

PRUEBA A FONDO



VW CORRADO VR6

Motor 16

GRUPO

8 de septiembre 1992

Núm. 464 • 350 ptas.

Al volante del Jaguar XJ 220
**LO MAS BONITO
DEL MUNDO**

340
KMS./H.
80
MILLONES
PTAS.
550
CABALLOS



EXCLUSIVA



El nuevo Fiat Uno al descubierto



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

EN 1907 EL SOBRINO DE JACK DANIEL dijo «Todo buen producto vale su precio». Nosotros, hoy día, decimos lo mismo en muchos momentos.



El Sr. Lem Motlow grabó esta frase en las jarras y alambiques del whiskey de su tío. Sabía que ningún otro whiskey se elaboraba con agua tan pura de piedra caliza, y que ninguna otra destilería filtraba su producto antes de

envejecer a través de carbón de arce dulce. El Sr. Lem Motlow reconocía el valor de lo bueno cuando lo veía. Y todavía hoy, aunque el precio de Jack Daniel's esté por encima de los demás whiskeys, un trago le demostrará que merece la pena.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

ESTA SEMANA



HYUNDAI SONATA 2.0i GLS FRENTE A VW PASSAT GT 16V PAG:30

- 6 PUNTO DE MIRA
- 10 SU CASO
- 12 LO ULTIMO
- NOVEDADES
- VOLKSWAGEN '93
- 16 NUEVO FIAT UNO
- 22 AL VOLANTE
- JAGUAR XJ 220
- 30 FRENTE A FRENTE
- HYUNDAI SONATA



UN TODO TERRENO COREANO, EL ASIA MOTORS ROCSTA 2.2 D PAG:44



CAPDEVILA PAG:81



MUNDIAL DE RALLYES, 1000 LAGOS PAG:92

- 2.0i GLS
- 16V/VOLKSWAGEN
- PASSAT GT 16V
- 38 **A FONDO**
- VW CORRADO VR6
- 44 **ASIA MOTORS**
- ROCSTA 2.2 D
- 51 **MAGAZINE**
- 55 **PRECIOS**
- 81 **GENTE**
- FERNANDO
- CAPDEVILA
- 84 **DEPORTE**
- GP DE BELGICA DE

- FORMULA 1
- 92 RALLYE DE LOS
- 1000 LAGOS
- 98 SPORT EN SUZUKA
- 103 A TODO GAS
- 106 **FIRMA**
- DE LA CASA**



NOVEDADES VOLKSWAGEN PARA EL 93

PAG:12

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 580 escudos



Elegir una programación inteligente es cosa de 2.

¿Desde cuándo no ves 2 horas seguidas la televisión sin usar el mando?
Si no encuentras lo que buscas, apúntate ya a una inmensa minoría que ha descubierto de nuevo el placer de ver televisión.

La 2 te ofrece una programación innovadora que ha convertido el deporte en espectáculo, el cine en pasión, la cultura en entretenimiento.
Porque **elegir una programación inteligente es cosa de 2.**

Para una inmensa minoría.



E

UN LIGERO OPTIMISMO

El hecho de que el pasado mes de julio, por primera vez en lo que va de año, se haya superado la cifra de cien mil automóviles vendidos -109.106 unidades exactamente- ha motivado un suspiro de alivio, un ligero optimismo en todos los implicados en el cada día más difícil sector del automóvil. Un suspiro y un optimismo fundamentados en el hecho de que da la impresión de que las duras medidas económicas dictadas por el Gobierno no han repercutido en las ventas como en un principio se pensaba, pero no deja de ser, a nuestro entender, un alivio coyuntural porque es pronto para saber a ciencia cierta si en un futuro esas medidas van a afectar seriamente al mercado del automóvil y porque la posibilidad de llegar al millón de unidades se va desvaneciendo a medida que pasan los meses; lo que constituye un factor psicológico negativo para todos, constructores y usuarios.

Si bien es cierto que la cifra alcanzada en julio supone franquear una barrera que se resistía desde hace más de un año al tiempo que permite que se mantenga la recuperación iniciada en el pasado mes de septiembre de 1991, la tendencia es que, si no se produce un nuevo retraimiento (que las aludidas medidas del gobierno podría producir), las ventas se quedarán en el umbral de ese ansiado millón, pero no lo superarán, y así seguiremos anhelando las cifras conseguidas en el año récord de 1989.

El comportamiento de las ventas en el mes actual y sobre todo el comportamiento del usuario, que empezará a asimilar el duro ajuste económico al retorno de las vacaciones estivales, marcarán la pauta de lo que resta del año. Serán los indicadores que darán la razón a los que siguen (y con razón) teniendo miedo a una recesión anunciada o bien a aquellos para los que cualquier buena noticia es una puerta abierta al optimismo que nunca debe cerrarse en la esperanza de que todo «ruede» mucho mejor y volvamos a ser «millonarios» en coches vendidos.

Lo que se confirma es que las ventas a nivel mundial podrían aumentar en 1,3 por ciento. Vamos a ponernos del lado de los optimistas para ver si nuestro mercado contribuye a mejorar esa cifra. El comportamiento de las ventas en Europa y Japón será decisivo.

Manuel Doménech



El PP quiere un carné con reválida

DENTRO del programa de Gobierno propuesto por el Partido Popular, se encuentran no pocas decisiones que afectan al automóvil y a su entorno. Entre las muchas propuestas se encuentran las siguientes: la introducción de la Seguridad Vial como materia a impartir en los primeros ciclos de la enseñanza elemental y media, y la promoción y potenciación en la construcción de autopistas con financiación de origen privado.

Pero, posiblemente, el proyecto que más llama la atención es la introducción del permiso de conducir temporal. Esta propuesta contempla la posibilidad de que los aspirantes a conductores dispongan de un permiso por un año, que deberán canjear por el permiso definitivo tras pasar por un segundo examen o reválida.

Recordemos que uno de los líderes del Partido Popular, Rodoifo Martín Villa, ocupó durante un dilatado periodo de tiempo la cartera de Interior, con responsabilidad directa sobre Tráfico. Bajo su mandato, Martín Villa no mostró mucha sensibilidad hacia estos

temas que ahora parecen preocupar a sus compañeros de partido.

Guerra al transporte pirata

El trágico accidente de Torreblanca ha desencadenado una implacable persecución a los autobuses piratas en Cataluña. Los Mossos d'Esquadra proceden a controlar con severidad de todos los autobuses que circulan por las carreteras de Cataluña. En una primera operación, se han controlado 120 autobuses, detectándose multitud de irregularidades, que han motivado el cierre de cuatro empresas y la detención de siete autococeros. No deja de causar sorpresa esta reacción de la DGT de la Generalidad, cuando desde hace años se viene denunciando la existencia de transportistas piratas.

Por otro lado, la mayoría de los hechos denunciados corresponden casi siempre a irregularidades administrativas, que no parece que tengan consecuencias directas sobre la seguridad en el transporte de pasajeros por carretera, que es precisamente lo que se debería intentar mejorar.



SEMAFOROS

PREMIO PARA EL RENAULT 19

La revista especializada Nuestros Talleres ha instituido el premio Mejor Coche para el Taller y lo ha obtenido el Renault 19, que se ha impuesto entre 16 modelos, gracias a vencer en tres de los cuatro conceptos analizados.

ARCENES PELIGROSOS

La anchura de los arcones de las autovías deben tener el ancho suficiente para que un vehículo detenido no entorpezca la circulación. Esto tan elemental no lo deben saber los ingenieros que han proyectado la autovía Madrid-Valencia, cuyos arcones, en muchas zonas, no miden ni metro y medio. Reparar un pinchazo se convierte en un acto temerario.

COMPañERO Y AMIGO

Alberto Mallo, compañero y amigo en estas lides informativas, se ha incorporado como director adjunto en tres publicaciones del sector. En su nueva e intensa tarea le deseamos el más fecundo éxito.

PANELES TONTOS

Nadie sabe muy bien las ventajas de los carísimos paneles luminosos que han comenzado a proliferar en muchas vías de acceso a las ciudades españolas. Por si fuera poco, los mensajes no siempre son claros. Otro ejemplo, leído en la M-30 madrileña: «NO SOBREPASAR LA VELOCIDAD MAXIMA».

Ford Scorpio para el 94

El año 93 supondrá para Ford Europa el inicio de un período de cambios, ya que



entre esta fecha, con la llegada del nuevo Sierra, y 1995, van a ser cambiados prácticamente todos los modelos de su actual gama: el Fiesta, el Scorpio y la llegada de dos nuevos conceptos, el Probe y el Van, en colaboración con Volkswagen. Traemos hoy a estas páginas los primeros bocetos del futuro Scorpio, cuya aparición está prevista para mediados de 1994. Los estilistas de Ford insisten en el concepto «dos volúmenes», con portón posterior, que prácticamente han abandonado los constructores europeos de berlinas de lujo. Las líneas son más redondeadas, con una calandra muy en el estilo Ja-

guar y unos grupos ópticos delanteros con pequeños faros elipsoidales.

Mecánicamente, se mantiene la estructura tradicional de motor delantero longitudinal y tracción trasera, pero con motores de una nueva generación, que arrancan con una versión de 4 cilindros y dos litros con culata de 16 válvulas. Sin duda, la motorización estrella será el V6 desarrollado por Cosworth, prevista inicialmente para Jaguar y que utilizará la versión alta de gama, con una potencia máxima superior a los 250 caballos.

Mazda busca España

SEGÚN informa nuestro corresponsal en Gran Bretaña, Ian Adcock, España podría ser el lugar elegido para llevar a cabo una «joint venture» entre Mazda y Volkswagen para construir 80.000 vehículos anuales de cuatro ruedas motrices, a partir de 1.995.

Noticias desde el lejano Japón apuntan a que este modelo de tracción total, diseñado por Mazda y con motor Volkswagen sería un

vehículo de todo terreno, cuyas ventas se dividirían por igual entre las dos marcas. La producción podría llevarse a cabo en la factoría de Martorell, si bien no se descarta la posibilidad de que se construya una factoría específica para este fin. Entre los lugares que más «suenan» para la ubicación de la nueva planta está el País Vasco.

El rumor recogido por Adcock se inscribe en las especulaciones que se han producido en las últimas semanas sobre una «joint-venture» entre Mazda y el grupo austriaco Steyr-Puch, fabricante de las transmisiones de los Mercedes y Volkswagen todo-terreno.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

NISSAN espera que el ejercicio 92 sea el peor de su historia. El número dos nipón ha revisado drásticamente a la baja sus ventas y prevé unas pérdidas de más de 20.000 millones de yenes. Ante esta perspectiva, Nissan no sólo dejará de repartir el dividendo a cuenta, sino que prevé la reducción de su plantilla en 4.000 trabajadores en los tres próximos años y el cierre de cuatro plantas dos días por semana para reducir stocks.

TOYOTA va a iniciar la importación del familiar de lujo Camry, que fabrica en Georgetown (Kentucky). De este modelo, que se llamará Scepter en Japón, espera vender 700 unidades mensuales, siendo el primer vehículo Toyota fabricado en USA que se vende en Japón

MAS DE 7.000 PERSONAS han perdido la vida en las carreteras japonesas en lo que va de año, lo que representa la mayor cifra registrada desde hace 20 años.

YA ESTÁ A LA VENTA la versión descapotable del

Nissan 300 ZX. El nuevo modelo, de sólo dos plazas, utiliza el motor V6 de 230 caballos de potencia y no el turbo de 280 caballos. El uso intensivo del aluminio ha permitido reducir el peso hasta 1.520 kilos. Su precio final es de 3.700.000 pesetas al cambio.

TOYOTA ha lanzado una versión mejorada del Lexus. Los cambios incluyen doble «airbag», sistema de navegación GPS y aire acondicionado con refrigerante R133a, no dañino para la capa de ozono. Toyota espera vender 2.500 unidades mensuales.



EL CASCO YA ES OBLIGATORIO

LA TERCERA DISPOSICIÓN TRANSITORIA del nuevo Reglamento General de Circulación hace obligatorio desde el día 1 de septiembre el uso adecuado del casco protector a todos los conductores y viajeros de motocicletas. Recordemos algunos aspectos del artículo 118 en donde se fija esta obligación.

• **Es obligatorio para motos y ciclomotores, en ciudad y carretera.**

• **Debe estar «adecuadamente» colocado. Es decir, no es legal llevarlo en el brazo.**

• **Los cascos deben estar convenientemente homologados o certificados por los organismos competentes.**

GM la revolución de Arriartúa

GENERAL MOTORS CORPORATION, líder mundial de la industria del automóvil y posible-



mente la multinacional más poderosa del mundo, atraviesa un período de profundos cambios, buscando la rentabilidad perdida en sus últimos ejercicios.

8 / Motor 16

En esta estrategia se inscriben dos hechos que han merecido la atención de importantes medios informativos. Así, el prestigioso Financial Times se hacía eco de la revolución que el vicepresidente Ignacio López de Arriartúa está llevando a cabo en el Departamento de Compras. El vicepresidente español lleva a cabo una durísima negociación con los proveedores para reducir los costes de producción de los automóviles, lo que ha originado la protesta de los sindicatos, que han llegado incluso a la huelga en una de las fábricas de componentes en Ohio.

López de Arriartúa, que cuenta con el respaldo absoluto del nuevo presidente ejecutivo Jack Smith, venido de GM Europa, para implantar en Detroit los sistemas de compras concertadas en precio que puso en marcha en Opel y que permitieron una mejora del 51 por ciento en la productividad y una impor-

tante reducción de la superficie empleada en almacenamiento de suministros.

En otro orden de cosas, éstos días se ha conocido la intención de GM de buscar un vendedor para una de las tres plantas de componentes que tiene en la Bahía de Cádiz. En el área de Puerto Real, General Motors ha instalado tres fábricas de componentes: Saginaw (columnas de dirección y ejes), Delco (amortiguadores) y más recientemente ACG, dedicada a la fabricación de rodamientos. Es precisamente esta planta la que podría cambiar de dueño, sin que ello suponga el cierre de la factoría. Comunicar a las fuerzas laborales el deseo de venta es práctica habitual (por obligatoria) entre las empresas multinacionales norteamericanas. General Motors ha vendido hace poco la compañía Allison, dedicada a la construcción de transmisiones y cajas de cambio automáticas, a la firma alemana ZF.

Ahora es Renault quien ofrece la versión Mecano, en honor a las galas estívalas de Ana Torroja y los hermanos Cano y en la línea de Volkswagen, que hace pocas semanas ofreció el Genesis.

El Clio Mecano se ofrece con la mecánica de 1.172 centímetros cúbicos de 60 caballos, en carrocería de dos puertas o de cuatro puertas y en el paquete cerrado de opciones se ofrece: cierre centralizado con mando a distancia, radiocassette extraíble Philips Stereo,



Insisten en el peaje en Madrid

El consejero de Transporte de la Comunidad de Madrid, Julián Revenga, ha vuelto a insistir en la necesidad de implantar un peaje para acceder al centro de la capital en vehículo privado. Con una falta de imaginación inaudita, portavoces de distintos partidos y responsables de tráfico del Ayuntamiento han calificado de «descabellado», «inviabile» o «poco realista» esta propuesta como si tamaño disparate mereciera cualquier comentario.

Renault y Citroën, viento en popa

Las compañías españolas, FASA Renault y Citroën Hispania, arrojan saldos espectaculares en el primer semestre del año.

Fasa Renault, líder del



Renault Clio Mecano

A moda de los coches «prêt-à-porter» no cesa. Lo que es menos frecuente es que aparezcan al final del verano, cuando lo tradicional era el florecimiento cuando ya era verano en el «cortin-glés».

elevalunas eléctricos y tapicería específica para la versión, así como los «stripping» en la parte trasera y en los dos laterales. Como opción, el techo practicable (46.500 pesetas) y la pintura metalizada (26.500 pesetas). El precio final es de 1.295.000 pesetas para el dos puertas y de 1.355.000 para el cuatro puertas.

mercado nacional, ha anunciado unos beneficios de 8.546 millones de pesetas, (frente a 1.002 millones en el mismo período del año anterior) para una facturación de 291.538 millones.

Por su parte, Citroën anuncia unos beneficios de 6.068 millones (1.609 en el año anterior) para una cifra de negocios de 114.086 millones.

CONTANTE Y SONANTE

SEAT REDUCIRÁ el número de trabajadores antes de finales de año. Alrededor de 400 contratos que finalizan en estas fechas, no serán renovados como consecuencia de la reducción de la actividad por la crisis económica de los países europeos.

FIAT TAMBIÉN prevé el despido de trabajadores en la fábrica polaca FSM en la que se fabrica el Cinquecento. El pequeño modelo italiano no acaba de cumplir los objetivos de venta a causa de la crisis de los países del Este.

SEAT HA SIDO la empresa del grupo Volkswagen que ha experimentado un mayor crecimiento de su volumen de negocios, con el 25 por ciento en los seis primeros meses del año.

FORD FABRICARÁ en Almusafes (Valencia) la nueva generación de motores Sigma, en sus versiones 1,2 y 1,4 litros. Las inversiones necesarias para la producción de este nuevo motor, desarrollado conjuntamente con Yamaha, superarán los 70.000 millones de pesetas. Todas las versiones equipan culatas de 16 válvulas y tienen un bajo nivel de emisiones.

EL CONVENIO laboral de General Motors en Zaragoza ha sido finalmente consensuado entre los representantes laborales y empresariales. Los acuerdos serán sometidos a referéndum entre todos los trabajadores. De aprobarse, se dará fin a 5 meses de negociaciones.

Fiat quiere un nuevo Tipo

La próxima primavera saldrá al mercado una versión de 3 puertas del Fiat Tipo, buscando un público joven que hasta la fecha consideraba el modelo medio de Fiat como demasiado burgués.

Esta nueva versión se ofrecerá con las motorizaciones modestas, comenzando por un 1,4 catalizado de 71 caballos, con una velocidad máxima de 161 kilómetros por hora. Habrá también una versión más dinámica, con el motor 1,8 de 107 caballos y desde luego la versión de 2 litros y 16 válvulas de 148 caballos.

Para la ocasión se han introducido algunos retoques estéticos, que afectan especialmente al frontal, donde las tradicionales cinco barras han quedado reducidas a un simple logotipo, como en el futuro Fiat Uno. Las dos únicas puertas laterales son de mayores dimensiones para mejorar el acceso a las plazas traseras,



por lo que el batiente central se ha desplazado, dejando un único y amplio cristal trasero, de apertura en compás.

Huelga de transportes

La huelga de un grupo reducido de transportistas está causando innumerables molestias a todos los usuarios de las vías públicas, sin contar con el problema del desabastecimiento de algunos centros comerciales.

La discrepancia se centra fundamentalmente entre el sindicato de transportes de Vizcaya (Sintra-



no se han cumplido algunos acuerdos suscritos, mientras que el resto de transportistas, que en principio no secundarán la huelga, prefieren esperar a que se desarrolle el plan del Gobierno, alentándolo a una mayor generosidad.

vi), acusado de estar alentado por sindicatos abertzales, y las asociaciones Conetrans (integrada en la CEOE) y Fenadismer (transportistas autónomos).

Fenadismer presentó un plan alternativo al aprobado por el Gobierno, que calificó de «insuficiente e incompleto» afirmando que no descartan medidas de presión en un futuro no muy lejano.



DESDE LONDRES IAN ADCKOCK

JOHN GRANT, anterior segundo de a bordo de Jaguar, ha sido fichado por Lucas Industries. John Grant jugó un papel clave en la adquisición de Jaguar por parte de Ford y fue considerado heredero del puesto de Bill Hayden, anterior presidente.

HONDA LANZARÁ AL MERCADO, a finales de este año, una versión superior a la actual del Honda NSX.

Denominado NSX-R, llevará una versión de 3,2 litros del actual motor de 6 cilindros en V y podrá alcanzar una velocidad máxima de 273 kilómetros por hora y acelerará de 0 a 100 kilómetros hora en 5,3 segundos. Las llantas en el eje trasero serán de 16 pulgadas en el eje trasero y de 15 en el eje delantero, suspensión rebajada y paneles de carrocería de fibra de carbono, el NSX-R es un trabajo de Mugen, el preparador de motores y vehículos de competición de Honda.

