otro aspecto que conviene tener presente: alrededor de 3.000 accidentes de tráfico son causados por estos atropellos que el pasado año produjeron 500 heridos.

La Fundación Purina insiste sobre la concienciación de propietarios de animales domésticos y pone a su disposición una lista de 120 residencias y 70 Sociedades Protectoras de Animales en toda España.



DESDE TOKIO

NISSAN PONDRÁ A LA VENTA el próximo mes de septiembre en Estados Unidos su nueva berlina Altima. Este modelo, basado en el Bluebird, se ha diseñado en California, desarrollado en Detroit, construido en la planta de Smyrna, en Tennessee, y será comercializado por la filial californiana de Nissan, con el ambicioso proyecto de hacerse un hueco en un duro segmento dominado por el Honda Accord (400.000 unidades). Nissan prevé

fabricar 90.000 unidades este año y unas 150.000 en 1993. El precio variará entre 1,5 ó 2 millones de pesetas.

NISSAN QUIERE AFIANZAR su familiar logo de los «3 diamantes», abandonado en 1976 por las abreviaturas MMC, y que en 1987 volvió a instaurar por demanda popular ya que se consideraban confusas estas siglas.

LA PRODUCCIÓN ACUMULADA de Subaru ha alcanzado en mayo diez millones de unidades, de los que tres millones corresponden a vehículos con tracción a las cuatro ruedas y

casi cinco millones a modelos con motores de hasta 660 centímetros cúbicos, un importantísimo mercado en Japón.

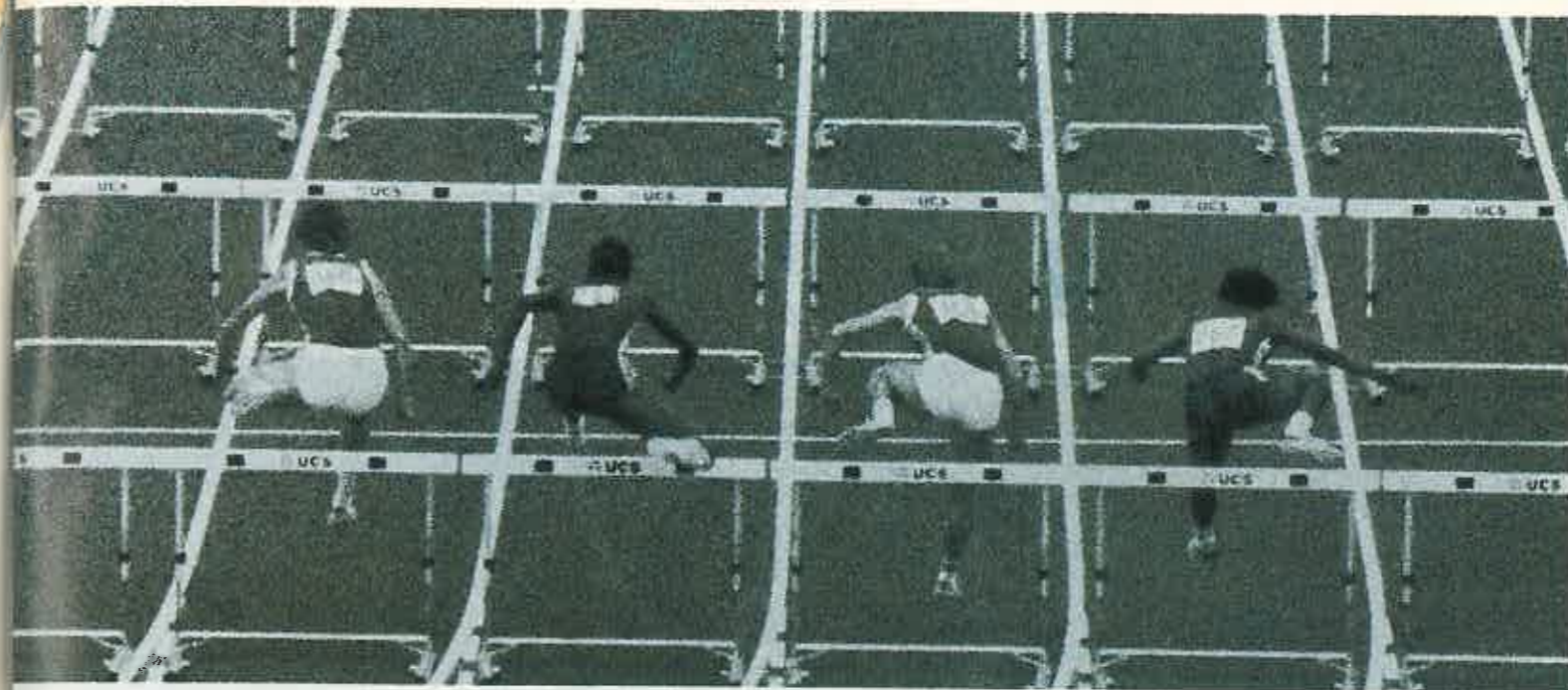
LA FILIAL NORTEAMERICANA de Toyota ha sido acusada en Washington, por el diputado demócrata Tom Lantos, de excluir a personas de raza negra en sus concesionarios. Hasta la fecha sólo ocho, de los casi 1.200 concesionarios de la marca en USA, tienen propietarios de color. Lantos presidirá en breve una vista en el Congreso donde se debatirá este caso de discriminación racial.

Motor 16

Motor 16 sigue siendo la revista líder en audiencia del sector del automóvil, como lo demuestra la última «oleada» del Estudio General de Medios (EGM) correspondiente al primer trimestre del año, y cuyos resultados son los siguientes:

1º Motor 16	522.000
2º Autopista	445.000
3º Coche Actual	292.000
4º Automovil	184.000
5º Top Auto	129.000

El más rápido venciendo obstáculos.



Correr los 110 metros vallas requiere potencia, agilidad y técnica para vencer obstáculos.

JOG 90 de YAMAHA, es el scooter de 90 c.c. capaz de sortear "olímpicamente" los obstáculos del tráfico, gracias a su maniobrabilidad, siendo el más veloz y mostrando potencia, fuerza y agilidad, incluso llevando a dos personas.

JOG 90 de YAMAHA, el scooter más versátil "venciendo obstáculos".

CREDI YAMAHA 6.208 PTAS/ MES

Entrada 23.480 ptas./48 Mensualidades/Interés 18%/T.A.E. 19,56%



P.V.P. 234.800 PTAS. (IVA y Transporte incluidos)

JOG 90
DE

YAMAHA

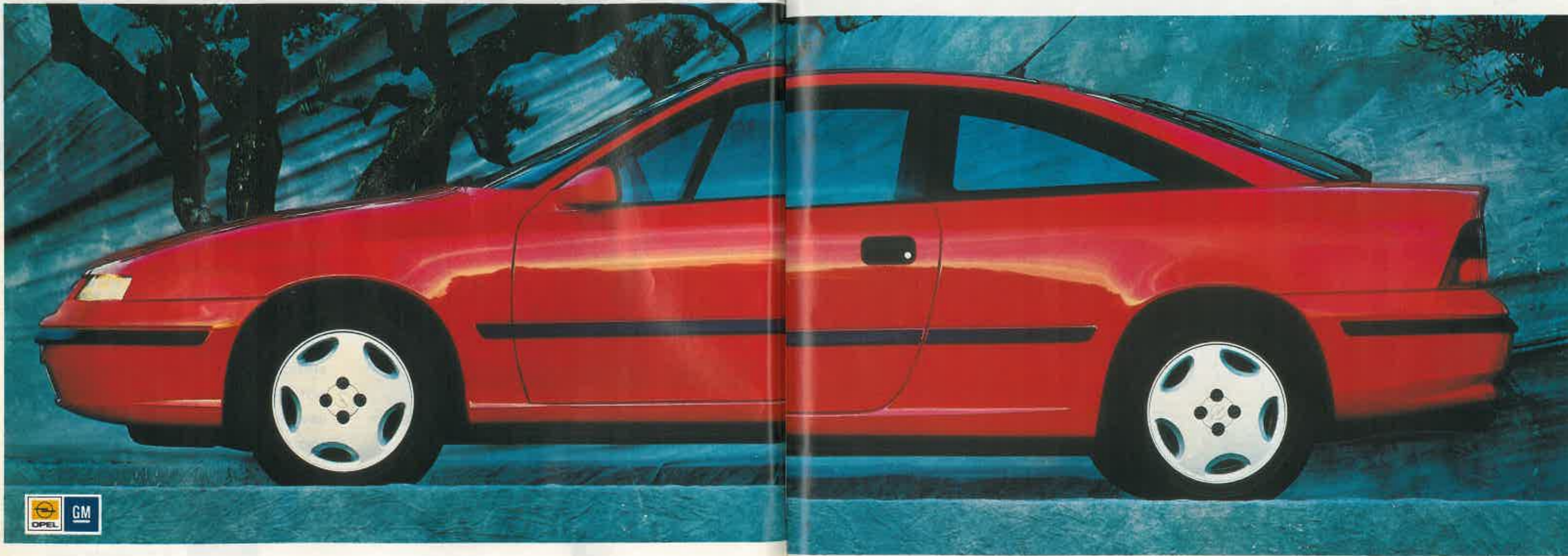


Motocicleta Oficial de los Juegos Olímpicos de Barcelona 1992

El más rápido
venciendo obstáculos.

OPEL CALIBRA

LA INGENIERIA Y EL ARTE



Entre la ingeniería y el arte existe una perfilada línea. Una línea que une la técnica y la belleza. Que viste de etiqueta la ingeniería y transforma lo deportivo en arte.

Es la línea del Opel Calibra. El coupé por excelencia. Aerodinámico. Spoilers integrados. Faros elipsoidales. Cx = 0,26. Deportivo. Tracción delantera. 4 x 4. 150 CV. 16 Válvulas. Inyección. Ecológico. Catalizador 3 vías. Gasolina sin plomo.

Calibra. Equipado en serie. Dirección asistida. Llantas de aleación. Frenos de disco delanteros y traseros. Elevalunas eléctricos. Cerradura centralizada.

Radiocassette estéreo. Alarma antirrobo. Check control. Aire acondicionado. ABS. Todo de serie. Opel Calibra. La línea entre la más avanzada ingeniería alemana, el arte más exclusivo del diseño y un equipamiento de serie excepcional.

Ingeniería alemana por excelencia.

		*
CALIBRA	2.0i	P.V.P. 2.966.000
CALIBRA 16 V	2.0i	P.V.P. 3.519.000
CALIBRA 16 V 4 x 4	2.0i	P.V.P. 3.979.500

¡Opel mejor que nunca!

OPEL

* P.V.P. recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos.

CUENTENOS
SU CASO

Reparaciones especiales

SOY un asiduo lector y suscriptor de su revista, interesado particularmente en las reparaciones que distintas casas europeas realizan sobre vehículos de serie y creo que de forma afortunada recoge su revista.

Creo que sería beneficioso que en dichas pruebas informaran de la dirección y teléfono de dichas casas, lo que permitiría contactar con ellos para una mayor información o pedir presupuestos más detallados. Si fueran tan amables, en este sentido, me gustaría que me informaran de la forma de contactar con la firma andorrana Delta Motor Sport y con la alemana AMG que mencionan en sus últimos números.

Jesús Martínez Cabrera
Madrid

R.- La dirección de Delta Motor Sport es Avd. d'Enclar s/n, Santa Coloma, Andorra. El teléfono es: 9738 (prefijo de Andorra) 60640.

Por su parte, el preparador alemán AMG tiene la siguiente dirección, AMG Antrieb und Mechanik GMBH, Otto-Hahn str. 23, 5.000 Köln 50, el teléfono es el (2236) 891602.



Precios diferentes

LEO todas las semanas Motor 16 y ya desde hace tiempo estoy muy interesado en cambiar de automóvil, pero me encuentro con que los precios de su revista no son acordes con los que están en el mercado. Por tal motivo les escribo para saber el porqué de esta diferencia, por ejemplo el Seat Sport Line, cuyo precio en la revista es de 1.499.000 pesetas, en el



concesionario tenía un precio, con descuento incluido, de 1.528.646.

En el caso del Renault 19 RL 4p el precio en la revista es de 1.525.000 pesetas, mientras que en el concesionario dicho precio es de 1.654.501.

Como verá son unos precios que no coinciden ni lo más mínimo.

Antonio Caro Pocero
Barcelona

R.- Esta misma pregunta se nos hace con cierta frecuencia. Los precios que publicamos en la revista son los que las marcas nos remiten, que son los precios aconsejados. Sin embargo, cada concesionario es libre de poner sus propios precios.

Este tipo de actuaciones de los concesionarios está en función de la demanda de algunos modelos. Nuestro consejo es que recorra algunos concesionarios y busque el mejor precio. Sin embargo, en el caso que nos presenta de Seat, teniendo en cuenta la fecha de su carta, es posible que hubieran cambiado los precios que actualmente ya se reflejan en nuestra revista.

En el caso de Renault es posible que en el precio que a usted le dieron incluyeran algo más que el IVA y la matriculación; además, en la fotocopia que nos adjunta distinguimos un sello de tres años de garantía que podría ser el causante de la diferencia de precios, ya que la marca radicada en Valladolid sólo ofrece una garantía de un año.

Cambio de vehículo

ANTE la necesidad de cambiar de coche, nos vemos en la duda que se presenta a la mayoría de los compradores y es la de decidir qué marca y modelo elegir. Ya vemos que según las respectivas casas todos son rápidos, seguros, económicos... pero no es posible que todos sean iguales.

Somos cuatro de familia y hacemos un promedio de 18.000 kilómetros al año, la mayor parte por carretera y con abundante y voluminoso equipaje, lo que nos inclina hacia un coche de cinco puertas cuyo precio no sea superior a los dos millones doscientas mil pesetas.

Los modelos que a nuestro entender entran dentro de las condiciones propuestas podrían ser el R-19 1.7, algún R-21, el Nissan Sunny SLX 1.6, quizá algún Opel Vectra y el VW Jetta CL 1.8. Descartamos Citroën y los modelos Golf y Astra por razones de estética.

Isidro J. Pérez Álvarez
Almería

R.- Todos los modelos mencionados en su carta responden a las necesidades por usted descritas.

Los números en los que han sido publicadas las pruebas son los siguientes: R-19, 357. R-21, 315. Opel Vectra, 260 y 348. VW Jetta, 288. Para conseguir cualquiera de estos números deberá dirigirse al departamento de suscripciones de Motor 16, en la misma dirección de la revista.

Motor 16



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

Director:
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cerrada. Director de Arte: Olegario Tbralha. 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 Cañal, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Javier Moló, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. 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 Llores (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayra de Oyarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica).

Autoedición: José M. Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M. Ormazábal.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha, M. Jesús Sánchez y Eduardo Abaín. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calisma Rus. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de Publicidad Internacional: M. Angel 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 Lizárraga.
Directora de Nuevos Proyectos:
Charo Güate.
Director de Planificación: Simón Molero.
Director Administrativo-Financiero:
Eduardo de Toledo.
Director de Producción: Antonio Toribio Triviño.
Director de Distribución: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43874 NYRE E. BARCELONA: P. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5.º Deha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 48. 7.º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

Fotomecánicas: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprenta: Lermer Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 88, 327 15 87, 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 Eurauto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AUTO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORE (Italia) y TURBO (Portugal). VI BILAGARE (Suecia).



ENTRE DOS BMW IGUALES
PUEDE HABER TANTAS DIFERENCIAS
COMO USTED QUIERA.



Sólo hay un placer de conducir: BMW. Y mil formas distintas de disfrutarlo: Accesorios Originales BMW.

Para resaltar el dinamismo, la seguridad y el confort de su BMW y facilitar su mantenimiento. Con estos objetivos y con la misma minuciosidad con que fue diseñado su

automóvil, BMW ha creado todo un mundo de detalles para su personalización.

Y también el lugar ideal donde elegirlos con amplitud: el nuevo Sistema de Exposición y Venta BMW, que facilita la elección de sus accesorios y que podrá encontrar en cualquier Concesión

BMW. Con los Accesorios Originales BMW descubrirá que hay tantas formas diferentes de disfrutar del placer de conducir como conductores de BMW.

Recambios y Accesorios Originales



Algunos ejemplos: Sistemas de alarma y tornillos antirrobo, autorradios, alfombras, llantas de aleación, faros antiniebla, kits aerodinámicos M-Technic, elevalunas eléctricos, radioteléfonos, kits de madera, volantes deportivos, sistemas portaequipajes, sistemas de enganche para remolque, asientos para niños...



NUEVO PEUGEOT 405

LOS CAMBIOS, DENTRO

Con cinco años a sus espaldas, el Peugeot 405 asume su primer «face lifting». Aunque los cambios exteriores son escasos y apenas perceptibles, en el interior y en los diferentes órganos mecánicos se han introducido muchas mejoras, buscando su puesta al día.

EL Peugeot 405 nunca ha sido un coche de impacto comercial, pero sus ventas se mantienen altas y estables desde los meses inmediatamente posteriores a su lanzamiento, aguantando notablemente bien el paso del tiempo.

El diseño de Pininfarina no ha sido necesario modificarlo, sólo intro-

ducir pequeños retoques y hay que ser un buen conocedor para diferenciar los anteriores 405 de los actuales. Sólo en la parte posterior, con la tapa del maletero enrasada con el plano de carga, se aprecian las diferencias. La cerradura posterior también ha cambiado su posición anterior, ahora está centrada.

En el interior, los cambios son ya más notables. El cuadro de instrumentos y el salpicadero son de diseño nuevo, al igual que el guarnecido de las puertas. El nuevo 405 recuerda al modelo más alto de Peugeot, el 605, por lo que podemos decir que los nuevos detalles sirven para elevar la presentación. Incluso incrustaciones en maderas nobles se han previsto para los niveles más altos de equipamiento, combinados con tapicería de cuero. Sólo se nota la ausencia del aire acondicionado de serie en las versiones populares.

En los aspectos mecánicos, se han introducido las mejoras necesarias para corregir los defectos que cinco años de producción y ventas han ido poniendo de manifiesto, a la vez que se han adaptado los motores a las nuevas normas anticontaminación que entran en vigor en los próximos meses y que, entre otras cosas, obligan al empleo de escapes catalizados.

Uno de los cambios más importantes introducidos afecta a los trenes rodantes. Toda la geometría de suspensiones ha sido modificada, buscando mejorar el confort, que es donde el 405 tenía dificultades para seguir a sus competidores. Los cambios no han modificado el excelente comportamiento, una de las virtudes del Peugeot; o al menos eso es lo que afirman en la casa y tiempo habrá de verificarlo en las pruebas correspondientes.

La necesidad de incorporar catali-

zadores en todos los motores de los coches fabricados desde el 1 de enero del 93, ha replanteado la gama de motores del 405, recurriendo a la cada día más complicada y vasta relación con que cuenta el grupo Peugeot-Citroën.

En la parte baja de la gama encontramos el motor 1.4. Una versión que nunca llegó a España y que no parece que tenga interés en nuestro mercado. Incorpora una inyección monopunto (un inyector para los cuatro cilindros) y mantiene su potencia de 75 caballos.

Para el siguiente escalón, se sigue manteniendo el motor 1.600, al que se acopla un sistema monopunto de inyección (el mismo motor utilizado por el Citroën ZX). Pierde dos



NUEVO SALPICADERO
Comparándolo con las versiones anteriores (en la foto pequeña), se aprecia el abandono de las líneas redondeadas.



NUEVO MOTOR
El popular motor 1.900 ha sido cambiado por un 2 litros, que se ofrece con 8 válvulas (foto izquierda) o con 16 válvulas (derecha).



CAMBIOS MUY DISCRETOS
Donde más se aprecian los cambios (foto superior) es en la parte posterior, con la tapa del maletero que ahora llega hasta casi el paragolpes.

caballos de potencia por el catalizador, pero gana en elasticidad gracias a una curva de par más plana y con un máximo más alto.

Pese a estas reformas, la versión 1.6 debe dar paso a una nueva versión 1.8, que a priori parece más atractiva. Su potencia es de 103 caballos y el motor es más agradable de conducir al recuperar mejor a ba-

jas revoluciones. Peugeot quiere con esta versión ofrecer una opción económica, para lo cual la ha dotado de unos desarrollos muy largos, al estilo germano. Hasta el punto de que la velocidad máxima se obtiene en 4ª, a 185 kilómetros por hora.

El archipopular motor XU de 1.900 centímetros cúbicos desaparece en todas sus versiones de gasolina del nuevo 405. A partir de ahora es el motor de 2 litros, utilizado en el Citroën XM y en el Peugeot 605, el que ocupa su lugar. Utiliza un sistema de inyección electrónica multipunto (un inyector por cada cilindro), que rinde 123 caballos de potencia. Es ligeramente inferior a los 125 caballos

del 1.900i, pero con más par y con catalizador. Su velocidad máxima es de 200 kilómetros por hora y los consumos son inferiores a los de las anteriores versiones, pese al incremento de cilindrada.

Como modelo cumbre, el Mi16 utiliza este mismo motor de 2 litros, con culata de 16 válvulas, en el que también la potencia ha sido reducida, en 5 caballos, buscando una mayor elasticidad.

Dos versiones diésel, atmosférica y turbo completan la amplia oferta, la más amplia entre los coches de su categoría, destacando la versión turbo con cilindrada 1.900 e intercambiador de calor, cuya potencia sube hasta 92 caballos y que se ofrecerá también en nivel de equipamiento alto.

Con el nuevo 405 aparecerá al fin la tan esperada versión superdeportiva, con el motor de 2 litros y 16 válvulas, al que se le acoplará un turbocompresor, con lo que la potencia sube hasta los 200 caballos. Esta versión sólo se ofrecerá con tracción a las cuatro ruedas y se espera que pueda comenzar su comercialización tras su presentación en el próximo otoño.

J.M.C.

NUEVOS GRUPOS ÓPTICOS
Aunque se mantiene el estilo Peugeot, los grupos ópticos son diferentes. En la foto grande, la nueva solución.



CITROËN ZX TURBO DIESEL

CUESTION DE PRESTIGIO

El 29 de junio comienza a comercializarse el Citroën ZX Turbodiésel. El retraso con el que ha llegado este motor obedece a un claro motivo: estar a la altura de la competencia o superarla, aunque sea por escaso margen.

EL grupo PSA, del que forman parte las marcas Citroën y Peugeot, siempre se ha mantenido en primera posición en cuanto a motores diésel de potencias medias se refiere. Buen ejemplo de ello son el BX y el 405 Turbodiésel, que llevan el motor de 1.768 centímetros cúbicos con una potencia de 90 caballos, con prestaciones de primer orden, consumos reducidos y elevado grado de conducción.

Pero a finales del verano pasado, apareció el motor turbodiésel de Renault (la marca rival por excelencia), con 93 caballos, que se monta en el Renault 19 y, seguramente a causa de ello, Citroën ha decidido aumentar la cilindrada de su motor turbodiésel para montarlo en su mo-



POCA DIFERENCIA
El nuevo motor diésel turboalimentado de Citroën apenas difiere del anterior y mantiene sus buenas cualidades.

delo más reciente y que mayores éxitos le está reportando: el ZX.

Este incremento de cilindrada, que se consigue aumentando tres milímetros el diámetro de los cilindros, no resulta una operación fácil en versión sobrealimentada. Si bien este propulsor ya existía en modalidad atmosférica (lo montaban los BX desde hace tiempo), no se le había incorporado un turbocompresor a causa de que la poca separación entre los diferentes cilindros creaba problemas de disipación de calor en puntos críticos. Por este motivo se ha realizado un nuevo estudio de refrigeración y lubricación, que se ha concretado en unos deflectores para orientar el flujo de agua hacia los puntos de mayor temperatura. En



BUENA ESTABILIDAD
El incremento de peso de este motor turboalimentado se compensa con un acertado trabajo en el apartado de suspensiones.

FICHA TECNICA



MOTOR	ZX 1.9 D TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.905
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección mecánica
Compresión	21,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	92 CV (67,5 kW) / 4.000
Par máximo / r.p.m.	20,5mKg(196 Nm)/2.250
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Manual 5v
DIRECCIÓN	
Sistema	Cremlera asistida
Diámetro de giro (m)	11,3
FRENOS	
Sistema(Del/Tras)	Disco vent / Tambor
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.102
Largo/ancho/alto (mm)	4.071/1.702/1.397
Capacidad del depósito (l)	56
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	11,1
Velocidad Máxima (km/h)	185
Consumo Urbano (l/100 km)	7,2
A 90 km/h (l/100 km)	4,3
A 120 km/h (l/100 km)	6,2

18/ Motor 16

cuanto a la lubricación, incorpora un sistema de lanzamiento constante de aceite sobre la cabeza del pistón. Todos estos detalles conllevan una modificación en el sistema de fundición para fabricar este bloque.

Pero después de tanto trabajo, resulta que la mejora se queda algo escasa. El motor turbodiésel idéntico a éste, pero con el diámetro del cilindro de 80 milímetros, da una potencia de 90 caballos a 4.300 revoluciones por minuto y un par máximo de 18,5 kgm. Si comparamos con las cifras actuales, observamos que la ganancia resulta mínima; aproximadamente un dos por ciento más de potencia y un diez por ciento más de par máximo, éste último conseguido a un número de vueltas ligeramente superior, parecen poco para justificar el cambio de propulsor.

Sin embargo, esta pequeña diferencia, si nos atenemos a las cifras, permite al Citroën ZX Turbodiésel situarse en cabeza de su categoría. Sus dos máximos rivales, el Renault 19 y el Fiat Tipo se ven



superados en la cifra de par máximo, aunque no en la de potencia, ya que el Renault 19 les supera a ambos por un caballo. En cuanto a prestaciones y consumos homologados, el Fiat obtiene resultados ligeramente peores, pero el Renault 19 y el Citroën

AURA

ZX quedan prácticamente empatados en velocidad máxima, aceleración y consumo. En cuanto a recuperaciones, los desarrollos del cambio del Citroën son ligeramente más cortos que los del Renault, por lo que, teóricamente, en este apartado también deben obtener resultados muy similares.

En cuanto a las modificaciones que ha recibido en el bastidor, hay que tener en cuenta que el Citroën ZX Turbodiésel pesa 67 kilogramos más que la versión atmosférica (37 kg. sobre el eje delantero y 30 kg. sobre el trasero) y cuenta con 21 caballos más de potencia. Con respecto al modelo comparado pocas líneas antes, la suspensión trasera del turboalimentado apenas ha recibido modificaciones, manteniendo prácticamente la misma dureza, aunque la barra estabilizadora es

cuatro milímetros más fina (ahora 20 mm.). En el eje delantero, por el contrario, las variaciones son considerables. La dirección es asistida de serie, las cotas del paralelo varían y también la flexibilidad de la suspensión, que es más dura y la barra estabilizadora

más gruesa. Las características de esta suspensión delantera son similares a las del ZX Volcane, que lleva el motor de gasolina de 130 caballos de potencia. Los discos delanteros son autoventilados, como en



las versiones más potentes de gasolina, y opcionalmente se puede disponer de ABS.

En cuanto a las sensaciones, este motor resulta muy agradable de conducir, con buena potencia a partir de 1.500 revoluciones por minuto y sonoridad poco elevada. En estabilidad, mantiene la tónica de toda la gama. El superior peso que descansa sobre el eje delantero podría empeorar su comportamiento, pero el trabajo realizado sobre la suspensión ha dado como resultado un buen equilibrio.

Para mantener el liderazgo que la marca se ha impuesto con este modelo, también la cifra de precio se coloca en el mejor lugar con respecto a sus competidores. Sólo se vende en un grado de equipamiento, el Aura (incluye cierre centralizado y elevalunas eléctricos), y se podrá adquirir por 2.090.000 pesetas, precio que durante el mes de julio incluirá el aire acondicionado. ○

Javier Moltó
Fotos: José Robledo

VERSIÓN AURA
El motor turbodiésel sólo se ofrece con el nivel de acabado más completo: el Aura. Las llantas de aleación son opcionales, así como el aire acondicionado y el ABS. Exteriormente no se diferencia de otras versiones.