FORD FABRICARÁ la próxima generación de motores Jaguar en Bridgend, su fábrica del sur de Gales, donde ensambla actualmente los motores Zeta. El nuevo motor V8, comenzará a producirse hacia 1995-96, a un ritmo de unas 50.000 unidades al año y probablemente se montará, por primera vez, en el sustituto del XJ-S, cuyo nombre codificado es X100. La producción de los actuales motores Jaguar continuará en Radford por lo menos hasta final de la década.

Motor 16 / 9

**CUENTENOS
SU CASO**

Por el arcén

HE sufrido bastantes atascos durante el tiempo que llevo conduciendo y la verdad, nunca me habían invitado a circular por el arcén para descongestionar de alguna manera la carretera. En esta última operación retorno comprobé por primera vez que existen tramos



determinados en algunas nacionales en los que se informa al conductor que está permitida la circulación por el arcén con un límite de velocidad de 40 kilómetros por hora. Ahora mi pregunta: Cuando hay atasco y el arcén es lo suficientemente ancho, ¿se puede utilizar sin que nadie te lo indique? ¿Por qué nadie lo utiliza habiendo una circulación densa?

Marcos Alvarez
Sevilla

R.- Efectivamente existen tramos en los que el arcén se puede utilizar libremente porque, entre otras cosas, está autorizado, sin embargo si no hay

señal que lo indique, sólo los agentes de tráfico están capacitados para valorar en que momento es preciso permitir la circulación. En cualquier caso el conductor español no suele utilizarlo aunque esté permitido por miedo y por desconocimiento de las reglas.

Sobre autobuses

CIRCULO diariamente por el Paseo de la Florida y estoy bastante harto de los atascos que se organizan por culpa de la empresa de autobuses Travel Bus con destino Galicia. Justo enfrente de la estación del Norte en Madrid, detienen sus monstruosos autobuses para cargar o descargar viajeros, a veces incluso en doble fila impidiendo la normal circulación del resto de los vehículos. ¿No po-



duras o males mayores que se pueden sufrir en uno de estos batacazos, sin embargo, ¿cómo pueden librarse de las roturas levantándose como si nada?

Jorge Mitjans
Barcelona

R.- Tiene usted parte de razón, porque si bien es cierto que normalmente no tienen nada que ver la espectacularidad de los accidentes con las consecuencias para el piloto, lo cierto es que no solamente utilizan casco, botas, mono y guantes. Las hombreras y las rodilleras son de Kevlar así como una espaldadera que protege la columna vertebral. También utilizan una especie de mono de tela fina para que el mono de cuero no se les pegue al cuerpo. Y aún así se rompen más huesos de los que usted se piensa.

Para ver sangre

LES encanta ver sangre, cristales por los suelos y chapa arrugada, cuanto más mejor. Esperan ver el cuerpo inerte asomando por la ventanilla

M.J.
La Coruña



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

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha, M^o Jesús Sánchez y Eduardo Abuin. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaisa Rué. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de Publicidad Internacional: M. Angel Durá. De Interés 16: Antonio Rodríguez (Director Comercial). Zona Cataluña: Roger Fraixas. Coordinadora: Concha Moreno.

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. E^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 60 03. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1^o 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 63 y 327 15 25.



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



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

4x4 CATALOGO MOTOR 16



CATALOGO MOTOR 16. ESPECIAL 4x4.

Cuatro por cuatro siempre es Motor 16. El catálogo con la información más completa sobre los vehículos todo terreno, las pruebas más interesantes, todos los modelos, precios, consejos 4x4, rutas y raids. El Camel Trophy, el Raid de los Faraones. Y en la sección agenda, todos los clubs de España, sus rutas, precios y seguros, cómo, dónde y cuánto cuesta asegurar un todo terreno.

La información más completa sobre el terreno, sobre el Todo Terreno.



Conduzca con ventaja.

NOVEDADES VOLKSWAGEN '93 RETOQUES DE ULTIMA HORA

De aperitivo mientras llega el grueso de las novedades, Volkswagen revitaliza su gama actual con algunos cambios interesantes. El aperitivo consta de un doble airbag a un precio interesante, una versión especial del Passat y algunos retoques en la gama.



CON CERRADURA
Todos los Passat en versión berlina, contarán de serie con asiento trasero abatible por partes asimétricas con cerradura.

«EXCLUSIV»
Así se llama la nueva versión especial del Passat. En su equipamiento de serie se incluirán elementos de lujo como los asientos de piel.



La marca alemana no tiene todavía muy claro si presentará en sociedad el Golf GTI 16V en el cercano Salón de París. Si así fuera, antes del '93 estaría a la venta. Si no, hasta febrero o marzo los «golfistas» más racing tendrían que ahorrar algo más para llegar al VR6. Pero ya que el Golf se vende solo, parece que la mayor preocupación de Volkswagen es renovar su Passat después de casi cinco años al pie del cañón, si no completamente, sí con algún toque que lo actualice. Por eso, en el Salón de Francofort (octubre del '93) verá la luz un nuevo Passat con parrilla delantera y líneas más suaves.

En cualquier caso algo está cambiando en la fábrica alemana. Primero ha sido el Golf GTI equipado hasta los dientes, y ahora un nuevo alarde de equipamiento con la oferta en opción del airbag para conductor y pasajero en los Golf, Vento y Passat por la razonable cifra (en Alemania) de 80.000 pesetas.

Este importante elemento de seguridad pasiva, hasta ahora montado a precios bastante elevados en vehículos de gran porte, comienza a utilizarse por algunas marcas en vehículos de tipo medio y medio alto a precios absolutamente razonables y es que la seguridad es igual para todos. En este caso, el volumen de aire de la bolsa que protege en caso de accidente se sitúa en treinta y cinco litros para el conductor y sesenta y cinco para el acompañante.



AIRBAG
En opción para Golf, Vento y Passat, y a un precio en Alemania de 80.000 pesetas se puede adquirir también un doble airbag para conductor y acompañante.



VARIANT
También habrá un Passat Variant Exclusiv, en el que se aumentará bastante la capacidad del maletero.

CORRADO
El nuevo diseño de los relojes del Corrado permite leer con más facilidad la información. Los mandos de los elevalunas también son de nuevo diseño.



(éste dispone de más espacio para la bolsa).

Pero aquí no termina el despliegue. El año que viene todos los modelos verán incrementado su

equipamiento, en particular las versiones marginadas en este aspecto como las de acabado CL en los modelos Golf y Vento. Hay que destacar también una nueva opción de

cambio automático de cuatro velocidades con control electrónico para estos modelos en sus versiones turbodiésel y VR6.

Volkswagen también abandona la utilización de los CFC perjudiciales para el medio ambiente en sus sistemas de aire acondicionado. Y potencia el reciclado de las diversas partes de sus vehículos, identificando como reciclables numerosas piezas plásticas en los Polo y Passat como ya lo hizo en su día con el Golf y el Vento.

A nuestro país también llegarán en el '93 las versiones potentes del Vento entre las que destaca la VR6 con 174 caballos. Por cierto que los técnicos alemanes han trabajado sobre un Passat VR6 siguiendo indicaciones del departamento de marketing para crear un modelo muy especial llamado «Exclusiv».

El equipamiento alcanza la máxima expresión en este modelo con asientos deportivos de piel, cuatro elevalunas eléctricos, columna de dirección regulable, llantas de aleación, color de la carrocería y logotipo específicos, preequipo de radio con ocho altavoces o espejos eléctricos entre otros muchos elementos. Todos los Passat incluirán de

serie el respaldo abatible por partes asimétricas dotado de cerradura con llave y un tercer reposacabezas en la parte central haciendo valer esa tercera plaza ocasional algo incómoda. A su vez, este modelo compartirá con el Corrado un sistema de alarma muy efectivo que protege todos los compartimentos de las agresiones ajenas desconectando el encendido, haciendo sonar el claxon y conectando todos los intermitentes.

En el más deportivo de los Volkswagen, en el Corrado, tienen un nuevo diseño los relojes del cuadro y los controles de la ventilación son ahora redondos. También se rediseñan los mandos de los elevalunas eléctricos y también los de regulación del espejo retrovisor.

En el potente Corrado VR6, las llantas de serie son unas nuevas «Speedline» de aleación ligera y el sistema de encendido (en todos los VW VR6) se ha potenciado con un sistema más efectivo que incluye una bobina por cada dos cilindros.

En mayo, justo cuando el clima hace más apetecible conducir un descapotable, hará su aparición el Golf Cabrio tercera generación. Pero, hasta entonces, la marca alema-



MÁS CÓMODOS
Todos los Passat incorporan tres reposacabezas en el asiento trasero.

na se encargará de exprimir al máximo su dilatada y exitosa versión actual con versiones especiales dotadas de un equipamiento de lo más completo. Por último destacar la

próxima llegada de una versión familiar del Golf que se enfrentará cara a cara con otro alemán, el Opel Astra Caravan.

○
Andrés Mas

CABRIOS ESPECIALES
Hasta que no llegue el Cabrio de la tercera generación, Volkswagen creará nuevas versiones especiales de los actuales Cabrio.



NUEVO ENCENDIDO
En todos los motores VR6 se ha revisado el encendido que ahora incluye una bobina por cada dos cilindros.



NUEVO FIAT UNO

EL PEQUEÑO HEREDERO

Habrá que esperar justo doce meses para asistir al nacimiento del nuevo Fiat Uno, un coche que, a pesar de su reducido tamaño, será aún más espacioso que el actual y tendrá una carrocería (de tres y cinco puertas) de líneas mucho más suaves.

EN septiembre de 1993 estará dispuesto para dar sus primeros pasos el nuevo Fiat Uno. Dispondrá de una plataforma completamente nueva, así como nuevos serán varios de sus componentes mecánicos. La carrocería de tres y cinco puertas, se ha diseñado en colaboración con el centro Italdesign, cuyo responsable es Giugiaro.

La parte delantera se caracteriza por un amplio y oblicuo parabrisas, que da paso a un capó corto y también inclinado para no romper la línea general del coche, que está rematada por unos modernos y rasgados faros.

En la parte posterior lo más relevante son los grupos ópticos que están situados muy altos, en los montantes de la luneta trasera, para ser vistos mejor y protegidos de las posibles colisiones de aparcamiento. En general el nuevo Uno tendrá unas líneas poco acentuadas y suaves, acordes con la tendencia actual.

La gama Uno dispondrá también de una versión descapotable para disfrutar del viento y del sol. Ya en 1990 hubo un proyecto para descapotar el Uno presentado por el carrocerero turinés Ilca Maggiora. Este proyecto no llegó a materializarse. Evidentemente Fiat pensaba

realizar la versión cabrio en el futuro Uno, como se ha confirmado después.

El Uno Cabrio parte de la carrocería de tres puertas y probablemente dispondrá de un arco central de doble utilidad: como elemento de seguridad y para servir de soporte de la capota. Por supuesto la empresa encargada de la realización del Uno descapotable será Ilca Maggiora y posiblemente se montará en un sector de las instalaciones Lancia de Chivasso.

Se da por descontado que el motor del verdadero Uno será delantero en disposición transversal y con tracción a las ruedas anteriores. La suspensión delantera sigue los esquemas de las columnas McPherson y la trasera, completamente inédita en el Uno, será también independiente e inspirada en la que montan los modelos Tipo y Tempra. Es de suponer que con este esquema de suspensiones, se garantice una buena estabilidad y seguridad del futuro Uno.

En cuanto a la dirección, que es de cremallera, podrá ser asistida



DE LÍNEAS MUY SUAVES
La carrocería del nuevo Fiat Uno se podrá elegir con tres o cinco puertas. Se caracteriza por unas líneas aerodinámicas y suaves, con un parabrisas muy inclinado cuya línea se continúa en el capó. El frontal incorpora unos faros rasgados de estilo oriental.

A LA VENTA EN SEPTIEMBRE DEL 93





CALIDAD ANTE TODO
El Fiat Uno del '93 aportará más espacio para sus ocupantes y la calidad y terminación serán sensiblemente mejoradas para hacer frente al reto japonés.

en las versiones de mayor cilindrada y desde luego en la diésel. Para los frenos el esquema será de discos delanteros y tambores traseros o de discos en las cuatro ruedas, en las versiones más potentes y rápidas.

A propósito de los motores, se utilizarán los de 1.100 y 1.300 centímetros cúbicos Fire, junto con los 1.372 y 1.581 de la actual gama Fiat. En un futuro se podría completar la gama Uno con el motor catalizado de 1.756 cc. de 107 caballos de potencia y se piensa también en la comercialización de una variante de dieciséis válvulas con una potencia de 130 caballos. Tampoco faltarán las versiones diésel, atmosféricas y turbo, de 1.697 cc., para completar el amplio abanico de posibles versiones, que, algo más tarde, se completará con un Uno de tres cilindros de dos tiempos de 900 cc. y 70 caballos.

Con la aparición del nuevo Uno, el grupo Fiat pretende fortalecer su industria automovilística, que en los últimos años ha perdido terreno en su propio mercado, sin haber captado otros dentro de la CEE.

Otro de los objetivos de la mar-

ca italiana es el de mantenerse independiente el mayor tiempo posible, y no caer en la tentación de la rendición, como ha ocurrido en Inglaterra con la industria japonesa, sin mencionar la asociación entre Renault y Volvo. Y desde luego cuando no quede más

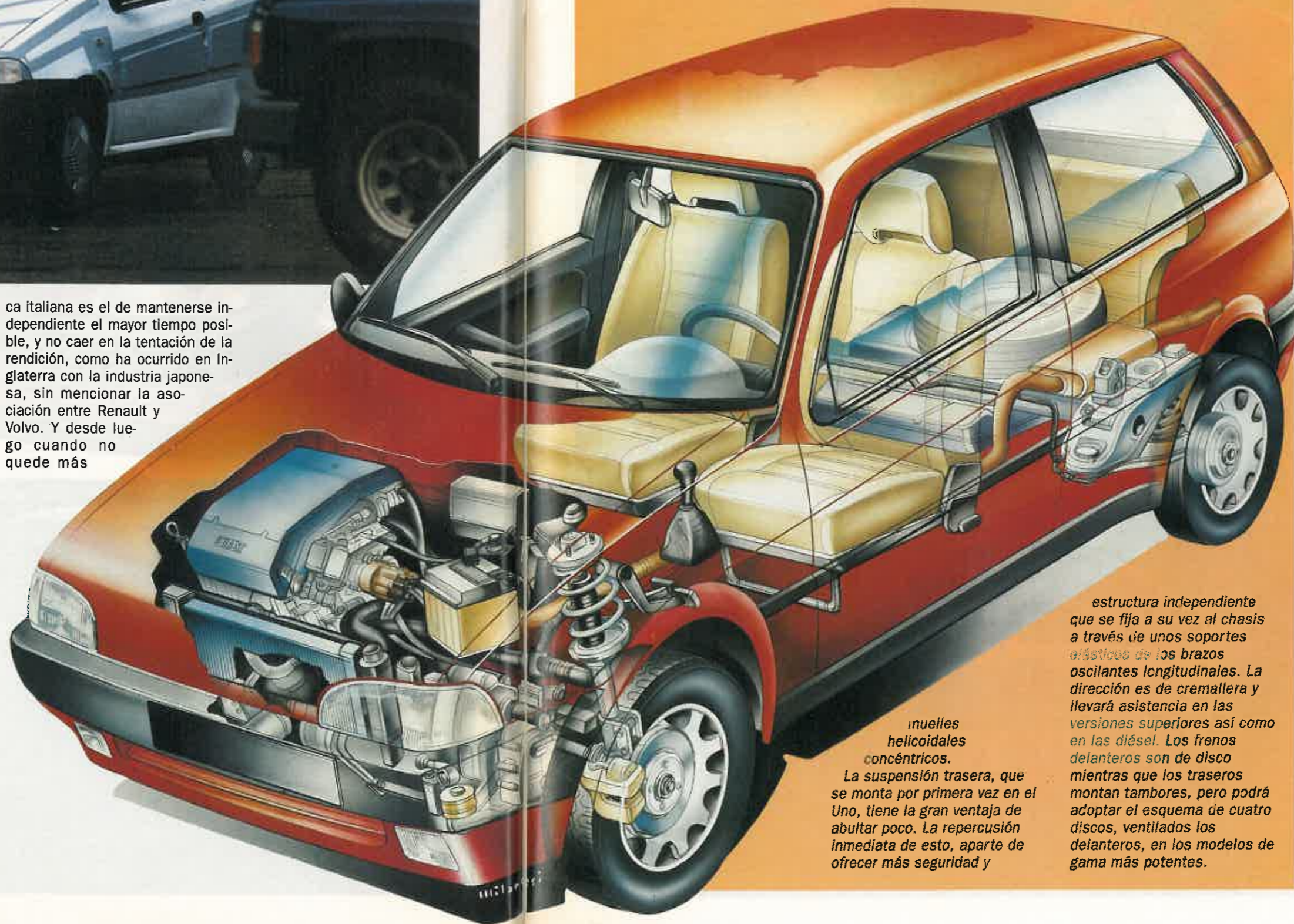
EL UNO AL
DESCUBIERTO

En la radiografía aparecen todas las características técnicas del futuro Fiat Uno. La gran novedad está representada por unas suspensiones completamente

independientes en las cuatro ruedas e inspiradas en las del Fiat Tipo. Las delanteras siguen el esquema McPherson y utilizará amortiguadores telescópicos de gas con

Cómo está hecho

estabilidad, es la de tener una mayor capacidad del maletero y también mejorar la habitabilidad de las plazas traseras. Esta suspensión está constituida por una



estructura independiente que se fija a su vez al chasis a través de unos soportes elásticos de los brazos oscilantes longitudinales. La dirección es de cremallera y llevará asistencia en las versiones superiores así como en las diésel. Los frenos delanteros son de disco mientras que los traseros montan tambores, pero podrá adoptar el esquema de cuatro discos, ventilados los delanteros, en los modelos de gama más potentes.

muelles helicoidales concéntricos.

La suspensión trasera, que se monta por primera vez en el Uno, tiene la gran ventaja de abultar poco. La repercusión inmediata de esto, aparte de ofrecer más seguridad y

MÁS GRANDE

La fuerza del espacio



Los interiores del nuevo Fiat Uno, que será presentado en sociedad en septiembre de 1993, sorprenden por su amplitud. El espacio disponible, tanto para el conductor como

para los pasajeros, se ha incrementado respecto al modelo antiguo, que tampoco se quedaba manco en esto. Muy funcional y al mismo tiempo elegante, el diseño del

salpicadero está rematado por un borde que evita los reflejos luminosos y que se convierte en un cómodo cajón portaobjetos en la parte del acompañante. También se dispone de útiles huecos para depositar enseres, en la consola central y en los paneles de las puertas. El volante tiene un diseño agradable. Los asientos son amplios, un poco planos y permiten a cuatro personas acomodarse cómodamente sin estrecheces. Las plazas traseras incorporan apoyacodos en los paneles laterales de las puertas y en cuanto a la ventilación dispone de cuatro salidas para el aire. Pero sobre todo el esfuerzo de Fiat va dirigido a ofrecer una gran calidad de materiales (en esto han sido involucrados también los proveedores) y de terminación, para hacer frente al desafío japonés.



remedio y toque pactar, se haga desde una postura de fuerza que permita mantener la propia identidad y autonomía. Es por esto que el grupo Fiat pretende afianzarse en su propio prestigio y capacidad de generar recursos.

El reto al que los hombres en cabeza de Fiat, Romiti y Cantarella, tienen que hacer frente, es el de ofrecer nuevos modelos y sobre todo el de reestructurar la organización y la producción.

La oferta de nuevos modelos está cubierta, puesto que está prevista la comercialización de nada menos que dieciocho modelos. Y en cuanto a la reestructuración, hay que ser realistas y dejar a un lado el impacto laboral que supone una reducción de plantilla, en provecho de contrarrestar el empuje japonés, que, una vez conquistado el mercado de los Estados Unidos, se apresta a hacer lo



ORIGINALES
Los grupos ópticos traseros se instalan en los dos montantes posteriores, a los lados de la luneta, para ser vistos mejor y sobre todo para evitar roturas en pequeñas colisiones de aparcamiento.



DESCUBIERTO
También está prevista una versión cabrio del Fiat Uno.

mis-
mo en nues-
tro continente.
En esta guerra co-
mercial tampoco hay
que perder de vista a los
surcoreanos y a los constructo-
res del este, que intentan por to-
dos los medios abrirse un hueco en
el mercado de la futura Gran
Europa.