Motor 16 / 19

MOTOR FORD ORBITAL

NUEVOS TIEMPOS

No suele ser habitual que los fabricantes de automóviles ofrezcan la posibilidad de probar nuevos motores en fase experimental. Ford ha hecho una excepción a la norma y nos ha permitido rodar con un Ford Fiesta que, en lugar de su cuatro cilindros convencional, montaba un tres cilindros de dos tiempos.

DESDE hace casi cinco años, Ford está desarrollando un motor de dos tiempos. Este nuevo motor se ha desarrollado en colaboración con la compañía australiana Orbital Engine Company y

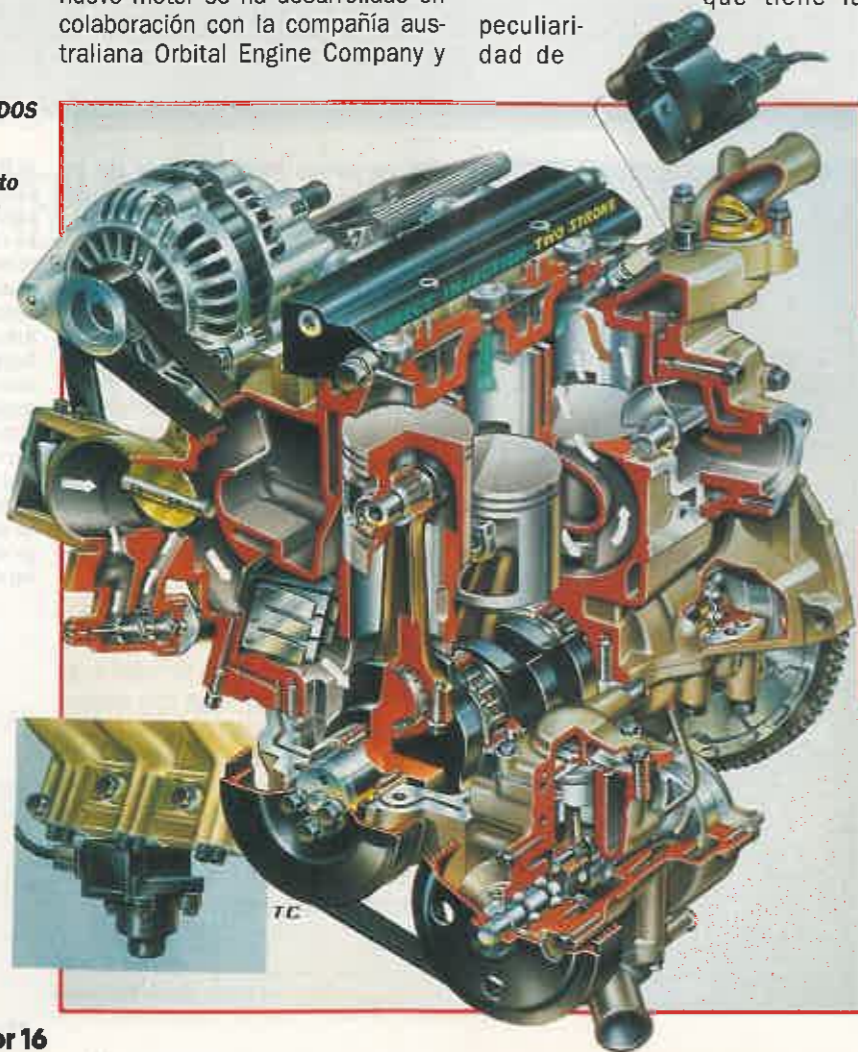
puede revolucionar el diseño de los automóviles en los próximos años.

Tal y como mostraba Motor 16 en el número 425, el motor Orbital no es más que un clásico dos tiempos en el cual se han eliminado los inconvenientes típicos.

En un motor de dos tiempos, en cada ciclo del pistón se consigue una explosión, esto permite conseguir un rendimiento bastante superior con una misma capacidad del motor. Otras ventajas del dos tiempos residen en la sencillez y fiabilidad de fabricación, así como el reducido tamaño y peso. Los inconvenientes tradicionales de estos motores residen en su nivel de ruido, las emisiones, el engrase por mezcla de aceite y combustible y el consumo elevado. Todos estos problemas se han ido atajando de forma eficaz, hasta el punto de que los prototipos que hemos probado no tienen nada que envidiar de otros modelos ya comercializados.

La solución a los inconvenientes viene dada por un ingenioso sistema electrónico de inyección directa, que tiene la peculiaridad de

INGENIOSO DOS TIEMPOS
Con un planteamiento muy sencillo y con unas soluciones muy ingeniosas, se ha conseguido un funcionamiento de lo más ejemplar.



inyectar combustible y aire a alta presión para facilitar que la combustión se realice rápidamente. El engrase se realiza inyectando sólo la cantidad necesaria de aceite en el cárter. De esta forma es muy poco el aceite que llega a la cámara de combustión y, por lo tanto, el consumo es mucho menor; mientras, en los motores convencionales de dos tiempos la proporción entre la gasolina y el aceite se reduce a una décima parte. Además, un treinta por ciento del aceite que entra en el cárter se recicla mediante una pequeña válvula situada en la parte más baja. Los elementos de fricción de la biela y el cigüeñal son rodamientos de agujas. Con esto, un motor Orbital, sometido a un uso normal puede funcionar 20.000 kilómetros con cuatro litros de aceite. El funcionamiento del coche re-



POCO TAMAÑO
Las reducidas dimensiones de este motor van a permitir diseñar coches más habitables y con una aerodinámica muy mejorada. El coche blanco monta el Orbital y el rojo un motor Ford 1.4 convencional.

sulta muy agradable por la facilidad con la que el motor sube de vueltas. Aunque resulta algo ruidoso, el nivel es más que aceptable, sobre todo si tenemos en cuenta que se trata de prototipos. El sonido es totalmente distinto al de los típicos dos tiempos. En el año 1995 podremos ver el primer Ford con motor de dos tiempos.

Victor Piccione

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de tres cilindros en línea y dos tiempos. Cilindrada: 1.197 c.c. Diámetro: 84 mm. Carrera: 72 mm. Compresión 10,0 a 1. Potencia: 80 caballos a 5.500 rpm. Par máximo: 12,7 mKg. a 3.800 rpm. Alimentación mediante inyección electrónica directa, de aire y combustible. Refrigeración por agua. Engrase mediante inyección de aceite en el colector de admisión con recuperador en el cárter.



SLOCAN

UN CENTRO DE REHABILITACION

El año pasado se invirtieron 4 millones diarios en programas de rehabilitación básica y visual y se consiguió que 4.000 personas ciegas y deficientes visuales volvieran a llevar una vida totalmente normal.



Como ves, tus 20 duros dan mucho de sí. Incluso para seguir premiándote todos los días. Con 570 millones de Lunes a Jueves y 1.670 millones cada Viernes.



MERCEDES 300 CE 24 CABRIO

LA TRADICION CONTINUA

Han tenido que pasar más de dos décadas para que la marca de la estrella vuelva a ofrecer un descapotable de cuatro plazas. El coche se pone a la venta en el mes de agosto y el precio, a falta de matriculación y seguro, es de 9.500.000 pesetas.

EN un principio, la comercialización en nuestro mercado estaba prevista para julio aunque problemas de homologación han hecho que se retrase un mes las entregas del nuevo Mercedes. El importador español ya admite pedidos y esa cifra de 9,5 millones de pesetas se acercará o superará los diez en el momento

SIGLAS DE LUJO
El nuevo 300 CE 24 es sinónimo de lujo y confort descapotable para cuatro personas. Sinónimo de un precio elevado.



que el usuario elija unas cuantas opciones. Una política que en algunos casos está muy bien para que el comprador ponga el coche a su gusto, pero con la pega principal de que el precio inicial es demasiado elevado. Y mejor no lo comparamos con lo que cuesta en Alemania.

La base del 300 CE 24 Cabrio es el modelo coupé del que también hereda el mismo motor. Se trata del conocido grupo propulsor de seis cilindros de tres litros de cilindrada y culata de 24 válvulas. La potencia es de 220 caballos y la velocidad máxima, en el caso del cambio manual de cinco velocidad-

des, es de 230 kilómetros por hora. Un nuevo motor de 3.200 centímetros cúbicos se montará a finales de año. Hay dos tipos de cambio automático, de cuatro y cinco relaciones, en ambos casos de mayor facilidad de conducción que el manual. Conviene destacar que el de cinco, que es el más avanzado de diseño, mejora los datos de aceleración y consumo -aunque sea por poco- del cambio manual, circunstancia muy poco habitual cuando se comparan dichas cajas de cambio.

La carrocería del 300 CE Cabrio dispone de mil piezas nuevas para

mejorar la rigidez y se incluyen cuatro pequeños amortiguadores especiales para eliminar vibraciones. Están colocados en el maletero, en la parte superior del marco del parabrisas y justo encima del amortiguador delantero izquierdo. Los resultados son que la carrocería del nuevo modelo ofrece una resistencia a la torsión inferior a la del 500 SL, que es un poco el «rey» en este campo, aunque superior a la de otros descapotables rivales; sin embargo, la carrocería del 300 CE Cabrio tiene menos vibraciones que el 500.

En la fábrica alemana de Sindel-



ingen, el ritmo de producción es de cincuenta unidades/día lo que significa una cifra anual de 10.000 coches. Es una fabricación poco menos que artesanal y ejemplos como la prueba de resistencia de la capota, que se ha accionado 20.000 veces, es toda una garantía. Ya que hablamos de la capota, ésta funciona de forma manual o automática. En los dos casos, es necesario quitar primero sendos cerrojos, que el motor esté apagado y con la llave puesta. La operación manual resulta sencilla y no se tarda más de medio minuto, mientras que la automática es obligado mantener pul-

UN TRABAJO BIEN HECHO
La rigidez conseguida en el Mercedes 300 CE Cabrio permite que se mueva con soltura por cualquier terreno. Con la capota quitada, aun a elevada velocidad, resulta un automóvil seguro y agradable de conducir.

SEGURIDAD

Un reposacabezas especial

El arco de seguridad antivuelco del Mercedes 300 CE 24 Cabrio es como dos reposacabezas traseros de gran tamaño, si bien pueden actuar como tal. En 0,3 segundos se levanta de forma vertical detrás de los asientos traseros en el momento que un sensor detecta un elevado ángulo de inclinación de la carrocería o en el caso de un choque frontal, lateral o trasero. Pero se ha diseñado de tal manera para que no funcione al subir o bajar una rampa muy pronunciada de un garage, al levantar el coche con el gato o en una plataforma de un taller. También se puede accionar por los pasajeros por un mando en el salpicadero y otro en las plazas traseras, aunque en este caso aparece mucho más despacio.

TODOS A LA VEZ
Si hay algo que distingue al nuevo Mercedes convertible de los demás cabrios es su sistema de arco de seguridad acoplado a unos reposacabezas muy especiales. En menos de un segundo actúan elevándose de forma vertical al detectar elevados ángulos de inclinación de la carrocería. Se puede accionar de forma manual.



El arco cumple con la norma de seguridad americana en la prueba de resistencia contra deformación de techos, obligatoria sólo para sedanes. La marca afirma que su nuevo descapotable ofrece un nivel de seguridad excelente y los ensayos efectuados con prototipos en choques frontales hasta con un 40 por ciento de superficie afectada, reflejan que el habitáculo permanece prácticamente intacto. En 1994 va a ser obligatoria en Estados Unidos una nueva y severa norma de impacto lateral que ya cumple con creces el nuevo Cabrio. Sobra decir que el último modelo de Mercedes puede llevar «airbag» tanto para el conductor como el pasajero.

FICHA TECNICA



300 CE 24 CABRIO	
MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.960
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	10 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	220 CV/6.400
Par máximo / r.p.m.	27,0 mKg/4.600
TRANSMISION	
Tracción	A las ruedas traseras
Caja de cambios	Manual 5v
DIRECCION	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,9
FRENOS	
Sistema(Del/Tras)	Disco vent / Disco
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.710
Largo/ancho/alto (mm)	4.656/1.740/1.368
Capacidad del depósito (l)	70
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	9,0
Velocidad Máxima (km/h)	230
Consumo Urbano (l/100 km)	15,4
A 90 km/h (l/100 km)	8,6
A 120 km/h (l/100 km)	10,6

especie de bandeja que se pliega en dos partes y va colocada justo detrás de los asientos delanteros. El objetivo es reducir al mínimo los típicos remolinos que se producen en un descapotable y que «atacan» precisamente desde atrás. Es novedad en un cabrio de cuatro plazas el arco de seguridad antivuelco que se levanta de forma vertical y automática detrás de los asientos traseros y que comentamos en recuadro aparte.

En una pequeña toma de contacto de dos horas por tierras alemanas, la primera impresión es que el nuevo Mercedes tiene un acabado



impecable y la capota ajusta de forma milimétrica. En marcha, lo que está cada día más claro es que al cambio manual le queda muy poca vida, sobre todo por el brillante cambio automático de cinco relaciones con dos posibilidades de conducción, económica o deportiva. El confort de marcha con la capota quitada es muy agradable aunque esperamos una unidad para realizar la correspondiente prueba y dictar un análisis más completo. ○

Javier Gutiérrez



sado un mando situado entre los asientos delanteros durante veinte segundos. El coeficiente de penetración en el aire con la capota puesta es de sólo 0,33, cifra muy baja para un descapotable.

Cuando se circula con una o dos personas, el coche dispone de una

FÁCIL DE UTILIZAR
Abrir y cerrar la capota del Mercedes 300 resulta sumamente fácil gracias a la electrónica. El sistema es igual al del Mercedes SL.

CUATRO PLAZAS
El nuevo Mercedes 300 CE Cabrio es un verdadero descapotable para cuatro adultos, que encuentran en él todo el lujo y el confort que puedan desear. No faltan detalles tan importantes como el salvavientos trasero, que hace que los viajes al aire libre sean mucho más cómodos. La amplitud es, precisamente, su punto más fuerte.

Honda tiene una gran capacidad para sorprender y su nuevo Prelude, la cuarta generación del modelo, también lo hace. Con unas mayores ambiciones que su antecesor, limita sus placeres a dos ocupantes.

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

AUNQUE la denominación Prelude ya tiene muchos años de historia dentro de Honda, con esta última generación el fabricante ha roto todos los esquemas anteriormente establecidos. El resultado es un coche con un talante mucho más deportivo que sus antecesores, respaldado por una mecánica muy avanzada y un funcionamiento excepcional. Curiosamente la capacidad interior se ha visto sensiblemente reducida, ya que las dos plazas posteriores se pueden utilizar tan sólo en caso de necesidad imperiosa, ya que el espacio para las piernas es mínimo.

En cualquier caso, está claro que el nuevo Prelude supone una ruptura con todo lo anterior y parece que entre éste y su antecesor han pasado muchos años. Básicamente, el coche es ahora ligeramente más corto, más ancho y más bajo. El motor es ahora más grande y algo más potente pero, sobre todo, mucho más agradable. Se trata de un cuatro cilindros de 2,3 litros y dieciséis válvulas, en el cual se montan dos árboles equilibradores para contrarrestar las vibraciones propias de estos motores. A pesar de su nueva cilindrada, el motor mantiene sus dimensiones externas respecto al dos litros. El secreto reside en la nueva tecnología de fabricación aplicada mediante camisas preformadas, sobre las que se funde el bloque. Esta técnica permite que las paredes de los cilindros sean más finas y, por lo tanto, la distancia entre los centros de cada cilindro se mantiene. Con todo esto se consigue aligerar el peso del motor en torno a unos 4,5 kilos. Otro punto destacable del nuevo motor es el sistema de admisión

28 / **Motor 16**



HONDA PRELUDE 2.3i 4WS

CAPRICHOS PARA DOS

VIRTUDES

- Motor energético y suave
- Posición de conducción.
- Equipamiento completo



HONDA PRELUDE 2.3i 4WS
PRECIO: 4.190.000 ptas.

- Plazas posteriores pequeñas
 - Guantero mínima.
- Lectura del tablero difícil durante el día.

DEFECTOS

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza por cada fila de cilindros, accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada 2.259 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro 87,0 mm. Carrera 95,0 mm. Compresión 9,8 a 1. Potencia máxima 160 CV (217,4 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo 21,3 mkg (209 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Catalizador. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm 7,8 km/h. En 2ª 14,3 km/h. En 3ª 20,4 km/h. En 4ª 26,8 km/h. En 5ª 34,2 km/h. Embrague: Monodisco en seco, mando hidráulico.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida con accionamiento electrónico a las ruedas traseras. Número de vueltas de volante entre topes: 2,7. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados (28,2 cm de Ø). Traseros: Discos (26,0 cm de Ø). Antibloqueo de frenos: ABS.

SUSPENSION: Delantera: Independiente, paralelogramos asimétricos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, paralelogramos asimétricos, muelles helicoidales, barra estabilizadora y brazos radiales.

RUEDAS: Neumáticos. Delante: 205/55 R 15 87V. Llantas de aleación de 6,5JJ x 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.270 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	10,0
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	7,3
En conducción rápida	20,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	10,1
A 140 km/h de cruce	11,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,2
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	600

PRESTACIONES

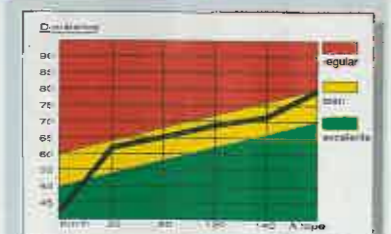
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	209,5
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,7
1.000 m salida parada	30,2
De 0 a 100 km/h	8,8
Recorrido (metros)	138,6
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,8
recorrido (metros)	246,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,1
recorrido (metros)	360,3

FRENOS



A 60 Km/h	15,9
A 100 Km/h	42,2
A 120 Km/h	62,3

SONORIDAD



Al ralenti	38,8
A 60 Km/h	62,4
A 90 Km/h	65,2
A 120 Km/h	68,4
A 140 Km/h	71,4
A Tope	79,4

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Honda Automoviles España, S.A. Carretera C-246, kilómetro 8,7. 08030 Sant Boi de Llobregat (Barcelona). Teléfono: (93) 370 80 07. Red de postventa: 35 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje.



GRAN RODADOR
Con el Prelude los kilómetros caen sin sentir. En cualquier tipo de terreno se disfruta conduciendo.

sión variable, que es el principal responsable de que este motor tire como si se tratase de un motor eléctrico a cualquier régimen. Las cifras de aceleración hablan por sí mismas, ya que es fácil bajar de los nueve segundos para alcanzar los cien kilómetros por hora, lo cual no está nada mal. Los 200 kilómetros se superan con bastante facilidad y las recuperaciones sorprenden tanto por su celeridad, como por la suavidad con la que se consiguen.

PARA TODOS LOS GUSTOS

Con estas dotes, el Prelude ofrece un amplio abanico de utilizaciones. Aquel que busque un coche fácil de conducir, con unos consumos de utilitario, pero con un aspecto llamativo, se sentirá a placer al volante de este Honda. Por otra parte, los amantes de los deportivos de lujo con buenas prestaciones y buen comportamiento, también pueden quedar embelesados por el agradable ronroneo del cuatro cilindros al pasar de cuatro mil revoluciones por minuto.

El buen funcionamiento del motor encaja perfectamente con la filoso-



fía del cambio de marchas. Tanto por el manejo de la palanca, como por las relaciones de cambio resulta muy polifacética. El manejo es rápido y preciso y tanto para una conducción relajada como para apurar las posibilidades del motor, resulta apropiado. Las relaciones están bien escalonadas sin dejar grandes huecos y la velocidad máxima se consigue en quinta.

Con sus nuevas dimensiones, el comportamiento ha mejorado sensiblemente. Al ser un coche más cor-

to y más ancho que el anterior se mejora el comportamiento en zonas muy tortuosas, sin que el coche pierda aplomo cuando se rueda a alta velocidad. La buena geometría de la suspensión se ve ayudada por el sistema de dirección a las cuatro ruedas, ya que este coche está totalmente gestionado por una centralita electrónica. Este sistema, que sustituye al desafortunado sistema mecánico de los anteriores Prelude, acciona las ruedas mediante un electromotor situado en el eje pos-

terior. La orden parte de la centralita electrónica que, en función de los datos obtenidos de tres sensores, gira las ruedas en un sentido o en otro un máximo de seis grados. Los parámetros que se manejan son: la velocidad del coche, el ángulo de giro y la velocidad de giro del volante. De esta forma, en maniobras a baja velocidad o con el coche parado (por debajo de 30 kilómetros por hora), las ruedas posteriores giran en dirección opuesta a las delanteras para favorecer la maniobra. A alta

NO FALTA NADA
(Arriba): el techo solar eléctrico es de serie.
(Centro): en maniobras a coche parado se nota el efecto del sistema 4WS.
(Abajo): el motor es uno de los mejores cuatro cilindros.



POCAS LUCES
El panel de instrumentos es espectacular, pero muy básico y difícil de leer durante el día. El volante incorpora el airbag.



DISEÑO CAPRICHOSO
Con muy poco más espacio se hubiese conseguido un verdadero cuatro plazas y, por lo tanto, una mayor funcionalidad. El control automático de velocidad (arriba), apenas es útil.

velocidad, las ruedas posteriores giran en el mismo sentido de las delanteras para evitar el clásico bandazo, mientras que entre medias hay todo un abanico de posibilidades, en función de los tres parámetros ya mencionados.

Este sistema es, tal vez, el que mejor se adapta a las condiciones reales del tráfico de cuantos hay



hoy en día en España. No obstante, su aportación al buen comportamiento del Prelude es tan sólo de matiz, ya que el coche posee un sistema de suspensiones muy eficaz que por sí mismo ofrece un equilibrio casi perfecto entre comportamiento y confort. Las maniobras a coche parado sí que se benefician de este sistema, lo que permite en-



KAS TE REGALA 3 ALFA ROMEO SPIDER 2.0.



Y MÁS DE MEDIO MILLÓN DE PREMIOS DIRECTOS.



Vive el verano Kas a toda marcha. Debajo de las anillas, chapas y tapones de los envases señalizados de Kas Naranja, Limón y Tónica, puedes encontrar participaciones para el sorteo de tres magníficos Alfa Romeo Spider 2.0 o más de medio millón de regalos directos: Mountain Bikes, gorras, pamelas, discos voladores y mecheros aventura.

Canjea tus anillas, chapas o tapones con premio directo llevándolos a tu emisora de la cadena 40 Principales más próxima o enviándolos junto a tu nombre, dirección y código postal al apartado nº 43.191, 28080 Madrid. Envía tus participaciones para el sorteo de los coches a este mismo apartado.

Fecha sorteo coches, 30 Octubre. Caducidad promoción, 28 Octubre 1992. Tel. servicio al consumidor: (91) 575 99 32.

¡No te olvides! Puedes canjear tus regalos en tu emisora de 40.





FRENTE A SUS RIVALES

Por 4.190.000 pesetas, Honda ofrece un coupé de dos plazas reboante de tecnología y con un equipamiento de serie que no da lugar a más. No obstante, sus rivales también tienen buenas cartas. Así pues, Audi ofrece el Coupé 2.3 E (3.772.000 ptas.) pero con menos potencia y equipo, o el 2.8 V6 (4.492.000 ptas.) más potente pero peor equipado. En BMW, parece claro que su rival es el 320 coupé (3.660.000 ptas.) con menos potencia y equipo original que el japonés. El rival más directo parece ser el Mazda MX6 (4.484.480 ptas.) que también ofrece un sistema de cuatro ruedas directrices. Tiene menos equipo y es más caro. La oferta más arrebataadora proviene del Opel Calibra 16V (3.519.000 ptas.) que sin ofrecer tanta sofisticación, resulta igualmente atractivo y eficaz que el Honda. El Nissan 200 SX (4.192.000 ptas.) resulta más clásico, mientras que el Toyota Celica 2.0i 16v (4.021.000 pts.) apuesta más por lo deportivo.

A TODA PRUEBA
El

comportamiento del Prelude es noble y resulta equilibrado sin tener que recurrir a suspensiones excesivamente duras.

CORREDOR DE FONDO

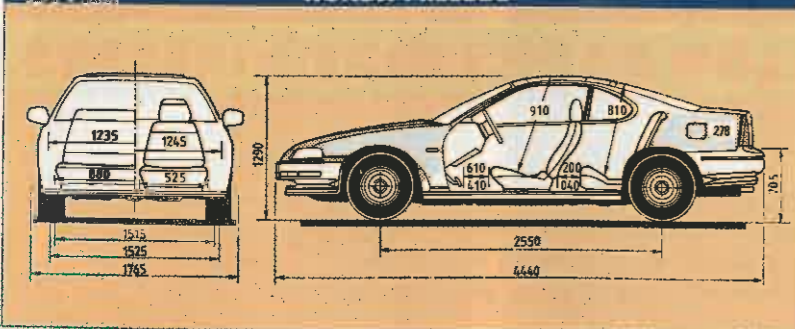
A pesar de su talante deportivo, el Prelude es un coche que permite hacer grandes viajes. Los asientos son cómodos y el confort de la suspensión mima a los ocupantes. El maletero es suficiente para dos personas y está bastante claro que para un viaje largo las plazas traseras no son utilizables. El Prelude, viene equipado de serie con un control automático de velocidad. Aunque funciona bastante bien, las condiciones de tráfico y orografía de nuestras carreteras hacen de este ingenio un chisme inútil.

En el interior, se aprecia la pulcritud de acabado de los productos japoneses, aunque no hubiese estado de más alguna alegría en cuanto a la calidad de los materiales. Hay que tener en cuenta que este coche cuesta más de cuatro millones de pesetas, por lo que sus potenciales compradores serán muy exigentes en este sentido. El equipamiento es muy completo sin posibilidad de aumentarlo o reducirlo, ya que el importador no ofrece opciones en nuestro mercado. ○

Victor Piccione

Fotos: José Antonio Díaz

HONDA PRELUDE



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ Entre el equipo de serie se cuenta un airbag en el volante para proteger al conductor en caso de accidente.

▲ El respaldo delantero tiene regulación de apoyo lumbar.

EN CONTRA

▼ La instrumentación es escasa y no se lee bien durante el día.

▼ La guantera es ridícula y apenas cabe nada. Con sólo poner la carterilla de la documentación, ya no cabe el manual del usuario.

ANTES DE COMPRARTE UN COCHE, PIDELE SU CURRICULUM



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.



◆
**HACE 10 AÑOS
SOSPECHABAMOS QUE EXISTIAN
OTRAS FORMAS DE VIAJAR.**
◆



◆ AHORA ESTAMOS CONVENCIDOS. ◆

El Nissan Prairie inauguró un estilo de vehículos.

En él la amplitud del espacio y el confort conviven con unas extraordinarias características técnicas.

Ahora sabemos que no sólo era un nuevo automóvil, formaba parte de una nueva manera de vivir.

Por eso Nissan sigue avanzando en su investigación, creando nuevos conceptos de viaje. Y ahora acaba de dar vida a un gran proyecto.

Somos conscientes de que viajar es algo más que trasladarse de un lugar a otro. Significa, sobre todo, disfrutar de cada momento del trayecto.

Estamos totalmente convencidos de que esta será la forma de viajar en el futuro.

NISSAN

Tu vida va sobre ruedas.



Sólo hay un camino: ser los mejores.

DISÑO	★★
ACABADO	★★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★

A pesar de tener unos cuantos años a sus espaldas, los Mercedes G siguen siendo los todo terreno que mejor se adaptan a cualquier tipo de utilización. Un precio exagerado limita esta opción a unos pocos afortunados.

AUNQUE la gama G de Mercedes lleva muchos años presente en el mercado Español, sus ventas han sido muy discretas ya que las excelentes dotes del coche quedan ocultas por un precio difícilmente justificable, teniendo en cuenta la calidad de los numerosos competidores.

El primer golpe de vista sobre el 300 GE revela unas formas cuadradas, un tanto anticuadas, pero que con sólo unos pocos detalles mantiene el tipo frente a las formas redondeadas de la flamante invasión nipona. Una gama de colores muy elegante remata la faena de forma que el GE es un producto verdaderamente digno de lucir una estrella en el morro.

Si nos remontamos en el tiempo, llegamos a los orígenes del G como un coche de uso militar, en el cual se exigía una fiabilidad y eficacia a toda prueba. La colaboración entre Steyr y Mercedes permitió pulir el espartano acabado militar para adaptar el vehículo a una utilización cotidiana.

Sobre la misma base original se han ido introduciendo mejoras, la más importante de las cuales se realizó hace un par de años, con la adopción de un sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas y un antibloqueo de frenos.

La versión que probamos en estas páginas monta el potente seis cilindros en línea de Mercedes que en virtud de sus 170 caballos, rueda con soltura en todo tipo de terrenos. En carretera, esta potencia es suficiente para rodar a un buen promedio y adelantar sin problemas. En campo, el

MERCEDES 300 GE

TODO TERRENO



VIRTUDES

- Motor elástico
- Confort de marcha
- Comportamiento en campo

MERCEDES 300 GE
PRECIO: 6.309.384 ptas.

- Precio excesivo
- Acceso a las plazas traseras
- Consumo de combustible

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada 2.960 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro, 88,5 mm. Carrera 80,2 mm. Compresión, 9,2 a 1. Potencia máxima 170 CV(125 Kw) a 5 500 rpm. Par máximo, 24,0 mkg (235 Nm) a 4 400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION: Tracción permanente a las cuatro ruedas. Tres diferenciales engranables manualmente. Caja de cambios automática de cuatro marchas. Caja de reductoras con mando en el suelo y relación de salida 1. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 25,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 34,6 km/h.

DIRECCION: Sistema: De recirculación de bolas. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: Sí (desconectable).

SUSPENSION: Delantera: Eje rígido con muelles y barras de reacción. Trasera: Eje rígido con muelles y amortiguadores hidráulicos.

RUEDAS: Neumáticos: 225/75 R 15. Llantas de chapa de 7 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 2.060 kg. Capacidad del depósito de combustible: 96 l.

CONSUMOS

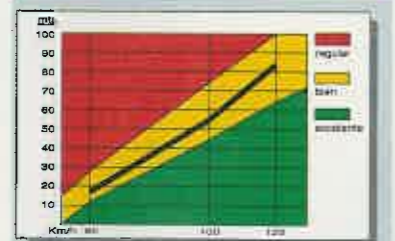
(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,3 km/h de promedio	17,8
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	13,7
En conducción T.T.	21,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	16,6
A 140 km/h de cruceo	19,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	16,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	550

PRESTACIONES

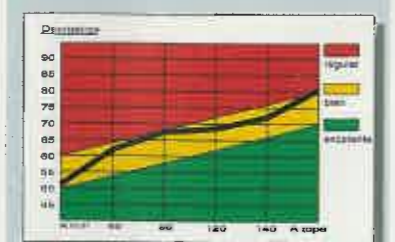
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	165,5
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	19,3
1.000 m salida parada	35,8
De 0 a 100 km/h	13,5
Recomiendo (metros)	229,9
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	-----
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	-----
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,3
recorriendo (metros)	344,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	-----
recorriendo (metros)	-----

FRENOS



A 60 Km/h	16,4
A 100 Km/h	57,9
A 120 Km/h	83,7

SONORIDAD



Al ralentí	50,8
A 60 Km/h	62,6
A 90 Km/h	68,2
A 120 Km/h	68,4
A 140K m/h	73,4
A Tope	80,2

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Mercedes Benz, S.A. José Ortega y Gasset, 22-24. 28006 Madrid. Teléfono: (91) 431 94 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de post-venta: 92 puntos de asistencia.



LÍNEA CUADRADA
Los detalles de acabado del Mercedes disimulan el austero diseño de la carrocería. Las protecciones del morro son opcionales y tan sólo resultan útiles en una utilización muy intensa en campo.



conjunto motor-cambio automático de cuatro velocidades, hace auténticas diabluras. Por una parte está el buen funcionamiento del motor a bajo régimen. Por otra parte, el cambio automático es un perfecto aliado para una conducción despreocupada por cualquier tipo de camino.

En su configuración actual, el Mercedes 300 GE es el vehículo ideal para los más exigentes en el campo. Su estructura está conformada por un sólido bastidor de acero que lo aguanta todo sin retorcerse. Sobre dicho bastidor van montadas unas suspensiones con ejes rígidos y muelles, cuyos recorridos permiten sortear casi cualquier obstáculo sin que las ruedas pierdan el contacto con el suelo. Como decíamos, la tracción es permanente a las cuatro ruedas, lo que obliga a montar un diferencial central. Para las situaciones difíciles, el 300 GE dispone de un bloqueo en cada



RECAMBIO A MANO
La rueda de repuesto va colgada sobre el portón posterior. Para subirla o bajarla de su alojamiento es necesario hacer mucha fuerza.

uno de los tres diferenciales. Estos se accionan mediante tres botones situados en el salpicadero. Uno de ellos bloquea el diferencial central, con lo cual se consigue el mismo reparto de par en cada uno de los ejes. Si la situación se complica, se puede bloquear el diferencial posterior. En condiciones extremas, se puede bloquear el diferencial delantero. En estas condiciones hay que aumentar las precauciones y rodar despacio, ya que el coche pierde capacidad direccional. Los bloqueos de los diferenciales se tienen que accionar siempre en este orden. Para desactivarlos, se puede operar en orden inverso o, simplemente, desactivar el bloqueo central. La distancia entre ejes de esta versión, que es la corta, y la ausencia de voladizos, tanto delante como detrás, permiten superar zonas trialeras totalmente inaccesibles para otros vehículos, sobre

TODO SUAVIDAD
El excelente compromiso de la amortiguación permite viajar por cualquier terreno con gran comodidad.

AIRE MERCEDES
En el cuadro de mandos queda bien claro que se trata de un Mercedes. Los detalles y los mandos son iguales que los de las berlinas.



CUERO NATURAL
Los asientos son de cuero y no tienen nada que envidiar de los de una berlina de la marca.



AL VOLANTE
Para manejar las diferentes posibilidades de la transmisión apenas hay que soltar una mano del volante.



todo a la última generación de todo terreno urbanos.

En un principio, puede parecer que el cambio automático no es la opción ideal para un todo terreno puro y duro, pero según van pasando los kilómetros por el campo, se van apreciando todas las ventajas de este sistema. Si las condiciones del camino no son extremas, se puede mantener la caja tróficar en las relaciones largas. Si el camino se complica es conveniente engranar las cortas para no sobrecalentar el aceite del convertidor de par. Al no haber embrague, las ruedas no pierden empuje casi nunca, por lo que no se pueden cometer errores al atacar un obstáculo en una marcha equivocada.

En cuanto a la dirección, no hay la menor pega. Es asistida, pero mantiene un buen nivel de sensibilidad de forma que el conductor sabe, en todo momento, lo que acontece en el tren delantero. Los frenos, por su parte, son potentes y aguantan bien el duro trabajo de detener un coche que pesa casi dos toneladas. Están dotados de un sistema antibloqueo que tiene la peculiaridad de ser desconectable. Este botoncito es fundamental ya que, fuera del asfalto, la



GILERA RC 600

LA REINA DE AFRICA

Si una GILERA RC 600 ha sido capaz de ganar el último París-El Cabo en la categoría de motos de serie ¿te imaginas hasta donde te puede llevar? Compruébalo tú mismo. Súbete a una RC 600 y harás morder el polvo al resto, como en África. Montando la reina, siempre serás el rey.



GRUPO PIAGGIO
EL CAMPEON DE EUROPA



CRUCE DE EJES
El largo recorrido de las suspensiones permite que las ruedas del G estén en contacto con el suelo en las situaciones más difíciles.



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ Asientos de cuero, con un mullo apropiado y buena sujeción lateral.

▲ Climatización potente, tanto para el frío como para el calor, con una sencilla regulación.

EN CONTRA

▼ Los más bajitos echarán en falta un volante regulable en altura.

▼ El mecanismo para abatir los asientos delanteros no deja demasiado espacio.

FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales del Mercedes 300 GE quedan todos en desventaja en lo que se refiere a eficacia todo terreno. Sin embargo, el precio juega en contra suya. Así pues, el Mitsubishi Montero V6 GLS (3.665.720 ptas.), tiene un comportamiento rutero impecable pero no puede competir con el Mercedes fuera del asfalto. El Range Rover es algo más grande y, por lo tanto, más torpe en campo. Según sus versiones, el precio puede oscilar entre 3.666.285 y 7.579.000 pesetas a tope de equipamiento. El Bertone Freeclimber 2.7 (3.694.535 ptas.) es otra opción más barata, pero mucho menos gratificante. Ciertamente, para un usuario que no necesite unas cualidades excepcionales para el todo terreno, la oferta del Mitsubishi es verdaderamente imbatible.

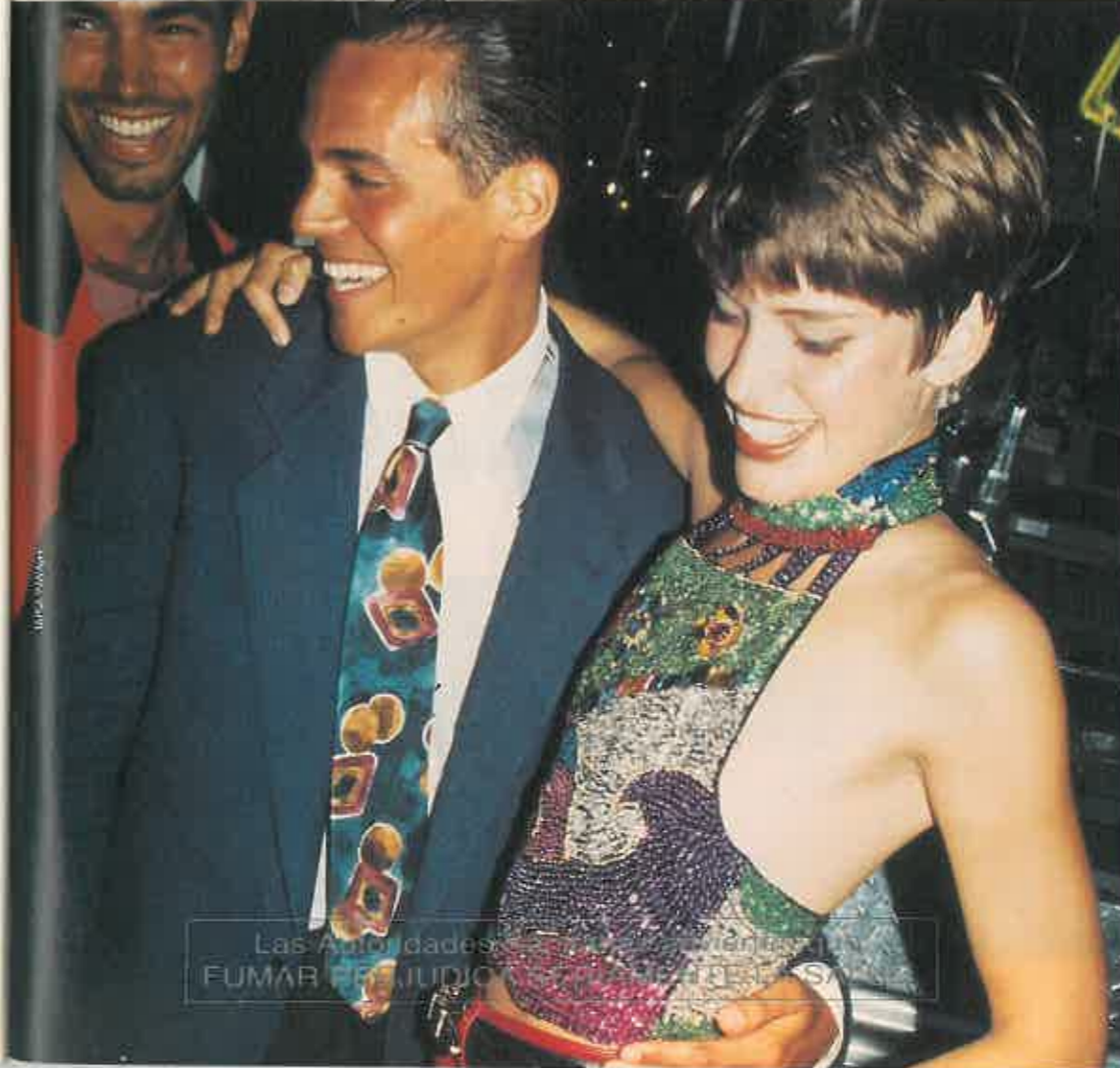
actuación de este mecanismo es perjudicial para la eficacia de la frenada. Las distancias se alargan de forma escandalosa. Sin embargo, en carretera es fundamental, sobre todo si han caído cuatro gotas en el asfalto.

La gran virtud del Mercedes 300 GE reside en la capacidad de adaptación al uso que sea. Su excelencia en el campo, se ven completadas por un comportamiento rutero honesto y una facilidad de conducción al alcance de cualquier conductor.

La posición al volante está garantizada por unos asientos de cuero, que no tienen nada que envidiar de los empleados en cualquiera de las berlinas de la marca. El cuadro, y en general toda la decoración interior, rezuma por todas partes el estilo de Mercedes. Los paneles de madera, los botones y los mandos, son todos semejantes a los que se pueden ver en otros modelos. Las plazas posteriores, sólo dos, son suficientemente cómodas, aunque su acceso es algo complicado. A la altura del coche se une un hueco un tanto angosto para acceder al asiento posterior. El maletero es suficiente, pero sin alardes. Como es normal, el asiento posterior se puede abatir para ampliar el volumen de carga.

En un uso cotidiano, el Mercedes GE resulta agradable de conducir. La maniobrabilidad es excelente y, en el tráfico urbano, la altura del coche ofrece a su conductor una panorámica privilegiada. El cambio responde con rapidez a la menor insinuación del acelerador. En ciudad es recomendable poner la palanca en la tercera velocidad para evitar que se engrane la cuarta con demasiada prontitud. El buen nivel sonoro y la suavidad de la marcha invitan a viajar. En las curvas, el Mercedes mantiene con gran fidelidad las trayectorias marcadas por el volante. No parece que se trate de un eje rígido, ya que sus reacciones son muy progresivas. El mayor inconveniente reside en la voracidad de combustible del motor. A velocidad uniforme, y sin dejarse llevar por la velocidad, el consumo se puede mantener en torno a los 13 ó 14 litros pero, si dejamos que el pie derecho se mueva con libertad, esta cifra se puede acercar a los 18 ó 20 litros cada cien kilómetros. Gracias al depósito de 96 litros, se consigue una autonomía razonable. ○

Víctor Piccione
Fotos: José Robledo



Fortuna



**LANCIA DEDRA 1.8 FRENTE A
ALFA ROMEO 155 1.8**

UN DUEÑO Y DOS RIVALES

Son dos berlinas de tres volúmenes de tipo medio con características y precio similares, que pueden interesar a un mismo sector de usuarios y que pertenecen a un mismo patrón: Fiat.

LOS dos coches enfrentados en estas páginas presentan la peculiaridad de compartir el mismo bastidor, que también sirve de base para otro modelo del grupo Fiat, el Tempra. El Lancia Dedra cuenta con tres años de antigüedad mientras que el Alfa Romeo 155 es la última creación de la firma italiana. Las dos carrocerías consiguen una excelente aerodinámica de coeficiente 0,29. Ambas son fácilmente diferenciables en su parte delantera

VIRTUDES

- Suavidad de marcha
- Rendimiento
- Acabado general

LANCIA DEDRA 1.8
PRECIO: 2.235.000 ptas.

- Asientos poco envolventes
- Postura al volante
- Altura plazas traseras

DEFECTOS

VIRTUDES

- Buena aerodinámica
- Comportamiento seguro
- Cambio mejorado

ALFA ROMEO 155 1.8
PRECIO: 2.194.000 ptas.

- Rueda repuesto emergencia
- Sonoridad elevada
- Velocidad limpiaparabrisas

DEFECTOS





MUY CUIDADO
El Lancia Dedra supera a su rival en lo referente a acabado, si bien los asientos sujetan peor. La línea en cuña favorece la penetración aerodinámica.



CON MADERA
El cuadro de instrumentos del Dedra está rodeado de madera lo que aporta una atmósfera de distinción. Su presentación es muy atractiva y completa.



por las parrillas distintas con los emblemas de las respectivas marcas. Las dos presentan una parte trasera más alta que la delantera con un aspecto muy similar. Y también las dos carrocerías tienen forma de cuña, más marcada en el 155 por su frontal de líneas afiladas. En general, son dos coches de estética muy discreta que no llaman en absoluto la atención, hasta el punto de que el 155 pasó del todo inadvertido durante la prueba a pesar de ser un modelo completamente nuevo.

Los interiores, aunque incorporan varias piezas comunes, distinguen a

los dos coches perfectamente. El Alfa presenta un diseño moderno del salpicadero en forma de arco, con una instrumentación que rememora su tradición deportiva, (incluye relojes de presión y temperatura de aceite). El Lancia se esmera más en el detalle, insertando maderas nobles en el salpicadero y en la consola central. Ambos incluyen en su equipo una silueta control del coche para verificar el cierre de todas las puertas y otros aspectos mecánicos y también reposacabezas y cortinillas parasoles en los asientos traseros.

El puesto de mando ofrece en



BUENA SUJECCIÓN
Las butacas del Alfa se adaptan mejor al cuerpo. Por otra parte no se ofrece ni en opción el asiento trasero partido.



MEJORAR DÍA A DÍA
En el nuevo Alfa se aprecian las mejoras en cuanto a terminación. El cambio ahora es preciso y la información del cuadro completa aunque algo desangelada.

los dos una perfecta visión de todos los instrumentos y la posibilidad de regular el volante y el asiento del conductor en altura. Sin embargo, los asientos delanteros marcan algunas diferencias. En el Alfa se presentan más cómodos y envolventes, por lo que sujetan mejor el cuerpo. En este modelo, además, se puede disponer en opción de apoyabrazos central. En el Lancia los asientos delanteros son más amplios pero muy planos con un peor nivel de sujeción.

La postura al volante en el Dedra es muy erguida. Aun con el asiento al mínimo de altura se tiene la sen-

sación de ir sentado en una silla. En cuanto a la habitabilidad trasera, en los dos se acoplan cómodamente dos personas y se dispone de salida de aire. Sin embargo, los del Alfa están más marcados y la altura al techo es mayor (en el Dedra es más bien escasa). También en capacidad de maletero el modelo nuevo se sitúa por encima, pero hay que matizar que mientras en el Dedra la rueda de repuesto es normal, en el 155 es de tamaño reducido, de las de emergencia.

Las diferencias de equipamiento se reducen al manómetro y presión de aceite, lavafaros y regulación



ALEACIÓN EN OPCIÓN
En ambos modelos las llantas de aleación se pueden montar opcionalmente por un precio medio de 80.000 pesetas.



eléctrica de faros desde el interior, mientras que el Lancia aporta faros para niebla y la posibilidad, en opción, de abatir los asientos traseros por partes ampliando así el volumen del maletero.

En general, la terminación está más cuidada en el Lancia Dedra, aunque en el nuevo modelo se aprecia el esfuerzo de la marca por



MEJOR EL ALFA
El comportamiento del 155 es más neutro y estable. El Dedra al límite se muestra subvirador.

FICHA TÉCNICA

	155 1.8	DEDRA 1.8
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.773	1.756
Árbol de levas	Dos en cabeza	Dos en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / l.p.m.	129 CV (93 kW)/6.000	110 CV (81 kW)/6.000
Pes. máximo / r.p.m.	17 mkg(165 Nm)/5.000	14,7 mkg(144 Nm)/3.000
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,4/13,1/19,3	7,7/12,0/17,7
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	25,7/31,5	23,7/31,2
Embrague	Mecánico por cable	Mecánico por cable
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,02	3,0
Diámetro de giro (m)	10,5	10,3
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos
Detras	Discos	Discos
Antibloqueo	Opcional	Opcional
SUSPENSIONES		
Delantero	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Chapa 6 J x 14	Chapa 5,5 J x 14
Neumáticos	185/60 HR 14	185/60 HR 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.205	1.150
Capacidad depósito combus.	63	63

presentar un coche bien acabado. En este sentido, lo que ha mejorado enormemente es la palanca del cambio, ya no «rasca» la primera velocidad como ocurría antes en los 75 o los 33. Un detalle que no está bien resuelto en ninguno de los dos es el de las velocidades del mando del limpiaparabrisas. Se dispone de dos velocidades, una intermitente con graduación, útil en ciudad y otra continua que se muestra insuficiente cuando la lluvia arrecia.

Los propulsores de los dos vehículos derivan de sus hermanos mayores de dos litros. El del Alfa Romeo presenta soluciones originales propias como las dos bujías por cilindro o el variador de fase de encendido. Es un motor más potente que el del Dedra, con algo más de par, pero que a la hora de la verdad pierde en rendimiento ante su rival. Unos desarrollos mal adaptados, junto con su mayor peso, lastran al 155, sobre todo a la hora de las recuperaciones. El Lancia, con menor peso y unas relaciones del cambio más cortas, acelera y, sobre todo, se recupera mejor. Las relaciones del 155, aparte de ser más largas, acusan un bache de escalonamiento.

¿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

El más duro sobre el terreno.

PATROCINADOR OFICIAL
PABELLÓN DE ANDALUCÍA EN EXPO '92

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 • MAS DE 350 PUNTOS DE ASISTENCIA. FINANCIACIÓN DISPONIBLE A TRAVÉS DE SANTANA-CREDIT EN TODOS LOS CONCESIONARIOS SUZUKI.

PRIMOS HERMANOS
Los dos propulsores se derivan de sus hermanos mayores de dos litros. El del Alfa proporciona 129 caballos, el del Dedra, 110.



DETALLES INTERESANTES
El Lancia cuenta con una salida de aire para los pasajeros de las plazas traseras. El sistema de regulación de los asientos en el Alfa es muy práctico.



CONSUMOS



Datos en l/100 km	155 1.8	DEDRA 1.8
CIUDAD		
A 30,2 km/h de promedio	10,3	10,3
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,9	6,9
En conducción rápida	11,8	11,9
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,4	9,3
A 140 km/h de cruceo	10,3	10,4
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	9,2	9,2
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	635	635

SONORIDAD



	155 1.8	DEDRA 1.8
Al ralentí	51,3	49,3
A 60 km/h	66,6	63,3
A 90 km/h	70,0	66,2
A 120 km/h	73,9	69,6
A 140 km/h	75,8	72,1
A tope	84,0	78,2

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

PRESTACIONES



	155 1.8	DEDRA
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	196	187
ACELERACION		
400 m salida parada (seg)	18,0	17,7
1.000 m salida parada (seg)	33,1	32,8
0-100 km/h (seg)	11,6	10,9
Metros recorridos	197	184
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en IV (seg)	19,9	18,4
400 m desde 40 km/h en V (seg)	21,3	20,7
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg)	37,2	34,2
1.000 m desde 40 km/h en V (seg)	41,1	39,0
De 80 a 120 km/h en IV (seg)	14,8	11,1
Metros recorridos	413	479
De 80 a 120 km/h en V (seg)	18,2	15,9
Metros recorridos	507	450

FRENOS



	155 1.8	DEDRA
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros		
A 60 km/h	18,6	18,4
A 100 km/h	48,4	56,0
A 120 km/h	71,4	74,2

to entre la segunda y la tercera velocidad. Otra peculiaridad del motor del Alfa es su sonido, que a muchos podrá gustar, pero lo cierto es que en cuanto sube de vueltas y después de algunos kilómetros se vuelve bastante molesto. También hemos notado en este motor una cierta pereza para entregar la potencia a pocas revoluciones; en alta empuja bien, pero no todo lo que cabría esperar de un 130 caballos. Por último, el Alfa corta inyección en cuanto llega a las 6.500 vueltas para salvaguardar el motor. El propulsor del Dedra permite llegar al límite de revoluciones, incluso entrando en zona roja, con un funcionamiento suave y agradable. Los consumos son prácticamente idénticos en ambos vehículos y tienden a tragar muy ávidamente en cuanto pisamos el acelerador.

Ya hemos visto que el 155 y el Dedra tienen el mismo chasis; sin embargo, el comportamiento en carretera tiene sus matices. Los dos aguantan muy bien el tipo en curvas, pero mientras el Lancia en el li-

El secreto de la eterna juventud.



EL LUBRICANTE OFICIAL DE FERRARI.

Si un lubricante está dotado de las máximas propiedades detergentes, dispersantes, antioxidantes, anticorrosivas, antidesgaste, antiherrumbre, antiespuma,... le garantizará la eterna juventud de su motor. AGIP SINT 2000 es un producto así, un lubricante para automóviles con unas características revolucionarias; por

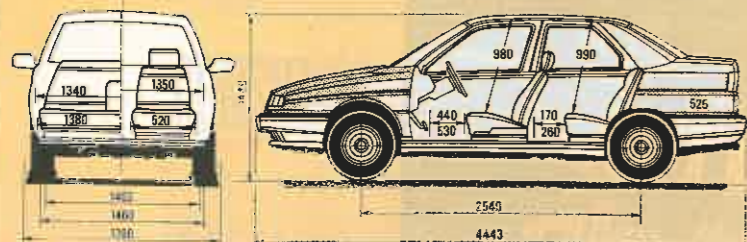


eso puede garantizar unas prestaciones realmente excepcionales. Capaz de derrotar el avance del tiempo, porque proporciona la máxima duración a las piezas de su motor. Ahora que usted ya conoce cual es el secreto de la eterna juventud, dígaselo a su mecánico. Su motor le estará eternamente agradecido.

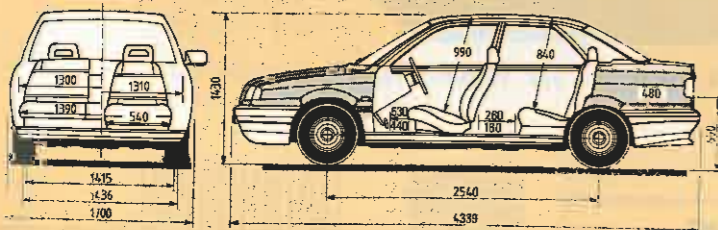
Arrivederci

MECANICA	
2º ALFA 155	Equipa un motor de casi 130 caballos de potencia al que le falta empuje a bajas revoluciones.
1º DEDRA 1.8	Este cuatro cilindros, derivado del Dedra de dos litros, resalta por la suavidad de funcionamiento.
COMPORTAMIENTO	
1º ALFA 155	Comparte el bastidor de su oponente, pero unos tarados más duros de las suspensiones hacen que su estabilidad sea mejor.
2º DEDRA 1.8	Las suspensiones son blandas y cómodas, sobre todo en carreteras bacheadas, pero son menos efectivas en curvas.
RENDIMIENTO	
2º ALFA 155	Tiene más caballos, pero los desarrollos más largos del cambio y un peso mayor hacen que tenga peores prestaciones.
1º DEDRA 1.8	Alcanza algo menos de velocidad máxima pero acelera y sobre todo se recupera sensiblemente mejor que su rival.
CONFORT	
1º ALFA 155	Los asientos delanteros son más envolventes y la postura al volante es mejor; sin embargo, es bastante ruidoso.
2º DEDRA 1.8	Aunque el volante y el asiento del conductor sean regulables en altura no se consigue una postura de conducción correcta.
CARROCERIA	
1º ALFA 155	Es un modelo de reciente aparición con una excelente aerodinámica. La capacidad del maletero es superior a la del Lancia.
2º DEDRA 1.8	Tiene la ventaja de poder optar por unos asientos posteriores abatibles por partes, pero la habitabilidad es peor.
ECONOMIA	
1º ALFA 155	Los consumos son muy parecidos a los del Lancia, el equipamiento es bueno y su precio es ligeramente menor.
2º DEDRA 1.8	Aporta un equipamiento interesante que incluye faros para niebla a un precio también muy competitivo.