G.M.

Fotos: Gianni Sicardi

JAGUAR XJ 220

SU MAJESTAD, EL JAGUAR

Por primera vez, un reducido grupo de periodistas han tenido la oportunidad de conducir el Jaguar XJ 220, el más impresionante supercoche que saldrá este año. Un bellissimo automóvil capaz de superar los 350 kilómetros por hora y cuyo precio supera los ochenta millones de pesetas.



S I un día tuviese la fortuna de encontrarse (cosa muy improbable) con uno de los siete ejemplares destinados al mercado italiano, del espléndido animal mecánico llamado Jaguar XJ 220, puede considerarse un ser afortunado. Puede tener la oportunidad de admirar una de las esculturas más bellas, capaz de volar (con sus grandes ruedas pegadas al suelo) a una

velocidad que, al menos en teoría, puede alcanzar los 340 kilómetros por hora.

Pero no es del todo cierto que sea esta velocidad, imposible de alcanzar en Europa salvo en la larga recta de «Les Hunadières» del circuito de Le Mans, por la que el Jaguar causa tanta admiración y un pecaminoso deseo de posesión.

Es el más bello de todos los su-

percoches de este año y también, el más costoso, el más potente, y el más veloz coche «de serie» del mundo. En Italia, a causa de un IVA del 38 por ciento, su precio supera los mil millones de liras (alrededor de 80 millones de pesetas). Con esta cifra se pueden comprar tres Lamborghini Diablo o dos Ferrari F40 y todavía sobra para comprar también 125.000 litros de gasolina.



DEPÓSITO DE SEGURIDAD
Como herencia de la competición, el tapón del depósito es de seguridad.

Evidentemente, no se trata de un coche que fascine por sus prestaciones potenciales (prácticamente fuera de este mundo), o por su técnica, bastante convencional en su conjunto. Lo que lo hace irresistible, a nuestro parecer, es la sensualidad de sus formas y su carisma británico, que se traduce en la sensación de poseer algo precioso y exclusivo. Es el sueño de algunos

LÍNEA COCA COLA
Sus líneas sinuosas son de una sensualidad extrema, configurando el coche más bello del mundo.

INTERIOR ACOGEDOR
Aunque el XJ 220 procede de la competición, en su interior se han cuidado hasta los mínimos detalles para hacerlo acogedor y confortable.



SU ASPECTO HABITUAL
Pocas veces tendremos la oportunidad de ver de frente a este monstruo británico, con un motor de 550 caballos de potencia.



especialistas, apasionados de su trabajo y orgullosos de formar parte de Jaguar, trabajando voluntariamente fuera de sus horarios laborales, para dar cuerpo a una idea.

Así, el constructor británico ha excitado brillantemente este deseo, tomando la decisión de producir una cantidad limitada a 350 ejemplares. Obteniendo a su vez una publicidad de la operación XJ 220 similar a la

lograda con el Campeonato del Mundo de Resistencia.

Tanto es así, que en diciembre de 1989, un año antes de su aparición en el salón de Birmingham, logró en cuarenta y ocho horas, que todas las unidades previstas encontraran un propietario dispuesto a desembolsar 50.000 libras para asegurar la posesión de un ejemplar.

En la evolución de la primera uni-

dad prototipo, expuesto en los salones, se ha ganado en el equilibrio de sus proporciones y en una belleza extraordinaria de sus líneas. Pero la seducción del motor V12, inicialmente previsto, ha tenido que dejar paso al más plebeyo V6 de 3.500 centímetros cúbicos, sobrealimentado por dos turbocompresores.

Su peso, inicialmente despropor-

DETALLES REFINADOS
Muchos de los detalles ponen de manifiesto el cuidado con que Jaguar ha realizado el XJ 220.



cionado, se ha ajustado a unos límites aceptables ya que no habría sido posible encontrar unos neumáticos de serie capaces de tolerar la velocidad y el peso previstos. Para reducir este peso, se ha renunciado a la tracción integral, servodirección y otros elementos mecánicos.

La prueba del XJ 220 se ha realizado en el circuito de Saltzburgring, donde hemos tenido la oportunidad

EN EL CIRCUITO
En Saltzburgring se pudo probar por primera vez el más seductor supercoche de estos últimos años.



OPORTUNIDAD HISTÓRICA
Nuestro corresponsal en Italia, Giancarlo Perini en un momento de la toma de contacto con el Jaguar, en Alemania.

Sólo en este último caso tendremos ocasión de apreciar la buena progresión del motor, el superlativo par y su generosa potencia. Un enorme cuantavueitas, ni bonito ni fácil de leer, indica que la zona roja se inicia sobre las 7.200 vueltas, pero en realidad el motor tolera durante breves segundos regímenes superiores. Las pasadas de vueltas son más frecuentes de lo deseable, ya que el turbo hace subir de revoluciones el motor con asombrosa celeridad, especialmente en las marchas intermedias.

Los neumáticos han sido desarrollados específicamente por Bridgestone, para poder transmitir al suelo la brutal potencia de sus 6 cilindros, a través de las dos ruedas posteriores. El trabajo de los japoneses ha sido especialmente brillante, ya que en todo momento se conserva la adherencia al suelo, obteniendo un agarre lateral sencillamente asombroso.

Por debajo de los 300 kilómetros por hora, el Jaguar es totalmente neutro, pero en el límite, muestra una tendencia al subviraje (desliza el eje delantero) que se corrige automáticamente apenas levantamos brevemente el pie del acelerador. Una de las razones de este equilibrio, es la dimensión de la vía delantera (1.710 milímetros), más ancha que la trasera en 122 milímetros. El precio que hay que pagar por este hecho es un diámetro de giro escandaloso: 15,2 metros, entre un 30 y un 40 por ciento más que un Ferrari F40, o un Porsche 959. Aparcar el XJ 220 es todo un ejercicio para atletas.

El accionamiento del embrague, un doble disco en seco, exige un esfuerzo impropio, al igual que los frenos, sin ABS. La postura de conducción tampoco ayuda, ya que obliga a ir muy tumbados. Entrar y salir de este bellissimo coupé de motor central, no es ni fácil ni agradable, especialmente si el asiento no se encuentra en su posición más alejada, ya que las puertas son pequeñas y tienen poco ángulo de apertura. La visibilidad es razonable, excepto cuando el sol está bajo, ya que la postura tendida del parabrisas produce deslumbramientos. Si llueve, es mejor dejar el coche en el garaje.

El Jaguar se vanagloria de una aceleración que le permite alcanzar los 100 kilómetros por hora, salida

de obtener impresiones muy precisas, pero no definitivas. Como el Ferrari F40, el nuevo XJ 220 quiere ser una potentísima máquina de carreras, pero domesticada y vestida para viajar por carretera.

De su enfoque puramente deportivo conserva el embrague, frenos y dirección, duros, pesados y potentes; las ruedas tienen unas dimensiones descomunales; y el motor, es demasiado ruidoso. Como coche de paseo, mantiene unas suspensiones demasiado blandas para su peso de casi una tonelada y media; el aire acondicionado, la decoración interna, la inutilidad de los limpiaparabrisas y la imprecisión de un modesto cambio de marchas.

Todo esto se traduce en un placer de conducción muy relativo. Conducirlo en carretera a velocidades razonables, exige un esfuerzo notable al volante que obliga a tomar la decisión de conducir pausadamente, siendo objeto de admiración; o elegir carreteras anchas y rápidas en las que poder divertirse, mejor solos, especialmente si el acompañante es aprensivo.

FICHA TÉCNICA



MOTOR	JAGUAR XJ 220
Disposición	Longitudinal central
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (c.c.)	3.496
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. electr. biturbo
Compresión	8,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	550 cv/7.200 r.p.m.
Par máximo / r.p.m.	62,9 mkg/4.500 r.p.m.
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las ruedas traseras
Caja de cambios	Manual 5 v.
DIRECCIÓN	
Sistema	Cremallera
Diámetro de giro (m)	15,2
FRENOS	
Sistema (Del./Tras)	Disc vent / Disco vent
SUSENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.470
Largo/ancho/alto (mm)	4.930/2.220/1.150
Capacidad del depósito (l)	n.d.
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	3,85
Velocidad Máxima (km/h)	340
Consumo Urbano (l/100 km)	17,5
A 90 km/h (l/100 km)	8,7
A 120 km/h (l/100 km)	10,5



MOTOR V6
Aunque inicialmente se previó la utilización de un motor de 12 cilindros, finalmente se ha optado por uno, más modesto, de sólo 6 cilindros.



NEUMÁTICOS GIGANTESCOS
Bridgestone ha desarrollado unos neumáticos especiales, de 19 pulgadas de diámetro, para el eje trasero tractor del Jaguar.

parada en 3,85 segundos y el kilómetro en sólo 20,34 segundos, para continuar acelerando más que un avión de combate F-15. Pero, ¿son en verdad extraordinarias estas prestaciones? No. En nuestra opinión, la auténtica razón del éxito del XJ 220 es su nombre: Jaguar. Para apreciar su sensual belleza conviene esperar a que esté parado. ○

Giancarlo Perini

AVENTURA CHINA

AUTOMOBILES PEUGEOT

Han pasado 14 años desde que Peugeot tomó contacto con el gobierno chino para producir sus coches en el gran país asiático. Ahora, puede presumir de su fábrica de Cantón.



SIN ROBOTS
La fábrica de Cantón produce coches en régimen CKD pero de forma manual. Los 2.900 empleados suplen, no sin eficacia, a los robots de las modernas plantas europeas.



PARADOJA
Resulta sorprendente contemplar dos modelos recién sacados de fábrica junto a un chino uniformado en bicicleta. Más paradójico aún es el hecho de que esos coches ya no se fabriquen en Europa desde hace años.

CLAUDE Pierre Cusey, director general de la planta que Automóviles Peugeot tiene en la populosa ciudad china de Cantón, nos recibió con la alegría de quien, a pesar de estar cumpliendo una brillante labor, espera siempre la llegada de alguien de la vieja Europa para poder contarle su experiencia, la de su fábrica y las perspectivas que su marca tiene puestas en un mercado obsoleto, casi inexistente, que está llamado a ser, en un futuro, el principal mercado del mundo en el sector del automóvil.

Con él recorrimos la fábrica, una planta en pleno proceso de reconversión; no en vano aprovecha una

antigua planta productora de camiones. En ella, pudimos comprobar que no existe el más mínimo robot, que todo se hace de forma más o menos manual, incluida la pintura, y que por ella pululan gran cantidad de operarios, la mayoría muy jóvenes, que todavía no pueden dar todo de sí, aunque Peugeot los somete a un constante programa de formación. Por el momento se trabaja allí a un ritmo de 74 unidades/día, es decir unas 17.000 anuales que Cusey espera que al final de este año superen las 20.000. En ese enclave se montan coches completos, es decir, desde los motores a las suspensiones pa-

sando por chasis, pintura y carrocería. De momento, se produce el 505 en versiones berlina y familiar, así como el 504 pick-up (un tercio de la producción para cada uno de los modelos).

La aventura china de Peugeot se inició en 1978, fin de la revolución cultural, cuando dentro de una misión comercial francesa la firma automovilística inició conversaciones con el gobierno de Pekín ante la posibilidad de producir y comercializar sus productos en un mercado potencial tan importante. En principio se pensó en construir un jeep, pero cuando en 1985 se firmó el contrato y se constituyó una *joint-venture*,



tal proyecto se abandonó en favor de un utilitario (el 504 pick-up). La sociedad, con cinco accionistas: Municipio de Cantón (46 por ciento), Peugeot (22), CITIC -banco de negocios oficial chino- (20), Banco Mundial (8) y el BNP francés (4 por ciento), se creó con un capital de 240 millones de francos. En 1987 se inició la fabricación del 505 familiar, y en 1988 el régimen CKD y, por lo tanto la Fase II, con ampliación de capital a 320 millones. Una tercera fase prevé, para finales de siglo, 150.000 unidades/año, pero para entonces la fábrica tendrá capacidad para duplicar esa cifra. ○

Manuel Doménech

TRES MODELOS
Actualmente la fábrica produce 17.000 unidades/año de los modelos 505 (berlina y familiar) y 504 (pick-up), a un ritmo de 74 diarias.

HYUNDAI SONATA 2.0i GLS 16V/ VOLKSWAGEN PASSAT GT 16V

GUERRA FRIA



Si atendemos a sus países de origen, estos dos modelos incitan a recordar buena parte de la historia de este siglo. Si además, nos fijamos en su precio y en lo que ofrecen, resulta inevitable reflexionar sobre las tensiones económicas en el mundo actual.

POR supuesto, no vamos a hablar aquí de economía mundial ni de historia, salvo lo imprescindible. Pero resulta inevitable comenzar esta comparativa hablando de dinero. El Hyundai, de origen

coreano, cuesta medio millón de pesetas menos que el Passat. Y no sólo eso. El Sonata lleva de serie un completo equipamiento en el que se incluyen equipo de música con cuatro altavoces, sistema de

VIRTUDES

- Comodidad de marcha
- Equipamiento
- Espacio plazas traseras

HYUNDAI SONATA 2.0i GLS
PRECIO: 2.695.000 Ptas.

- Tacto de frenos
- Volante grande
- Sonoridad en carretera

DEFECTOS

VIRTUDES

- Habitabilidad
- Relación estabilidad/comodidad
- Acabado

VOLKSWAGEN PASSAT 16v
PRECIO: 3.210.000 Ptas.

- Equipamiento escaso
- Motor poco elástico
- Rueda de repuesto

DEFECTOS

antibloqueo de frenos y llantas de aleación, elementos de los que no se puede disponer en el Passat cuando se paga por él el precio básico. A la vista de esto, cabe esperar que existan otras causas que justifiquen tan abultada diferencia de precio.

En cuanto a medidas exteriores, el Sonata es once centímetros más

o un Renault Safrane. Desde que apareció, se ha destacado la habitabilidad del Passat. El espacio disponible de este modelo está perfectamente aprovechado y tanto las plazas delanteras, como las traseras y el maletero gozan de gran amplitud. Sin embargo, las superiores dimensiones del Sonata se dejan notar y aunque por poco, supera al

Passat tanto en espacio para las piernas como en altura desde los asientos al techo y en anchura. Si bien para los pasajeros el espacio disponible es superior en el modelo coreano, el maletero del Passat es claramente mayor. Aparte de por su volumen, porque éste se puede aprovechar mejor. Los pasos de rueda del Sonata ocupan gran parte



dicho, queda condicionada por el volante. Y la forma del asiento y su tapizado no proporcionan suficiente sujeción en curva. Por cuanto refiere al Passat, este apartado está resuelto satisfactoriamente. También el volante y el asiento se pueden regular en altura y el diámetro del aro (37 centímetros frente a los 39 del Sonata) resulta mucho más cómodo,



EQUILIBRIO
El balance entre estabilidad y comodidad en el Passat es de lo mejor. Se puede pasar, cómodamente, muy rápido por todo tipo de curvas.

largo que el Passat y cinco centímetros más ancho, dimensiones que lo sitúan más próximo a las berlinas de representación que al Passat. En este sentido se puede añadir que los dos modelos están situados, por tamaño, en un terreno de nadie. Son más largos que las berlinas medias (Peugeot 405, Opel Vectra o Renault 21) y también más cortos que los modelos de representación, aunque el Sonata mide casi lo mismo que un Citroën XM, un Opel Omega y muy poco menos que un BMW de la Serie 5, un Peugeot 605

del maletero, intrusión que le resta un espacio considerable.

Nuestra unidad de pruebas del Sonata llevaba la opción de asientos de cuero, material que ofrece un aspecto lujoso pero una utilidad dudosa. Si bien, por espacio disponible, las plazas traseras del Hyundai resultan más cómodas que las del Volkswagen, no se puede decir lo mismo si nos referimos al puesto del conductor. El Sonata está penalizado por un volante excesivamente grande que condiciona la postura al volante. Su diámetro se justifica pa-

ra que la instrumentación no se esconda detrás de su aro cuando se regula en altura, pero, ni resulta cómodo ni la visibilidad es buena, ya que para no llevar las manos demasiado altas la posición lógica del volante es un poco baja y el aro esconde los relojes de presión de aceite y el voltímetro. En este apartado, cabe destacar su completa instrumentación. El asiento, por lo menos en su modalidad forrada en piel, tampoco contribuye a sentirse cómodo. Aunque se puede regular en altura, la postura, como hemos

do. Los asientos sujetan bien y son de la dureza adecuada, motivo por el cual, realizar muchos kilómetros seguidos no fatiga la zona dorsal. La instrumentación, rala a primera vista, queda completa gracias al ordenador de a bordo. Los mandos están bien situados en ambos modelos. En cuanto a la climatización, ambos cuentan con aire acondicionado de serie. El Sonata se sirve con un climatizador de regulación automática, previa selección de la temperatura interior, que también puede funcionar manualmente y

BALANCEO
La suavidad de tarado de suspensiones en el Sonata conlleva una inclinación de carrocería elevada. Sin embargo, su estabilidad es buena.

16 VALVULAS
Arriba, motor del Hyundai, de origen Mitsubishi. Para el Sonata se ha sacrificado la potencia máxima en beneficio de la elasticidad. Abajo, motor del Passat. Su potencia a pocas revoluciones es escasa, parquedad que se refleja en las prestaciones.



FICHA TECNICA

	SONATA	PASSAT
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997	1.984
Árbol de levas	Dos, en cabeza	Dos, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyecc. electro. multipun.	Inyecc. electro. multipun.
Compresión	9,0 a 1	10,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	131 CV (96 kW) / 6.000	136 CV (100 kW) / 5.800
Par máximo / r.p.m.	17,0 mkg (167 Nm) / 4.000	18,4 mkg (180 Nm) / 4.400
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,1/12,8/19,4	7,8/13,9/20,6
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	26,5/32,9	28,6/35,1
Embrague	Mando hidráulico	Mando hidráulico
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,1	3,4
Diámetro de giro (m)	10,5	10,7
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Si	Si
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Semindependiente	Semindependiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Aleación 5"x14"	Aleación 6"x14"
Neumáticos	195/70 x 14	195/60 x 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.265	1.210
Capacidad depósito combus. (l.)	65	70

que, para nosotros, en general, sigue siendo la forma más eficiente de hacerlos trabajar.

Mecánicamente, estos modelos guardan considerable parecido. Ambos llevan montado un motor de dieciséis válvulas, con un diez por ciento más de cilindrada para el Sonata y superior potencia y cifra de par máximo en el Passat. En aceleración y velocidad máxima, el Passat, que pesa menos, tiene más potencia y mejor aerodinámica, supera al Sonata. Pero en recuperaciones, situación en la que influye la elasticidad del motor, es decir su potencia a bajas revoluciones, el Hyundai aventaja al Volkswagen. Este motor del Volkswagen nunca se ha caracterizado por su buen comportamiento a pocas vueltas y, de hecho, Volkswagen ya tiene en la recámara el motor 2 litros y dieciséis válvulas, con un funcionamiento mucho más acorde a lo que se espera de un multiválvulas moderno. Las recuperaciones del Sonata sí son, en cambio, de primer orden. Apoyado en un cambio corto y en la buena elasticidad del motor, la recuperación en cuarta, resulta idéntica a la que se consigue con un Opel Vectra 2.000 16v, que tiene unos desarrollos más largos, pero pesa ochenta kilogramos menos y tiene el mejor motor 2.0 litros y dieciséis válvulas del mercado. El propulsor del Sonata, de origen Mitsubishi, no alcanza la calidad de aquél de Opel, pero gracias a sacrificar la potencia en alta, se consigue una elasticidad apreciable. Un motor estructuralmente idéntico a éste se vende en España en el Mitsubishi Galant GTi 16v, donde alcanza una potencia de 145 caballos en perjuicio de la elasticidad. En esta unidad, el par máximo es de 17,3 kgm a 5.000 rpm.

RECURRIR AL CAMBIO

Que el Sonata resulte elástico es de agradecer por partida doble. Primero porque se consiguen buenas recuperaciones y segundo porque hay que recurrir poco al selector del cambio de marchas, ya que éstas entran con cierta aspereza. El tacto de la palanca en el Passat es mucho más suave, virtud que se agradece porque en este modelo sí conviene recurrir al cambio con asiduidad. Que las marchas entra-



GRAN DIAMETRO
El aro del volante del Sonata resulta grande e incómodo. Semejante tamaño no aporta ninguna ventaja. En el Passat, foto inferior, la postura al volante está, sin duda, mejor resuelta.

EQUIPAJES
La larga distancia entre ejes va en detrimento del volumen y forma del maletero del Hyundai. En el Passat (foto inferior), el gran espacio para maletas pone colofón a un impecable estudio de cómo aprovechar del espacio

ran con más rapidez no vendría mal en las ocasiones que se practica una conducción deportiva.

Porque el Passat incita a conducirlo rápido. El motor se encuentra a su gusto en la zona alta del cuenta-vueltas y la estabilidad es elevada. Este modelo permite corregir errores de apreciación con facilidad en el trazado de las curvas, el eje delantero se inscribe dócilmente por donde se le indica y el eje posterior autodireccional ayuda a redondear las curvas. Con este propulsor, que no le pone en apuros para transmitir la potencia al suelo, el bastidor del Passat muestra un comportamiento excelente, con un equilibrio entre confort y estabilidad muy acertado.

En el Sonata también se ha conseguido un buen equilibrio, pero es-



tá claramente más decantado hacia la comodidad. Sin embargo sorprende que con la poca rigidez de tarado de sus suspensiones, el Sonata se comporte tan bien. La carrocería balancea mucho, pero no por ello este modelo pierde la compostura y se aferra a la carretera con tesón. Incluso en curvas largas y rápidas, aunque no se conduce con la tranquilidad del Passat, muestra buenas maneras. Su larga distancia entre ejes y la anchura de vías, medidas todas superiores a las del Passat, contribuyen a su buen asentamiento en la carretera. Los neumáticos, de perfil más alto que los del Volkswagen, están en sintonía con el tarado de las suspensiones. El conjunto es menos efectivo en

PIEL Y TELA
La opción de tapicería de cuero siempre resulta discutible. Más en el Sonata, cuyos asientos delanteros sujetan poco lateralmente. Una buena tapicería de tela cumple a la perfección.

UNOS POR OTROS
El Passat lleva de serie faros antiniebla y alerón trasero. La ausencia de estos elementos la compensa el Sonata con las llantas de aleación, que en el Passat son opcionales.



CONSUMOS



Datos en l/100 km	SONATA	PASSAT
CIUDAD		
*A 30,2 km/h de promedio	11,0	11,3
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	8,8	7,3
En conducción rápida	14,6	13,0
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,8	8,4
A 140 km/h de cruceo	12,2	9,6
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	9,6	9,8
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	627	615

SONORIDAD



	SONATA	PASSAT
Al ralentí	47,0	50,9
A 60 km/h	60,8	65,1
A 90 km/h	64,9	69,1
A 120 km/h	70,8	70,0
A 140 km/h	74,4	71,4
A tope	80,1	76,8

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

PRESTACIONES



	SONATA	VW
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	192	206
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	17,8	17,3
1.000 m. salida parada (seg.)	32,5	31,7
0-100 km/h (seg.)	11,2	10,3
Metros recorridos	189	176
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,7	19,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,8	21,4
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	34,8	31,2
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,1	42,0
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,8	12,6
Metros recorridos	330	355
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	16,4	17,5
Metros recorridos	459	486

FRENOS



	SONATA	PASSAT
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros		
A 60 km/h	24,6	16,7
A 100 km/h	54,2	48,0
A 120 km/h	82,7	77,4

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES

SONATA Tapicería de piel 165.000 Ptas. Pintura metalizada 30.000 Ptas.
PASSAT Antibloqueo de frenos 175.185 Ptas. Llantas aleación 112.600 Ptas. Pintura metalizada 40.421 Ptas.

DATOS DEL COMPRADOR

HYUNDAI
Importador: Hyundai España Distribución Automóviles S.A. Plaza de la Independencia, 10. 28001 Madrid. Teléfono: (91) 522 49 14. Red de post-venta: 21 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Tres años o 100.000 kilómetros en piezas y mano de obra.
VOLKSWAGEN
Fabricante/Importador: Seat S.A. Pau Clans 162-164. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Seis años de garantía anticorrosión. Tres años de garantía en pintura. Red de post-venta: 951 puntos de asistencia en toda España.

MECANICA

1º SONATA

Si sólo se analiza el motor, el Sonata supera al Passat por la superior elasticidad de su propulsor, aunque sea ligeramente menos potente.

2º PASSAT

En parte debido a su menor cilindrada, el comportamiento del motor del Passat es peor que el del Sonata.

COMPORTAMIENTO

1º PASSAT

El bastidor del Passat es uno de sus mejores argumentos. Resulta fácil de conducir y eficaz si se quiere disfrutar conduciendo rápido.

2º SONATA

En el Hyundai Sonata se ha primado la comodidad sobre la estabilidad. A pesar de ello, su comportamiento es bueno.

RENDIMIENTO

1º SONATA

En este apartado empatan. El Sonata consigue mejores recuperaciones, gracias a un motor de mayor cilindrada, pero acelera peor.

1º PASSAT

La potencia por unidad de cilindrada es superior en el Passat, lo que le permite acelerar mejor. En el consumo medio ponderado hay empate.

CONFORT

1º PASSAT

Aunque sus suspensiones sean más duras, el Passat resulta cómodo, y sus asientos y postura al volante son mejores.

2º SONATA

El tarado de sus suspensiones resulta beneficioso en carreteras con baches, pero en zonas viradas el balanceo puede llegar a molestar.

CARROCERIA

1º PASSAT

El aprovechamiento del espacio del que hace gala el Passat merece un sobresaliente.

2º SONATA

El Sonata proporciona mayor espacio a los pasajeros que el Passat, gracias a su mayor longitud. El maletero, en cambio, resulta menor.

ECONOMIA

1º SONATA

El precio del Sonata resulta sorprendente. Está bien equipado y su tamaño es similar al de berlinas de lujo de coste muy superior.

2º PASSAT

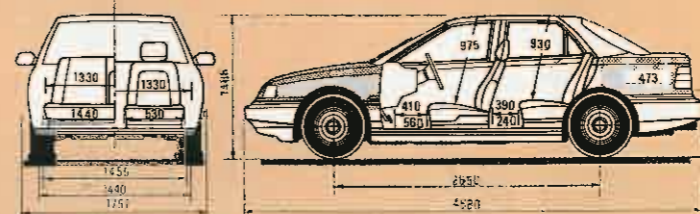
En este apartado el Passat queda ampliamente superado. Cuesta 500.000 pesetas más, su consumo es similar y tiene peor equipo.

RELACIONES NORTE-SUR

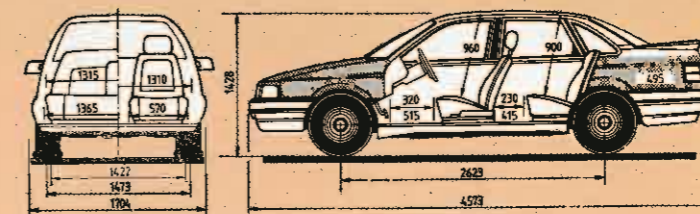
Aunque con algunas diferencias, estos dos modelos van perfectamente dirigidos a un mismo cliente. Quizá, para los amantes de la conducción, el Passat ofrezca mayores satisfacciones. El Hyundai, por el contrario, resulta apropiado para conductores más tranquilos.



HYUNDAI SONATA



VOLKSWAGEN PASSAT



velocidad de paso por curva que el del modelo alemán, pero sus reacciones resultan predecibles y por tanto se corrigen con facilidad. Son, en suma, dos planteamientos diferentes, pero bien resueltos en ambos casos. El único punto negativo del Sonata son los frenos. Más que la distancia que invierte en detenerse, resulta criticable el tacto. El ABS entra en acción demasiado pronto y produce acusados rebotes en el eje delantero y en el pedal. El Volkswagen mantiene en este apartado la buena tónica de todo su comportamiento dinámico.

Por lo visto hasta aquí, la ventaja a favor de uno u otro, salvo en lo que a precio se refiere, no resulta excesiva. La calidad de acabado y de los materiales utilizados tampoco decanta el fiel de la balanza de

uno u otro costado. De momento, por tanto, las únicas bazas del Passat, aparte de un superior equilibrio de todo el conjunto que difícilmente justifica la diferencia de precio, está en su más extensa red de asistencia. Pero Hyundai ofrece el Hyundai Euro-Service para paliar en lo posible sus carencias en este sentido.

Ferdinand Piech, futuro presidente del Grupo Volkswagen-Audi, realizó recientemente la siguiente declaración según reflejaba un artículo del Financial Times: «Estados Unidos no reaccionó (a la invasión japonesa) y ahora es demasiado tarde para ello. No es bueno pedirle a tu competidor que no te ataque más. Es mejor contraatacar». Parece claro que en esta carta de intenciones para su mandato, también deberá tener en cuenta a los coreanos. ○

Javier Moltó
Fotos: Alex Blanco.

VW CORRADO VR6

DE TODO CORAZON



VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Acabado y equipamiento
- Comportamiento

VW CORRADO VR6
PRECIO: 4.080.000 PTAS

- Plazas traseras
- Accionamiento lento de la palanca de cambios
- Interior sobrio

DEFECTOS

Con el motor V6, el Volkswagen Corrado ha adquirido un carácter hasta ahora desconocido en este modelo. Ofrece ahora unas prestaciones y una rabia que le confieren una fuerte personalidad. Si a esto añadimos un comportamiento intachable tenemos un cóctel explosivo.

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

HOY por hoy, el Volkswagen Corrado VR6 es una de las joyas de la marca alemana; a un diseño, de corte claramente deportivo, se une el nuevo motor de seis cilindros en V, que con un rendimiento increíble convierte a este modelo en un coche muy interesante, especialmente indicado para todos aquellos amantes de las altas prestaciones y de las emociones fuertes.

La gran diferencia entre el Corrado VR6 y el resto de su gama radica en su motor. Equipa un V6 a quince grados, en términos generales similar al del Golf y al del Passat, pero con un ligero aumento de cilindrada, llega hasta los 2.861 centímetros cúbicos y

su potencia a 190 caballos. Su comportamiento se puede calificar con los mejores elogios. Debido a lo cerrado de la V tiene un funcionamiento similar al de un motor de seis cilindros en línea con las ventajas que ello conlleva. Tiene unos bajos magníficos y sube de vueltas como si de un motor eléctrico se tratara, siempre está dispuesto a desplegar su caballería a la más mínima solicitud del acelerador, obsequiando a su conductor con unas prestaciones magníficas. Otra de las ventajas es que al estar abierta la V sólo quince grados, los cilindros prácticamente se solapan, de forma que la proximidad de las cá-

da. El comportamiento dinámico del Volkswagen Corrado VR6 está en plena consonancia con el carácter de su motor. A grandes rasgos, podemos decir que comparte el mismo chasis y esquemas técnicos de suspensiones que el Golf y de todos es conocida la estabilidad del superventas de la marca alemana. El Corrado VR6, en carreteras sinuosas, además de mostrar ese fuerte carácter, tiene un comportamiento intachable. Sus tarados de suspensiones son duros, pensados para favorecer al máximo la estabilidad, pero a la vez también ideados para permitir a sus pasajeros viajar confortablemente. También contri-

CARÁCTER
Buena estabilidad, neutro, noble, el VR6 muestra un comportamiento intachable.



maras de combustión permiten la utilización de una sólo culata, otra ventaja es que el motor tiene unas dimensiones compactas, lo que hace posible su colocación de forma transversal en la parte delantera del vehículo.

Al motor está acoplada una caja de cambios que se contradice con el carácter del generoso V6. Por una parte, los desarrollos finales son un poco largos, pero gracias a la bondad del motor este defecto se compensa en parte, ahorrando muchos cambios de marchas. El selector es rápido, pero su tacto es esponjoso, obligando al conductor a un cierto periodo de adaptación para no errar los cambios, sobre todo para reducir rápidamente de tercera a segun-

buena estabilidad sus neumáticos de generosas dimensiones 205 y, su perfil bajo, 50, que proporciona mayor rigidez al neumático y evita que aparezcan derivas, consiguiendo un mayor agarre y una mejor direccionalidad. Lo cierto es que este vehículo, muy fácil de conducir, permite rodar a buen ritmo por carreteras viradas con un comportamiento neutro y muy noble. En una conducción al límite se puede apreciar un ligero derrape del tren trasero, fácilmente controlable y que difícilmente pondrá en aprietos a su conductor. Todo lo contrario, en carreteras estrechas y de curvas cerradas ayuda mucho, algo que los conductores más expertos agradecerán.

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de seis cilindros en V a 15 grados. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.861 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82 mm. Carrera: 90,3 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 190 CV (140 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 25,0 mkg (245 Nm) a 4.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Catalizado. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN: Tracción a las ruedas delanteras. Sistema antipatinamiento EDS. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embraque: Accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,6 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION: Delantera: Independiente con doble triángulo transversal con amortiguador, barra de torsión y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente, brazos longitudinales tirados, amortiguadores de gas, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 205/50 VR 15. Llantas de aleación de 6,5 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.210 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 31 km/h de promedio	12,5
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,4
En conducción rápida	17,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,0
A 140 km/h de cruceo	12,8
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100km	10,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	468



DEMASIADO SIMPLE
Los instrumentos, para un vehículo de su clase, son demasiado sobrios, muy simples.

ALERÓN ESPECIAL
El spoiler trasero sólo se despliega cuando se superan los 120 kilómetros por hora.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	230,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	15,2
1.000 m salida parada	27,7
De 0 a 100 km/h	7,2
Recorrido (metros)	114,2
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	30,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	33,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,7
recorrido (metros)	214,8
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,5
recorrido (metros)	293

DOS MÁS UNA
Como en otros coupés de similares características, el habitáculo del Corrado ofrece excelente espacio para dos personas. Las plazas traseras están casi de adorno o en todo caso para un ocupante que tendrá que hacer contorsionismo.



También sirve de gran ayuda el sistema EDS (antipatinamiento) que equipa de serie, que evita en virajes cerrados y sobre todo en suelos deslizantes que pierda tracción, evitando con ello sorpresas desagradables. La dirección está a la altura que cabría esperar en un coche de estas características; con una asistencia apropiada, siempre en función de la velocidad, ofrece en todo momento al conductor un buen tacto.

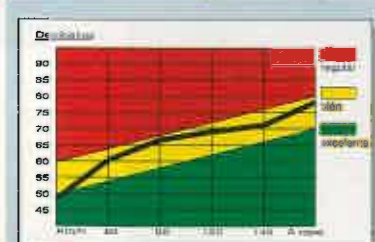
Los frenos, ideados para poder detener al Corrado VR6 sin inconvenientes, son potentes y aguantan bien los esfuerzos prolongados, son de discos en las cuatro ruedas, los delanteros ventilados y está equipado con sistema antibloqueo de serie, que proporciona una frenada segura, sobre todo en suelos deslizantes. Su mayor inconveniente es que en carreteras onduladas, circulando a buen ritmo, el ABS entra

FRENOS



A 60 Km/h	14,8
A 100 Km/h	38,7
A 120 Km/h	56,4

SONORIDAD



Al ralentí	48,6
A 60 Km/h	62,3
A 90 Km/h	66,8
A 120 Km/h	69,4
A 140 Km/h	71,1
A Tope	78,7

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Seat S.A. Pau Claris 162-164 08037 Barcelona Teléfono: (93) 215 88 35 **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. Seis años de garantía anticorrosión. Tres años de garantía en pintura. **Red de postventa:** 951 puntos de asistencia en toda España.

ELEGANTE
Dentro del segmento de los coupés, el Corrado presenta una línea aerodinámica y elegante. El único inconveniente es la precaria visibilidad hacia atrás.



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

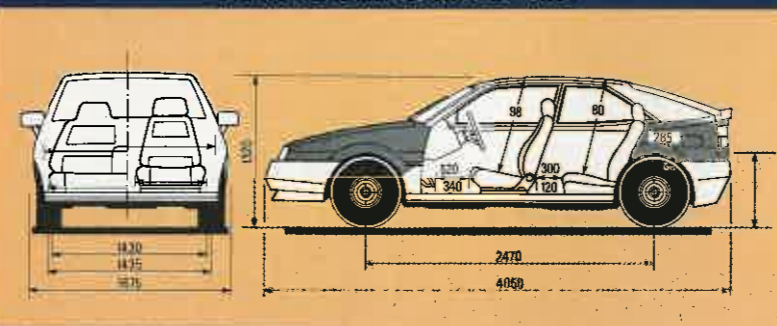
A FAVOR

▲ La calidad de acabado, tal como suele ser habitual en los modelos de Volkswagen, es muy buena.
▲ El equipamiento de serie es muy completo.

EN CONTRA

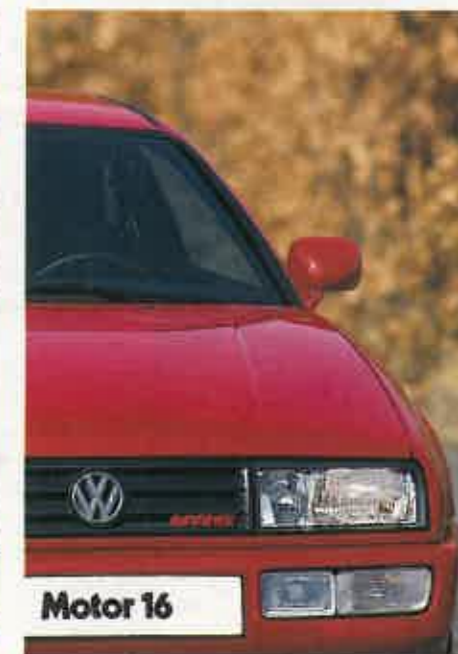
▼ La instrumentación es muy simple y sencilla, poco apropiada para un coche de sus características.
▼ El interior resulta muy sobrio para un deportivo.

VOLKSWAGEN CORRADO VR6



FRENTE A SUS RIVALES

El Volkswagen Corrado VR6, aunque tenga unas dimensiones más pequeñas, rivaliza con el Audi Coupé 2.8 E V8, BMW 325i, Mazda MX-6 2.5i V-6, Nissan 200 SX Turbo y Toyota Celica 2.0-16V. De sus adversarios, todos, excepto el modelo de BMW, son mucho menos potentes. También son todos mucho más caros a excepción del Toyota Celica, sensiblemente más barato, pero con treinta caballos menos de potencia.



muy rápido en funcionamiento, produciendo una sensación extraña a la hora de pisar el pedal del freno a fondo.

La bondadosa mecánica de este sugerente modelo está escondida bajo una carrocería coupé muy atractiva. Tal como sucede en este

tipo de coches, el interior está pensado realmente para dos pasajeros, resultando agobiante para cuatro. Las plazas traseras son pequeñas y es fácil tocar con la cabeza en el techo.

El puesto de conducción está bien resuelto y es fácil encontrar la

postura más adecuada, gracias a la posibilidad de reglar el asiento en altura. El único inconveniente es su poca visibilidad hacia atrás, limitada por el alerón trasero. Afortunadamente este apéndice sólo se despliega al pasar de 120 kilómetros por hora, para una vez que circulemos más lentos replegarse automáticamente. Con ello permite que su uso en ciudad moleste menos a la hora de realizar aparcamientos, etc.

Tal como suele ser habitual en Volkswagen, la calidad de acabado es buena, lo más reprochable es que en este coche, de clara vocación deportiva, su interior es muy sobrio y la instrumentación muy simple, indigna de un vehículo de su clase.

El equipamiento de serie es muy completo, al ABS y el EDS hay que sumar el aire acondicionado y el ordenador de abordo entre otras cosas.

Con el Volkswagen Corrado VR6 tenemos un clásico coupé en el que hay que destacar su sensacional mecánica y su comportamiento irreprensible. Un coche con una línea agresiva y un equipamiento muy completo que, sin duda, llenará de

UN V6 DIFERENTE
Este Corrado equipa un motor V6 a quince grados, lo que significa que funciona como un seis cilindros en línea pero con muchas ventajas adicionales.

satisfacciones a su conductor. Su precio es un poco caro: 4.080.000 pesetas, pero si tenemos en cuenta lo que ofrece vemos que no es muy descabellado. ○

Manuel Madrid
Fotos: José A. Díaz



VIRTUDES

- Respuesta motor
- Cambio y transmisión
- Equipo
- Cualidades todo terreno

ASIA MOTORS ROCSTA 2.2 D
PRECIO: 2.284.734 ptas.