ALFA ROMEO 155 1.8



LANCIA DEDRA 1.8



DATOS DEL COMPRADOR

ALFA ROMEO Importador: Alfa Romeo Española, S.A. Carretera Madrid-Burgos N-1, kilómetro 18,700 San Sebastián de los Reyes 28700 Madrid. Teléfono (91) 854 40 11 **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 200 puntos de asistencia en toda España. **LANCIA Importador:** Fiat Auto España Paseo de la Habana 74 28036 Madrid. Teléfono (91) 536 65 00 **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España

ALIADOS CON EL VIENTO
Ambos modelos cuentan con una línea penetrante. El apoyabrazos pertenece al Dedra, la regulación lumbar al Alfa.



EQUIPAMIENTO

	155 1.8	DEDRA 1.8
Cuentarevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	OP	SI
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	OP	NO
Retrovisor regulable eléctrico (izquierda/derecha)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	OP
Elevaluas eléctricos (D/T)	SI/OP	SI/OP
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	OP
Faros regulables desde el interior	SI	NO

OPCIONES

ALFA ROMEO 155 1.8. Climatizador automático: 250.000 ptas. ABS: 200.000 ptas. Llantas de aleación: 75.000 ptas. Faros para niebla: 41.000 ptas. Pintura metalizada: 40.000 ptas. Pre-instalación de radio: 30.000 ptas. Techo practicable: 110.000 ptas. Suspensión inteligente: 160.000 ptas. Calefacción automática: 50.000 ptas. Elevaluas eléctricos posteriores: 30.000 ptas. Asientos delanteros eléctricos, térmicos y apoyabrazos central: 100.000 ptas. Asientos delanteros con regulación lumbar y apoyabrazos central: 25.000 ptas. Apoyabrazos central trasero, reposacabezas y vano porta-esquíes: 24.000 ptas.
LANCIA DEDRA 1.8. Mando a distancia de apertura de puertas: 18.000 ptas. Elevaluas eléctricos traseros: 38.000 ptas. Climatizador automático: 210.000 ptas. Llantas de aleación: 85.000 ptas. Asiento posterior partido: 27.000 ptas. Pintura metalizada: 47.000 ptas. Vano porta-esquíes: 14.000 ptas. Antiskid: 180.000 ptas. Retrovisores eléctricos calefactables y abatibles: 42.000 ptas. Tapicería Alcántara: 68.000 ptas.

mite desliza de su parte delantera, el Alfa se comporta de manera más neutra y estable; además, monta unos amortiguadores más duros que consiguen un menor balanceo de la carrocería y una mayor estabilidad. Por contra, la suspensión más blanda del Lancia es menos efectiva pero se muestra más cómoda en carreteras bacheadas.

En definitiva, son dos berlinas medias con maletero diferenciado, buena habitabilidad (un poco peor en el Lancia Dedra), líneas discretas, preparadas para alcanzar velocidades máximas reales (mejor el Alfa Romeo 155) que se acercan a los 200 kilómetros por hora, que se conducen sin esfuerzo (disponen de dirección asistida de serie) y con una estabilidad, sobre todo en el Alfa, que permite rodar con seguridad en todo tipo de carreteras. Por espacio, comportamiento y precio, el Alfa se lleva el gato al agua. Por prestaciones y acabado, el Dedra es la mejor opción. ○

Simonetta Garib
Fotos: **Ramón Rodríguez**



HA LLEGADO UN SOPLO DE AIRE FRESCO. DE ROVER.

Estás viendo el primer Rover Cabriolet que pisa las carreteras en 50 años.

Basado en la inconfundible línea Rover 200 y equipado con todos los detalles característicos de un coche único en su clase.

Porque no es sólo un descapotable; es un Rover descapotable. Con un brillante motor 1.6 L. inyección de 16 válvulas y 122 CV, y la personalidad de todo un Rover, por sólo 2.685.000 Ptas.*

Descubre el nuevo Rover 216 Cabriolet. Llegarás, allí donde vayás, como un soplo de aire fresco.

ROVER

* Precio final recomendado, IVA y transporte incluidos.



ROVER 216 CABRIOLET

FERRARI 125 COMPETIZIONE
Y F40 LE MANS

LOS PILARES DEL MITO

Hay cosas, hechos y colores que evocan toda una época. Pueden significar el final del esplendor o el principio de algo glorioso. El color rojo acompaña a la historia de Ferrari, una aventura sin igual que dio comienzo con el 125 Competizione, que ha encontrado su máxima expresión en el F40 LM y terminará por ser una historia irrepetible.

Gigi Corbetta

Enviado especial

ERA el once de mayo de 1947, un apacible día cualquiera en los duros años de la postguerra, que por azar del destino se convirtió en una fecha memorable; por primera vez un Ferrari, el primer Ferrari, el 125 Competizione, tomó la salida en el circuito de Piacenza. Enzo Ferrari había confiado el debú de su primera criatura a Franco Cortese, un piloto que «El Commendatore» recordó siempre porque era necesario repetirle varias veces las mismas cosas, era fríable pero sin talento, y llamaba la atención por el espantoso color de los calcetines que solía llevar. En aquella ocasión, llegó a tres vueltas del final con



CARA A CARA
La línea estética, agresiva y angulosa del F40 LM, contrasta con las formas envolventes del 125 Competizione. Ambos coches han marcado una época en la historia del Cavallino.



FICHA TECNICA



MOTOR: Delantero longitudinal de doce cilindros en V a 60 grados. Bloque y culatas de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza, accionado mediante cadena. Dos válvulas por cada cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigeración líquida. Cilindrada: 1.496,77 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 55 mm. Carrera: 52,5 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 118 CV a 6.800 rpm. Alimentación: Tres carburadores de doble cuerpo Weber. Combustible: Gasolina súper. Carter húmedo y dos bielas por cada muñequilla del cigüeñal.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco. Puente trasero rígido.

DIRECCION: Sistema: Paralelogramo articulado e independiente de la oscilación de las ruedas. Conducción a la derecha y dirección con tornillo sin fin y piñón helicoidal.

FRENOS: Delanteros: A expansión con sistema hidráulico. Posteriores: De iguales características y freno de mano mecánico en las ruedas traseras.

SUSPENSION: Anterior: Ruedas independientes con ballesta única transversal y amortiguadores hidráulicos. Posterior: Con ballestas semielípticas, barra estabilizadora y amortiguadores hidráulicos.

CHASIS: Estructura entrearmada en tubos de acero de sección elíptica. Carrocería en chapa de aluminio.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 650 kg. Capacidad del depósito de combustible: 72 litros. Velocidad máxima: 220 kilómetros por hora.



cuarenta segundos de ventaja, hasta que el destino le jugó la mala pasada de pararse por una avería en la bomba de gasolina. Sin embargo, la primera victoria para el Cavallino, llegó con ocasión del Gran Premio de Roma, que se disputaba en el circuito de Caracalla, el veinticinco de mayo del mismo año. Cortese llevó el 125 a la victoria, y dio comienzo la «leyenda roja».

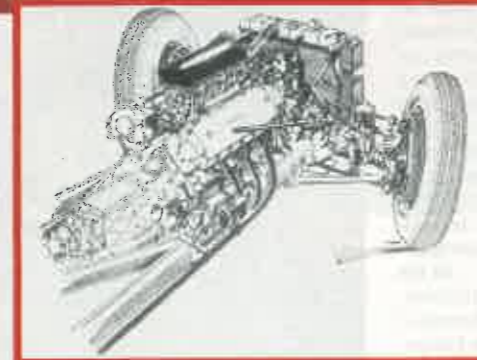
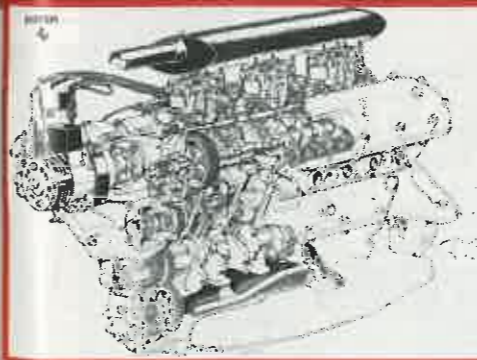
Por razones que se pierden en la tramoya del tiempo, aquel 125 terminó su vida entre las chatarras de Maranello, y sus dos hermanos -se habían construido sólo tres ejemplares- no tuvieron mejor fin.

Cuarenta años más tarde, en el seno de Ferrari se consideró incomprensible que el símbolo de su historia no existiera; y por iniciativa de todos los dirigentes, se dio comienzo a la construcción de un cuarto ejemplar del primitivo 125, una pieza gloriosa, que combinada con el F40 LM utilizado por Jean Alesi en Laguna Seca durante la primera carrera del Campeonato IMSA, podía formar la cabeza bicéfala de la tradición ferrarista en los coches de competición derivados de los de serie.

Al mismo tiempo que en la Ferrari Engineering se trazaban los

primeros esbozos para construir un número muy reducido de F40 Evoluzione, posteriormente bautizados con el nombre de F40 Le Mans, y que estaban basados en el trabajo que Michelotto había realizado en el coche de IMSA por cuenta de Charles Pozzi, se desempolvaron los planos que cuatro décadas antes habían dibujado Angelo Bellei y Angiolino Marchetti, bajo la dirección de Gioachino Colombo para la construcción del original 125 Competizione.

Curiosamente, la colaboración de Michelotto coincidió en ambos proyectos al mismo tiempo, ya que



el F40 LM estaba inspirado en su quehacer anterior y, para la realización del 125, se precisaba de su mano artesanal.

Al no existir absolutamente nin-

gún elemento original, fue necesario encargar todas las matrices para poder fundir desde el bloque del motor, pasando por las culatas, hasta las carcasas del cambio y

del diferencial. Componentes como son los pistones, las válvulas, el cigüeñal, las bielas, los árboles de levas y el piñonaje total del 125, se hicieron a mano y respe-

LIGEREZA Y EFICACIA
Gioachino Colombo basó el diseño del 125 C en una gran simpleza estructural, que está presente incluso en la sofisticada concepción del motor, a pesar de tener doce cilindros y una cilindrada de sólo 1.500 centímetros cúbicos. Aunque para la época no se disponía de medios para estudiar la aerodinámica, el 125 C refleja unas claras intenciones en toda su carrocería. El panel de mandos es sencillo y dotado de todos los manoccontactos necesarios.

FICHA TÉCNICA

Variaciones del LM respecto al F40

MOTOR: De iguales características que la versión de serie con las siguientes variantes: 850 CV a 8 100 rpm. Presión de la alimentación 2.5 bar. Lubricación reforzada con dos radiadores y refrigeración líquida de iguales características. Intercambiadores sobredimensionados.

TRANSMISIÓN: Caja de cambios de cinco velocidades con piñones de dientes rectos y catorce combinaciones de desarrollos.

SUSPENSIONES: Delantera de trapecios superpuestos y sistema antihundimiento. Suspensión posterior con cuadriláteros superiores y triángulos en la parte inferior.

LLANTAS: Delanteras de 12" x 17". Posteriores 14,5" x 17". Repartidor de frenada manual desde el habitáculo. Instrumentación digital.

tando con el máximo detalle los dibujos de Colombo, con la ventaja de que los materiales empleados y los ajustes de las piezas respondían a la tecnología moderna. No se puede dejar de valorar que el motor del 125 era un doce cilindros en V dispuestos a sesenta grados, totalmente construido en aluminio, con la peculiaridad técnica de tener montadas dos bielas en cada muñequilla y que, para lograr menos altura del motor, Colombo había recurrido a la solución, vanguardista para la época, de utilizar bielas con el cuerpo desplazado en relación a la concetricidad de la muñequilla. Sin lugar a dudas, el simple hecho de haber optado por un motor de doce cilindros con un litro y medio de cilindrada total, en el año 1947, era la más evidente demostración de la ambición tecnológica que se fraguaba tras las paredes del Cavallino.

Al margen de los consejos técnicos que Colombo daba constantemente a Ferrari, no se había borrado de la mente del Commendatore la excitante visión que tuvo al conocer por primera vez el Packard de una condesa romana, que estaba equipado con el único motor de doce cilindros existente en aquellos años. Curiosamente, el propulsor del 125 Competizione, no sólo fue el pluricilíndrico más ligero de



¡BELLO Y AGRESIVO! La parte posterior del F40 es, sin lugar a dudas, lo más atractivo del coche desde el punto de vista estético. En la versión LM figuran las bocas de llenado rápido para el combustible.

DE IMPRESIÓN Bajo el capó del F40 se esconde el poderoso propulsor turboalimentado que desarrolla casi 800 caballos de potencia. También se puede apreciar la ubicación de los amortiguadores, muy diferente al modelo básico.



PODEROSO Y ESPARTANO El aspecto del F40 LM es contundente. En el habitáculo se ha prescindido de todo lo superfluo hasta alcanzar la máxima funcionalidad.



SU DESTINO ES CORRER Desde este punto de vista se pone en evidencia el perfil anguloso y afilado del LM. Las ventanillas son de plástico.

DOS ÉPOCAS La confrontación del tres cuartos delantero de ambos coches pone en evidencia los conceptos aerodinámicos de dos épocas.

su época, sino que ha desafiado el paso del tiempo, convirtiéndose en el doce cilindros -no de Fórmula 1- de menos peso entre los construidos por Ferrari, al no pasar de los ciento setenta kilos en orden de marcha.

Como se ha dicho en un principio, el proceso de fabricación del 125 C ha durado unos cuatro años, a lo largo de los cuales no se ha contabilizado la inversión económica que ha hecho posible revivir la vieja gloria. Incluso, para los detalles de montaje y puesta a punto, se destinó una persona en concreto: Ezio Ciocci, un veterano mecánico que ha dedicado treinta y cinco años de su carrera profesional al Cavallino. Con sus toques de artesano a la antigua, en la construcción ajustó a mano todas las piezas, procedió a un meti-

CLAMOROSO ESTRENO Charles Pozzi, importador francés de Ferrari, confió a Jean Alesi la versión Competizione del F40 para el Campeonato IMSA. El piloto galo protagonizó una carrera inolvidable.

la «opera maestra» fue la regulación de los seis carburadores que alimentan las culatas.

La máxima prueba del perfecto funcionamiento del 125 C, lo demostró Ciocci al levantar el capó, poner el motor en marcha y quedarse mirando a todos los allí presentes con un gesto de suficiencia. Pero la sorpresa definitiva tuvo lugar al rodar en Fiorano con el 125 C, que reafirmó la definición que «El Commendatore» hizo, cuarenta y cinco años antes del mismo coche: «Os sorprenderá la sencillez de las soluciones técnicas adoptadas en su construcción, la aceleración, la ligereza del coche, su capacidad de frenada, el consumo tan reducido, y sobre todo la velocidad en los tramos virados».

De hecho, los seiscientos cincuenta kilos de peso, combinados con ciento dieciocho caballos de potencia y la facilidad de manejo, sitúan al 125 C en el gremio de las «barchetta» y, sin lugar a dudas, lo más sorprendente es la fa-

BELLEZA DIFERENTE
Desde arriba y desde atrás es donde más contrastan estos dos coches que representan el principio y la continuación del mito del Cavallino.



la dirección, con el F40 LM se plantea la lucha de adaptar su velocidad a lo estrecho de la pista, y a la falta de una recta que permita ver la manecilla del cuentarrevoluciones alcanzar la marca roja que hay en las ocho mil cien revoluciones por minuto, que equivalen a más de trescientos setenta kilómetros por hora, con la quinta velocidad.

Lo que en un F40 normal es el placer de escuchar el ronquido del propulsor sobrealimentado, en el LM se convierte en un estruendo alternado con los soplidos de los dos turbos, que infunde una sensación que está al filo entre el temor y la pasión. En el preciso momento en que se alcanzan las cuatro mil revoluciones por minuto, se percibe una aceleración tan progresiva que por unos instantes no parece gobernable; sin embargo, el coche se conserva fiable y preciso hasta llegar al momento de la más apurada de las frenadas. El dominio de la potencia, así como su colocación en las curvas,

está reservado a destacados profesionales de la conducción deportiva, de lo contrario, resulta casi imposible sobrepasar el sesenta por ciento de las posibilidades de esta «bestia maravillosa y dorada», que parece un canto bermellón a la velocidad, o un homenaje al espíritu que Ferrari dejó errante por los circuitos del mundo.

En el supuesto caso de ser un elegido entre los aspirantes a tener un LM, su precio es aproximadamente de unos cien millones de pesetas, sin IVA y en Maranello. Sin embargo, el 125 C no tiene precio, no se hará otra unidad, no se vende, no se sabe lo que puede haber costado, nadie lo puede poseer. Su historia no se negocia, el mito es intocable y, de pertenecer a alguien, ni siquiera sería del Commendatore; porque con su construcción, la leyenda se ha vuelto hermafrodita, y le pertenece. Tocar lo es un regalo, y conducirlo está reservado al azar del destino, que reparte suerte a su libre albedrío. ○



ilidad con que el motor sube de vueltas hasta alcanzar el bramido al más puro estilo Ferrari. Aunque los coches modernos con motor central encierran el tope del equilibrio, continúa siendo gratificante encontrarse con un coche como el 125 C, que rompe todas las normas de conducción a que uno está acostumbrado, transmite de la forma más directa la sensación de dominio del coche y, como regalo inolvidable, deja salir por el aleteado del capó un estremecedor bramido mezclado con el perfume del

aceite quemado. Son sensaciones del ayer, cargadas de una historia violenta que se ha escrito en rojo, y se ha cantado a doce voces.

Frente a la dureza gentil del 125 C, se encuentra la brutalidad tecnológica del F40 LM, el primero de una estirpe formada por doce unidades, que ha marcado un hito entre los coches de ensueño. Jamás ha ganado una carrera, no ha conocido el perfume ácido de los laureles; sin embargo, es el «dream car» por excelencia, que en Maranello han bautizado con el

apodo de Bestia Roja. El ejemplar en cuestión es el mismo que Alesi utilizó en Laguna Seca, y que posteriormente sirvió de «cobaya» para la realización de los LM. Visto desde fuera, es sin dudas un coche cargado de toda la agresividad posible; y una vez metidos en su habitáculo, se aprecia el tacto brutal de los setecientos ochenta caballos de potencia que desarrolla el motor con 2,5 bar de presión. Si con el 125 C se tenía la sensación de marcar con lapiz la mejor traza de Fiorano por la delicadeza de

El más familiar

Importado por:



Remark
Sociedad Anónima
Tel. (93) 680 06 88



CONTAC
Super 12



DESDE:
758.100 Ptas.
(precio venta recomendada, transporte e IVA incluido).

- PESO MÁXIMO REMOLCABLE 800 KGS.
- ASIENTOS TRASEROS ABATIBLES

- Equipamiento:
- Motor tecnología Renault de 1.397 cc.
 - Doble circuito de frenos.
 - Preinstalación y antena de radio.
 - Limpiaparabrisas trasero (versión BREAK).
 - Reposacabezas.



La industria italiana ha creado otro de sus queridos monstruos «cazarecords», se trata del Destriero, un portentoso barco proyectado y construido con el único propósito de batir los records de velocidad en las travesías del Océano Atlántico en ambas direcciones y, de esta manera, poder enarbolar el prestigioso Gallardete Azul.

DESTRIERO ACORTAR EL ATLANTICO

La competencia por ganar las orillas del Atlántico en el menor tiempo posible, y con tracción mecánica nació con el desarrollo de los barcos de vapor. Exactamente el primer registro corresponde al año 1838, cuando el Great Western rendía el primer viaje oceánico a vapor marcando un promedio de 8.74 nudos a la ida (15 días y 3 horas) y 10.20 al regreso (12 días y 6 horas). Este promedio era inferior a los de los mejores veleros de la época, y se conseguía en parte gracias a la propulsión proporcionada por el viento. El Great Western era un barco de ruedas de palas y su máquina proporcionaba 1.000 caballos con dificultad.

Desde entonces y hasta el adveni-

ALTA TECNOLOGÍA
Tres turbinas de F 18 y la más alta sofisticación en radares son el binomio perfecto para navegar a 40 nudos de media.



miento de la aviación comercial las cosas cambiaron en gran medida. Los orgullosos transatlánticos cada vez eran más grandes, al tiempo que los aparatosos motores se desarrollaron hasta límites insospechados. Las viejas máquinas alternativas de vapor dejaron paso a las turbinas, mientras que el carbón era reemplazado por el fuel.

En el año 1.889 el paquebote inglés City of Paris II marcaba el primer registro superior a los 20 nudos, exactamente a 20.01 nudos (37.37 kilómetros/hora) en el recorrido Europa-Norteamérica, en el que invirtió 5 días, 19 h y 18'. Para lograr una marca similar en el trayecto inverso hubo que esperar hasta que el también inglés City of New York III hiciera 20.10 nudos en el año 1.892.

El primer barco en marcar una media superior a los 30 nudos fue el francés Normandie, ya en el 1.935, esta vez en el trayecto de ida a América, mientras se quedaba a 2 centési-

mas en el de retorno. En el año 36 el Queen Mary de la Cunard británica, establecía los 30.14, en un tremendo duelo entre estos dos barcos, que se turnaron hasta que el United States, el último gran transatlántico, marcaba, en el año 52, los impresionantes registros de 3 días 10 h 40 minutos a 35,59 nudos (66,48 kilómetros hora), desde la última luz del puerto de Nueva York hasta la Roca del Obispo, (la primera piedra del las Islas Británicas, cerca del cabo Lagarto, su extremo Sur Este) y 84 horas 12 minutos a 34,51 nudos (64,46 Kilómetros/hora) en el retorno. Cada uno de estos recorridos significa una distancia de 3.000 millas teóricas (5.604 kilómetros).

A partir de este momento la aviación comercial barría a los grandes barcos en el tráfico de pasajeros en la ruta del Atlántico Norte. Ya no era rentable la construcción de monstruos de casi 300 metros de eslora y máquinas de más de 300.000 caballos, que nunca lograrían hacer este



DIECISÉIS TRIPULANTES
Dentro del Destriero existen tres áreas diferenciadas. En la de pilotaje (en la foto) se encuentran dos puestos para el timonel rodeado de sus asistentes. Es fundamental que los asientos sean anatómicos con suspensión y cinturones de seguridad.

trayecto en menos de un día. En la marina mercante se abría paso el concepto de «velocidad económica», mucho más sosegado.

Hasta el año 1990 el United States mantuvo sus dos records. En este año un catamarán de pasaje, diseñado como ferry veloz para travesías cortas, afrontó el reto y marcó, en condiciones no comerciales un tiempo de 3 días 2 horas y 9 minutos a 36,96 nudos. También el Virgin Atlantic, un monocasco de motores diésel había superado el récord con anterioridad, pero no fue homologado pues este barco repostó en plena travesía.

EL RETO ITALIANO

Italia, que había competido por el Gallardete Azul durante décadas, con poca fortuna, (solamente el Rex lo tubo durante unos meses del año 1.933), presenta ahora un proyecto sólido y espectacular, apadrinado por el Aga Khan y Giovanni Agnelli.

Para afrontar este reto se ha diseñado y construido un gran barco de 67 metros de eslora, por 13 de manga y 1.100 toneladas de desplazamiento a plena carga. El casco está construido en aluminio marino y la superestructura, diseñada por Pininfarina, en aluminio ligero de aviación. Se trata de una carena clásica de motora pero de dimensiones descomunales, desarrollada por los astilleros Fincantieri de Génova y los servicios del «INI» italiano.

Pero lo más impresionante de todo es el aparato motor que proporciona 60.000 caballos. Desechada la mecánica diésel por la importante relación de peso/potencia se ha optado por las turbinas de gas, que equipan a los barcos de guerra de las últimas generaciones.

La turbina de gas es, en esencia, un motor de reacción, de los usados en aviación, con sus compresores de alta y baja, al que se añade un tercer cuerpo, donde una tercera turbina recoge el empuje del chorro de gases y aire y lo convierte en movimiento rota-



torio a un eje. Este sistema proporciona mucha potencia con poco peso y en poco espacio, pero resulta muy caro y además gasta bastante combustible.

El Destriero monta tres turbinas General Electric, derivadas de las instaladas por los cazas F 18, pero marinizadas, y atemperadas para proporcionar mejor rendimiento en los tramos bajos, que además han sido preparadas para consumir gasóleo de automotorio a un eje. Este sistema proporciona

mucho potencia con poco peso y en poco espacio, pero resulta muy caro y además gasta bastante combustible. El eje de salida proporciona 7.000 r.p.m., que son reducidas por tres convertidores de par mecánicos, que a su vez accionan tres hidrochorros, que son los que impulsan al barco. Toda esta planta motriz consume 9 toneladas de Gas Oil a la hora y es capaz de lanzar al Destriero hasta los 65 nudos (121,4 kilómetros/hora), lo que resulta una velocidad casi suicida, si tenemos en cuenta la cantidad de olas que suele haber en los Océanos. Para poder cubrir las más de 3.500 millas (más de 6.500 kilómetros) a 40 nudos, los proyectistas han calculado una reserva de combustible de 650 toneladas. Esta canti-



DESTRIERO



SESENTA Y SIETE METROS
Es impresionante la eslora de este monstruo marino. La manga mide trece.

dad, que representa la mitad del peso del barco, dificulta la marcha durante el primer tercio del trayecto, en el que no se puede alcanzar la velocidad óptima, por encima de los 50 nudos. La travesía presenta muchos problemas, y no es menor el cansancio de los 16 tripulantes, a pesar de los asientos anatómicos con suspensión y cinturones de seguridad.

PUESTO DE MANDO

El puesto de mando es realmente impresionante. Existen tres áreas de trabajo diferenciadas: en la de pilotaje se encuentran dos puestos para el timonel, rodeados de los de sus asistentes y un puesto para los dos radaristas, (la función de éstos es de vital importancia, para evitar cualquier colisión hasta con los mas pequeños objetos semisumergidos, e incluso para avisar de las olas por la noche). Detrás se encuentran las zonas de navegación y comunicaciones, donde se traza la ruta a seguir dependiendo de los continuos informes meteorológicos y los mapas de olas recibidos vía satélite. Los paneles de control del jefe de máquinas ocupan la tercera zona, justo detrás de los pilotos. Existen unas literas, también dotadas de cinturón de seguridad, donde los tripulantes libres de servicio pueden descansar.

Desde que fue botado el pasado año, el Destriero ha realizado intensas sesiones de preparación, que han incluido una travesía oceánica con más de 60 horas a 50 nudos. Toda esta experiencia práctica ha sido utilizada para probar y optimizar toda su complicada instalación.

El Destriero, comandado por Cesare Fiorio, quien después de su paso por el automovilismo hizo sus pinitos en motonáutica Off Shore, espera en el puerto de Sotogrande el momento oportuno para atacar el trayecto de ida, entre Tarifa y Ambrose Light en Nueva York. Ahora las previsiones meteorológicas son las que tienen la última palabra.

José Luis de la Viña

PREPARADO
El Destriero aguarda paciente en el puerto de Sotogrande el trayecto de ida entre Tarifa y Nueva York.

VÍA SATELITE
Las zonas de navegación y comunicaciones reciben continuamente información sobre incidentes meteorológicos y mapas de olas.

HONDA NX 650 DOMINATOR

Las sucesivas versiones de la Dominator han ido creando a su alrededor un aura de fiabilidad y polivalencia, que hacen justicia a sus magníficas cualidades, la versión actual mantiene todas las especificaciones mecánicas e incluye novedades estéticas.



PERFECTO EQUILIBRIO

La Honda Dominator del 92 hereda todas las cualidades de sus antecesoras. Las modificaciones son básicamente de carácter estético, puesto que la mecánica tiene todas las virtudes necesarias para destacar en su segmento, uno de los más competidos y difíciles.

El comprador potencial de una *trail* de cilindrada media busca sobre todo una moto multifuncional, que se desenvuelva bien en carretera y en campo, ligera y económica de mantenimiento. Una moto, pues, ideal para una utilización diaria en cualquier ámbito, que permite además su utilización como vehículo de evasión. Parece claro que este tipo de moto es el más aconsejable desde un punto de vista estrictamente racional. Y dentro de este segmento la Dominator destaca por una serie de cualidades que la mantienen plenamente vigente frente a productos más innovadores.