- Dirección en carretera
- Tacto de frenos
- Detalles de acabado
- Humo en el escape

DEFECTOS

ASIA MOTORS ROCSTA 2.2 D

ESTRELLA ROQUERA

Dentro del siempre sorprendente mundo del todo terreno, ha llegado a España un exótico modelo desde la lejana Corea. Bautizado como Rocsta (contracción de «estrella de la roca» en inglés), amplía la oferta de los pequeños camperos demostrando una interesante y tradicional personalidad muy «a lo Jeep» pero con el detallismo que siempre acompaña a los productos orientales.

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

Lo primero que se pregunta el interesado, al localizar la peculiar silueta del Rocsta entre el uniforme y anodino fluir del tráfico, es el origen de ese extraño 4x4, parecido pero distinto a un Jeep. Ni el más avezado estudioso de los catálogos acertará a la primera.

Asia Motors es una fábrica de vehículos industriales de Seúl, filial de la más conocida internacionalmente Kia, dedicada ésta ya exclusivamen-



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua y ventilador termostático. Cilindrada: 2.184 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 94 mm. Compresión: 22,9 a 1. Potencia máxima: 72 CV (53 Kw) a 4.250 rpm. Par máximo: 14,7 mkg (144 Nm) a 2.500 rpm. Alimentación: Bomba inyectora rotativa con inyección directa. Combustible: Gasóleo. Relación peso/potencia: 17,63 Kg/HP.

TRANSMISION: Trasera o total. Caja de cambios manual de cinco marchas. Caja transfer con dos relaciones, alta 1,000 1; baja 2,203.1. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,6 km/h.

DIRECCION: Sistema: De bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,75 vueltas. Diámetro de giro: 4,6 metros.

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

SUSPENSION: Eje rígido, ballestas semielípticas, amortiguadores y barras de torsión. Trasera: Eje rígido con ballestas semielípticas y amortiguadores. Bastidor compuesto por largueros y travesaños.

RUEDAS: Neumáticos: P235/75 R15. Llantas de aleación de 6J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.270 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros.

ESTAMPA
El Rocsta tiene porte de auténtico «todoterreno». Detalles como la placa de protección del motor (página anterior) confirman esta vocación.



MARCHA ATRÁS
Los protuberantes pilotes posteriores están demasiado expuestos a incidentes «campestres».

CONSUMOS

Datos en l/100 Km	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	9,2
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	8,0
En conducción rápida	12,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	13,3
A 140 km/h de cruce	-
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,2
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	670

te a los automóviles convencionales. Como siempre, detrás de esa gran «caja china» que es la industria oriental, las ramificaciones desde estas dos firmas llegan hasta nada más ni nada menos que Mazda. Sirva esto como aclaración a la génesis de tan insólito producto y como carta de presentación, garantía del patrocinio industrial del Rocsta.

En España y Andorra, una empresa se ha establecido como importadora exclusiva de Asia Motors, con el notable honor de haber merecido por parte de la casa madre el conservar su nombre de origen, lo que oficializa sin ambigüedades esta comercialización. Asia Motors España S.A. ha desembarcado en nuestras



ASIA MOTORS

¿Quién es Kia?

La casa madre de Asia Motors, la coreana Kia, ya se ha hecho un hueco en los mejores salones del automóvil. Para finales de este año, ha anunciado el lanzamiento en Gran Bretaña, donde se está actualmente desarrollando, de un fun-car o coche de ocio basado en el pequeño Mazda 121. Con un nuevo sistema de tracción a las cuatro ruedas, dispone del motor 1.3 del popular utilitario e irá equipado

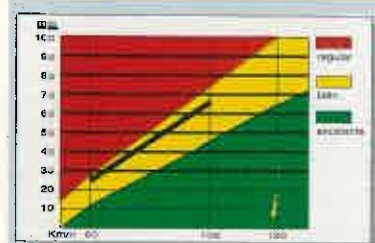
según mandan los cánones de esta última moda de coches informales a medio camino entre la ciudad, la playa y el campo.



tierras con dos versiones iniciales del Rocsta, una 2.2 de 72 caballos diésel y otra 1.8 de 85 caballos de gasolina, para los que el importador ofrece un completísimo paquete full equipe, opcional en el diésel y de origen en el de gasolina.

Al estilo de los todo terreno genuinos, es decir, nacidos para desenvolverse más por el campo que por el asfalto, el diseño es un tanto simple y funcional. La estética, de aspecto militar, recuerda a los jeep orientales que, después de la Segunda Guerra Mundial, han ido invadiendo en apabullante número los países más recónditos. El frontal parece algo entre el Wrangler y el primer Toyota Land Cruiser, todo un

FRENOS



A 60 Km/h:	26,2
A 100 Km/h:	67,5
A 120 Km/h:	-

SONORIDAD



Al ralentí:	57,0
A 60 Km/h:	69,7
A 90 Km/h:	74,1
A 120 Km/h:	81,6
A 140 Km/h:	-
A Tope:	84,2

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	129
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	22,2
1.000 m salida parada	41,9
De 0 a 100 km/h	24,0
Recomiendo (metros)	448
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	21,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	41,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	43,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	31,4
recorriendo (metros)	911
De 80 a 120 km/h en 5ª	29,1
recorriendo (metros)	832

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Asia Motors España, S.A. C/ Corazón de María, 25 28002 Madrid. Teléfono: (91) 519 67 53 **Garantía:** Un año sin límite de km. **Red de postventa:** 30 puntos de asistencia en toda España



COMPLETO
En cuanto a diseño no puede hablarse de una irresistible atracción. Pero en cuanto a equipo y funcionalidad, el Rocsta está por encima de muchos turismos más caros. La aireación no es muy capaz en cuanto a caudal y la guantera es simbólica, pero los asientos son cómodos y están bien tapizados.



símbolo para los aventureros de todo el mundo, mientras que el lateral recuerda a un Suzuki Santana y la trasera a la del Jeep Wrangler. El resultado es un coche muy en la vieja tradición del todo terreno, es decir, funcionalidad sin ambages y ninguna concesión a los primos de asfalto. Para España, Asia Motors ofrece tres posibilidades de capotar el Rocsta. Un techo básico de lona, un techo duro fijo original con luneta trasera inamovible y un techo duro desmontable. La capota desmontable, realizada por Fiberglass Italia, no es lo que se dice un alarde de diseño latino. Con un acabado algo pobre y unos sistemas de fijación por tornillos y cinchas algo rústico, afea un tanto el aspecto general. Pero ofrece una buena rigidez, es hermética, puede desmontarse por partes (delantera y/o trasera) y, algo importante para quien utilice el Rocsta habitualmente como vehículo polivalente, permite abrir el por-

tón trasero por completo, incluyendo la luneta.

El interior presenta un diseño así mismo muy sencillo, pero honesto y con acabados aceptables para un coche «de batalla». La diferencia del Rocsta respecto a los 4x4 más sencillos de nuestro mercado es el equipo ofertado por el importador. Asientos reclinables, apoyo lumbar en el del conductor, dirección regulable en altura, apoyacabezas delanteros, radio cassette personalizada, ruedas de 235/75 R15, llantas de aleación (cuidado para los más triileros), cristales tintados, bola de remolque, bloqueo de diferencial en las ruedas delanteras y aire acondicionado son algunos de los elementos de esta inusual generosidad de equipamiento y que hacen ser descendientes con un precio ya importante para el segmento y algunos defectos de acabado.

La posición de conducción es amplia y cómoda gracias al volante re-

gulable. Pero un detalle que se echa en falta enseguida, y sobre todo haciendo todo terreno, es un apoyo para el pie izquierdo que, si es cómodo para rodar por carretera, se hace imprescindible en zonas abruptas donde las inclinaciones pueden desplazar el cuerpo fácilmente.

El motor del Rocsta 2.2 D es un Hurricane de 72 caballos cuyo solo aspecto ya dice mucho. Sencillo, bien acabado, y con una accesibilidad mecánica excelente, gusta al primer vistazo. Su funcionamiento no defrauda y se muestra muy suave de respuestas, con un encomiable par a 2.500 revoluciones por minuto. La caja de cambios dispone de un escalonamiento de los desarrollos lógico y bien pensada para todo uso que permite rodar por carretera dosificando perfectamente la potencia del cuatro cilindros. Su accionamiento, así como el de la caja de transferencias, es agradablemente suave y preciso, algo de lo que no todos los todo terreno pueden presumir. En el campo, donde este coche demuestra su pretensión de ser una «estrella de la roca», evolucionando en reductoras, la respuesta es precisa y satisfactoria en todo tipo de caminos. El embrague, de buen tacto, ayuda a cambiar en el momento justo y de forma rápida.

Por lo demás, los consumos se mantienen muy estables en los dife-



CAL Y ARENA
La regulación en altura del volante proporciona una cómoda posición. Sin embargo, la ausencia de apoyo del pie izquierdo plantea problemas maniobrando en el campo.



BUENA FACHA
El aspecto del motor dice mucho al aficionado al 4x4. Sencillo, bien acabado y accesible. Su funcionamiento no contradice esta impresión.



HACIA ARRIBA
Ascendiendo es donde el ágil Rocsta se encuentra a gusto. Maniobrable, de dimensiones reducidas y de potencia muy dosificable, escala con precisión y eficacia.

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ El aire acondicionado no es muy usual en los pequeños TT. y, además, no siempre puede montarse.

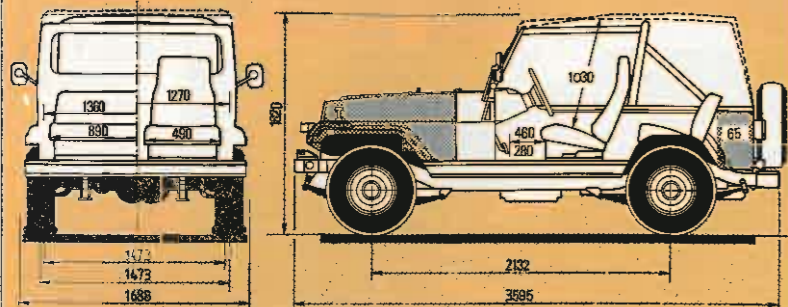
▲ La dirección asistida y los bloqueadores de diferencial suponen un tanto anticipado a la hora de evolucionar por terrenos muy difíciles.

EN CONTRA

▼ El sistema de cierre del capó, por medio de tiradores exteriores, deja la mecánica a merced de cualquier malhechor.

▼ Aparte del apoyo del pie izquierdo para el conductor, el pasajero delantero no dispone de ninguna asa donde sujetarse en los pasos difíciles.

ASIA MOTORS ROCSTA 2.2 D



GRAN FORMATO
Para las ruedas, el paquete «full equip» ofrece llantas de aleación y neumáticos 235/75. Para campo, será mejor montar unas de chapa, más fiables, y sustituir los neumáticos de origen por otros de más agarre.

cido despreocupadamente, necesita atención y constantes correcciones de dirección. En carretera deslizante, puede llegar a ser delicado su comportamiento en dos ruedas motrices y con los neumáticos de origen. Los frenos no ofrecen tampoco un tacto tranquilizador a cierta velocidad y con el coche cargado. Los pequeños discos delanteros y los tambores traseros detienen el Rocsta en unos cuantos metros más de los deseados. En carretera, por tanto, es mejor conformarse con mantener el buen crucero que ofrece el motor sin buscar mayores prestaciones.

Sobre la tierra o la piedra, el coche se descubre como muy manejable, buen escalador y descansado de llevar gracias a la dirección asistida. Las suspensiones, que obviamente no buscan el confort en carretera, son duras, con un buen cruce de ejes e ideales para trabajar sobre escalones, zanjas o taludes, confiando al Rocsta una gran precisión en la maniobra. Aquí los neumáticos tampoco parecen los más adecuados, y seguramente el comportamiento mejoraría con otro tipo de calzado.

Juan Luis Soto

Fotos: Ramón Rodríguez

rentes usos y esta versión se beneficia de su condición de diésel, una posibilidad que los 4x4 del mismo planteamiento, como el Santana o el Wrangler, no tienen. El único pero a este notable motor, es su humeante escape, algo que siempre llama la atención en un todo-terreno.

Si Rocsta prefiere la roca se hace evidente sobre el asfalto. La dirección asistida, la corta batalla y la dimensión de los neumáticos lo hacen muy peculiar en carretera. Demasiado sensible para ser condu-



E
M
I
Z
A
G
A
Z
M

MERCADO

LOS COCHES MAS VENDIDOS DE LA HISTORIA DE ESPAÑA

HASTA la fecha, ninguna marca española de automóviles ha logrado vender en el mercado interior la mítica cifra del millón de unidades de alguno de sus modelos, ni es probable que lo consiga a corto plazo, ya que sólo Seat, con el 127, y un modelo ya desaparecido, y Fasa Renault, con el R-5, otro que tiene los días contados, han logrado acercarse a esa cifra.

Estos dos modelos, presentados en el mercado

Marca/modelo	Desde	Hasta	Unidades
Seat 127/Fura	1972	1985	873.219
Renault 5	1972	1992	834.488
Seat 124/1430	1968	1981	788.013
Ford Fiesta	1976	1992	754.128
Seat 600	1957	1973	714.413
Ford Escort/Orion	1981	1992	599.232
Seat 850	1966	1975	596.239
Opel Corsa	1982	1992	462.174
Seat Ibiza	1984	1992	386.268
Renault 12	1970	1984	414.688
Seat Ibiza	1984	1992	386.268
Peugeot 205	1984	1992	385.436
Renault 4	1963	1992	355.833
Simca 1200	1969	1982	353.903
Seat 131	1975	1985	353.837
Renault 6	1969	1986	321.956
Opel Kadett	1986	1992	316.328
Renault 11	1983	1989	315.035
Seat Panda/Marbella	1980	1992	280.474
Renault 21	1987	1992	254.481
Citroën GS	1973	1986	235.746

español el mismo año (1972), constituyeron la vanguardia de una nueva generación de «polivalentes», con una línea truncada de dos volúmenes, no muy aceptada en un principio, pero que, después, siguieron los Fiesta, Corsa, Ibiza, Peugeot 205 y Citroën Visa y AX.

Del Seat 127, que estuvo en el mercado 14 años y que desapareció prematuramente por desavenencias entre la empresa española y la casa matriz Fiat, se vendieron un total de 873.219 unidades, récord absoluto de ventas de un solo modelo en España hasta la fecha, siendo también el único mode-

lo que no sólo sobrepasó la cifra de cien mil unidades vendidas en un año, sino que superó esta cantidad durante cuatro años consecutivos y, esto, lo



consiguió a medidados de los años setenta.

En cuanto al Renault 5, que con la profunda transformación sufrida en 1985

parece resistirse a desaparecer, a pesar de tener ya sustituto en el mercado, y todavía mantiene unas cifras de ventas que para sí quieren modelos mucho más recientes, se vendieron 834.488 unidades en los 21 años que lleva en el mercado.

El tercer puesto en este ranking de los superventas lo ostenta otro Seat ya desaparecido, el 124, del que en conjunto con la variante 1.430 se vendieron cerca de ochocientas mil unidades en 14 años. En cuarta posición, figura el Ford Fiesta, con 745 mil unidades; un modelo presentado en 1976, pero que tiene la suficiente fuerza para ser el primero que consiga la mágica cifra del millón de unidades de ventas en el mercado español, aunque para ello tendrían que pasar todavía otros seis años manteniendo el ritmo actual de

ventas. Entre las ventas de otros modelos, más o menos emblemáticos y ya desaparecidos, cabría destacar el popular y legendario Seat 600 del que se han vendido 714.413 unidades, desde 1957 a 1973. Una cifra que puede dar una idea de la importancia que este modelo tuvo en la motorización de nuestro país.

Del Seat 850, se vendieron cerca de setecientas mil unidades en diez años.

También habría que destacar el «familiar» Renault 12, con 417 mil unidades en 15 años, y el Renault 4, por ser el modelo que lleva más tiempo en el mercado y del que se vendieron 355.833 vehículos, en sus 30 años, y del que se siguen vendiendo, todavía, algunas unidades.



AGENDA

CAMIONES EN EL JARAMA

El próximo mes de octubre, en concreto los días 16, 17 y 18, tendrá lugar el Gran Premio Camión de España en el Circuito del Jarama.

Con este Gran Premio se cierra el Campeonato de la temporada 92, y se proclaman los campeones de las tres Clases que contempla el Reglamento.

Durante estos días podremos ver en el Jarama a casi todos los pilotos inscritos en el Eurocamiones 92; sin embargo, la participación española no será muy abundante.

Los días 17 y 18 de octubre, el piloto Patrick



Bourny hará una demostración en la recta de tribunas con un camión con el que hace volteretas de 360 grados, y con otro camión que circula en equilibrio sobre dos ruedas.

Para completar este Gran Premio Camión también se celebrará el Campeonato de España de Citroën AX.

A GREDOS EN MOTO

Los Moteros de Gredos han organizado la II Concentración «Gredos en Moto» para los días 12 y 13 de septiembre de este año.

La concentración tendrá lugar en Navarredonda de Gredos (Ávila). Este pueblo queda cerca de Piedrahita, de San Martín de la Vega y de Arenas de San Pedro.

Las inscripciones pueden hacerse por teléfono

llamando al 34 80 76 con el prefijo de Ávila 918. El precio previsto por los organizadores es de dos mil quinientas pesetas.

El programa del domingo 13 comienza a las 9:30 con un desayuno a base de chocolate con churros; a las 10:30 se hace una ruta de 35 kilómetros por Piedrahita, y a continuación el Ayuntamiento invita a un aperitivo.

La entrega de los más de quince trofeos será después de comer, y además irá unida a un sorteo de regalos, y a la despedida formal hasta el año 1993.

Las normas dictadas por los Moteros de Gredos son claras y lógicas: casco, caballete para aparcar, nada de alcohol, cumplimiento de las normas de Tráfico, cuidar el entorno natural y pasarlo bien!

SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE BIRMINGHAM

Son numerosas las facetas que introduce la nueva edición del *British International Motor Show* en su camino por convertirse, lejos de ser un mero contacto frío y profesional

con la industria del automóvil, en uno de los salones de mayor interés para toda la familia.

Abrirá sus puertas en el recinto ferial del National Exhibition Centre de Birmingham, el sábado 24 de octubre, y se clausurará el domingo 1 de noviembre.

Entre las empresas expositoras figurarán fabricantes de turismo, importadoras, fabricantes de accesorios y componentes, financieras, organismos automovilísticos y otras muchas compañías y sociedades con contactos e intereses en el mundo de la automoción.



PARA LOS COCHES CARROZA

El Ayuntamiento de Gósol patrocina la primera subida en cuesta para coches antiguos, que ha sido organizada por el muy dinámico Classic Motor Club del Bagés.

El día elegido para la prueba ha sido el 19 de septiembre de este año, y las inscripciones deben hacerse antes del día 12

al teléfono del Club (93-873 26 75), en el que se podrán registrar, de forma gratuita, dos personas por coche.

El límite de vehículos será de treinta coches fabricados antes del día 31 de diciembre de 1959.

El programa que han preparado los organizadores es bastante completo. Comienza a las nueve y media en la plaza de la iglesia de Berguedá con inscripción y desayuno hasta las diez y media. Se dará la salida con dirección a Gósol a las once menos cuarto, donde se llegará hacia la una me-

nos cuarto. El Ayuntamiento invita a un aperitivo y a comer con platos típicos de la región.

Después trofeos y baileto en la plaza.

El Classic Motor Club del Bagés ha previsto, incluso, que quien quiera quedarse a dormir en Gósol lo pueda hacer en un par de hostales del lugar.

Este tipo de iniciativas son las que hacen revivir el arte del motor, y lo mantienen en continua pujanza.

LO QUE HAY QUE SABER

MULTAR EN MADRID

TRAS la entrada en vigor del Reglamento General de Circulación el día 15 de junio de 1992, el Ayuntamiento de Ma-



EL PRECIO DEL PERDON

Infraacción	Importe/Ptas.
Saltarse un semáforo*	15.000.-
Circular sin cinturón	3.000.-
Exceso de velocidad*	15.000-50.000.-
Giro prohibido	12.000.-
Conducción temeraria	25.000.-
Velocidad inferior a la mínima*	15.000.-
Adelantamiento prohibido*	15.000.-
Entablar competencia entre vehículos*	25.000.-
Circular sin casco protector	5.000.-
No llevar las luces adecuadas	3.000.-
Conducir bajo los efectos del alcohol*	50.000.-
Negativa de la prueba de alcoholemia*	25.000.-
Aparcar en doble fila con conductor	5.000.-
Aparcar en doble fila sin conductor*	15.000.-
Aparcar en la acera	5.000.-
Arrojar objetos por la ventanilla	5.000.-
Ferado prohibida	3.000.-
Conducir en dirección prohibida*	15.000.-

* Sin posibilidad del 20 por ciento de descuento por pronto pago.

drid, en el caso que aborramos esta semana, ha considerado aconsejable el replanteamiento en las normas reguladoras de la circulación. Ya en bandos anteriores se había efectuado esta tarea, cuyo objetivo primero era el de concretar la cuantía de las sanciones, que cada Ayuntamiento fija dentro de un rango permitido por las Administraciones implicadas.

En esta línea, y de acuerdo con los poderes que para ello detentan el alcalde y el concejal delegado, se deciden medidas como la calificación de las que serán Vías Preferentes (y por tanto con mayores sanciones) o las cuantías de las sanciones, de las que ofrecemos un ejemplo en el recuadro.

VIDEOS



LA HISTORIA DEL AUTOMÓVIL EN VIDEO

Kalender Vídeo S.A. ha publicado una colección de video cassettes en la que se relata la historia del automóvil. La serie está dividida en seis cintas, cada una de las cuales cuenta los eventos más importantes de cada época: «Desde los orígenes hasta 1919», «Los felices años 20. (1920-1930)», «Sueño y realidad (1930-1940)», «Veinte años prodigiosos (1940-1960)», «Una industria sin fronteras (1960-1980)» y «Hoy y mañana (1980-2000)» son los nombres respectivos de las seis cintas. La primera entrega de la colección narra la aventura de los primeros automóviles, desde el «Fardier», un gigantesco vehículo a vapor que se estrelló a los pocos minutos de empezar a andar. Tendría que pasar más de un siglo hasta que saliera,



de las manos de Karl Benz, el primer coche que se vendería al público. Louis y Marcel Renault, Henry Ford, Emile Lavassor... son hombres que forjaron la historia del automóvil con sus propias manos.

2ª CINTA

Acabada la primera Guerra Mundial, comienzan los felices años 20. Hombres y marcas legendarias hacen su aparición: Nuvolari, Ferrari, Fiat, Alfa Romeo, Bugatti... dispuestos a dejar bien alto el pabellón en carreras no menos míticas: Las 24 horas de LeMans, Targa Florio y las 500 Millas de Indianápolis. Henry Ford cumple su sueño con la fabricación de un coche para todos, el Ford T.

3ª CINTA

Los años 30 suponen una nueva etapa en la industria del automóvil. Los coches, especialmente los nortamericanos, son cada vez más grandes y lujosos, como los Lincoln, Chrysler o Packard, todo lujo, carrocería y cromados. En Europa aparecen nuevas marcas: Jaguar (1935), Simca (1936), y comienza una lucha encarnizada entre franceses e ingleses contra las potencias del eje, con sus poderosos Mercedes, Alfa Romeo y Auto Unión, y poco después Volkswagen, un coche para el pueblo encargado a F. Porsche por el mismísimo Hitler.

6ª CINTA

En los 80 hay un desarrollo tecnológico como no se había visto nunca, y los coches no escapan a él. Son los años de la inyección electrónica, la turboalimentación, el ABS y el airbag. Los fabricantes muestran sus propuestas de futuro, prototipos sacados de la ciencia ficción, pero con todos los visos de hacerse reales. Son los coches del año 2.000. Cuestan 1.995 pesetas cada cinta y pueden solicitarse en el tlf. 91/555 44 77.

4ª CINTA

Tras la Segunda Guerra Mundial se continúan las tendencias de años anteriores. América produce coches cada vez

más grandes e impresionantes, como el fabuloso Cadillac Eldorado con tapicería de astracán. En Europa las novedades vienen de la mano de marcas recién nacidas como Porsche, MG o Facel Vega, mientras dos deportivos italianos -Ferrari y Maserati- comienzan su imparable ascensión, en detrimento de la industria inglesa.



seguridad empieza a ser uno de los objetivos de los fabricantes europeos y americanos... y también de los japoneses, que ya se consolidan como una peligrosa amenaza.

En los 80 hay un desarrollo tecnológico como no se había visto nunca, y los coches no escapan a él. Son los años de la inyección electrónica, la turboalimentación, el ABS y el airbag. Los fabricantes muestran sus propuestas de futuro, prototipos sacados de la ciencia ficción, pero con todos los visos de hacerse reales. Son los coches del año 2.000. Cuestan 1.995 pesetas cada cinta y pueden solicitarse en el tlf. 91/555 44 77.

JUEGO DE PATRIOTAS

El concepto de Patria es diferente para los norteamericanos, o para algunos de ellos. Otro ejemplo: la senadora Barbara Mikulski, ha desempolvado una vieja norma del senado y quiere imponer en todos los Estados Unidos la obligación de que los fabricantes de automóviles coloquen una etiqueta en cada coche vendido en la que se especifique el país en que ha sido fabricado y la procedencia de los principales elementos mecánicos de cada coche. Según la senadora, «no se trata de actuar contra un país, sino de ayudar a los consumidores a efectuar una elección correcta».

Mientras que el sindicato mayoritario de los trabajadores del automóvil ha expresado su interés en la iniciativa, la Cámara de Representantes no ha efectuado ningún comentario sobre esta propuesta.





SEAT, MAS OLIMPICOS

TRAS el éxito de patrocinio de los Juegos Olímpicos...

instalaciones olímpicas de Barcelona...

zación una importante flota de vehiculos...

BORRACHOS E IMBECILES

HACE ya bastantes meses que han comenzado a proliferar máquinas analizadoras...

puesto de moda, entre determinadas pandillas...

Como la estupidez humana no tiene límites...

ALEMANIA QUIERE CONSUMIR MENOS

La prensa germana recoge en estos días el rumor de que el ministerio de Medio Ambiente...

combustible. Según los responsables ministeriales...

SEX CAR EN SITGES

Sucedio en Sitges (Barcelona), donde el ciudadano Chimo Fernández de Castro...



¿BUSCA ALGO DE INTERÉS? MIRE AL FINAL DE ESTA REVISTA. Grupo 16

S NUEVOS MODELOS

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes rows for ACM models.

Table for ALEKO models with columns: Modelo, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas.

Table for ALFA ROMEO models with columns: Modelo, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas.

Table for ARO models with columns: Modelo, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas.

Table for ASIA MOTORS models with columns: Modelo, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas.

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

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa...

MODELO	91	90	89	88	87
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1470	1240	1040	940	—
R-21 TXi	1820	1640	—	—	—
R-21 L Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R-21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1860	1400	1170	1050	—
R-21 Turbo DX	1760	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R-21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam	1820	1540	1290	1150	990
R-21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1060	900
R-21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	1090
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1280	1100
R-25 TXi	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2520	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	1380	1010	—
Espace TSE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TAE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140

MODELO	91	90	89	88	87
Marbella GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza Crono 3p	—	—	—	530	420
Ibiza CLX 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SWL 1.5 3p	1020	880	780	700	—
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	750	630	570	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	530	480
Ibiza GL y GLX 1.2 5p	940	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	800	680	620	530	480
Ibiza CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc. y Spc	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	680	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	680	500	370
Ibiza Disc. y Spc	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L GL 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L GL y Bri	790	670	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	590	480	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga LD	900	770	600	470	370
Malaga GLD	900	770	600	470	370
Malaga GLXD	900	770	600	470	370
Malaga Touring D	900	770	600	470	370

MODELO	91	90	89	88	87
Golf Cl. D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf Cl. D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	680	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	740	—
Jetta GT	1490	1260	1030	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	780	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	790	—
Passat 1.8 C L	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	420
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1500	1380	1150	1040	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 16	2640	2240	1960	1710	—
Santana LX 1.8	—	—	—	—	480
Santana GLX	—	—	—	—	660
Santana GX GTD	—	—	—	—	480
Santana GT	1250	1070	960	810	660
Santana GTX	1450	1230	1110	940	750
Santana GT 16V	1430	1220	1040	940	—

MODELO	91	90	89	88	87
HONDA					
Prelude 2.0 4 WS	2600	2200	1800	1500	1350
Civic CRX 1.6 1.8V	1950	1650	1500	1270	1140
Accord 2.0 1.8V	2300	1950	1780	1500	1350
INNOCENTI					
900 SL	780	660	600	460	380
990 Turbo	1150	810	740	620	500
980 DSE	950	800	730	620	500
LADA					
Samara	570	480	420	360	—
LOTUS					
Excel	4530	4200	3800	3250	2760
Esprit HC	5370	4560	4130	3530	3000
Esprit Turbo	6500	5500	5000	4270	3630
MASERATI					
430	5750	4850	4400	3770	3180
Spidee	5000	4250	3850	3270	2700
2225i	4500	3650	3350	2850	2420
MAZDA					
323 F	2200	1880	1700	—	—
626 Hatch Back	2650	2270	2040	1840	—
626 Hatch Back 4WS	2800	2400	2180	1940	—
929	4110	3520	3170	2820	2540
Rx7 Turbo	4520	3870	3490	3140	—
Rx7 Cabrio	4870	4170	3760	3380	—
MITSUBISHI					
Galant 2.0 GT 1.6V	2450	2050	1840	—	—
MORGAN					
4/4 1600 F 2A	3750	3150	2860	2470	2090
4/4 1600 F 4A	3900	3300	3000	2560	2180
Plus 8 i	4800	4050	3700	3130	2660
NISSAN					
Sunny GT 1.6V	—	1350	1150	980	880
Sunny 1.6 SLX 4 y 5p	1450	—	—	—	—
Primera 1.6 SLX 5p	1620	—	—	—	—
Primera 2.0 E GT 4p	2240	—	—	—	—
200 SX 1.8 Turbo 16V	2750	2350	2100	1790	1600
300 ZX 3.0 Turbo	4100	3450	3000	2550	2300
Maxima 3.0	3010	—	—	—	—
SAAB					
900 Turbo 15V	—	2000	1700	1400	1200
900 1.6V Cabrio	3000	2980	2600	—	—
900 Turbo Cabrio	3900	3200	2800	2380	2000
900 CD AA	1620	—	—	—	—
900 1.6V 2.0	2400	2180	1950	1700	1500
900 i 1.6V 2.3	2500	2300	2100	—	—
9000 Turbo 2.0 1.6V	3100	2650	2250	1900	1600
9000 Turbo 2.3 1.6V	3250	2750	2350	—	—
9000 CD 1.6V 2.0	2500	2300	2100	1890	1700
9000 CD 1.8V 2.3	2600	2340	2100	—	—
9000 CD Turbo 2.0 1.6V	3100	2650	2250	1900	1620
9000 CD 2.3 1.6V	3400	2880	2450	—	—
Top Line/S 2.3	4100	3400	2900	—	—
SKODA					
130 GL	520	370	340	290	260
136 L Favorit	580	490	440	—	—
136 L Rapid	570	480	430	—	—
SUBARU					
XT Turbo 4 WD	3100	2600	2350	2000	1800
Coupe 1.8 Turbo 4 WD	2300	1950	1750	1490	1340
Familiar 1.8 Turbo 4 WD	2400	2100	1850	1570	1410
TOYOTA					
Celica 1.6	2430	2050	1850	1570	1410
Celica 2.0 GT	2750	2350	2100	1790	1610
MR 2	2700	2300	2050	1740	1570
Supra 3000	4200	3550	3250	2760	2480
Supra Targa	4400	3700	3400	2890	2600
Camry	1950	1660	1490	1270	1140
YUGO					
45 A	480	410	350	320	—
55 A	530	450	380	340	—
65 A	590	500	430	380	—
Florida 1.4	810	690	620	—	—

ROVER

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GFI	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sport	—	850	750	650	—
216 SE	—	850	750	670	—
218 BR	—	950	850	750	670
216 Vitesse	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1260	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GTI	1720	—	—	—	—
414 GS i	1450	—	—	—	—
416 GS i	1500	—	—	—	—
416 GT	1700	—	—	—	—
820 Si	2300	2000	1700	1500	1300
827 Sterling	2900	2500	2200	1900	1600
827 Vitesse	2900	2500	2200	1900	1600
Metro 1.0	—	—	—	—	290
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro Ap	—	670	600	520	450
Maestro FR 2.0	1150	1000	850	720	600
Montego Mayfair	—	—	—	750	650
Montego 1.6 SL	1900	900	800	—	—
Montego FR 2.0	—	—	—	900	800
Montego GSI 2.0	1150	1000	900	—	—
Montego GTI 2.0	1200	1050	950	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1250	1100	1000	900	800
Montego DSL Turbo	1250	1100	950	—	—

SEAT

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 40	—	—	—	—	230
Marbella	—	—	—	—	230
Sprite	—	—	—	—	230
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL	630	540	480	410	—
Marbella GL	630	540	480	410	—

TALBOT

AUTOMOBILH

Ast/MB, Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49 40 24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importados desde Alemania.

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

SUBARU Legacy 4WD, 2.2 GX 16 válvulas, radio-cassette extraíble, aire acondicionado, ganado en concurso, sin estrenar, todavía en concesionario, 2.900.000. Tel. 345 19 21.

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

OPHELIA 1.6, M-NC, 10.000 km, 1.150.000. Teléfono 742 79 26. **TERRENO** 5 puertas, 2.7 T.D., estrenar, Patrol 2.8 T.D., «GR», estrenar, disponible en Tecnipauto. Teléfonos (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.

AUTO PEREZ DEL SUR OFERTA
ALFA 164 3.0 V6 2.550.000 ptas
PEUGEOT 205 RALLYE M-KD, 6 meses garantía 700.000 ptas
PEUGEOT 309 GTX M-JT, A/A, 6 meses garantía 950.000 Ptas.
Tel: 6 90 60 21

FORD Sierra Cosworth, 4 x 4, uso particular 10 meses, extras, perfectísimo estado. Tel. (964) 21 01 65.

FORD Escort XR3-1, blanco, M-HZ, perfecto estado. Teléfono (91) 439 29 86

COLECCIONISTA Mercedes 190SL, 1959, rojo, impecable, revisado según normas suizas (no habla castellano). Teléfono (91) 373 75 14.

OPHELIA Omega 2.0 GL, aire acondicionado, perfecto estado, garantía 1 año, piezas y mano de obra, desde 29.000 ptas/mes. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

ESCORT CLX 1.6, M-NC, 10.000 km, 1.150.000. Teléfono 742 79 26.

TERRENO 5 puertas, 2.7 T.D., estrenar, Patrol 2.8 T.D., «GR», estrenar, disponible en Tecnipauto. Teléfonos (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.

F. TOME S.A. Audi 100 CD, año 88, con climatizador, dirección asistida, etc. Por 1.775.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Alfa 33 1.5 TI, «precioso», año 87, 12 meses de garantía, 625.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Citroën AX TRD, año 89, garantía 18 meses, 690.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Seat Marbella, año 89, garantía 18 meses, 430.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Seat Ibiza 1.2, año 87, 18 meses de garantía, 425.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. «Ocasión» Málaga 1.5 Premier, año 88, con llantas, elevalunas eléctricos, cierres centralizados, garantía 18 meses. Por sólo 575.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Peugeot 205 XR, año 88, garantía 18 meses, 650.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

SUPER OFERTA !!!
BMW M-5
Año 91, full equipo, 10.000 Km., azul negro metalizado. Sin Matricular
Tel: 968 840994

reno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Citroën BX, año 88, 18 meses de garantía, 590.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Audi 90, año 89, 18 meses de garantía, 1.990.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

VW Escarabajos, varios modelos, perfecta restauración, precios interesantes. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

MERCEDES 350 SL descapotable, totalmente revisado, automático, 2.800.000. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

SUZUKI Santana, descapotable, techo fibra, varios modelos. C/ Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

ALFA 33 1.6 16V, año 91. Tel. 549 64 71.
ALFA 75 2.0, A.A., año 87. Tel. 549 57 88.



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

tía 18 meses, 430.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Citroën AX GT, año 88, 18 meses de garantía, 725.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Peugeot 205 XLD, año 89, garantía 18 meses, 675.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Renault 21 GTS, año 87, garantía 12 meses. Por 850.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

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 PROFESIONAL
● TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 56.000 PTAS.
● TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 38.000 PTAS.
● TELEMANDO 28.000 PTAS.
● SIRÉNA Y ULTRASONIDOS 27.000 PTAS.
● SIRÉNA 18.000 PTAS.
OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

LAHORE LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR



«LA LINEA A SEGUIR» En los mejores Establecimientos del Ramo

Motor 16

BMW 325i; 325iX, ambos revisados, garantía 6 meses, precios interesantes. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

MERCEDES 300E, 4 Matic, aire acondicionado, tempomat, 4 elevalunas, ABS, calefacción estática, etc. 4.200.000. Tel. (911) 43 78 13.

AUSTIN Victoria Luxe, año 74, 36.000 km, siempre cochera, dirigirse Altolin, Avda. Casado Alisal, 33, 5.º C. Palencia.

ASTRA GSI, nuevo, entrega inmediata, Cansa. C/ Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

PEUGEOT 405 SRI, año 90. Tel. 549 64 71.

SUBARU Legacy, 4 WD, 2.2 GX, 16 válvulas, radio-cassette extraíble, aire acondicionado, ganado en concurso, sin estrenar todavía, en concesionario, 2.900.000. Teléfono 345 19 21.

CUATRO llantas «BBS», 6 1/2 J 15 H2, con neumáticos Michelin MXV2, medidas 195/50R15/82 V, como nuevo. Tel. (968) 13 53 88.

BMW 628 CSI, 84.000 km. Tel. 549 64 71.

CITROËN AX 11 RE 5P, año 88. Tel. 549 57 88.

FORD XR3-i, año 88, techo. Tel. 549 64 71.

PEUGEOT 405 MI 16, B-JZ, color plata, A.A., elevalunas eléctrico, dirección asistida, precio con transferencia incluida: 1.450.000 ptas. Tels. (93) 347 60 81 y 204 23 69.

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

AUTO Caravana Pegaso 260 CV, full equip, 9 plazas, aire, TV, vídeo, ducha, w.c., cocina, generador luz, impecable, ideal equipo competición. Tel. (974) 26 00 60.

FORD Sierra Cosworth 2P. Tel. 549 57 88.

DISTINGASE. ORIS SE LO PONE FACIL



UNA SOLUCION PARA CADA VEHICULO Y NECESIDAD

Los sistemas de transporte ORIS están pensados para adaptarse a su coche según las especificaciones del fabricante. Su depurado diseño y construcción en aluminio ofrecen la mínima resistencia aerodinámica. Porta-equipajes, porta-esquí, porta-bicicletas, porta-windsurf, cajas porta-todo y otros. Homologados por la TÜV alemana.

Importador para España Tel: 93 237 83 24. Fax (93) 238 30 26

VOLKSWAGEN Golf GTI, blanco, M-GU, 790.000 ptas. Azcona, 62.

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

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO
PIONEER
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

PLAYA DE MATALASCAÑAS
(a 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

SE VENDE SAAB 9000 TURBO 16V CABRIOLET
Julio 1991. Todos los extras. Precio a convenir.
Llamar noches
TEL: 711 57 01

¡ANUNCIENSE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVIENOS 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.

CASTELLANA MOTOR LAS OCAIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos
— Revisados
— Con garantía hasta 18 meses
— Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mera Echavarría Corpas Martínez Peñacoba

UNA OCASION DE AMIGO.

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

CADA SEMANA 5 12.000 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 _____

Motor 16

OPORTUNIDAD

Empresa urge vender dos coches de ejecutivo

BMW 535i

Fecha de compra: Junio 89. 25.000 Kms. Full equip. 4.300.000 Ptas

AUDI 100 2.8i

Fecha de compra: Abril 91. 10.000 Kms. Full equip. 3.750.000 Ptas. Impecable estado.

Tel: 730.31.59. St. González.