La NX 650 mantiene invariable un concepto que de alguna manera nació con ella. La versión del 92, ligeramen-

VIRTUDES

- Motor elástico y progresivo
- Polivalencia
- Acabado excelente

HONDA NX 650 DOMINATOR
PRECIO: 799.000 Ptas.

- Protección frontal
- Horquilla delantera sin posibilidad de regulación
- Precio elevado

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Monocilíndrico de cuatro tiempos con refrigeración por aire. Árbol de levas en cabeza. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada total 644 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 100 mm. Carrera: 82 mm. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 44 CV a 6 300 rpm. Par máximo: 5,62 mkg a 4 800 rpm.

ALIMENTACION: 1 carburador Keihin a depresión de 40 milímetros de difusor.

ENCENDIDO: CDI eléctrico. Batería 12 V 14 Ah.

LUBRICACION: Cáster seco.

TRANSMISION: Primaria por engranajes, secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Embrague multidisco en aceite.

BASTIDOR: Tubular monocuna en tubo de acero. Suspensión delantera con horquilla telehidráulica de 41 mm de diámetro de barras, con 220 milímetros de recorrido. Suspensión trasera, monoamortiguador con sistema Pro-link y 195 mm. Frenos delantero, disco de 256 mm de diámetro con pinza de doble pistón. Trasero de disco con 220 mm. Llantas de radios de aluminio. Neumáticos delantero 90/90-21. Trasero 120/90-17.

DIMENSIONES: Longitud total: 2 185 mm. Ancho total: 890 mm. Altura del asiento: 865 mm. Distancia entre ejes: 1 435 mm.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en vacío: 163 kg. Capacidad del depósito: 18 litros.

CONSUMOS

MÍNIMO	4,6
MEDIO	6,5
MÁXIMO	8,1

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	163,8
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	14,1
De 0 a 100 km/h	6,6



COMPAÑERA IDEAL
La Honda Dominator es una moto que nos permitirá cualquier tipo de utilización tanto en campo como en asfalto.

te más pesada, pierde parte de su potencial en campo frente a sus antecesoras, aunque por supuesto se sigue desenvolviendo con alegría en caminos rápidos y, a pesar de su relativamente elevado peso, puede acceder sin dificultades a zonas real-



mente escabrosas gracias al magnífico comportamiento de su motor, con un elevado par y una suavidad de funcionamiento pasmosa que permite aprovechar a fondo los excelentes bajos de esta mecánica.

Por definición, las motos de *trail* están enfocadas para su utilización mixta, pero cada vez la Dominator se ha ido decantando con más claridad hacia su faceta asfáltica. El terreno en el que mejor se desenvuelve es sin duda las carreteras de montaña, las curvas son su elemento natural, puesto que su neutro comportamiento y su destacada estabilidad invitan a disfrutar de sus amplias posibilidades. En carreteras bacheadas sale a relucir la blandura de la horquilla, sin posibilidad alguna de reglaje, que también se queda corta en campo. En Honda han preferido buscar un mayor confort sacrificando hasta cierto punto las prestaciones. En realidad, en este tipo de carreteras el motor de la Dominator ofrece unas posibilidades inmensas por su elasti-



NOVEDADES
La nueva Dominator adopta un agresivo carenado con los intermitentes integrados. Además se incluye un nuevo y eficaz portabuitos de aluminio.



cidad y su docilidad, apoyándonos en la bien estructurada caja de cambios de cinco velocidades. También los frenos cooperan con gran eficacia en esta tarea, el disco delantero destaca por su enorme progresividad y su eficacia. Por su parte, el disco trasero cumple correctamente con su cometido sin plantear problemas.

En carreteras más rápidas, y sobre todo en autopistas, la Dominator se resiente un poco de su versatilidad. Su velocidad máxima no es muy elevada y la escasa protección de la cúpula también influye negativamente. Pero esto no significa que la Dominator no responda perfectamente, dentro de sus posibilidades, además no se nota ningún tipo de vibración.



En la ciudad la NX 650 se convierte en un aliado incomparable, su agilidad y su economía la convierten en un vehículo idóneo, que permite una velocidad de movimientos inimaginable.

Las modificaciones estéticas afectan al carenado, ahora con líneas más redondeadas y con los intermitentes encastrados. Además, se adopta una toma de aire frontal que equilibra el flujo dirigido hacia el pecho del conductor, aunque esta profusión de plástico influye directamente en el precio de las reparaciones, frecuentes en las *trail*.

Pero, como contrapartida a su polivalencia, una moto apta para todas las utilizaciones es superada en todos los terrenos por otros modelos más específicos. Por una enduro en el campo, por una deportiva en la montaña y por las turismo en carretera rápida. ¿Qué prefiere usted? ○

Fernando Cañizal
Fotos: Alex Blanco

Panama Jack

conquista el 3º puesto de prototipos clase 8, y 5º puesto de la clasificación de Scratch.

En el 7º Raid Internacional Alta Alcarria 1992, los pilotos Ramón Dalmau y Pep Domenech del Panama Jack Racing Team al mando de un Mercedes Benz 300 GE consiguen un magnífico quinto puesto en la clase de prototipos.

Durante la primera etapa que se caracterizaba por su dureza, lluvia y mucho barro, los pilotos del Panama Jack Racing Team tuvieron un pequeño despiste de orientación por el cual perdieron 24 minutos. Al final de la etapa se encontraban en el 6º puesto de la general y sin ningún problema técnico en su Mercedes Benz 300 GE.



Al día siguiente, en la 2ª etapa, Ramón Dalmau y Pep Domenech optaban por una estrategia conservadora. Su único objetivo era conseguir el 5º puesto, ya que el 4º estaba a aprox. 12 minutos por delante de ellos y un posible adelantamiento significaría demasiado riesgo para la mecánica del Mercedes Benz.

En líneas generales era una carrera muy dura, pero de gran interés por su variedad tanto a nivel de conducción como en condiciones climatológicas.

Finalmente debemos felicitar la excelente organización del 7º Raid Internacional Alta Alcarria, así como la calurosa acogida por parte de la alfarería guadalajareña.

Cabe resaltar la entrega de premios por parte de la Alcaldesa de Guadalajara, que se celebró en el patio del Palacio del Infantado, autentica joya arquitectónica del siglo XIV.

LEY DE SEGURIDAD VIAL LAS NUEVAS SEÑALES

Dentro del recién creado Reglamento General de Circulación (lo que se conocía hasta ahora como el «Código»), la señalización vertical ha incluido algunas novedades y también se han revisado algunas ya existentes.

A partir del pasado día 15, entró en vigor la primera parte de lo que será la reforma general de las normas de circulación, englobadas en la Ley de Seguridad Vial. La puesta al día de la señalización, de acuerdo con las recién

creadas vías y sus servicios, criterios de prioridades y modificaciones de los reglamentos, han dado paso a una serie de señales y pictogramas desconocidos hasta ahora por los conductores españoles. La normalización del tráfico en la Europa

comunitaria también ha influido en el diseño y redacción de los dos volúmenes editados por el Centro de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas, que recogen las dimensiones, formas y significado de la nueva señalización vertical que

equipará a nuestras carreteras. Las distintas señales están divididas en tres grupos, según sean de advertencia de peligro, de reglamentación o de indicación. Son precisamente las informativas las que han recibido un mayor número de modificaciones, a la vez que se han simplificado las restrictivas respecto a medidas exactas, que hacían un tanto farragosa la lectura durante la circulación.

La Ley de Seguridad Vial basa su desarrollo en reducir el número y las consecuencias de los accidentes de tráfico. En otro plano de la reglamentación, se han introducido también innovaciones importantes.

LAS recientes normas de circulación y la innovación en la señalización vertical son la primera piedra de la Ley de Seguridad Vial.

Es el caso de la obligatoriedad de abrocharse los cinturones de seguridad siempre y en las cuatro plazas; o bien la de portar casco en todas las motos y ciclomotores.

Los adelantamientos, maniobra durante la cual se produce la mayoría de los accidentes, han recibido así mismo especial atención de los legisladores. Desde la entrada en vigor de las primeras medidas de la nueva ley, ya no se admite el margen de exceso de velocidad en los adelantamientos, debiendo atenderse el conductor al límite estricto establecido en esa carretera, sin sobrepasarlo en ningún momento. ○

Juan Luis Soto



PROXIMIDAD.

Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación se encuentra detenida o dificultada por congestión del tráfico.

LUCES CORTAS.

Obligación para los conductores de circular con el alumbrado de corto alcance con independencia de las condiciones de visibilidad e iluminación de la vía.



OBSTRUCCIÓN.

Peligro por la proximidad de un lugar en que hay vehículos que obstruyen la calzada debido a avería, accidente u otras causas.



MERCANCÍAS PELIGROSAS.

Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten mercancías peligrosas, de circular por la calzada a cuya entrada está situada.



MALA VISIBILIDAD.

Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación se ve dificultada por una pérdida notable de visibilidad debida a niebla, lluvia, nieve, humos, etc.



DESVIÓ ECOLÓGICO.

Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten más de mil litros de productos capaces de contaminar el agua, de circular por la calzada donde esté situada.

DESLIZANTE.

Peligro por la proximidad de una zona de la calzada cuyo pavimento puede resultar especialmente deslizante a causa de hielo o nieve.



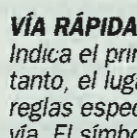
VÍA SEGURA.

Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten mercancías explosivas o fácilmente inflamables, de circular por la calzada donde esté situada.



MERCANCÍAS EXPLOSIVAS.

Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten mercancías explosivas o fácilmente inflamables y que deban circular de acuerdo con su reglamentación particular.



VÍA RÁPIDA.

Indica el principio de una vía rápida y, por lo tanto, el lugar a partir del cual se aplican las reglas especiales de circulación en este tipo de vía. El símbolo de esta señal puede anunciar la proximidad de una vía rápida.



CONTAMINACIÓN.

Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten más de tres mil litros de productos capaces de contaminar el agua.

FINAL DE TRAMO.

Indica el final de una vía rápida. La señal de inicio de este tipo de vías, así como las de autopista y autovía, también pueden indicar el ramal de una intersección que conduce a una autopista, autovía o vía rápida.



PESO MÁXIMO REMOLCADO.

La cifra indica el tonELAJE del remolque y significa que la prohibición de paso sólo se aplica cuando el peso máximo autorizado del remolque supere dicha cifra.



INTERVALO ACONSEJADO.

Recomienda mantener la velocidad entre los valores indicados, siempre que las condiciones generales lo permitan.



FINAL DE LA RECOMENDACIÓN.

Lugar donde deja de ser aplicable la anterior señal.

MANTENER LA DISTANCIA.

Prohibición de circular sin mantener con el vehículo precedente una separación igual o mayor a la indicada en la señal.



FRENADO DE EMERGENCIA.

Indica la situación de una zona de escape de la calzada, acondicionada para que un vehículo pueda ser detenido en caso de fallo de su sistema de frenado.

RECUERDO.

Indica el final de un tramo en que es obligatoria la luz corta y recuerda la posibilidad de prescindir del mismo siempre que no sea aconsejable su uso.



EXCURSIONISMO.

Indica un lugar apropiado para iniciar excursiones a pie. Este tipo de señales informan al conductor mediante pictogramas de situaciones y servicios útiles en sus desplazamientos.



REPOSO.

Indican la situación de un área de reposo, ya sea en autopistas o bien en carreteras generales. Las áreas de reposo están equipadas especialmente para este fin.



ZONAS ESPECIALES.

Destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación. La velocidad máxima es de 20 km. por hora.



NORMAS GENERALES.

Se aplican de nuevo las normas generales de circulación. En estos tramos la prioridad es del peatón que puede utilizar la zona de circulación.

ESTACIONAMIENTOS DISUASORIOS.

Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación de ferrocarril (en este caso subterráneo al estar el tren cubierto por un túnel)



COMBINACION.

Igual a la anterior pero en el caso del autobús. Este tipo de señal está destinada a vehículos privados cuyos usuarios realizan parte de su viaje en éstos y la otra en transportes colectivos.



VELOCIDAD MÍNIMA.

Indica que los carriles, sobre los que están situadas las señales, sólo pueden ser utilizados por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada.



CARRILES SELECTIVOS.

Indica en un tramo con dos carriles en un sentido, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de tres carriles. También indica la velocidad máxima que está permitido alcanzar en cada uno.



BIFURCACIÓN.

Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la izquierda se bifurcará hacia ese mismo lado.



SIN PLOMO.

Indica la situación de un surtidor o estación de servicio de carburantes, en la que se puede encontrar gasolina sin plomo.

AVISO DE SALIDAS.

Indica la proximidad de dos salidas consecutivas entre las que, por carecer de distancia entre sí, no es posible instalar otras señales de orientación individualizadas para cada salida.



ENLACE CON CARRETERA.

Salida de autopista o autovía.



CAMBIO DE AUTOPISTA.

Enlace con otra autopista u autovía.



HACIA UNA VÍA RÁPIDA.

Enlace con una vía rápida.



VÍA PRIORITARIA.

Indica la vía con preferencia de circulación.

LÍMITES ESPAÑOLES.

Indica las limitaciones de velocidad genéricas en España.



Finance
BMW
Leasing

Esta es una selección de lo mejor. La Selección Automóviles de Ocasión BMW. Un programa abierto también a lo mejor de otras marcas y en las mejores condiciones. Venga a nuestra Red de Concesionarios y comprobará que, cuando BMW da su garantía, la garantía es total. Y que, de nuevo, en automóviles de ocasión, lo mejor es BMW.



SELECCION
AUTOMOVILES
DE OCASION

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	M 3	1987	Techo/Aire Acondicionado/Llantas	3.200.000	Martín i Conesa
BMW	535i	1989	Climatizador/Cuero/Autoblocante	3.750.000	Martín i Conesa
BMW	735iA	1987	Cuero/Climatizador/Autoblocante	3.650.000	Martín i Conesa
BMW	325	1989	Aire Acondicionado/Alarma/ABS	2.300.000	Motor Central
BMW	325 Touring	1990	Air. Aco.o/ABS/Rdio/Pintura Metalizada	2.975.000	Motor Central
BMW	325 / 2	1987	Llantas/Cuero	1.700.000	Motor Central
Mercedes	300 D	1989	Full Equip	3.500.000	Movilnorte
BMW	325ix	1987	Full Equip	2.500.000	Movilnorte
Ford	Scorpio 2.9	1988	Full Equip	2.000.000	Movilnorte
BMW	535i	1988	Cuero/Climatizador/ABS/Llantas	3.350.000	Muntaña
BMW	735i	1988	Cuero/Climatizador/ABS/Llantas	3.650.000	Muntaña
Mercedes	190 2.6	1987	Cuero/Llantas/Clim./ABS/ASC/Techo	2.600.000	Muntaña
BMW	320i	1986	Aire Acondicionado/Alarma/Llantas	1.600.000	Noguera Piñol
BMW	535iA	1988	Full Equip	2.600.000	Noguera Piñol
Subaru	4 x 4 XT	1989	Full Equip	2.300.000	Noguera Piñol
BMW	535CSi	1985	Full Equip	3.000.000	Novomóvil
BMW	524td	1987	Llantas/Elevalunas/ABS	2.200.000	Novomóvil
Porsche	944	1987	Techo	1.800.000	Novomóvil
Porsche	911 Cabrio	1986	Full Equip	4.950.000	Pinneo Motor
Volvo	440 Turbo	1990	Full Equip	1.975.000	Pinneo Motor
BMW	325i Touring	1991	Full Equip	3.375.000	Pinneo Motor
BMW	325i	1986	Llantas/Aire Acondicionado/Radio	1.500.000	Porfesa
BMW	735iL	1988	Full Equip	3.300.000	Porfesa
BMW	320i / 4	1987	Llantas/Aire Acondicionado/Radio	1.450.000	Porfesa
BMW	325iA Cabrio	1989	Full Equip	2.800.000	Rex Motors
BMW	318is	1990	Full Equip	2.200.000	Rex Motors
BMW	325ix / 2	1990	Full Equip	2.300.000	Rex Motors

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
Audi	200 Turbo	1986	ABS/Aire Acondicionado/Alarma/Hi-Fi	1.800.000	Ruera Sport
Opel	Omega 3.0i	1987	Llantas/Aire Aco./ABS/Cuero/Teléfono	1.800.000	Ruera Sport
Ford	Scorpio 2.0	1986	Full Equip	975.000	Ruera Sport
BMW	730i	1989	Full Equip	4.000.000	Saran
Mercedes	190 2.5 Diesel	1988	Full Equip	2.000.000	Saran
BMW	324d	1987	Full Equip	2.000.000	Saran
Peugeot	405 GR	1988	Aire Acondicionado/Radio	975.000	Stinus
BMW	325i / 2	1989	Full Equip	2.350.000	Stinus
Renault	25 GTX	1989	Aire Acondicionado/Radio/Cuero	1.450.000	Stinus
Peugeot	405 SRI	1988	Air. Aco./Direc. Asistida/Radio/Alarma	1.550.000	T. Cayma
Volvo	GLT 360	1988	Dirección Asistida/Radio	1.200.000	T. Cayma
Rover	Montego 2.0	1987	Techo/Radio	875.000	T. Cayma
BMW	535i	1989	Full Equip	4.700.000	Turalsa
Ford	Scorpio 2.4i GL	1989	Full Equip	1.950.000	Turalsa
BMW	324tdA Touring	1990	Aire Acondicionado	4.200.000	Turalsa
BMW	318i / 4	1987	Pintura Metalizada/Radiocassette	1.250.000	Vasmotor
BMW	324d	1987	Pint. Meta./Radiocassette/Elevalunas	1.550.000	Vasmotor
BMW	325ix Touring	1990	Full Equip	3.900.000	Vasmotor
Opel	Senator 3.0 CD	1988	Full Equip	2.000.000	Vehinter
Lancia	Thema IE	1987	Climatizador/Cuero/Llantas	1.050.000	Vehinter
Volkswagen	Golf GTD	1990	De Serie	1.300.000	Vehinter
BMW	535i	1991	Full Equip	5.700.000	Veimsa
BMW	525i	1984	Aire Acondicionado	950.000	Veimsa
BMW	524td	1989	Techo/Aire Acondicionado/ABS	2.900.000	Veimsa
Fiat	Uno Turbo IE	1989	Techo/Antiblocante	1.050.000	Velomóvil
Fiat	Croma CHT	1988	Full Equip	1.100.000	Velomóvil
Rover	Montego 2.0i	1988	Full Equip	800.000	Velomóvil

KUIZ NICOLI

A. ALBELDA. Arda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**
ARMOSA. Ctra. de Logroño, 22. Tel. 32 61 12. **ZARAGOZA**
AUTO AMPURIA. Ctra. de Olot, Km. 24.400. Tel. 50 85 61. **FIGUERAS**
AUTOGAL. Ctra. de Vigo, Km. 542.1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA. ORENSE**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO PARIS. Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**
AUTO SPORT BUSQUETS. Ramón y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**
AUTOSA. Cordella, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**
BERTOLIN. Rafael Cisternas, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**
BIKAR MOTOR. Gran Vía, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**
CARMELO. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**

DIPAUTO. Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**
ELITEMOTOR. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**
ENGASA. Ctra. N-III, Km. 336. Tel. 152 18 62. **QUART DE POBLET. VALENCIA**
E. CASERO RUIZ. P. Cascajos, Ctra. de Circunvalación, s/n. Tel. 24 07 83. **LOGROÑO**
FERSAN. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87.300. Tel. 565 73 90. **SAN JUAN**
G. GUARNIERI. Ctra. de Cádiz, Km. 228.1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina C/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**
LUGAUTO. Ctra. Nueva de Santiago, Km. 2.100. Louzaneta, s/n. Tel. 24 40 61. **LUGO**
MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**
MENGUAL. Ctra. de Madrid, Km. 382. Tel. 83 15 60. **CABEZO CORTADO. MURCIA**

MOTOR CENTRAL. Guillermo de Osmo, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOVILNORTE. Ctra. El Planillo-Majadahonda, Km. 1.100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PINOL. Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
NOVOMOVIL. Ctra. N-VI, Km. 589. Perillo-Oleiros. Tel. 63 57 50. **LA CORUÑA**
PIRINEO MOTOR. C/ Comercio, s/n. Tel. 24 12 45. **HUESCA**
PORFESA. Calderón de la Barca, 3. Tel. 23 84 11. **CASTELLON**
R. CALATAYUD. Pol. Ind. Los Olivares, C/ Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**
REX MOTORS. Gran Vía Asima, 4. P. I. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**
RUERA SPORT. Ctra. de Logroño, Km. 109. Pol. Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**
SANCHEZ MOTOR. Ctra. N-II, Madrid-Barna, Km. 32.300. Tel. 882 17 35. **MADRID**

SARAN. Trav. Miguel Ibáñez, 1. Tel. 60 66 00. **TERUEL**
STINUS. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA. Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VASMOTOR. Avda. Gasteiz, 48-51. Tel. 24 21 66. **VITORIA**
VEHINTER. Ctra. de Toledo, Km. 14.700. Tel. 683 57 00. **GETAFE**
VEIMSA. Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**
VELOMOVIL. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**

¿QUE HAY DE NUEVO?



Todos los coches para una nueva era. Increíbles,

exclusivos, ecológicos, revolucionarios.

100 Coches, 100 novedades que en los próximos

años asombrarán al mundo. Lo mejor del 93 y

avances hasta el 95.

CATALOGO DE NOVEDADES DEMOTOR 16.

EL FUTURO ESTA ESCRITO.



Conduzca con ventaja.

Es una publicación del 

MAGAZINE



SALON TRAFIC'92

LA semana pasada se celebró en IFEMA de Madrid el Primer Congreso Iberoamericano de la Seguridad Vial, en el que también se exponen dos salones paralelos: TEM y Trafic'92.

La primera de estas muestras ha congregado a todos los expositores que dan a conocer las nuevas tecnologías para el equipamiento municipal y la segunda cuenta con la presencia de los máximos representantes de la seguridad vial y la circulación.

Son numerosas las soluciones que en ellas hemos podido apreciar, algunas ya conocidas y otras auténticas novedades, pero todas encaminadas a lograr un tráfico más eficaz y seguro y con la más avanzada tecnología como abanderada de ambos certámenes: nuevos sistemas de señalización en autopistas y ciudades, pagos inteligentes de peajes, nuevos elementos de protección en la vía pública, y todo un complejo sistema de ordenado-

res para conocer el camino más rápido ante un atasco o un accidente. Como novedades cabe destacar un revolucionario sistema que permite desactivar bombas a distancia, muy útil para los efectivos de la Policía o de la Guardia Civil, y que tiene un coste inferior a las treinta mil pesetas. Otra novedad a destacar es la homologación de los llamados »Puntos S.O.S« instalados en las autopistas, que desde ahora estarán conectados a un ordenador que indica en pantalla el lugar exacto desde donde se realiza la llamada.

En estos nuevos puestos de auxilio se ha intentado mejorar los niveles de audición de los anteriores sistemas, sumamente incómodos por tener el ruido propio de las autopistas como transfono.

Tampoco ha faltado la representación internacional, y de este modo países como Francia han mostrado sus diferentes progresos en materia de seguridad vial, como los pilares para impedir que los automóvi-

les accedan a las aceras e interrumpen el tráfico de los viandantes, o pintura para la señalización que se seca en el acto o el parquímetro personal que vendría a sustituir los tickets empleados por el sistema ORA. Este dispositivo, que tiene un coste aproximado a las 8.000 pesetas, en el que se insertan unas tarjetas se coloca en el interior del vehículo, y así el vigilante sabe cuanto tiempo lleva el coche estacionado.

Una caravana formada por cerca de 50 vehículos, en su mayoría Seat Toledo, acompañará el fuego olímpico por todo su recorrido dentro del territorio español, que salió desde el Templo helénico de Hera, donde las sacerdotisas encendieron la llama por medio de un espejo cóncavo.



ca en la que intervienen muchos de sus concesionarios. La antorcha, desde su llegada a España, en Ampurias (Gerona) el día 13 de junio, hasta su llegada al Estadio Olímpico, el 25 de julio, recorrerá 5.940 kilómetros por toda la geografía española, incluida la insular.

SEAT CON LAS OLIMPIADAS

DENTRO del programa de patrocinio de los Juegos Olímpicos de la marca española Seat está llevando a cabo, la firma automovilística es la responsable de la organización del recorrido de la antorcha olímpica; una compleja operación logística.



MIL MILLONES POR COPIONES

HACE CERCA DE 20 AÑOS, un ciudadano americano, Robert Kearns, presentó en la oficina de patentes un dispositivo para que el barrido de los limpiaparabrisas fuese intermitente. Aquello pasó prácticamente inadvertido, pero a los pocos años, todos los constructores de automóviles comenzaron a instalar un dispositivo intermitente. Mister Kearns inició una demanda contra Chrysler,

primera marca americana en utilizar este dispositivo. Ahora, 14 años después, en una de las fases del pleito, le han dado la razón y el tribunal ha condenado a Chrysler Corporation a pagar a Kearns 90 centavos de dólar por cada coche construido desde 1977 equipado con limpiaparabrisas intermitente.

Motor 16 / 81



BARONA

PESOS PESADOS

VEHICULOS PARA APRENDER

MERCEDES Benz acaba de entregar al Centro de Formación de Conductores de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CTM) cinco vehículos para contribuir a la formación de conductores.

Los vehículos entregados son: un autobús inte-



Estos cursos se engloban dentro del Plan de Formación que esta organización, junto con la empresa alemana Mercedes Benz, han presentado al Ministerio de Trabajo.

NUEVAS CITROËN C-15

CON el fin de mantener el privilegiado puesto que ocupa en el mercado la C-15, Citroën iniciará, a partir de este mes, la comercialización de una nueva generación

del dispondrán del conocido motor de 1.769 c.c. y 60 caballos.

Los retoques exteriores se centran en la adopción de una nueva calandra, molduras laterales de protección, luz en la zona de carga, etc... Los precios oscilarán entre 1.108.155 pesetas y 1.451.382 pesetas.



rurbano, un camión pesado rígido y tres tractocamiones equipados con semirremolque.

Estos vehículos serán empleados por la Confederación Española de transporte de mercancías para impartir 31 cursos de formación a lo largo de toda la Península española.

de este modelo. La nueva gama estará compuesta por seis versiones de gasolina con cambios de 4 y 5 velocidades y 4 modelos diésel. Los modelos de gasolina contarán con motores de 1.124 y 1.360 centímetros cúbicos con potencias de 55 y 75 caballos respectivamente. Por su parte, las versiones dié-

SECUESTRO FRUSTRADO

COSAS ASÍ SÓLO OCURREN EN ESTADOS UNIDOS o en la provincia de Lugo. Lo cierto es que, como las ciencias adelantan que es una barbaridad, ya no llama demasiado la atención el suceso ocurrido en Manitoba, que no es ni Estados Unidos, ni Lugo, sino Canadá. Resulta que un grupo de malhechores tiene la ocurrencia de secuestrar a Maurice Laurdeneau, a la sazón, importante miembro del Legislativo de Ottawa, que como suele ocurrir entre los «yuppies» del otro lado del Atlántico, no se desprenden del teléfono portátil más que bajo la ducha.

Dicho y hecho, los secuestradores maniataron a Maurice y lo metieron en el maletero de su coche, sin tomar la precaución de desposeerle de su teléfono.

Como Maurice no es tonto, sólo es canadiense, pensó que lo mejor que podría hacer era llamar a la Policía, quien rauda y veloz pudo dar con el coche, aunque ya los malos se habían largado. Si Maurice viviese en nuestro país, esta noticia nunca se hubiera producido. Primero, porque le sería muy difícil lograr línea para hablar en hora punta por un inalámbrico. Segundo, porque el teléfono de la Policía estaría comunicando y en tercer lugar, porque la telefonista pertinente sería incapaz de escribir correctamente su apellido y no tomaría el recado.



BARONA

GUINDA DE LA SEMANA

Para esta ocasión hemos elegido uno de los vehículos que comercializa el concesionario de Opel Autotodo que se encuentra en la madrileña calle de Narváez números 80-82. El teléfono es el (91) 5747801.