MITSUBISHI MONTERO V-6 3000



FULL EQUIP-ENTREGA INMEDIATA

AGENCIA TECNICA DE IMPORTACIONES.

C/Tres Cruces. 8, Madrid 28013. Tel: 531 32 80. Fax: 522 47 19.

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

JEEP Cherokee Limited, gris antracita, matrícula de Madrid, año 90, perfecto estado, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

VENDO CITROËN BX GTI

M-IG,

AZUL, CON AIRE ACONDICIONADO, TODA PRUEBA

2.300.000 ptas.

ANTONIO TEL: 632 18 92

SE VENDE KAWASAKI GPX 600

PARTICULAR.

8.000 Kms., Puede financiarse Tel: 308 70 64 Manuel de Gracia

ATENCION profesionales: liquidación varios automóviles, precios interesantísimos, AX, Ford Fiesta, Peugeot, BX GTI, BX ranchera, BMW varios, Renault 5 varios, etc. Azcona, 62.

MERCEDES 190 E 2.3, full equip, año 87, 2.300.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65/460 49 00.

BMW M3, matrícula SE-AU, neumáticos 225/30/15, negro, ABS, aire, ordenador, equipo música, con C.D. suspensión especial, 40.000 km., impecable, 4.200.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

ATENCIONI Mercedes 190, 2.5, 16V, facilidades, garantía, supercoche, baratísimo. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

BMW Z1, rojo, 10.000 kilómetros impecable, 5.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

MOTO Yamaha FJ 1200, varios extras, completamente nueva, sólo 690.000 ptas. Azcona, 62. M-KD, 14.000 km. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

FIAT Tipo DGT, 1.4, llantas, etc., impecable, M-JV, Azcona, 62.

MERCEDES 300 CE, año 89, ABS, aire acondicionado, cuero, llantas, 4.800.000 ptas. Alcázar, Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.

MERCEDES 300 D, año 83, 1.300.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65/460 49 00.

SUPEROCASION. Liquidación Lancia Delta, llantas, pintura metalizada, estrenar, varias unidades, precio increíble. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22. **AX 11 TRE**, impecable, 30.000 km. 560.000 ptas. Azcona, 62.

¡POR FIN! NIVA DIESEL



Consumo medio
6,9 Litros
Gasoil

MOTOR PEUGEOT

Desarrollado en España por **DITECNICA** (la tecnología diesel)

Las prestaciones del gasolina con el consumo de un diesel

DITECNICA TELEFONO 658 25 31 (8 LINEAS)

Motor 16

MITSUBISHI 3000.



VAROSA motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID Tel: 606 51 49 606 15 11 Fax: 607 03 00

•MITSUBISHI•HONDA •TOYOTA•MAZDA

Nissan 3000, Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica, Honda Civic, Mazda 626



Entrega inmediata todas unidades y colores

VAROSA Motors, especialista del vehículo nuevo japonés, cuidamos de su coche, también después de la compra, con amplias instalaciones y talleres a su servicio, stock actual de más de 70 vehículos, carretera de Fuenlabrada a Moraleja de Enme-

dio, kilómetro 4. Tels. 606 51 49, 606 15 11 y 606 15 95.

MITSUBISHI 3000, 222 CV, full equip, Dodge Stealth.

MITSUBISHI Eclipse GS 16V, motor 2000 INJ, 150 CV, ruedas, 16 pulgadas 0-100, 8,5 segundos, velocidad

máxima: 215 km/h., aire acondicionado, elevalunas, cierre espejos eléctricos, cinturones automáticos, piloto automático, radio-casete digital, 6 altavoces, deportivo más de moda del momento. Disfrútalo este verano con unas condiciones espe-

ciales. 3.692.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

QUADS. La más excitante diversión motorizada, motos de cuatro ruedas para todas las edades, tenemos diferentes marcas (Honda Suzuki, Yamaha) y mo-

delos, entrega inmediata, te damos la oportunidad de probarlos, incluso en circuito, no necesitas carné. Atrévete. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 95. **SUZUKI RM 250 Cross**, 550.000 ptas. Varosa Motors.

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

CREDITECNICA
LA MEJOR FINANCIACION EN 48 HORAS

DESDE **13,9%**



Teléfono móvil **GRATUITO**

DITECNICA JEEP GRAND CHEROKEE

EXPOSICION Y VENTA: C/ Velázquez, 146. Tel. 564 55 56 TALLERES: Tel. 658 11 97

Motor 16



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

VW Corrado G 60, ABS, cuero, equipo Hi-Fi, techo eléctrico, ordenador viaje, llantas, año 89, 2.600.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65/460 49 00.
MG Metro 1300, baratísimo, 325.000. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

BMW 530-i, full equip, antracita, cuero, equipo Pioneer, instalación de teléfono, 3.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.
RENAULT 21 TXE Nevada, 7 plazas, full equip, año 87, 1.150.000 ptas. Alcázar. Tel. (91) 269 26 65/460 49 00.

KADETT GSI 2.0, cuadro digital, año 87, 975.000 ptas. Alcázar. Tel. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
JEEP Cherokee Limited, burdeos metalizado, matrícula de Madrid, año 89, perfecto estado, 47.000 km. Tel. (91) 564 55 56.

PORSCHE 928 S4, azul, 19.000 km., full equip, nuevo, perfecto estado, siempre chófer, 7.890.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.
GAZELLE. Réplica Mercedes 500 K del año 1934, sólo 14.000 km. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

MERCEDES 220-SE Coupé, 1965, impresionantemente nuevo, techo, 1.800.000 ptas. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
MAZDA 929, año 1992, estrenar, todas las opciones posibles, precioso. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

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

OMNI MOTORS

CENTRAL DE RECAMBIOS Y VEHICULOS AMERICANOS



CHEVROLET "BLAZER" SILVERADO 4 x 4 V8 5,7 l. NUEVO MODELO-92.

RECAMBIOS AMERICANOS, VEHICULOS Y ASISTENCIA



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

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

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

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

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

VEHICULOS AMERICANOS

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

RECAMBIOS AMERICANOS

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

ASISTENCIA TECNICA EN

MANTENIMIENTO Y REPARACIONES EN NUESTROS TALLERES ESPECIALIZADOS

GARANTIA Y SERVICIO POST-VENTA

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



DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

PARTICULAR

Vende
SUZUKI SAMURAI SJ 413
Techo fibra desmontable, M-JD, Amortiguadores Bilstein de gas, Defensas, escapes.
750.000. ptas. BORJA.
TEL: 650 09 53.

VENDO ALFA ROMEO 164 V6

M-JF,
FULL EQUIPE, INCLUIDO AIRE ACONDICIONADO
2.300.000 ptas.
ANTONIO
TEL: 632 18 92

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 6 06 51 49 - 15 11. FAX: 697 69 05



DODGE STEALTH

TELEFONIA móvil, distribuidor oficial Olivetti, seguridad y servicio. Varosa Motors. Teléfonos 606 15 11 y 606 15 11.
MITSUBISHI Eclipse GSX Turbo, motor 195 CV, 4x4, Varosa Motors. Tels. 606 51 49 y 606 15 11.

MITSUBISHI 3000 VR4, 305 CV, asientos eléctricos, tapicería de cuero, Airbag, climatizador, compact-disc, etc., se lo entregamos ya en cualquier color, disfrútelo en Varosa Motors. Tel. 606 51 49 y 606 15 11.
HONDA Civic.

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 6 06 51 49 - 15 11. FAX: 697 69 05



QUADS

MITSUBISHI Mirage, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida, elevallas a las cuatro puertas, cierre, piloto automático, equipo sonido Hi-Fi, asiento y volante regulables en altura, llantas de aluminio, cubiertas 195, entrega inmediata, 2.648.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49/606 15 11.
MERCEDES 190, 2.3, 16V, antracita, full equip, muy cuidado. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.
TOYOTA Celica.
NISSAN 300 ZX.

MAZDA 929. La distinción de la más impresionante berlina japonesa, motor 3000, V-6, 24V, 200 CV, dirección a las cuatro ruedas, tapicería de cuero, asientos eléctricos, airbag para conductor y acompañante, climatizador digital, techo eléctrico, equipo de sonido Hi-Fi con mandos en el volante, cruise-control, etc. Varosa Motors. Tels. 606 51 49/606 15 11.
ROVER 216 Vitesse MGJ, color granate, 650.000 ptas. Varosa Motors.
PORSCHE 944, todos extras, 44.000 km. Tel. 549 57 88.

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



Nueva tienda

EN pleno polígono industrial de Alcobendas, el piloto madrileño de motociclismo Ralf Saura, ha abierto un local que, en principio, se va a dedicar a todas las marcas, aunque posee, sobre todo, unas estupendas ofertas de varias marcas japonesas.

La tienda-taller se llama *Gigante Bikes* y se encuentra en la calle Torres Quevedo nº13, a la altura del hipermercado Continente. El teléfono es el 661 00 72.

Dentro de sus más de 500 metros cuadrados se incluye venta, taller y lavado.

Premio Polaroid

EL pasado mes de julio tuvo lugar la entrega de los premios de la promoción organizada por Polaroid con su película instantánea.

Con el eslogan «Dos ruedas, tres ruedas, cuatro ruedas», daba opción a participar en tres sorteos según se enviaran como prueba de compra dos, tres o cuatro protectores de película, correspondiendo cada uno de ellos a una rueda de un vehículo; así los premios han sido una scooter Honda Vision, una Yamaha 250 de tres ruedas y un Peugeot 106 XN.

Los ganadores fueron: Laura Torres, de Madrid; 80 / **Motor 16**

Rafael Avilés, de Barcelona y Jordi Gomis, de Lérida.

Acuerdo Suzuki - Motul

ENTRO del contrato de colaboración suscrito entre las empresas Suzuki Motor España, S.A. y Motul Ibérica, la dirección técnica de Motul, a través del sr. López Villegas, ha impartido

do el curso de formación en técnicas de lubricación aplicadas a los motores de dos y cuatro tiempos.

Este curso ha sido dirigido especialmente al personal técnico de la factoría de Suzuki Motor España en Gijón, Asturias.

Esta política de cursos está destinada a mejorar los conocimientos de los trabajadores de las empresas.

Nueva imagen para Krafft

LA empresa guipuzcoana de productos químicos para el automóvil, Krafft, presenta su nueva gama de aceites de motor minerales y sintéticos en un nuevo envase, por primera vez de plástico, asegurando así una mayor limpieza, hermetismo e insonorización del



producto. Esta nueva gama, presentada en bidones de cinco litros, cuenta con soluciones para todo tipo de vehículos: turismos, furgonetas, camiones, autobuses... y todo tipo de motores: gasolina, inyección, diésel, turbo, multiválvulas, etc. Krafft ha apostado por esta nueva presentación compartiendo el criterio seguido por las principales firmas de lubricantes.

Verde Print: la impresión verde

LA empresa Verde Print es la primera creada en nuestro país que ofrece servicios integrales, especializados en las técnicas de edición e impresión, sobre soportes de papel y cartón reciclados y ecológicos, que complementados con la utilización de tintas, colas y adhesivos biodegradables constituyen el fundamento de su propuesta y filosofía de servicio. Da así respuesta a las crecientes necesidades de consumo de papel y sus derivados, demandado por el constante desarrollo de la sociedad, ofreciendo una alternativa que reduzca sustancialmente, tanto en nuestro país como en el resto del mundo, el impacto medio ambiental ocasionado por la producción desmedida de celulosa extraída de la tala de árboles.



DE NUEVO MOTORRAD

Esta semana, el concesionario Oficial de Yamaha Motorrad Centro vuelve a ser noticia. Y lo es debido a la convocatoria, a partir de septiembre, de una serie de carreras de velocidad para motos Yamaha Jog 50. El reglamento será el mismo por el que se rige la Copa Jog en Cataluña. Las fechas y lugares de celebración se comunicarán con suficiente tiempo de antelación. Para más información llamar a Motorrad Centro S.L. a los teléfonos 653 35 55 y 654 74 97.

FERNANDO CAPDEVILA

EN EL DIQUE SECO

Un grave accidente en el Rallye de Argentina ha apartado a nuestro segundo hombre en el Mundial de Rallyes de su meta: la Copa FIA de grupo N en la que el piloto canario había demostrado ser el más rápido.



DESPUÉS de tomar la salida del rallye en San Miguel de Tucumán, sentado en el asiento que habitualmente usa Alfredo Rodríguez, Fernando Capdevila tomaba el avión de regreso a España, para dirigirse a la clínica de doctor Vilarrubias en Barcelona y dar comienzo a la que va a ser una larga recuperación.

«Afortunadamente ha sido el primer accidente que he sufrido en doce años de competición, de lo cual tengo que estar agradecido. Esto, me ha servido para ver un poco dónde estoy, cuál ha sido mi trayectoria deportiva, para qué sirve y a quién le interesa lo que estamos haciendo viendo su actitud. Luego, desgraciadamente, un parón en esta temporada en un momento en el que estábamos muy bien situados de cara a la lucha por el título de grupo N».



Su choque con un furgón blindado que estaba invadiendo la calzada podría incluso haber sido mucho más grave si Fernando Capdevila y su copiloto hubieran estado entrenando realmente y no tomando notas del tramo cronometrado.

«Aparte de las múltiples contusiones habidas en cara y tórax que no han sido importantes, lo más grave estuvo en la rodilla derecha donde sufrí fractura de la rótula y hundimiento del condilo femoral externo. Resumiendo, me extirparon la parte inferior de la rótula, además de tener un aplastamiento de la parte inferior del fémur. Esto fue bien operado en la medida de sus posibilidades en Buenos Aires, donde aparte del equipo médico que me atendió, toda la organización del rallye y la familia Menem tuvieron un trato excelente en todo momento. Luego, gracias a una gestión de Carlos Gracia fuimos atendidos por el Dr. Vilarrubias que creo que es uno de los mejores especialistas que existen hoy en día. Y ahora estamos haciendo la recuperación evitando llevar a cabo otra operación para no volver atrás en el tiempo. La operación que me hicieron fue la clásica, bien hecha, de recuperación lenta y cirugía tradicional. Él no la hubiera hecho así ya que hubiera utilizado hierros o placas, pero después de veinte días de

A Ha sido muy bonito ver que hay gente que sabe que estás haciendo algo por Canarias, por España y que te lo agradecen echándote una mano en estos momentos

osificación y sutura del tendón y sin posibilidad de movilización no era como para echarse atrás. Si recupero totalmente no pasará nada y si vemos que no va bien habrá una segunda intervención a final de año. El doctor podría haber utilizado diferentes técnicas en función de mis compromisos en las distintas carreras. Porque si tenía que correr en dos semanas él era capaz, pero ese no era el caso ya que con el sistema actual podría estar listo para el Rallye de Sanremo. Preferí no meter prisa, ya que la rodilla para mí era lo primero, cuando realmente no tengo presupuesto para hacer esa carrera».

Tras aparecer en el Campeonato



PAREJA FELIZ
Fernando Capdevila y su compañera Pilar Taboada el día de la boda de Sainz.

del Mundo de Rallyes gracias al apoyo de un fuerte patrocinador como el Gobierno Canario, la temporada de Fernando Capdevila se salvó con la victoria de grupo en el Rallye Catalunya-Costa Brava que le supuso, casi automáticamente, un subcampeonato tras unas actuaciones en las que la mecánica de su Ford Sierra Cosworth le dejó tirado en varias ocasiones. «Hubo un cambio que estaba claro y a pesar de las

críticas que recibimos creo que fue un año de aprendizaje, donde lo importante no eran los resultados sino tomar una experiencia en el Mundial, saber cómo es cada rallye de este campeonato, aprender a poner a punto el coche.

Hubo sectores más o menos críticos y aunque no hubo resultados espectaculares, el resultado final sí lo fue. Eso se ha demostrado en las tres primeras carreras de este año:



Portugal, Tour de Córcega y Rallye Acrópolis en los que siempre estuvimos en cabeza. Este año la postura era otra, no valía sólo participar y había que poner en práctica la experiencia anterior. A pesar de que el presupuesto quedó reducido de ciento diez millones a cuarenta y cinco, al tener que repartirlo con otros dos pilotos canarios por presiones políticas, optamos por cambiar a un preparador más caro, Mike Taylor, haciendo sólo cinco carreras con el mejor equipo. Eso sí, reduciendo enormemente los gastos en otros temas, compensando el encarcelamiento con la experiencia del año anterior, formando el equipo Rodri, Pilar y yo, comiéndonos todo entre los tres. Y los resultados están ahí, cuando el coche ha ido bien, siendo uno de los equipos a batir en grupo N donde participamos.

El Ford Sierra Cosworth es el coche más rápido en grupo N. Habrá otros coches más duros, pero más lentos. La cuestión está en hacer un planteamiento de la vida de cada una de las piezas e ir sustituyéndolas. La rotura en Córcega fue un buje ya que sufren más en asfalto que en tierra. El problema es que van

demasiado deprisa para las piezas de serie que no podemos modificar».

Tras la triste historia de su accidente en Argentina, Fernando Capdevila sólo dispone de presupuesto para una carrera, que en principio por intereses de su patrocinador debe de ser el RAC de Inglaterra. Sólo en el caso de las aportaciones de otros patrocinadores acudiría al Sanremo y al Cataluña.

El futuro sin embargo, puede estar más claro para Fernando Capdevila. «Hemos iniciado conversaciones con Ford Inglaterra para disponer del Escort Cosworth de grupo N. El accidente me ha mantenido apartado de ese diálogo, pero en cualquier caso sólo me falta encontrar un mínimo apoyo en España. Canarias Racing tenía en principio varios años de vida, pero el cambio obligado por la división entre tres equipos ha acabado con el mismo. Me he caracterizado por ser un piloto tenaz y capaz de conseguir patrocinadores y en esa línea voy a continuar. No puedo adelantar nada, pero estamos trabajando para conseguirlo».

Texto y fotos: Esteban Delgado

CANARIAS POR EL MUNDO
Fernando Capdevila ha puesto en la boca de muchos el nombre de Canarias. El piloto tinerfeño suele entrenar con Carlos Sainz con quien le une una gran amistad.

GRAN PREMIO DE BELGICA DE FORMULA 1

LA CARRERA DESPUES

Antes de que los monoplazas del Gran Circo dieran vida al Gran Premio de Bélgica, existía una incógnita: ¿Cómo se comportará Nigel Mansell, en su primera carrera después de haberse proclamado Campeón del Mundo?

Gigi Corbetta
Enviado especial



GLORIA Y BESOS
En el Gran Premio de Hungría, Mansell vio hecho realidad su sueño. Aquí lo vemos besando a su mujer Rossane.



EN VILO
La situación de Nigel Mansell en el seno de Williams es incómoda debido a las maniobras de Alain Prost.

POR diversas razones, la escalada de Nigel Mansell al título mundial ha sido un calvario con final feliz. Incluso algunos incrédulos llegaron a la errónea afirmación, de que el «león británico» jamás lograría estar en el Olimpo de la F1. Seguramente, a Mansell no le ha faltado cálculo y pragmatismo, sino que le ha sobrado tesón y agresividad.

Si para los adictos al pilotaje matemático de Niki Lauda y Alain Prost, la imprecisión de Mansell puede parecer un defecto que se equilibra con la vehemencia que lo caracteriza, no cabe la menor duda de que nadie más que él se merecía ser el Campeón del Mundo de este año. Si Mansell se hubiese planteado la temporada a base de ganar los Grandes Premios con unas décimas de segundo sobre su inmediato rival, y hasta llegar al ecuador de las carreras se hubiese mantenido en el cuarto lugar, al acecho de que los demás cometieran algún error, Mansell hubiese sido el eco triste de Prost, y no ese piloto incapaz de resignarse a no luchar hasta la extenuación.

MOMENTOS CLAVE
Después de cambiar neumáticos Mansell emprendió la caza de Senna. Inmediatamente los Williams se pusieron al mando de la carrera y Senna tuvo que claudicar. Cuando surgió el problema con el escape izquierdo, Schumacher se acercó progresivamente y privó a Mansell de su primera victoria como Campeón del Mundo.

Al mismo tiempo, hay que reconocer a Mansell el mérito de haberse convertido en Campeón del Mundo con un espíritu de lucha, que parecía propio de situaciones en las que los dos contrincantes disponen de los mismos medios.