Opel Kadett LS 1.6: El estado de este vehículo es inmejorable ya que tiene 0 kilómetros y aún no está matriculado. El Kadett es de color gris y dispone de cinco puertas y la garantía es de un año como cualquier coche nuevo. El precio de venta es de 1.475.000 pesetas.



JUEGOS

GRAND PRIX CIRCUIT LA EMOCION DE LA F1.

Ya hablamos en su momento de Grand Prix Circuit, un videojuego basado en la simulación de la competición reina del automovilismo, la Fórmula 1. Sin embargo, una nueva versión para Macintosh de este programa merece que le dediquemos nuestra atención. Es un juego que permite la posibilidad de competir con un monoplace idéntico a los empleados en el actual campeonato mundial de F1 y en los circuitos más impresionantes del mundo. Un total de ocho trazados entre los que destacan por su complejidad, Monaco, Brasil o Canadá, que son los escenarios en los que el jugador tomará la salida realizando previamente las correspondientes sesiones de entrenamiento. Los monoplaces elegidos para las carreras pertenecen a fabricantes como



Ferrari, Williams o McLaren. Una de las peculiaridades de este juego radica en la posibilidad de ir cambiando de velocidad tanto para acelerar como para reducir a la entrada de los virajes. El cambio puede ser accionado mediante las correspondientes teclas o utilizando el Joystick. El precio de venta de Grand Prix Circuit es de 3.900 pesetas.

AGENDA

CONCENTRACION HISTORICA

Ford España, en colaboración con el Antic Car Club de Catalunya, ha organizado para el viernes 4 y sábado 5 de septiembre la Concentración Histórica Ford-Expo '92, que se celebrará en Sevilla. En dicha concentración podrán tomar parte todos los propietarios de vehículos Ford de época, divididos en seis grupos: modelo T en todas sus versiones, modelo A, modelos fabricados de 1932 a 1947, de 1948 a 1965, los construidos en el Continente europeo hasta 1965 y los comerciales en sus versiones, pick-up, autobús, camión y camioneta.

La participación se limita a 40 vehículos Ford y dos personas por automóvil admitido. El plazo de inscripción finaliza el día 30 de junio. Más información en el teléfono (93) 885 22 56 y en el Fax (93) 885 64 98.

EUROPA EN MOTO

ANIMATUR ha preparado un atractivo viaje en moto por Europa para los días del 1 al 15 de agosto.

Con salidas desde Madrid y Barcelona como primera etapa, el itinerario seguirá hasta Niza, Venecia, Viena, Budapest, Praga, Munich, Ginebra, Andorra y termina nuevamente en Madrid.

El precio, 71.500 pesetas, incluye alojamiento y desayuno en hoteles de dos y tres estrellas, furgoneta de apoyo para llevar los equipos, monitor, folleto informativo y rutómetro. Las inscripciones deben formularse en la calle San-

ta Engracia, de Madrid o bien llamado al teléfono (91) 319 50 37.

NUEVO PLANO DE MADRID

EL Consorcio Regional de Transportes ha editado un plano de los transportes del centro de Madrid que será de inestimable ayuda tanto para el visitante foráneo como para el propio vecino de la capital madrileña. En una primera fase se han editado cien mil ejemplares que serán distribuidos gratuita-



mente a través de las oficinas de turismo. Al margen de una detallada información sobre la ciudad a distintas escalas, también se incluyen dos pequeños planos temáticos, uno correspondiente a las redes de metro y ferrocarril de cercanías y otro a los autobuses nocturnos (buhos), así como una completa información actualizada sobre la localización de organismos oficiales y centros culturales, turísticos y de ocio de la capital del Estado.



LA POLICIA SE DIVIERTE

Un año más policías municipales de todo el continente europeo se han reunido, esta vez en Budapest, para participar en un rallye y vivir unos días de camaradería internacional. Más de mil participantes de once países europeos acudieron con sus vehículos a la cuarenta y siete edición de este simpático acto, en el que este año también estuvieron invitados algunos miembros de la policía norteamericana. El equipo español estuvo compuesto por 36 miembros pertenecientes a las policías locales de Madrid y Zaragoza y obtuvo el segundo lugar por equipos, detrás del equipo italiano, además de ser galardonado con el premio al equipo más entusiasta. Nuestra policía local desempeñó un buen papel.

EN ACCIÓN
El equipo español participó a bordo de un Citroën ZX en el rallye Madrid-Budapest para policías locales.





PLAYA DE MATALASCAÑAS

Ca 1 hora de EXPO-SEVILLA
ALQUILO ESTUDIO APARTAMENTO 2/4 PLAZAS
• FINES SEMANA 8000.PTAS
• DIAS SUELTOS • VERANO POR QUINCENAS O MES
INFORMACION (95) 464 08 73
Sta. FUENTES (95) 421 83 21

AUTO PEREZ DEL SUR VENDO

ALFA 164 3.0 V6 M-KY, Full Equip 2.700.000 ptas
LANCIA DEDRA 2000 I.e. Año 90, Full equip 1.750.000 ptas
PEUGEOT 309 GTX M-JT, A/A. 1.050.000. Ptas.
Tel: 6 90 60 21

F. TOME S.A. Audi 100 CD, año 88, con climatizador, dirección asistida, etc., por 1.875.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Renault 21 TXE, año 87, garantía 12 meses, por 995.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Seat Ibiza 1.5 GLX, con llantas, elevalunas, cierres centralizados, etc., año 89, por sólo 690.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Peugeot 205 GTX, año 86, garantía 12 meses, por 675.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Citroën AX TZD, año 90, 24 meses de garantía, por 875.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Audi 100 2.2 Avant (familiar), de noviembre del 86, con climatizador, 5 asientos, sportines, etc., por 1.500.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Seat Ibiza 1.5 Crono, año 90, garantía 24 meses, por sólo 590.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Fiat Regata, año 87, 18 meses de garantía, por 450.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Seat Ibiza 1.2, año 87, 18 meses de garantía, 490.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

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

SUZUKI Vitara, nuevos, todos modelos, entrega inmediata, oferta regalos varios. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

C.A.N.S.A. Asesoramiento y venta todas marcas, ofertas especiales. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21 y 725 17 17.

SUZUKI Swift GTI, nuevo, entrega inmediata, oferta especial. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

VOLKSWAGEN Escarabajo 1303, moderno, preciosos, extras, 690.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

VW Escarabajo 1303 Cabrio, motor 1600, 1.450.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65/460 49 00.

KADETT GSI 2.0, cuadro digital, año 87, 975.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

RENAULT 21 TXE Nevada, 7 plazas, full equip, año 87, 1.150.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.

ESCORT XR3-i, blanco, año 88, 1.025.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.

F. TOME S.A. Citroën AX TRE, año 88, 18 meses de garantía, por 525.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Opel Kadett 1.6 S, año 88, 18 meses de garantía, por 850.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. ¡Atención! Ford Sierra 2.0 IGL, automático, del año 89, 24 meses de garantía, por sólo 1.190.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

SUNEGA S.A.T. MITSUBISHI ECLIPSE GSX TURBO 4X4. CHEVROLET LUMINA ARV CL V6 ABS. TOYOTA MR 2. MAZDA MX3. LADA NIVA 2121 4X4. Stock Profesionales. SUNEGA S.A.T. TEL: (93) 783 11 40

SEAT F. Tomé
VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO GARANTIA TOTAL ESCRITA

Ctra. Barcelona, km. 12,500 Tel.: 747 82 00

SE VENDE FIAT UNO TURBO ie
Impecable, equipo completo 17.000 KM. 1.200.000 Ptas. 637 64 80 Noches

LAHORE LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR

C/ Teatinos s/n. Nave GH 28820 COSLADA (MADRID) TEL: 6 69 36 72
C/ Mallorca, 533 08026 BARCELONA. TEL: 2 35 22 80



CAJA PORTA-SKI



DEFLECTORES DE VENTANA



KIT FAROS

En los mejores Establecimientos del Ramo



RALLYE MANZANARES
ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES
Antonio López, 117 Tel: (91) 4 75 47 93 Fax: (91) 4 76 90 77 28026 MADRID

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO CORREDIZO Y BASCULANTE **Webasto**
PERFECTA CLIMATIZACION MONTAJE INMEDIATO ACABADO IMPECABLE
INSTALAMOS ENGANCHES DE REMOLQUES

Motor 16



TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIO ORIGINAL
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

AUTO RADIO UNION ALARMAS

- GRUNDIG
- PIONEER
- PHILIPS
- BLAUPUNK
- ALPINE
- SONY
- AIWA

15% Descuento

VISA, ETC.

«TELEFONIA MOVIL»
30 AÑOS DE EXPERIENCIA
AUTENTICOS ESPECIALISTAS
C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10
Tels. (91) 248 42 46/247 71 28
28005 MADRID

ALARMAS **GT Y GEMINI** PROFESIONAL
● TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 56.000 PTAS.
● TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 38.000 PTAS.
● TELEMANDO 28.000 PTAS.
● SIRENA Y ULTRASONIDOS 27.000 PTAS.
● SIRENA 18.000 PTAS.
OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

MERCEDES 16V, moderno 2.5, negro-azul metalizado, varios extras, buen estado, garantizado 1 año, precio muy interesante, admito cambio. Teléfonos 726 17 17 y 725 86 21.

VOLKSWAGEN Escarabajo 1300, buen estado, 390.000 ptas. Tel. 725 86 21.

OPEL Corsa 1.2, Don Algodón, impecable estado, M-KB, buen precio, garantía, facilidades. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

OPEL Corsa 1.2 S, año 1984, impecable, 300.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

VOLKSWAGEN Escarabajo descapotable, rojo, 1.300.000 ptas., perfecto estado, facilidades. Tel. 726 17 17.

BMW 325, 4 puertas, aire, techo, asientos Recaro, 1.500.000 ptas., facilidades. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

SUPEROCASION. Liquidación, Lancia Delta, llantas, pintura metalizada, estrenar, varias unidades, precio increíble. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

MERCEDES 300 TD/AUT, año 90, muchos extras, incluido aire, ABS, radio. Tel. (965) 34 17 88.

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

AX 11 TRE, impecable, 30.000 km. 560.000 ptas. Azcona, 62.
FIAT Tipo DGT 1.4, llantas, etc., impecable, M-JV, Azcona, 62.
PEUGEOT 205 GTI, aire acondicionado, impecable, garaje. Tel. (91) 882 53 68. Noches. 377 44 85.

NISSAN Bluebird 1800 GTI, Turbo, aire acondicionado, full equip, 1 año garantía, garaje. Tel. (91) 882 53 68. Noches. 377 44 85.
VENDO VW Escarabajos, abiertos y cerrados, buen precio, Miguel. Tel. (924) 27 11 95.



ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos Garola Noblejas, 39 Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.
Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de
Nombre y apellidos _____
Domicilio _____
Teléfono _____ Firma _____

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las precios, marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contacta Sres. Mora Echevarría Corporación Martínez Peñacoba



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.
P: de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S.A.

¡LIBRE O SABIENDO!

Motor 16

DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE



EXPOSICION 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

Motor 16

**FORD ESCORT
1.6 GHIA
V-BC
Todo nuevo
Muy cuidado
350.000 Ptas.
JAIME
Tel: 357 21 60**

M-3 techo, aire, full perfecto estado, un solo dueño, 80.000 km. comprado en España, año 87, 3.000.000 ptas. contado. Tel. (96) 369 65 04. Llamar 10-12 horas.

PORSCHE 944 Targa Turbo Good Year Recaro, radio-casete Pioneer, ITV, en perfectas condiciones, impecable. Teléfono (955) 25 51 80.

ALFA Romeo 33 16V, abril 90, rojo, perfecto estado, A.A. alarma. Tel. (91) 616 27 36.

PEUGEOT 405 GL, 45.000 km., año 89, precio a convenir. Tel. 534 72 54.

**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**

BMW 323-i, cuero, dirección asistida, techo elevallas, ABS, llantas, preparado Liebig, año 85, 130.000 km. 1.300.000 ptas. Tel. (91) 402 04 50. Horas oficina. Sr. Lorenzo.

CAMBIO-vendo Porsche Turbo Cup, 44.000 kilómetros full, M-IK, 4.400.000 ptas. Tel. (924) 23 27 53. Bada-joz.

VOLKSWAGEN Corrado 16V, azul metalizado, M-6591-NL, extras, nuevo, 2.400.000 ptas. Tel. (91) 208 04 54. Francisco. Mañanas.

VENDO BMW 735-i, siniestro. Miguel. Tel. (924) 27 11 95.

LOTUS Europa, motor Renault, año 66 a restaurar total, muy recuperable. 300.000 ptas. Tel. (91) 559 26 12. Oficina. Sr. Lorenzana.

NISSAN Trade Van 2, isoterma, perfecta, económica. Teléfono 323 40 70. Curro (Paco Guantes).

CHEROKEE Limited 1990, impecable, 36.500 km. 3.300.000 ptas. Teléfono (91) 401 61 54. Oficina.

KARTS competición, nuevos y usados. Tel. (93) 692 18 24.

LANCIA Prisma Turbo Diesel, año 87, extras, perfecto estado. Tel. (96) 523 24 23.

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

MERCEDES 300 D, 1982, automático, impecable, 1.200.000 ptas. Teléfono (987) 24 25 79.

CAMARO RS 209 CV, estreno, full, Dodge Dynasty, estrenar, elegante Sedan Saturn SC, full equip, nuevo, exclusivo, exposición Canarias, 11. Tel. (91) 468 10 79.

VENDO llantas, aleación Opel Astra 16V, precio convenir. Tel. (91) 352 49 32. Noches.

COMPRO Lancia Integrare 4x4 o Ford Sierra Cosworth, accidentados, precio a convenir. Tel. (94) 445 88 17.

**SE VENDE
PEUGEOT 205**

Gris metalizado.
M-HC.
59.000 Km.
Como nuevo
500.000. Ptas.
356 42 38 Noches

DITECNICA

MITSUBISHI 3000.



**•MITSUBISHI•HONDA
•TOYOTA•MAZDA**

Nissan 300, Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica, Honda Civic, Mazda 929



Entrega inmediata todas unidades y colores

**VAROSA
MOTORS**

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
HUMANES DE MADRID
Tel: 606 51 49-606 15 11. Fax: 697 88 05

BMW 520-i, año 87, gris, llantas de aluminio, cubiertas TXR, sport line, cierre central, elevallas, 57.000 km. precio: 2.350.000 ptas. Teléfono (911) 43 78 13.

VENDO Opel Frontera. Tel. (911) 43 78 13.

PORSCHE 914 2000-i, motor Volkswagen Targa, ITV pasada el 13-5-92, impecable estado general, año 76, regalo muchas piezas de recambio, precio: 1.200.000 ptas. Tel. (91) 477 34 70.

FORD Capri 2.8-i, extras, muy nuevo, 1987, 795.000 ptas. Tel. (967) 50 20 87.

CUATRO llantas «BBS», 6 1/2J15H2, con neumáticos Michelin MXV2, medidas 195/50R15, 82V, como nuevo. Tel. (968) 13 53 88.

VENDO Mercedes 230 CE, azul oscuro, cuero, ABS, asientos eléctricos y con calefacción, llantas, suspensión deportiva, climatización automática, compact disc extraíble, etc. 25.000 km. Tel. (911) 43 78 13.

FIAT Uno Turbo, año 91, 14.000 km., gris cuarzo, nuevo, no siniestro, garaje, urge, sólo 1.075.000 ptas. Tel. (91) 533 31 06.

TERRENO 5 puertas 2.7, TD, estrenar Patrol 2.8 TD «GR», estrenar, disponibles en Tecnipauto. Tels. (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.

CUATRO llantas «BBS» G 1-2J15H2 con neumáticos Michelin, MXV2, medidas 195-50R15-82V, como nuevo. Tel. (968) 13 53 88.

KADETT GSI 2.0 88, negro, como nuevo, elevallas, cierre centralizado, techo corredizo, volante Momo Pioneer, 400 W, 6 altavoces, portaesquis, 1.000.000 ptas. discutible. Tel. (91) 401 80 11.

RENAULT 21 2L Turbo, 28.000 km., año 88, gris tuster, radio original y llantas, como nuevo. Tel. 571 54 63.

GOLF Cabrio blanco, 112 CV, año 88, 65.000 km., radio Pioneer. Tel. 571 54 63.

PORSCHE 944S, rojo, año 88, full equip, 47.000 km. Teléfono 571 54 63.

DODGE Stealth 300 CV, 4x4, rojo. Tel. 571 54 63.

TOYOTA Celica «C. Sainz», cero kilómetros, rojo y con cuero. Tel. 571 54 63.

PORSCHE 944 Turbo, negro, año 88, full equip. Tel. 571 54 63.

VW Corrado «G60», versión USA, con cuero, techo, aire, automático, llantas. Tienes que verlo. Tel. 571 86 72.

TOYOTA Land Cruiser, «4 Runner», modelo del 92. Tel. 571 86 72.

JEEP Cherokee y Grand Cherokee, nuevos, en todos los colores. Tel. 571 54 63.

JAGUAR E Type, restaurado, 100 puntos, color verde botella e interior en cuero. Tel. 571 86 72.

PEUGEOT 205 GR, gris plata, año 87. Tel. 571 54 63.

KARTS competición, nuevos y usados. Tel. (93) 692 18 24.

IMPORT-DIR S.A.

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

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

**•MITSUBISHI
•HONDA
•TOYOTA
•MAZDA**

MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
MAZDA 929
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALH



ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES

Motor 16



DITECNICA



ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

GARANTIA HASTA 3 y 7 AÑOS



CHEVROLET TYPHOON



JEEP GRAND CHEROKEE



DITECNICA

ESPECIALISTA TODO TERRENO Y DEPORTIVOS

Exposición y venta:
c/ Velázquez, 146
Tlf.: 564 55 56 (8 líneas) • Fax: 564 55 36
Talleres:
c/ Huertas de Abajo, s/n • Paracuellos (Madrid)
Tlf.: 658 11 97 • Fax: 658 13 60

Porsche rodados por Porsche.



- Garantía de fábrica PORSCHE por 1 año.
- Mantenedos y revisados íntegramente por la red oficial PORSCHE.
- Pocos kilómetros.
- Procedentes de la flota de dirección.
- Cobertura Porsche Assistance.

MODELO	AÑO	PRECIO
944 S2 Cabriolet	A matricular	4.950.000 Ptas.
968 Coupé	A matricular	-
911 Carrera 2	A matricular	6.900.000 Ptas.
944 S2 Coupé	A matricular	4.250.000 Ptas.
944 Turbo	M. -MZ	5.100.000 Ptas.

Si quiere un Porsche recién rodado, venga o llámenos a:

Turbomóvil

Paseo de la Castellana, 240. Tfno.: (91) 733 75 98

PORSCHE 944, todos extras, 44.000 km. Tel. 549 64 71.

RENAULT 21 TXE, A.A. 48.000 km. año 88. Tel. 549 57 88.

RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 64 71.

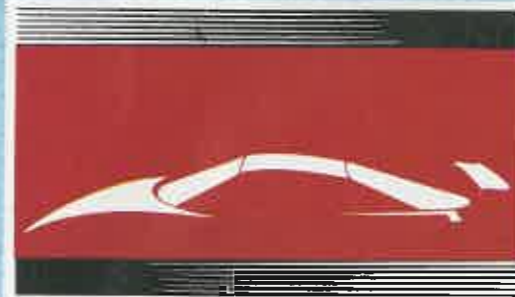
RENAULT Supercinco GTX 90 CV, año 88, blanco. Tel. 549 57 88.

MERCEDES 300 CE, año 89, ABS, aire acondicionado, cuero, llantas, 4.800.000 tas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65.

MERCEDES 190 E, full equipo, año 86, 1.850.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.

VW Corrado G 60, ABS, cuero, equipo Hi-Fi, techo eléctrico, ordenador viaje, llantas, año 89, 2.600.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65/460 49 00.

VOLKSWAGEN Santana, motor Audi, 5 cilindros, bien cuidado, aire, etc. Azcona, 62.



SOLO FERRARI

FERRARI IMPORT ESPAÑOLA, S. A.
T. 91-556 75 64/556 77 14

328 GTB	'88 12.000 km, rojo/negro 9.800.000 PTAS.
328 GTB	'89 estrenar, rojo/negro 13.800.000 PTAS.
348 tb	'90 12.000 km, amarillo/negro 11.500.000 PTAS.
348 tb	'91 1.300 km, rojo/negro 13.800.000 PTAS.
Mondial t Cabrio	'91 600 km, rojo/negro 14.400.000 PTAS.
Testarossa	'91 1.000 km, rojo/negro 17.700.000 PTAS.



TODOS LOS VEHICULOS QUE PUEDA IMAGINAR LOS TENEMOS EN STOCK



JEEP CHEROKEE LIMITED



TOYOTA LAND CRUISER STATION WAGON
Gasolina y Turbo Diesel 167 CV



JEEP WRANGLER RENEGADE



FORD EXPLORER EDDIE BAUGER



PONTIAC TRANS SPORT GT
Nuevo modelo 165 CV ABS



CHEVROLET BLAZER S-10 LT



CADILLAC SEVILLE
Full Equip.



CADILLAC ELDRADO
Full Equip.



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



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

Teo Martín

AUTOMOVILES

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

Motor 16



... LOS NUEVOS VIENTOS

SPEEDLINE

mistral



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA:

distribucion

AVE. BARCELONA, 66 08720 VILAFRANCA DEL PDES. (BARNA)

Tel: (93) 892-61-47. Fax: (93) 892-02-00.

PRECISAMOS DISTRIBUIDORES PROVINCIALES Y REGIONALES

PARTICULAR

Vende MERCEDES 190. 16V. Full equip. Muy buen estado. Año 87 3.500.000 Ptas Tel: (93) 301 85 45. Horarios de oficina

AUDI 80, año 88, A.A. azul met. Teléfono 549 64 71. ALFA 75 2.0 A.A. año 87. Tel. 549 57 88. BMW 535-i, año 90, extras. Tel. 549 64 71. CITROËN AX 11 RE, 5 puertas, año 88, gris metalizado. Teléfono 549 64 71.

MERCEDES 300-E, full equipo, 38.000 km. Tel. 549 64 71. MITSUBISHI 3000 VR4, año 92. Tel. 549 57 88. MERCEDES 300 D, año 83, 1.300.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.

CITROËN BX 1.9, At-hena, año 90, A.A. Teléfono 549 57 88. FORD XR3-i, año 88, techo. Tel. 549 64 71. FORD Sierra Cosworth, 2 puertas. Tel. 549 57 88. FORD Sierra 1.8, año 88, rojo. Teléfono 549 64 71.

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

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

ESTA SEMANA

EMPRESA RECOMENDADA

Table with columns: Marca y modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Marca y modelo, Año, Color, Garantía, Precio. Lists various car models and their prices.

PARTICULAR

Vende Citroën AX Sport 1.3 (FRANCES). TOTALMENTE DE CALLA, CON EXTRAS, PERFECTO ESTADO. Tel: (93) 453 08 61. Llamar horas comida

BMW 520-i, año 90, A.A. y ABS. Teléfono 549 57 88. MERCEDES 300-E 24V, full equipo, año 90. Tel. 549 57 88. MERCEDES 190 E 2.3, full equip, año 87, 2.300.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65/460 49 00.

MERCEDES 300-E, full equipo, 38.000 km. Tel. 549 64 71. MITSUBISHI 3000 VR4, año 92. Tel. 549 57 88. MERCEDES 300 D, año 83, 1.300.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

Motor 16

Acuerdo Suzuki-Motul

El pasado 15 de mayo, Motul Ibérica y Suzuki Motor España firmaron un amplio acuerdo de colaboración comercial y técnica.

Motul será proveedor de Suzuki para todos los productos lubricantes, tanto para los procesos de fabricación como para todos los aceites que se incorporan a las motocicletas.

Los diferentes tipos de lubricantes Motul seleccionados por Suzuki para equipar sus motocicletas en origen, serán comunicados a los concesionarios y usuarios de la red Suzuki a través de su información técnica, para garantizar el excelente rendimiento de la unión de estas dos grandes marcas.

PANAMA JACK DIVISION BARCELONA

Panama Jack está ampliando sus productos en el sector Young Fashion-Natural Life Style, y dada la fuerte expansión que está teniendo en los mercados nacionales e internacionales, ha sido inaugurado un centro de operaciones y delegación en Barcelona.

Los objetivos de dicho centro en Cataluña son: la concentración de todas las estrategias de marketing, diseño, comunicación y disponer de un amplio Show Room, en el cual están expuestos tanto los productos Panama Jack como la completa logística de comunicación, decoración escaparatismo, elementos de promoción y sponsoring. Con todo ello, Panama Jack pretende ofrecer a los medios de comunicación y a los clientes una mayor atención personal.



Gama de adhesivos Krafft - Sader

Más de treinta productos componen la nueva gama de adhesivos para consumo general y profesional que la firma gipuzcoana Krafft acaba de presentar en el mercado bajo la denominación Krafft - Sader, tras el acuerdo de colaboración tecnológico-comercial alcanzado con la firma francesa CECA, perteneciente al grupo Atochem, líder en el mercado francés de adhesivos.

Esta amplia gama está compuesta por cinco familias diferentes: madera, contacto, bricolage, cianocrilato y adhesivos profesionales, y todos ellos cumplen a la perfección con todas las exigencias del mercado.

Nuevo concesionario BMW en Burgos

Ruera Sport ha inaugurado un Centro Integral en Burgos, que por su concepto y potencial está llamado a satisfacer las futuras necesidades de los usuarios y clientes potenciales de la marca.

Estas modernas instalaciones, en las que se

han utilizado las técnicas constructivas más avanzadas, están ubicadas en el Polígono Industrial de Villayuda, en el km. 109 de la carretera de Logroño. La superficie total con que cuentan es de 4.300 metros cuadrados, de los que 1.200 se destinan al taller de mecánica y carrocería; 539 a oficinas comerciales, de administración y servicio post-venta; 137 a recambios y accesorios; 820 para la exposición de automóviles y 1.562 metros cuadrados para un parking cubierto en la terraza superior, al que se accede en automóvil a través de un ascensor interior. Como gerente de la concesión se encuentra Juan Manuel Ruera, empresario muy conocido y apreciado en Burgos, que cuenta con una amplia experiencia en BMW.



Sonido Bang & Olufsen

La compañía danesa Bang & Olufsen, especialista en equipos hi-fi de primerísima calidad, acaba de presentar su nuevo modelo de altavoz activo, el Beolab 8000. Estos altavoces, que incorporan una etapa de potencia para cada uno de ellos, están formados por un fino tubo de aluminio pulido con un estrecho frente cubierto por un tejido negro. El pie de hierro forjado de diez kilos de peso le da una estabilidad completa. Está tan perfectamente proporcio-

nado, que resalta la elegancia exquisita que posee el contraste de este fascinante número de equilibrio. El aluminio pulido toma el color de la habitación donde se encuentra el Beolab 8000, haciéndolo casi invisible. Pero, al mismo tiempo, el diseño es tan atrayente para la vista y tan innovador que siempre será percibido en una forma muy positiva. Gracias a su blindaje magnético, el Beolab 8000 es idóneo para sistemas audiovisuales, sistemas éstos que la marca danesa ofrece en una amplia gama de televisores, vídeos y sistemas de recepción por satélite.



EL BARÓN
RAMPANTE
Montermini,
en una
magnífica
carrera, se
impuso con
dominio ante
sus rivales.
Gené, con
algunas
dificultades
subió al tercer
cajón del
podio.



FORMULA 3000/MONTMELO

MASTER EN PILOTAJE

La Fórmula 3000 es el eslabón obligado para aquellos pilotos que ascienden a la Fórmula Uno. Es el «Master» que los llevará a la cumbre. Christian Fittipaldi, Stefano Modena, Iván Capelli o Jean Alesi son algunos de los más brillantes y recientes ejemplos y tras cuyos pasos anda el español Jordi Gené. Se trata de monoplazas muy similares a los de la categoría reina, pero una serie de limitaciones los hacen más asequibles e igualados.

José Luis Aznar



LIMITADOR
La Fisa impone un limitador electrónico precintado que impide que el régimen del motor sobrepase las nueve mil revoluciones por minuto. Al alcanzarse este valor se desconecta una bujía.



AL ver los Fórmula 3000, la más común de las curiosidades induce a comparar esta disciplina con la Fórmula Uno. Un primer y somero análisis definiría esta especialidad como la evolución de la categoría reina de los años en los que el motor Ford Cosworth era el dueño absoluto. Olvi-

démosnos de los «años turbo» y del nacimiento de los actuales motores de tres litros y medio y lo que hoy conocemos por Fórmula 3000 podría bien ser la meta a la que hubieran llegado aquellos monoplazas. Sólo hay que hacer una salvedad, y es que para evitar una escalada de costos se han estipu-

lado unas limitaciones que, naturalmente, también son lo suficientemente importantes como para definir esta disciplina. Veámos cuáles son.

Las coordenadas reglamentarias fijan el peso máximo de los Fórmula Uno en 505 kilogramos mientras que en la 3000 el límite está en 540. Los motores de aquella llegan hasta 3.500 centímetros cúbicos, pueden tener hasta doce cilindros y se habla de que llegan a alcanzar 800 caballos de potencia en ciertas ocasiones. Los de nuestros protagonistas no pueden tener más de ocho cilindros y el cubicaje es naturalmente de tres litros. Un limitador electrónico en el encendido, sellado y controlado por la FISA, impide que el régimen del motor sobrepase las nueve mil revoluciones, puesto que al alcanzarse este valor se desconecta una bujía. Famoso es que los Fórmula Uno usan en lugar de gasolina unas «pócimas mágicas», con unos rendimientos térmicos absolutamente impensables para un carburante de serie. Para



LA CLAVE

Correr en casa significaba un importante reto para Jordi Gené. La lógica presión ambiental se vio bastante aliviada la semana anterior, cuando Hugo Von Veschler, el hombre fuerte de Marlboro en España, le dio una enorme satisfacción al joven sabadellense. La firma tabaquera aseguró el pago de los cuarenta millones que faltaban para cubrir totalmente el presupuesto. Desde los primeros momentos, Jordi se sintió a gusto en el trazado catalán y se vio que sería uno de los hombres a batir. Tercero en los entrenamientos, el problema más importante surgió en la primera sesión: «Estrenaba un nuevo fondo en el monoplaza que tal vez tenía algún defecto en la curvatura, lo que ha hecho que nos costase un poco encontrar la puesta a punto perfecta». La fuerza centrífuga le afectó en los músculos del cuello y esto le obligó a salir a la carrera con un collarín protector. Arrancó perfectamente y pasó en cabeza los primeros virajes pero:

«Tal vez las ganas de hacerlo bien me han traicionado y me he pasado un poco con los neumáticos todavía fríos y me ha adelantado Montermini, pero cuando se lucha al cien por cien es normal cometer algunos errores». A partir de ahí, Gené se defendió con gallardía de los ataques de su escudero Aiello, pero cuando se le rompieron dos «pipas» del escape, el motor perdió potencia y la lucha se convirtió en tarea imposible. Primero pasó Aiello, luego lo hizo

Naspetti y por fin Barrichello. La salida de pista de Aiello y Naspetti le permitió encontrarse con la tercera plaza del podio. Un lugar que no usurpaba en absoluto puesto que mientras los escapes estaban en condiciones sus adversarios no podían con él. Tras la carrera mezclaba rabia y satisfacción: «Cuando los ví fuera de la pista no me lo podía creer, pero sin el problema de los escapes no me hubieran pasado» repetía al tiempo que manifestaba contento: «Me hacía

Jordi Gené: podio en casa



mucha ilusión subir al podio en el Circuito de Cataluña» y luego, acosado un poco por los acontecimientos, no olvidemos su victoria en Silverstone, declaraba: «Antes de empezar la temporada mi intención no era luchar por el Campeonato, pero ahora ¡me lo tendré que replantear...!».

evitar semejante situación, aquí todos los participantes están obligados a usar una misma gasolina Elf que se escogió mediante concurso.

Con todo esto, las potencias de los 3000 no llegaban a los quinientos caballos, aunque ahora ha aparecido un nuevo factor que ha dado alas a algunos motores. Se trata de unas ya famosas trompetas de admisión móviles, empleadas ya en la categoría reina. Estas trompetas tienen una longitud variable -unos cinco centímetros- en función del régimen de giro del motor, son más cortas a bajas vueltas y crecen al máximo cuando el motor se acerca al fatídico régimen de las 9.000 revoluciones. Si con ello se logra un incremento de la potencia máxima aproximado de un diez por ciento que permite sobrepasar los quinientos caballos, no es comparable con la ganancia en par que permite una entrega de potencia más progresiva y una mayor aceleración. Este sistema no está al alcance de todos los equipos y sólo unos pocos, como es el caso del Marlboro Pacific en el que milita Gené, disponen de él.

Otra diferencia reglamentaria es la de los frenos y las ruedas. En la 3000 están prohibidos los discos

de carbono y los neumáticos tienen dos limitaciones. Por un lado, son algo más estrechos y por otro, si en la Fórmula Reina todos los participantes utilizan unas gomas Goodyear iguales y disponen de dos juegos por sesión clasificatoria, los de la 3000 emplean unos Avon de un compuesto más duro que aquellos y sólo tienen tres juegos para todo el fin de semana.

Si hasta aquí hemos visto lo que reglamentariamente diferencia las dos categorías, hablemos ahora de números. Ya hemos citado los pesos y potencias. En cuanto a pres-

TODO UN ESPECTÁCULO
La proximidad a la Fórmula 1 es manifiesta. Una serie de limitaciones y reglamentos la convierten en el paso previo. Los mejores de la categoría Reina han tenido en ella su mejor escuela.

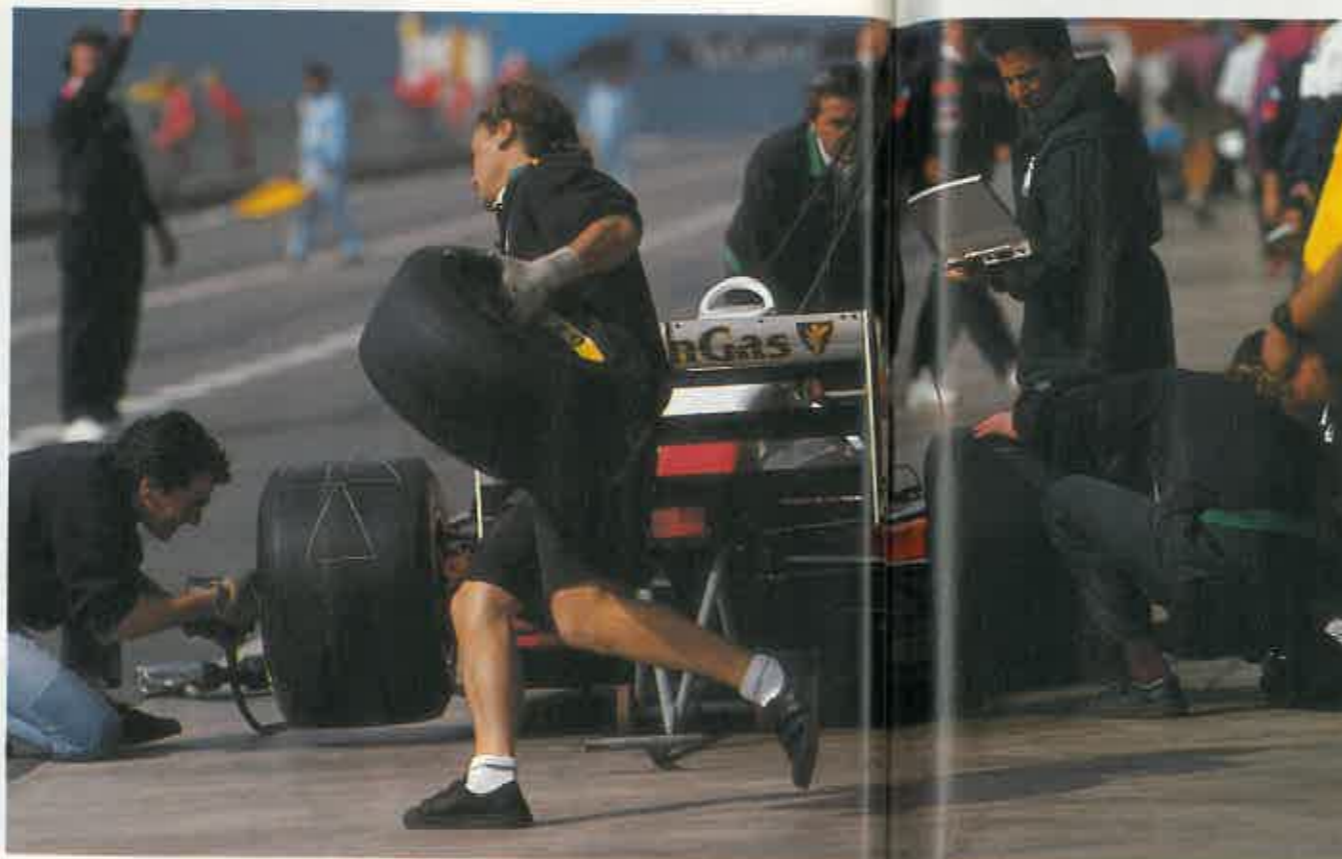


DOBLE TRÍO
Estos tres pilotos mandan en el Campeonato y también coronaron el podio de Montmeló, pero en otro orden.

LA CARRERA **Ganó Montermini**

Andrea Montermini, piloto del equipo «Il Barone Rampante», dominó con autoridad la carrera de Barcelona. Líder desde los inicios, contuvo al final los ataques de Aielo y Naspetti. El error de éstos al doblar a Noda, que los llevó a los tres fuera de pista, permitió a Montermini completar con tranquilidad los cuatro últimos giros, puesto que Barrichello, ahora líder del certamen, y Gené estaban lejos. Al bajarse del monoplaza, Montermini era un hombre feliz: «Hoy todo ha ido perfecto, todo ha estado bajo control y sólo a media carrera he dado un tirón para mantenerme a salvo de mis rivales». La jornada se completaba con las carreras de las Copas Renault.

La Clío Iniciación la ganó Rodríguez, mientras que en la Fórmula Renault el ganador fue García-Galiano. En la 16V venció Hervás, tras dominar con autoridad, lo mismo que el incombustible García-Galiano hiciese en la Fórmula. Por fin, en Clásicos pre-65, Folch no dio opción alguna a Olivé y Serra, del mismo modo que Ridruejo hizo en los Clásicos hasta 1971 con Watson y Omedes.



CLASIFICACION FINAL

1. A. Montermini (Reynard-Judd), las 43 vueltas en 1h 06'51" 2. R. Barrichello (Reynard-Judd), 1h 07'04" 3. J. Gené (Reynard-Honda) 1h 07'12" 4. E. Collard (Lola-Ford) 1h 07'15" 5. A. McNish (Reynard-Mugen) 1h 07'16" 6. L. Badoer (Reynard-Ford) 1h 07'16" 7. O. Panis (Lola-Ford) 1h 07'18" 8. D. Coulthard (Reynard-Judd) 1h 07'18" 9. P. Stewart (Reynard-Judd) 1h 08'06" 10. P. Andrews (Reynard-Mugen) a 1 vuelta.

INTERNACIONAL DE FÓRMULA 3000

1. R. Barrichello, 16 puntos 2. J. Gené, 13 puntos 3. A. Montermini, 9 puntos 4. Bartels, 6 puntos 5. Panis y Badoer, 4 puntos

FÓRMULA RENAULT

1. R. G. Galiano, (Orion) las 15 vueltas en 29'22" 914 2. R. Morbeck, Renault (Martin) 29'27" 046 3. J. Diaz, Renault (Alpa) 29'30" 803 4. L. Mazzali, Renault (Van Diemen) 29'41" 168 5. A. Beltrán, Renault (Alpa) 29'51" 307

COPA CLIO 16 V

1. I. Hervás, las 11 vueltas en 24'56" 231 2. P. Irizar, 25'01" 159 3. M. Ruiz, 25'01" 637 4. A. Llovera, 25'02" 555 5. J. Rodrigo, 25'03" 968 6. B. Tramont, 25'06" 971 7. S. L. Moya, 25'09" 875

COPA CLIO INICIACIÓN

1. I. Rodríguez, las 8 vueltas en 19'33" 833 2. L. Saban, 19'42" 999 3. J. C. Ayuso, 19'44" 668 4. J. L. Altaba, 19'48" 087 5. A. Mesalles, 19'53" 753 6. F. J. Fernández, 19'58" 937

Clásicos 71 1. J. Ridruejo (Porsche 911), las 10 vueltas en 22'11" 590 2. S. Watson, (Austin Cooper S), 22'39" 649 3. C. Omedes (Porsche 911 S), 22'39" 649

Clásicos 65: 1. J. Folch, (Lotus Elan), las 10 vueltas en 22'33" 345 2. L. Olive (Lotus Elan), 23'29" 975 3. J. Serra, (Lotus Elan), 23'48" 443

taciones podemos decir que en un circuito como el de Montmeló las velocidades punta respectivas se situaban alrededor de los 285 para unos y de los 315 para los otros, mientras que la «pole» de un 3000 ha sido 1'29"565, lo que significa un promedio de casi 191 kilómetros por hora, mientras que la de los Fórmula Uno es de 1'18"751 a un promedio de 217 kilómetros por hora. Diferencias notables, pero que en nada restan atractivo a la espectacularidad de esta fórmula de promoción de alto nivel. Las últimas cifras han de ser las económi-

cas, todos sabemos que correr en Fórmula Uno no tiene precio y allí se barajan presupuestos desorbitados, mientras que, por poco más de cien millones de pesetas, puede hacerse una temporada honorable en la Fórmula 3000.

Sólo un último apunte. Digamos que los chasis punteros son dos, los Reynard y los Lola, que entre ambos se reparten prácticamente toda la parrilla de salida. Hay una cierta ventaja para los primeros que, entre otras cosas, emplean una caja de cambios de fabricación propia de disposición transversal.



RUBENS BARRICHELLO
Con el segundo puesto conseguido en Montmeló, este joven piloto pasa a ocupar el primer puesto del Campeonato.

TRES JUEGOS
Los Fórmula 3000 sólo disponen de tres juegos de neumáticos para todo el fin de semana que duran tanto la carrera como las sesiones de entrenamiento.

También es de fabricación propia la de los Lola, pero su disposición es convencional y la piñonería de origen Hewland. Un mejor equilibrio general del chasis es otra de las ventajas de los Reynard.

En cuanto a motores, tres son los que se reparten la parrilla. Por un lado los Mugen Honda fabricados por Yoshitoshi Honda -hijo del mismísimo señor Honda- y que en el fondo son una versión perfeccionada de los Cosworth, merced a la tecnología japonesa. Los preparadores más afamados de éstos son Neil Brown y ZYTEK. Los motores Cosworth ingleses también cumplen con éxito y se emplean tanto las versiones DFV como DFY de carrera corta con preparaciones Nicholson o Mader. Por último queda el Judd, que se puede decir que se trata de un V-10 de Fórmula Uno al que se le han «amputado» los dos últimos cilindros. Estos propulsores son preparados en su totalidad por ZYTEK.

Si hemos visto que es ésta una especialidad muy igualada, no po-

demos olvidar que, como en todo, el dinero es quien acaba teniendo la última palabra. Aquí también hay telemetrías y sistemas informáticos, aunque todavía no han llegado ni las suspensiones activas ni los embragues automáticos. Pero, del mismo modo que algunos disponen ya de trompetas variables, poco puede tardar en llegar la altísima tecnología de la Fórmula Uno.

Sólo una nueva restricción reglamentaria, como en el caso de los discos de carbono, puede frenar la escalada y preservar el espíritu de igualdad. Como nos dice Dave Luff, el que fuera encargado del McLaren de Emerson Fittipaldi en los años setenta y hoy responsable de un modesto equipo de la Fórmula 3000: «La clave está en el dinero, todo esto cada día es más caro y sólo los top-teams pueden tener de todo. La tecnología es muy similar a la de la Fórmula Uno, lo que ocurre es que aquí no tenemos unos presupuestos ilimitados para explorar a fondo todas las posibilidades».

Las mejores ideas MOMO para tu coche



MIRAGE



QUASAR



I.D.E.A.



PULSAR



STAR



MADE IN ITALY

AGENTES OFICIALES MOMO: MADRID: S. A. (93) 774 15 03 ALAVA: Universal Auto 27 65 44 ALICANTE: R. Llorca 45 93 90 AVILA: M. Vela 25 19 00 ASTURIAS: R. Guillán 29 30 50 BALEARES: Con. P. B. Gómez 20 22 41 BARCELONA: Auto Equip. 207 35 14, Artmagas 2 18 53 78, Class Sport 453 25 53, Estrella 2 18 00 80, Pico Botiques 4 10 92 22, P. M. P. 453 37 32, Turis 2 09 61 33 GRANOLLERS: Auto Kin. 8 78 41 75, Minerva P. B. Gómez 9 74 71 08, Maraca K1 16 789 40 16, J. Alpa 7 16 43 67 SAN QUIZE: Maraca 7 12 00 77, Sabadell Xit 4 * 4 72 85 50, Terrassa P. B. Gómez 788 83 46, Vic: Est. M. M. 889 27 04 BILBAO: B. Bilbao 43 238 18, Omeña 44 1 00 45 CÁCERES: R. López 21 11 17 CANARIAS: P. B. Gómez 36 80 44, Pico 65 55 07 CASTELLÓN: R. Apr. 23 67 71, Omeña 25 91 13 GIRONA: Auto Equip. 23 89 82, Turis 22 26 50 GRANADA: Maraca 15 68 00, Av. R. Gómez 44 66 82 HUESCA: M. P. Gómez 31 13 02 JAEN: N. Sur 25 11 85 LA CORUÑA: C. B. Gómez 25 98 80 LEÓN:

Grego 25 22 03, Pico Vert. 26 13 50 Ponferrada: S. B. Gómez 41 05 85 LOGROÑO: N. Albetino 22 41 86, Maraca 20 51 27 LUGO: Wilma 21 55 75 LEIDA: D. M. Gómez 28 13 30 MADRID: Al. Acebrón, 634 00 04, D. M. Gómez 505 17 18, K. B. Gómez 403 72 15, S. B. Gómez 1 44 55 38, 440 32 80, Rally, M. Gómez 475 47 53, S. B. Gómez 764 42 95 Alcalá de Henares: Maraca 883 08 75 Logroño: P. B. Gómez 688 30 10 MÁLAGA: S. B. Gómez 66 11 95 MURCIA: El Corte Inglés 23 80 50, N. Font 30 00 33, Carrizosa: Omeña 16 01 33 NAVARRA: Adica 23 80 32 SAN SEBASTIÁN: Omeña 27 55 04 SANTANDER: Auto Equip. 37 18 20 SEVILLA: E. L. Gómez 457 82 30 TARRAGONA: S. B. Gómez 21 78 94 VALENCIA: L. Gómez 31 45 61, Omeña 334 34 06, 369 41 39, Alboraya: P. B. Gómez 372 31 11, Royo: P. B. Gómez 390 78 84 Gandía: M. Gómez 287 38 42 Sedaví: M. Gómez 176 14 54 VALLADOLID: Pico Vert. 37 42 02 VIGO: A. Gómez 29 28 83 ZARAGOZA: B. Gómez 56 86 25, C. L. Gómez 55 50 50, Omeña 22 67 93, H. Gómez D. 22 52 56



LE MANS: 24 HORAS PEUGEOT
UNA FIESTA PASADA POR AGUA



Llovió sobre el circuito de Le Mans, y no sólo agua. La tormenta del estafalario Mundial de Sport salpicó a la tradicional prueba de resistencia. Un ridículo reglamento y muy poca participación no bastaron, sin embargo, para desanimar a un público ávido de degustar lo mejor del automovilismo. Esta vez, la victoria fue de Peugeot.

M. Doménech y M. Madrid
 Enviados especiales

CUANDO llegamos al trazado de La Sarthe no podíamos creerlo: lo que veían nuestros ojos. En primer lugar nos recibió una lluvia que no presagiaba nada bueno, pero luego comprobamos que no había ambiente, que faltaba algo: ¿El público?, podía ser, pero la lluvia nos impidió comprobarlo. El caso es que el circuito de Le Mans estaba casi vacío y no se veían por ningún lado a los estafalarios ingleses con sus maravillosos clásicos



DEMASIADO TRABAJO
En esta sexagésima edición de las 24 Horas, los mecánicos han tenido más trabajo que nunca, sobre todo los de BRM, cuyo coche se arrastró por la pista para desaparecer sin que nadie lo notara.



deportivos con el cielo como techo. Pensamos entonces que había una razón, no corría ningún Jaguar. Pero no era eso, era la lluvia, que les mantenía encerrados porque su afición es tanta, es tan bonita que, cuando se acercó la hora de la prueba, a eso de las dos de la tarde del sábado, empezaron a poblar las tribunas con sus banderas de la «Unión Jack» desplegadas bajo un molesto aguacero.

Qué podía ser, entonces, lo que faltaba. Faltaba eso que siempre ha caracterizado a las 24 Horas de Le Mans: los 55 coches que conformaban la parrilla de salida y esos otros, en número indefinido, que esperaban su oportunidad como reservas. Faltaban muchas cosas más, esos pilotos americanos que cruza-

SIEMPRE BELLAS
Mientras las japonesitas ponían al mal tiempo buena cara, las chicas de Hawaiian Tropic lo pasaron muy mal bajo el aguacero de Le Mans como se puede observar por la expresión de sus caras.

ETERNO PORSCHE
Cinco Porsche y tres Cougar con el motor alemán fueron los encargados de nutrir la depauperada parrilla. Acabaron cinco de ellos.



ban el charco atraídos por el renombre que da hacerlo bien en la prueba francesa. Faltaba, por fin, un reglamento claro, unas normas que igualasen mejor a las fuerzas en presencia. Aunque los 29 coches que se clasificaron para la prueba supusieran un hito en el actual campeonato (en Monza y Silverstone fueron doce), nos dio mucha pena ver lo poco que tenían que ver entre ellos. Junto a los coches del campeonato actual (Peugeot, Toyota, Mazda, Lola y BRM), convivían antiguos turbo (del reglamento 1990) bien por pertenecer a una marca inscrita en el campeonato (caso de Toyota), bien por ser Porsche (marca que se ha permitido este año como reconocimiento de lo mucho que ha hecho por Le Mans en el pasado...). Y lo que es más sorprendente, incluso se clasificaron tres barquetas, una italiana con motor Alfa Romeo y nombre de mujer (Débora) y dos Peugeot 905 Spider de la copa monomarca y con motor de Peugeot 405 Mi 16... ¡Quién nos lo iba a decir tan sólo hace un año!

Ya nada es igual, ni los tradicionales boxes, ni la puesta en escena, ni la parafernalia de la preparatoria. Incluso nos pareció que la organización había bajado muchos enteros. Todo fue precipitado, nervioso, parecía que la experiencia de tantos años había desaparecido como por arte de magia.

Nuestro único consuelo fue la respuesta popular, que desafió a todos los elementos adversos, llámese climatología, llámese reglamentación, para ver a los pocos coches que se atrevieron a afrontar veinticuatro horas de tensión, de insomnio, de nervios, para disfrutar de la magia del automovilismo en uno de sus entornos más famosos y reco-



nocidos. Ellos nos animaron a estar al pie del cañón como en los viejos tiempos, a pesar de la lluvia, para comprobar si era verdad lo que rezaba una pancarta «no maten a las 24 horas de Le Mans» o, por el contrario sí, a pesar de todo, el espectáculo deportivo estaba salvado.

Pues bien, a tenor de lo vivido en la pista, dicho espectáculo se salvó, y de qué modo, pero no podemos decir que la pancarta no tuviera razón. Hay que hacer algo para salvar las veinticuatro horas, no sabemos qué, pero de otro modo, desaparecerá una de las carreras más emblemáticas del automovilismo

LA CARRERA **Sólo Peugeot**

POCAS VECES el dominio de un coche ha sido tan completo en unas 24 Horas de Le Mans. El Peugeot número 1, conducido por Mark Blundell, Derek Warwick y Yannick Dalmas, condujeron la prueba durante veintidós horas, desde la segunda, después de desembarazarse del incómodo Mazda de los vencedores de la pasada edición: Herbert, Weidler y Gachot, que fueron primeros durante prácticamente las dos primeras horas y luego se fueron retrasando

por culpa de un montón de pequeños problemas. La historia de la carrera es breve. Tras tomar la delantera en la salida el Peugeot de Baldi, Alliot y Jabouille, pronto el Mazda, que entonces era sexto, recuperaba posiciones bajo una intensa lluvia para, a partir de la vuelta quince, y bajo el clamor del público que llenaba las tribunas, ponerse en cabeza de la prueba. Mientras, los Peugeot parecían no hacer demasiado caso a las prestaciones del coche japonés y seguían su ritmo detrás de él. Así, antes de cumplirse la segunda hora, tomaban la cabeza. Sólo los problemas del segundo Peugeot permitieron al Toyota de Sekiya, Raphanel y Acheson hacerse con la segunda posición final. Y no sin fuerte resistencia.



PELIGRO AMARILLO
Cuando, a poco de comenzar la prueba el Mazda se puso en cabeza, muchos pensaron en 1991. Sólo fue un gran susto.

deportivo. Sólo la FISA tiene la palabra y eso es poca garantía en estos momentos.

Para los que sí ha sido un año a recordar es para Jean Todt y su equipo, es decir, para Peugeot. Habían hecho todo lo posible para ga-

nar y lo hicieron de una manera contundente. Esta sesenta edición sólo tiene un nombre, Peugeot, que, gracias a su victoria, entra con letras de oro en el palmarés, en la historia de la prueba francesa. Para los demás, ha sido un calvario. Mu-

chos, entre ellos nosotros, comentamos con amargura que este año era más el año de los mecánicos que el de los coches, y no nos equivocábamos. La mitad de los coches tuvieron que abandonar, y los que quedaron, muchos de ellos, estuvie-

ESPAÑOLES

Una jornada aciaga



DEBUTANTE SIN SUERTE
Para Tomás Saldaña, a pesar de su retirada, Le Mans será, sin duda, un buen recuerdo.

NI JESÚS PAREJA NI TOMÁS SALDAÑA tuvieron suerte en estas 24 Horas de Le Mans. El primero de ellos apenas si dio vueltas. Poco antes de su primer relevo hubo de cambiarse la transmisión de su Lola que, a pesar de ello, se mostró rapidísimo. Cuando le tocó subirse al coche los problemas de cambio continuaron y, a las cuatro horas y media de carrera, abandonaba en la «ese» de Indianápolis con la quinta trabada; no sin



ESE CAMBIO DE MARCHAS...
Jesús Pareja tenía un buen coche con un mal cambio. ¡Qué mala suerte!



antes intentar, durante dos largas horas, y bajo la lluvia, arreglarlo con sus propias manos. Fue un esfuerzo en vano. Por su parte, Saldaña jugaba la carta de la regularidad con acierto, lo que le permitía estar siempre entre los quince primeros hasta que, poco antes de la mitad de la prueba, se le rompía el motor. Era su primera participación en Le Mans y, a pesar de todo, puede estar contento. Corrió con cabeza y supo, en todo momento, sobreponerse en unas condiciones climatológicas tan adversas. Incluso, por un error de su equipo, hizo todo un relevo con neumáticos «slick» cuando la lluvia era más fuerte que nunca.

CLASIFICACIONES

- | | | | |
|--|--|--|---|
| 2. Alliot/ Baidi/ Jabouille (Peugeot) 3 21 209 | 1. Dalmás/ Warwick/ Blundell (Peugeot) 3 22 512 | 35. Fouché/ Andakar/ Johansson (Toyota) 3 44 984 | 67. Altenbach/ Yver/ Lassig (Porsche) 3 47 723 |
| 7. Lees/ Brabham/ Katayama (Toyota) 3 26 411 | 8. Lammers/ Wallace/ Fabi (Toyota) 3 27 711 | 53. D.Bell/ J.Bell/ Needell (Porsche) 3 51 150 | 52. Coppelli/ Donovan/ Rickett (Porsche) 3 52 538 |
| 33. Raphanel/ Sekiya/ Acheson (Toyota) 3 29 300 | 31. Ferté/ Wendlinger/ Van de Poele (Peugeot) 3 31 250 | 56. Morin/ Saldaña/ Yvon (Cougar) 3 55 765 | 68. J.M. Almeras/ J. Almeras/ Cohen Oliver (Porsche) 3 57 455 |
| 5. Weidler/ Herbert/ Gachot/ Sala (Mazda) 3 34 329 | 51. Reuter/ Nielsen/ Lavaggi (Porsche) 3 36 317 | 21. Tavarna/ Sheldon/ Gini/ De Dryver (Spice) 3 58 595 | 22. De Lesseps/ Piper/ Iacobelli (Spice) 4 00 014 |
| 3. Zwolsman/ Euser/ Pareja (Lola) 3 37 109 | 6. Sala/ Yorino/ Torada (Mazda) 3 38 390 | 9. Taylor (BRM) 4 03 186 | 36. Harada/ Shimamura/ Yoshikawa (Spice) 4 05 538 |
| 34. Ratzemberger/ Elgh/ Irvine (Toyota) 3 39 850 | 4. Frenzen/ Matsuda/ Kasuya/ Zwolsman (Lola) 3 40 207 | 30. Migault/ Hodgott/ Leclerc (Spice) 4 09 296 | 29. Veninata/ Randaccio/ Stingraec (Tiga) 4 12 665 |
| 54. Wolkok/ Pescarolo/ Ricci (Cougar) 3 44 248 | 55. Robert/ Brand/ Fabre (Cougar) 3 44 888 | 58. Gonin/ Arizet/ Pettit (Peugeot S) 4 28 693 | 66. Bellefroid/ De Vita/ Breuer/ Alexander (Peugeot S) 4 46 715 |
| | | 61. Bonnet/ Heuclin/ Tremblay (Debona) 4 49 010 | |

CLASIFICACION FINAL

1. Warwick- Dalmás- Blundell (Peugeot), 352 vueltas en 24 h. 00'54''756, a un promedio de 199,340 km/h. 2. Sekiya- Raphanel- Acheson (Toyota), a 6 vueltas. 3. Baidi- Alliot- Jabouille (Peugeot), a 7. 4. Sala- Herbert- Weidler- Gachot (Mazda), a 16. 5. Fouché- Andskar- Johansson (Toyota), a 16. 6. Wolkok- Pescarolo- Ricci (Cougar), a 17. 7. Reuter- Nielsen- Lavaggi (Porsche), a 18. 8. Lammers- Wallace- Fabi (Toyota), a 21. 9. Ratzemberger- Elgh- Irvine (Toyota), a 31. 10. Altenbach- Yver- Lassig (Porsche), a 55. 11. Donovan- Rickett- Coppelli (Porsche), a 55. 12. D.Bell- J.Bell- Needell (Porsche), a 68. 13. Frenzen- Kasuya- Matsuda (Lola), a 81. 14. De Lesseps- Piper- Iacobelli (Spice), a 94. Vuelta rápida Lammers (Toyota), en 3 32 295, a un promedio de 2230,622 km/h.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. D. Warwick e Y. Dalmás, 55 puntos. 2. J. Herbert y M. Sala, 25 puntos. 3. G. Lees, H. Ogawa y M. Blundell, 20 puntos. 4. M. Baidi, P. Alliot y J.P. Jabouille, 12 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1. PEUGEOT, 55 puntos. 2. TOYOTA, 35 puntos. 3. MAZDA, 26 puntos. 4. EURORACING, 12 puntos.

ron más tiempo parados en boxes que corriendo en la pista. Como muestra, el BRM, cuya presencia fue como un meteoro, o los Lola, cuyo cambio trajo de cabeza a los pundonorosos hombres del equipo Euro Racing. Tampoco los ganado-

res se vieron libres de incidentes, lo que, de alguna manera, dio un aliciente más a la carrera, pero eso no le importaba mucho a Jean Todt. Había venido a ganar y lo iba a conseguir por encima de todo, de los riva-

les, de la lluvia, de las averías y de la FISA. Fueron veinticuatro horas Peugeot, un día entero en el que no se oyó otro nombre en Le Mans. Por ello les felicitamos, pero nos volvimos a Madrid con la amargura de que algo malo está pasando y puede no tener solución. ○

YAMAHA, POR TODO.



Un nuevo y completo servicio de protección y ayuda que le ofrece YAMAHA. A cualquier hora y en cualquier lugar, cuando surja "el imprevisto" y usted lo precise, sólo tendrá que llamar al 900 30 33 30 y en un instante podrá seguir disfrutando de su viaje sin problemas.

Si adquiere el nuevo modelo **DIVERSION**, YAMAHA le regala el servicio de asistencia, totalmente gratis, durante un año. Y al comprar cualquiera de nuestras motocicletas, se lo ofrecemos con las mejores condiciones.

YAMAHA crea sus motocicletas para que usted disfrute plenamente de sus momentos de ocio. Y ahora más que nunca... con YAMAHA ASSISTANCE.

900 30 33 30 *

* Para llamadas desde el extranjero: 34-3-414 01 06



Pregunte en su CONCESIONARIO OFICIAL YAMAHA, le informarán de todas las ventajas de este nuevo servicio que, a partir de ahora, YAMAHA pone a su disposición.

YAMAHA ASSISTANCE

CAMPEONATO DEL MUNDO DE SUPERBIKES AQUI SE DISFRUTA

De nuevo el circuito del Jarama acogió una prueba motociclista de máximo nivel. La prueba andorrana del Mundial de Superbikes sirvió como excusa para que los verdaderos aficionados nos acercáramos otra vez al decano de los circuitos españoles para pasar un día divertido.

POR un día, el entrañable Jarama volvía a ser centro de reunión de los aficionados a las motos de este país, aunque tal acontecimiento haya sido para apadrinar el Gran Premio de Superbikes de Andorra, habitual de Calafat y madrileño en esta ocasión.

Pero el Mundial de Superbikes nos trajo de nuevo la ilusión, en un fin de semana en el que la meteorología no parecía dispuesta a acompañar con un clima apropiado este evento motociclista.

El paddock de una carrera de Superbikes no está tan abigarrado como en una prueba del Mundial de Velocidad, aquí hay menos camiones y también menos equipos, todo parece un poco desangelado hasta que llega la hora de calentar los motores. Entonces la temperatura sube de golpe varios grados, los boxes se llenan con el ronco sonido de los motores Ducati (mayoría actualmente en el Mundial) y con los aullidos de las tetracilíndricas japonesas.

En cada box reina una febril actividad alrededor de las dos motos, que en el caso de las escuderías punteras incorporan la tecnología más avanzada. Son motos muy parecidas a las que vemos a diario por nuestras calles y carreteras, pero sólo por fuera. En el interior de sus motores hay muy pocas piezas que tengan que ver con las que montan las motos de serie. Los materiales más sofisticados, por su ligereza y resistencia, se combinan con preparaciones exclusivas que permiten que estas motos rindan potencias cercanas a los 140 caballos.

Cuando llega el momento de salir a la pista, para los primeros ensayos de la mañana, los pilotos se entretienen haciendo ejercicios de estiramiento en su box. Hay pocos pilotos jóvenes, pero existe un nivel muy alto. El actual campeón, el tejaño Doug Polen, ha triunfado en todas las categorías en su país. El

subcampeón es el veterano piloto francés Raymon Roche, un hombre que ha demostrado su categoría en casi todas las cilindradas del Mundial y que también logró un título en Superbikes con la Ducati. Frente a ellos, el rapidísimo neozelandés de Kawasaki Rob Phillips, el piloto español de Ducati Dani Amatriain y una larga lista de excelentes pilotos con Yamaha y Honda. La mañana se callenta y el ruido en la pista es ensordecedor. Treinta y dos motos en busca del mejor lugar en la parrilla.

LA DESBANDADA

Quién nunca haya visto en directo una salida del Mundial de Superbikes no puede hacerse a la idea más que asociándolo con una estampida de bisontes enloquecidos. Las motos a tope de vueltas rugen y nadie quiere dar su brazo a torcer retransando al límite la frenada.

En la primera manga del domingo, la frenada era para el italiano de Yamaha Fabrizio Pirovano, pero, pocas vueltas después, Phillips llegaba hasta la cabeza y empezaba a rodar en solitario seguido por una jauría de Ducati. El actual campeón, Doug Polen, se acercó poco a poco hasta el piloto de Kawasaki, las últimas vueltas se preveían de infarto. Por detrás, Dani Amatriain luchaba con otras cuatro Ducati. Y de pronto todo se acabó, la moto de Polen se rompió y Phillips terminó en solitario. Dani se tuvo que conformar con la cuarta plaza.

En la segunda manga los mismos protagonistas invirtieron los términos. Polen y Phillips, por este orden, y Roche acompañándolos.

Fin de un día de carreras, una extraña sensación de cansancio y sobre todo de haber disfrutado con las evoluciones de los monstruos de cuatro tiempos.

Fernando Cañizal

Fotos: José Antonio Díaz

PRESENTE Y PASADO
Doug Polen, con el dorsal número 1, y Rob Phillips, número 3, demuestran su alegría en la vuelta de honor. Pero en el Jarama también hubo una carrera de motos clásicas, que con su característicos sonidos y olor del aceite nos transportaron veinte años atrás. Otra vez las Ossa, las Bultaco y las Montesa median sus fuerzas.



Rob Phillips logró ser el piloto más regular y efectivo en el cómputo total de las dos mangas.



Baldassare Monti tuvo una espectacular caída en el Siete, luchando con su Honda como en un rodeo.



El pelotón del Mundial de Superbikes resulta tan espectacular como una estampida de búfalos.



También hubo espectáculo en los descansos. Unos corren con dos ruedas y otros con una sólo.



En Albacete se disputará una nueva prueba del Campeonato de Turismos, se podrá asistir a una nueva lucha por el título. De momento, el liderazgo lo ocupa Palau.

Cita en Albacete

El bonito y cuidado trazado de la Torrecica, en Albacete, acogerá los próximos 27 y 28 de junio, por primera vez el Campeonato de España de Turismos. Un certamen que se está mostrando muy competido y, según lo transcurrido hasta ahora, todo parece indicar que la cita de Albacete va a ser decisiva para las aspiraciones de los favoritos. En este circuito virado y lento, a los coches más rápidos se pueden unir en la lucha por la victoria otros menos potentes, por lo que esta carrera promete estar muy disputada, con varios pilotos optando al triunfo.

Al margen de esto, y respecto a este interesante campeonato, la Federación ha hecho pública una nota aclaratoria sobre el número de neumáticos que se pueden marcar por prueba, que es de seis. También aclaran que no se pueden cambiar neumáticos ya marcados, excepto en caso de accidente y siempre que esté debidamente acreditado y así entendido por el Colegio de Oficiales de Automovilismo.

Volviendo a la cita que tendrá lugar en el circuito

de la Torrecica, añadir que el programa lo completan pruebas puntuables para los siguientes certámenes: Fórmula Ford, Fórmula Fiat Uno, Copa Citroën AX y Classic 60.

Baufor deja las carreras

SIEMPRE es triste que algún habitual a las carreras las deje, y más si es una empresa que ha participado de forma intensiva en competición. Éste es el caso de Baufor, que ha decidido retirar a su «Departamento de Competición» de cualquier prueba automovilística del motor a partir del próximo 30 de junio. Baufor Sport, que ha estado presente desde el 88 en el Campeonato de Clásicos con un sensacional palmarés a sus espaldas, deja por lo tanto las pistas, pero esperamos que sea un hasta luego y que podamos ver de nuevo a sus coches en las parrillas de salida.

Más apoyo del Central Hispano

DE todos es sabido que el Banco Central Hispano está invirtiendo en competición y apoyando a jóvenes pilotos. Para redoblar su ayuda ha

decidido incorporarse, como uno de los patrocinadores más importante, a los proyectos de la Federación Española. De esta forma, el equipo «Racing for Spain» en Inglaterra, tanto en la Fórmula Ford como en la Fórmula Renault, lucirán sus colores. En España también llevarán los colores del Central Hispano los monoplazas de la Ofensiva Uno (Fórmula Fiat Uno) y Ofensiva Dos (Fórmula Ford).

Nuevo triunfo español en Inglaterra

PEDRO Martínez de la Rosa, corroborando la superioridad del equipo «Racing for Spain»



Pedro Martínez de la Rosa en una magnífica acutación volvió a ocupar la primera posición del podio.

en el Británico de Fórmula Renault, se ha impuesto en la última carrera

disputada en Donington Park.

De la Rosa, que fue el autor de la pole position en los entrenamientos, pudo mantener esa privilegiada posición al final de la prueba. Su compañero de equipo, Iván Arias finalizó en cuarta posición. Arias pudo participar en esta carrera gracias a las gestiones de la Federación Española, que consiguió que le fuese devuelta la licencia, retenida por el RAC-MSC al acumular tres amonestaciones y verse suspendido por tres meses.

El piloto español sumó su tercera amonestación en Silverstone, en una carrera que ganó, y más tarde fue excluido por adelantar con bandera amarilla. Su equipo presentó una apelación sobre aquella decisión y sobre la de retirada de licencia por estimar que dicha decisión no se debe tomar antes de que se resuelva la apelación pendiente.

También el mismo fin de semana, los pilotos del «Racing for Spain» que participan en la Fórmula Ford Inglesa disputaron una prueba puntuable para ese certamen. En los entrenamientos, Angel Burgueño logró el cuarto mejor registro, mientras que su compañero Miguel Angel de Castro ocupó el puesto trece. En la carrera, este último pudo ascender hasta el puesto siete. Burgueño,

Bilbao entra en la historia

ODO parece indicar que el dominio español en el Mundial de Trial va para largo; al imparable Jordi Tarrés, se han sumado en los últimos años otros jóvenes dispuestos a escribir su nombre con letras de oro en la historia de esta especialidad. Este es el caso de Amós Bilbao, que tras una fulgurante progresión ha conseguido ganar su primera prueba en el Mundial de esta difícil disciplina. Fue en el Gran Premio de Alemania, última prueba disputada del



certamen. Su victoria no fue fácil y tuvo que emplearse a fondo para relegar al finlandés Tommi Ahvala. Con esta victoria el piloto santanderino, la marca de motos con la que participa, Gas-Gas, consigue su segunda victoria en una prueba del Mundial.

Además, el éxito español se vio redondeado con la magnífica actuación del jovencísimo Marc Colomé, que finalizó en tercera posición. Jordi Tarrés, en una carrera poco afortunada, finalizó en quinta posición. La clasificación provisional del Mundial de Trial sigue encabezada por Tarrés con 151 puntos, amenazado por Ahvala con 145. Bilbao ocupa la cuarta posición con 113 puntos, mientras que Marc Colomé es quinto con 100 puntos.



Tras la caída en Hockenheim, Cardús ha decidido no correr hasta estar totalmente recuperado.

Cardús no correrá en Assen

LA temporada se le complica a Carlos Cardús; debido a la caída que sufrió en el circuito alemán de Hockenheim no podrá participar en el Gran Premio de Holanda, en el mítico circuito de Assen. Esto se debe a que no se va a encontrar recuperado de las lesiones que sufrió en aquella caída, por lo que ha decidido no volver hasta que se encuentre en perfecto estado. Esto podría suceder si todo va según lo previsto en el Gran Premio de Hungría el 12 de julio.

Campeonato Alemán de turismos

El siempre competitivo y superespectacular Campeonato Alemán de Turismos, en lo que va de temporada está teniendo una marca dominadora. Mercedes, con 222 puntos, se afianza en la clasificación, seguida por BMW con 135, mientras que Audi es tercera con 47. El dominio de Mercedes se debe a la superioridad de sus pilotos, cuatro de ellos encabezan la tabla del certamen con Ludwig al frente,

le siguen Thiin, Asch y Schneider. El primer piloto no Mercedes es Cecotto, con un BMW M-3, en quinta posición, muy alejado de la cabeza de la tabla provisional.

Hay que reducir costos

EN el Mundial de Rallyes, la FISA está intentando por todos los medios reducir los costos al máximo y con ello conseguir que los equipos que disputan esta interesante especialidad del automovilismo permanezcan en ella. Ya hay algunos organizadores dispuestos a llevar a cabo estas medidas. La organización del RAC de Inglaterra, para procurar que los equipos se gasten menos que en otras ediciones, ha decidido prohibir la asistencia en algunas zonas. También los organizadores del Rallye Sanremo van a adoptar medidas en este sentido. Esta carrera tendrá un día menos de duración, comenzará el lunes 12 de octubre y finalizará el miércoles 15. Con ello, el ahorro que supondrá para los participantes será importante. La nueva y polémica medida que quiere adoptar la FISA sobre la reducción de neumáticos, en un principio, estas organizaciones no tienen previsto aplicarla.

NOS TRAICIONO LA MECANICA



JAVIER DÍAZ

Queridos amigos: Cada carrera es una aventura. Llegamos a Barcelona con la moral a tope, pero nada más llegar a Montmeló y empezar los entrenos libres, se nos cayó a los pies. Con el coche perfectamente puesto a punto, estaba a más de dos segundos del mejor tiempo. Era evidente que

fallaba el motor, así que, mi equipo Privilege Fórmula Central Hispano 20, después de probar varias opciones para mejorar el rendimiento del coche, decidió traer un nuevo motor de Francia el sábado por la mañana y montarlo para tenerlo a punto para los entrenos oficiales. La sesión de entrenamientos oficiales fue de gran tensión. No conocíamos el rendimiento de este nuevo motor, pero confiábamos plenamente en el buen hacer del preparador Huger, y así fue. El



motor funcionaba de maravilla y mi coche iba perfecto, tanto que tuvimos en nuestro poder la «pole» durante gran parte de la tanda. En los dos últimos minutos cinco pilotos mejoraban mi tiempo, quedando al final sexto en la parrilla. Un mal entendido en nuestro equipo hizo que no entrara a cambiar neumáticos, lo que me hubiera permitido, posiblemente, lograr esa primera plaza de la parrilla. En la carrera me encontré con que el coche subviraba más de lo deseado, lo que me impidió ir a la búsqueda de los primeros.

Por lo que opté por adoptar una aptitud conservadora, limitándome a resistir y asegurar mi puesto, para entrar en cuarta posición y con ello llevar a mi casillero particular unos puntos importantes.

Privilege Formula

● Jordi Gené ha realizado un relevo con la antorcha olímpica en su ciudad natal, Sabadell.



● Jean Alesi llegó a su boda al volante de un Ferrari. Su novia, Laurence Bährfeld, prefirió un coche más lujoso y llegó a la Basílica de la Inmaculada Concepción de Saint Michel di Frigolet en un Rolls Royce.

● El piloto español Fernando Sousa, que toma parte en el Mundial de Off-Shore, no pudo



VILARIÑO INTRATABLE EN EUROPA

EL Campeonato de Europa de Montaña ha llegado a su ecuador y en lo que va de certamen el dominio de Andrés Vilarino ha sido aplastante. El piloto vasco ha participado

en cinco carreras y, en todas ellas, al volante de su habitual Lola-BMW, ha logrado la victoria, además de permitirse batir el récord de cada uno de los trazados, mostrándose

siempre como el piloto a batir. Con estas cinco victorias Vilarino se consolida al frente de la clasificación provisional del campeonato y tiene todo a su favor para revalidar el título eu-

ropeo; de conseguirlo, batiría un récord muy difícil de igualar, lo haría por cuarta vez consecutiva.

Pero no sólo Andrés Vilarino está dejando el pabellón español muy alto en esta especialidad. Pancho Egozcue también participa en la misma categoría que Vilarino con una barqueta Osella-BMW. A Egozcue en algunas carreras no le acompañó la suerte y en la última prueba disputada hasta ahora en Trier, Faustmann le arrebató la tercera posición de la clasificación. El piloto navarro, para poder acceder al podio final, cuenta con un nuevo motor BMW, con culata de M-3, que tiene una potencia de alrededor de 380 caballos. Esto, junto al nuevo chasis que estrenó en Checoslovaquia, le pueden permitir luchar por la victoria en las carreras que faltan hasta final de temporada y subir alguna posición en la clasificación.

En la categoría más pequeña, en grupo N, reservado a coches prácticamente de serie, otro español está demostrando una magnífica clase. Francesc Gutiérrez en lo que va de certamen se ha tenido que emplear a fondo y, justo en la mitad de campeo-



Francesc Gutiérrez, en su primera temporada en el Europeo de Montaña, está siendo la gran revelación.



Pancho Egozcue, con un nuevo motor en su barqueta Osella, intentará ocupar unos de los puestos del podio.

nato, está empatado a puntos con el checo Charouz en la primera posición de la clasificación. También el joven piloto gerundense con su Ford Sierra Cosworth 4x4, llegó a encabezarse la tabla de la División I, (compuesta por todos los turismos), por delante de coches mucho más potentes que el suyo.

Con todo esto es de esperar que la segunda parte del Europeo de Montaña siga siendo favorable a los

intereses de los pilotos españoles. Muy mal se le tendrían que poner las cosas a Vilarino para no alzarse con su cuarto entorchado europeo.

Fotos: Fotocursa

ASI VA EL CAMPEONATO

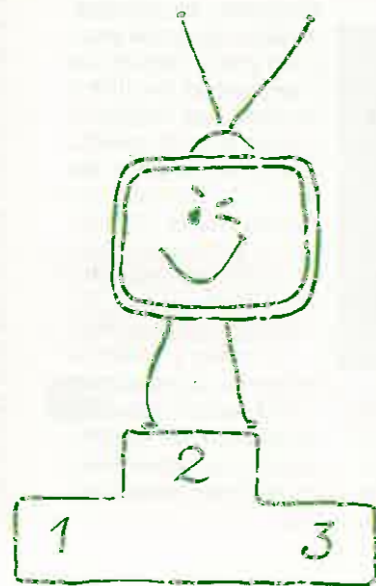
1. A. Vilarino, 80 puntos.
2. H. Stenger, 65.
3. R. Faustmann, 47.
4. P. Egozcue, 46.
5. G. Regosa, 27.

participar en la prueba disputada en Florida. En los entrenamientos, el español, a los mandos de la Cobra-Policover, fue el más rápido. Más tarde se metió en un banco de arena y sufrió un espectacular accidente, dando varias vueltas de campana a más de ocho metros de altura. Afortunadamente sin daño para sus tripulantes.



● Luis Climent se ha impuesto con autoridad en el rally de su ciudad, Requena, al volante de su vehículo habitual el Opel Corsa Gsi de Gr. A.

El mayor record de resistencia en los JJ.OO. no obtendrá medalla...



15 días y 15 noches de retransmisiones olímpicas sin interrupción.

La 2 va a batir una marca muy difícil de superar.

Durante 15 días y 15 noches, 1.300 profesionales, muy bien entrenados para esta ocasión, pondrán todo su empeño en alcanzar un record de duración, cobertura y calidad informativa.

Un record cuya mejor medalla consistirá en la satisfacción de vivir por primera vez unos Juegos Olímpicos, como siempre habíamos soñado.

La forma más inteligente de asistir a los JJ.OO. es cosa de 2.



Contacto por Edouard Seidler



El testamento de Chuck Jordan

CHUCK Jordan entró en General Motors a los 22 años y va a dejar la empresa con 65. Se va con el título de vice-presidente de la corporación, responsable del departamento de diseño. Mil doscientas personas han trabajado bajo sus órdenes desde hace cuatro años y, al margen, tiene un hijo que trabaja en California para Mazda y es famoso por ser el estilista del Miata. Por si fuera poco, Chuck Jordan suma su experiencia europea, ya que dirigió durante tres años el diseño de los Opel desde 1947. «Pero Opel producía por aquel entonces sólo coches de campesino», dice. Y las cosas han evolucionado mucho desde entonces. «En esa época éramos estilistas, recuerda, pero con el tiempo nos hemos convertido en arquitectos, colaborando estrechamente con la producción». Apasionado por Ferrari, posee un Testarossa y un F40, tras haber conocido la marca italiana al comprar un Lusso de segunda mano. «Cuando me deprimó, dice Jordan, hago dos horas de conducción Ferrari y me vuelvo a poner a tono». Sus coches más admirados son el Nissan 300 ZX, por supuesto el Mazda Miata de su hijo, todos los BMW por su «elegancia deportiva», el Opel Calibra, el último Cadillac Seville, el Ferrari 328... y todos los demás Ferrari. En cuanto a los coches actuales, incluidos los de GM, Jordan es muy crítico. «Muchos se parecen y la mayoría adolecen de personalidad, de carácter.

Hay ciclos en el estilismo y el que vivimos no pasará a la posteridad. Ello es debido a reglamentaciones excesivas, que no se ha sabido integrar desde un principio, y que los financieros han recurrido a los estilistas de los propios constructores, sin hacer caso de la mayoría de las ideas, originales pero costosas, que les proponían. Un coche no sólo tiene que servir para transportar gente, sino también para conmoverles. Un coche puede ser eficiente y excitante. La mayoría de los coches vistos en los últimos salones son muy tristes y feos». Sabiendo lo que General Motors ha producido en diez años, se adivina que Jordan no ha sido siempre feliz en esa firma. Su consuelo han sido los prototipos futuristas, modelos de salón. «En GM, al contrario que los japoneses, nos hemos guardado siempre de mostrar nuestros prototipos en los salones, pero los hemos enseñado a nuestros responsables para hacer evolucionar sus razonamientos». Será interesante examinar los modelos que, después de su jubilación, aparecerán con la marca de Jordan. «Hemos organizado un concurso de concepción de un nuevo Opel Omega. Uno de los proyectos presentados era sobresaliente pero lo eliminamos por ser excesivamente innovador. De hecho, Europa rechaza el riesgo en materia de estilo». El coche que le hubiera gustado diseñar es el Volkswagen Escarabajo y para él el más feo es el Citroën «Dos Caballos».



BALLESTA



TEMPERAMENTO PROPIO

PEUGEOT 106 *Graduado* SOBRESALIENTE EN ECONOMIA.

SERIE LIMITADA
DESDE **999.900** PTAS
(IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)

Para tí, que eres el primero en la clase. Para tí, que eres el primero en la calle. En especial para tí que hablando de números te las sabes todas, te presentamos el nuevo Peugeot 106 Graduado, serie limitada. El coche más joven del 92. Para moverte a tus anchas en ciudad y en carretera. Con todo el equipamiento que te mereces. Con un precio que es Sobresaliente en Economía: 999.900 ptas. Y con una financiación a tu medida, que te alegrará el verano. Corre a por el tuyo. Este año te lo has merecido.



PEUGEOT 106. LA SORPRESA DEL ESPACIO.



EJEMPLO DE FINANCIACIÓN

Peugeot 106 Graduado: P.V.P. RECOMENDADO: 999.900 Ptas. ENTRADA: 341.660 Ptas.
CAPITAL FINANCIADO: 658.240 Ptas. MENSUALIDADES: 14 cuotas de 10.900 Ptas el 1º año. 14 cuotas de 16.000 Ptas el 2º año. 14 cuotas de 18.000 Ptas. el 3º año y 14 cuotas de 20.700 Ptas. el 4º año. TAE 17,31%.
Oferta válida durante este mes para vehículos en stock y no acumulable a otras en vigor.



RBE nº 388/92



FERRARI F40 LE MANS-FERRARI 125 C

SEMANAL Motor 16 GRUPO

30 de junio de 1992

Núm. 454 • 350 ptas.

Nuevo Peugeot 405 MEJORAS DE FONDO



AL VOLANTE



• Citroën ZX Turbodiesel

AL VOLANTE

• Ford Fiesta dos tiempos



A FONDO

• HONDA PRELUDE 2.3
Deportivo para dos