Mansell ha tenido, y tiene, en sus manos, uno de los mejores monoplazas que jamás se han construido en la historia de la Fórmula 1; sin embargo, desde su primera victoria en Kyalami, salió siempre a la pista dispuesto a luchar más allá de lo necesario. Es también cierto que los hombres de Renault y Patrick Head, no



EXTRAÑA SOLEDAD
A lo largo del Gran Premio de Bélgica se apreció que Mansell tenía divergencias con la cúpula directiva del equipo.

han ganado para «suspense», ya que en cada carrera llevaba constantemente el FW 14B al límite de la rotura. Nadie en el equipo, ni siquiera el mismo Williams, fue capaz de hacerle entrar en razón y lograr lo que Ron Dennis consiguió con Ayrton Senna: convencerle para ganar el Campeonato del Mundo tal y como lo hizo en 1991.

Por todas estas connotaciones, y también por la frustración de haber visto escapársele de las manos la posibilidad de ser Campeón del Mundo en repetidas ocasiones, Mansell se había planteado un reto consigo mismo. Alcanzar el máximo galardón en una temporada como ésta, era la demostración de que sus riñas con Prost y Senna no tenían ningún tras-

fondo, y al mismo tiempo, era necesario demostrar que su valía era la misma, incluso con un coche tan desmesuradamente superior a todos los demás.

Otro aspecto a destacar, es que con la victoria de Mansell, el título ha recaído en un piloto de carácter agresivo. Desde hace muchas temporadas, parecía que la única forma de convertirse en Campeón del Mundo, era por medio de la estrategia calculada que ha beneficiado a Lauda, Piquet, Prost, y también a Senna en la pasada temporada.

Según palabras de Mansell, en esta temporada le ha fallado su compañero de equipo. Al «león» le hubiese gustado haber encontrado en Riccardo Patrese un opositor agresivo, ca-

MERCADO DE PILOTOS
Simplemente María entra en el epílogo

CUANDO HAY TANTO DINERO EN JUEGO, y la contratación de un piloto representa un desembolso ilógico, se generan situaciones controvertidas con cierto cariz desalmado. La lucha por parte de los equipos punteros por conseguir al mejor piloto, es tan interesada como la de los pilotos por lograr el mejor coche con el compañero de equipo menos incómodo. Durante lo que va de año, Alain Prost ha puesto en marcha toda su capacidad maquiavélica para convencer a Renault y ELF de que él es la mejor alternativa al puesto de Riccardo Patrese. Junto con esto, se preocupó de incluir en el contrato aceptado por Williams que jamás Ayrton Senna sería su compañero. Todo esto, formulado en un tiempo en el que nadie sospechaba de la posible contratación del mágico brasileño, se aceptó sin problemas.

Sin embargo ahora, por esa cláusula y por las buenas relaciones de Prost con ELF y Renault, el fichaje de Senna ha resultado imposible. Al mismo tiempo, Nigel Mansell amenaza a Prost con una convivencia poco agradable en Williams, y recalca el todo con la intransigencia de no concederle ningún trato de favor. En vista de esto, cabe la posibilidad de que en Williams los pilotos sean: Mansell, Prost y la guerra, o bien el Profesor con Patrese si Mansell decide abandonar la F1 por no aceptar las desconsideraciones de que es objeto. Respecto a Senna, la cosa está algo más clara; en Spa confirmó su rechazo más rotundo a Ferrari, y anunció que no ha encontrado la forma para ingresar en Williams, ya que hay alguien que no lo quiere en Didcot. Por otra parte, su descontento con McLaren es tanto que no cree en una rápida recuperación del equipo, y a todo esto, deja entrever el deseo de tomarse un año sabático igual que Lauda y Prost. Esta decisión favorecería a Prost, pues sin un rival de esa talla, sus posibilidades serían mayores. El peor situado entre los cuatro equipos punteros es McLaren, debido a su situación general. Por una parte se encuentra sin pilotos, y

DUELO DE GIGANTES
Mansell vería de buen ojo tener a Senna de compañero en Williams, sin embargo el Profesor mete cizaña contra ambos.

ENTRE BASTIDORES
Frank Williams y Christian Contzen intentan encontrar solución del fichaje de los pilotos. Abajo vemos la reproducción de la portada de la *Gazetta dello Sport* en clave de humor confeccionada por algunos periodistas franceses. Las maniobras de Prost han ido más allá de lo previsto.



por otra sin motores competitivos. En cuanto a la primera parte, es posible que se fiche a Michael Andretti, y se rumorea también que Hakkinen podría ser candidato. Ron Dennis ha hecho propuestas a Mansell, sin respuesta; pero el punto de mayor gravedad, es la falta de un motor al máximo nivel. La oferta de Honda se limita a proporcionarle los motores de diez

cilindros que en el momento de elegir entre el diez y el doce cilindros, se quedó sin empleo. Se trata, de un motor más evolucionado que el viejo V10 que pasó a Tyrrell, y a pesar de su edad, podría ser competitivo. Suponiendo que el acuerdo con Honda-Mugen se llevara a cabo, Alboreto accedería a la plaza de piloto. Por lo visto, el acuerdo casi definitivo con Ford-Cosworth ha fracasado por presiones de Benetton, que se ha hecho cargo de la financiación de la evolución del motor V12 Ford, además de asegurarse el suministro del HB-V8 Serie VIII para 1993. En cuanto a Ferrar, no ha quedado clara la situación con Senna. No se sabe si a lo largo del posible año sabático de «Magic», se preparará la sustitución de Alesi, y con el nuevo coche evolucionado, Senna podría entrar en Ferrari junto a Berger.



paz de teñir todos los Grandes Premios con luchas memorables y piques que marcaran un hito. Por el contrario, Patrese ha cometido infinidad de errores, y se ha sometido a la voluntad de la escudería con verdadera humildad. En casos como el del Gran Premio de Francia, quiso dar a entender que en la segunda parte de la carrera no rivalizó con Mansell por imposición de Williams, cuando no se trataba más que de una sugerencia.

Todos estos factores, y otros, determinaban una situación general que despertaba una pregunta: ¿Cuál será el comportamiento de Mansell en su primer Gran Premio como Campeón del Mundo?

Evidentemente, en Spa la actuación de Mansell se ha visto ligeramente cambiada en los entrenamientos. Durante la primera sesión no cronometrada dio sólo catorce vueltas, a lo largo de las cuales comprobó que sobre el trazado de Spa el FW 14B era tan inalcanzable para sus rivales como en las mejores ocasiones.

Por temor al mal tiempo previsto para el día siguiente, en la sesión de clasificación se limitó a salir a la pista en tres ocasiones, todas ellas cuando alguien se acercaba al tiem-

CAPITÁN NEMO
La competitividad de Mansell y de su Williams fue aplastante incluso bajo la lluvia torrencial de las Ardenas



po de la pole que había registrado en el segundo intento. Y por último, en la octava de las vueltas dadas, marcó el tiempo de 1.50.545, equivalente a la pole position.

Curiosamente, no hizo ningún intento de superar el récord que Senna había establecido en 1991, con el increíble tiempo de 1.47.811. Sin dudas, algo raro le ocurría a Mansell.

A lo largo de las dos sesiones del

sábado, que se desarrollaron bajo la tradicional lluvia de las Ardenas, recorrió siete vueltas en total. A pesar de las fugaces apariciones, fueron suficientes para registrar la mejor velocidad punta, y el tiempo de 2.07.693 logrado en la segunda vuelta, fue casi once segundos superior a su inmediato seguidor, que era De Cesaris.

A pesar de los inmejorables resultados, a Mansell se le notaba poco compenetrado con el equipo, y al pre-

conllevar un cambio más corto. Los resultados demostraron una clara mejora respecto a la solución anterior, y en consecuencia, Alesi registró la velocidad máxima en la recta de boxes al pasar a 256.980 kilómetros por hora.

VUELTA A CASA.
En una rueda de prensa convocada por Marlboro, Berger ha confirmado su paso a Ferrari en 1993. El contrato es por dos años, y Berger ha justificado su decisión por la nostalgia de sus tiempos pasados con el Cavallino, junto a una importante recompensa económica. Como era de suponer, se exhibió en alabanzas con Lauda, Montezemolo, y recalcó su fe ciega en el trabajo de Barnard.



SIN RIVALES
Patrick Head se quedó sorprendido al ver los tiempos que Mansell había registrado sobre este circuito tan peligroso sobre mojado.

guntarle si su vigésimo séptima pole position le había hecho menos ilusión que las anteriores por ser Campeón del Mundo, contestó: «Siempre que me dispongo a participar en un Gran Premio, salgo a la pista con la idea fija de dar lo máximo. Aquí, en Spa, todo me ha resultado más fácil que en otras ocasiones, aunque he tenido un pequeño problema de frenos». Este es un circuito que me gusta en particular, y durante los entrenamientos

he podido comprobar que el motor RS 4 es fantástico».

Aunque todo parecía jugar a favor de Mansell, si se observaba su forma de actuar en el box, se detectaba que en cuanto se bajaba del coche no se quedaba hablando con los técnicos como de costumbre, sino que se recluía en el motorhome, y en seguida abandonaba el circuito para ir a jugar al golf.

En el trasfondo de su comporta-

miento, existía un inexplicable deterioro en las relaciones con el equipo. Al parecer, llegado el momento de renovar el contrato para 1993, Mansell pidió la cifra de quince millones de dólares, y Williams le ofreció nueve. Después de complicadas negociaciones, Mansell hizo una contraoferta de doce millones de dólares, y la respuesta fue descorazonadora, al ver que la escudería había rebajado su oferta a siete millones de dólares.

Junto con esto, llegó a sus oídos un comentario hecho por Patrick Head a un conocido, en el que afirmaba que el contrato de Mansell por un año, había costado a Williams más que el desarrollo de las suspensiones activas del FW 14B, con lo cual, se dejaba entrever que vale más y cuesta menos apostar por la tecnología que por la tenacidad y maestría de un piloto.

Pero en los días anteriores al Gran Premio de Bélgica, un destacado miembro del equipo hizo un desagradable comentario sobre los pilotos que se encuentran, como Mansell, en el umbral de los cuarenta años. Al respecto, destacó que con los costos actuales, una escudería necesita de pilotos con porvenir, y que con la actual tecnología, no es tan importante

Spa en breve



BIEN JUGADO.
A pesar de la precaria situación económica de Minardi, se ha contratado al técnico austriaco Gustav Brunner, para que forme equipo con Costa e Hilorst. Anteriormente, Brunner formó parte de Ferrari, Zakspeed, Rial, y substituyó a Adrian Newey en Leyton House, que actualmente ha pasado a llamarse March.

QUÉ PENA
Algún día tenía que ocurrir. La escudería Brabham, que durante años fue un orgullo del automovilismo británico, ha dejado de participar en la F1. Los insostenibles problemas económicos han puesto fin a uno de los equipos que han marcado un hito en la historia de la F1.

HAY QUE SEMBRAR.
Frank Williams decidió dejar pilotar el FW 14 B de Nigel Mansell al ganador del Campeonato Británico de Fórmula 3. Bajo cualquier punto de vista, es una forma como otra de buscar nuevos talentos, y fomentar las posibilidades de llegar a la F1.

SÓLO REGULAR.
Para el Gran Premio de Bélgica, los técnicos de Ferrari decidieron utilizar el actual F 92 A como coche laboratorio con fines evolutivos de nuevas soluciones técnicas. De hecho, Jean Alesi utilizó dos coches dotados de cambio transversal y un fondo plano acorde con las modificaciones que

debutará en 1993. Se comenta también, que Patrese ha recibido un oferta para ser el primer piloto del equipo.

QUÉ VERGUENZA.
Justo pocos minutos después de terminar los entrenamientos cronometrados del viernes, un furgón celular de la policía belga entró en el paddock de Spa, y sus agentes esposaron a Andrea Sassetti, titular de la escudería Andrea Moda, y a Serge Zago, el director deportivo. Por lo visto, un suministrador de material técnico del equipo, puso una denuncia con petición de embargo de los coches por falta de pago. Para evitar el embargo, Sassetti presentó al juez una factura de sospechosa legalidad, con lo cual, el juez de Spa dictaminó orden de búsqueda y captura.

ACEPTABLE.
El joven piloto italiano Emanuele Naspetti substituyó a Paul Belmondo a los mandos del March CG 911 B. Su estreno fue aceptable, al lograr clasificarse en el primer Gran Premio de su vida, y terminar la carrera en el puesto decimosegundo.

LO DE SAUBER VA EN SERIO.
Después del Gran Premio de Portugal, Kari Wendlinger abandonará la escudería March para entrar a formar parte de Sauber, que

la peligrosidad del trazado cuando la pista está mojada. Sin enumerar los accidentes ocurridos, que afectaron a Eric Comas, Gerhard Berger y otros, se ha planteado la necesidad de modificar el trazado para mejorar la seguridad.

VUELVE EL DESMODRÓMICO.
Se ha sabido con toda certeza, que el nuevo motor de Ferrari destinado a equipar el coche diseñado por John Barnard, es un doce cilindros con cinco válvulas por cada cilindro y la peculiaridad de la distribución desmodrómica. En estos momentos, el propulsor se encuentra en una fase de evolución tan avanzada que permitiría comenzar los ensayos en pista.

ROTESTA GENERALIZADA.
A pesar de ser el circuito de Spa uno de los más tradicionales del campeonato, y Bernie Ecclestone el empresario del Gran Premio, se ha producido una queja generalizada por parte de los pilotos por





FERRARI 330 P4
Casi veinticinco años después, Jackie Stewart volvió a conducir aquel P4 con el que corrió en Brands Hatch.



FERRARI 315 Y 750 MONZA
Maurice Trintignant se puso a los mandos del coche que pilotó hace treinta y cinco años.



FERRARI 712 CAN AM
Albert Obrist propietario de la colección más importante de Ferrari pilotó el mítico prototipo pasara las carreras americanas.



FERRARI 166 MM
Jacques Swaters pilotó el más veterano de los Ferrari allí presentes.

VIEJOS RECUERDOS. Franco Lini recuerda a Stewart que el 30 de julio de 1967 durante la carrera de Brands Hatch era su director deportivo.



Los años gloriosos

Fue una pincelada de color que rememoró los tiempos gloriosos en los que el Cavallino de Maranello estaba acostumbrado a ir de dominador por la vida. Eran esos mismos coches, aquellos que hace tan sólo unas décadas fueron protagonistas de carreras de resistencia inolvidables. Esos Ferrari, ocho de aquellos prototipos que protagonizaron carreras de resistencia inolvidables, desfilaron por el circuito de Spa conducido por los pilotos que un día, ya perdido en el pasado, fueron los hombres más admirados del momento.

Desde el Ferrari 315 S con el que Piero Taruffi triunfó en la Mille Miglia de 1957, pasando por el 330 P4 que en 1967 logró el decimosegundo título de Campeón del Mundo de Constructores, hasta el 312 PB que fue cinco veces victorioso entre 1972 y 1973, desfilaron por el circuito de las Ardenas. Los pilotos fueron también de igual talante que los coches en cuestión. Jackie Stewart pilotó el P4, Cliff Allison el TR 59, Jean Sage el bellissimo 750 Monza, y Maurice Trintignant el 315 S. Alfred Obrist, propietario de la colección, se deleitó con el poderoso 712 Can Am, ya que John Watson no pudo acudir a la cita ferrarista de Spa.

Pero lo más destacable de este regalo a los aficionados por el automóvil de competición, fue presenciar a estos ejemplares únicos que no sólo estaban en perfecto estado mecánico, sino que conservaban las carrocerías originales restauradas con verdadero arte.

la capacidad del piloto. Por si esto fuera poco, Mansell se encuentra con la incómoda situación de tener a Prost de compañero, que disfruta del apoyo y simpatía de ELF y Renault. Las lenguas de doble filo insinúan que en el contrato del Profesor hay cláusulas leoninas que juegan en perjuicio de Mansell, y otros detalles que incomodan al «león británico».

A la vista de todo esto, se comprende la razón que ha empujado a Mansell a calificar a Prost de chófer de la F1, y que por todos los medios intente quitarse de enmedio al incómodo Profesor, que por el momento no pilota, pero enreda más que Maquiavelo.

Sin duda, lo más cómodo para Mansell sería tener a Patrese de compañero, opción que descarta Wi-

go, en Spa se ha visto que su fuerza de voluntad va más allá de los politicos que anidan en la F1.

Su forma de plantear la carrera fue valiente, directa y enfocada a la lucha por encima de todo. Al ver que la lluvia parecía no querer parar, tomó primero la decisión de cambiar los neumáticos y, como consecuencia, emprendió una remontada de todo respeto hasta alcanzar a Senna, que con neumáticos lisos y sobre pista mojada, dio un recital magistral de pilotaje en condiciones tan adversas. Una vez sentado en su coche, al mando de la carrera, y con los entredichos de su situación en Williams descansando en los boxes, Mansell emprendió el camino de la victoria con la superioridad y la firmeza que le distinguen. Sin embargo, en los últi-



Williams, y que en este momento se encuentra en la difícil situación de encontrar dos pilotos válidos para 1993, complacer a ELF y Renault y, por último, no pagar una fortuna a cualquiera de los posibles candidatos al puesto de Patrese.

Otro comentario contundente de Mansell ha sido su total negativa a ceder el puesto de primer piloto a Prost o a Senna, ya que el Campeón del Mundo es él, y los tiempos de Ferrari, a lo largo de los cuales tuvo que claudicar en favor de Prost, están muy lejos. De hecho, la situación moral de un piloto de talento tan destacado como Mansell, se encuentra al pario por una serie de acontecimientos ajenos a su quehacer. Sin embar-

mos compases de la carrera perdió el terminal del escape izquierdo, que le causó la pérdida de mil cuatrocientas rpm. del motor, y con el riesgo de romper el propulsor. Fue para él una sentencia injusta del destino, que dio lugar a la primera victoria en la carrera de Michael Schumacher.

A la vista de los hechos, cabe decir que el primer Gran Premio disputado por Mansell, en su condición de nuevo campeón, ha sido sinónimo de sinsabores, hasta tal extremo que su futuro se perfila incómodo e injusto. Se sopesa el tiempo de su permanencia en la F1, en contraposición a su talento, y por si fuera poco, no hay escrúpulos en fichar a un compañero ingrato.

SINSABORES
El primer Gran Premio de Mansell como Campeón del Mundo le ha traído mal sabor de boca. Se discute su persona. En la pista Nigel salió a ganar, el terminal del escape izquierdo de su monopla se lo impidió.

CLASIFICACIONES

1. A. Senna (McLaren-Honda) 1.52.743	19. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.53.221
6. R. Patrese (Williams-Renault) 1.53.557	27. J. Alesi (Ferrari) 1.54.438
2. G. Berger (McLaren-Honda) 1.54.642	26. T. Boutsen (Ligier-Renault) 1.54.654
11. M. Hakkinen (Lotus-Ford) 1.54.812	20. M. Brundle (Benetton-Ford) 1.54.973
12. J. Herbert (Lotus-Ford) 1.55.027	15. G. Tarquini (Fondmetal-Ford) 1.55.965
28. I. Capelli (Ferrari) 1.56.075	4. A. De Cesaris (Tyrrell-Ilmor) 1.56.111
9. M. Alboreto (Footwork) 1.56.282	18. E. Van de Poele (Fondmetal-Ford) 1.56.374
21. J. Lehto (BMS Dallara-Ferrari) 1.56.809	24. S. Modena (Jordan-Yamaha) 1.56.369
16. K. Wendlinger (Mercedes-Ilmor) 1.57.039	22. P. Martini (BMS Dallara-Ferrari) 1.57.207
29. B. Gachot (Venturi-Lamborghini) 1.57.350	17. E. Farnetti (March-Ilmor) 1.57.794
3. C. Grouillard (Tyrrell-Ilmor) 1.57.818	24. G. Morbidelli (Minardi-Lamborghini) 1.58.126
33. M. Gugelmin (Dallara-Yamaha) 1.58.493	29. B. Suzuki (Mugen-Honda) 1.59.200
U. Kataev (Venturi-Lamborghini) 1.59.583	

NO CLASIFICADOS:
C. Fittipaldi (Minardi Team) 1.59.626, R. Moreno (Andrea Moda Judd) 2.05.006, P. McCarthy (Andrea Moda Judd) 2.15.000

CLASIFICACION FINAL

1. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.36.10. 2. N. Mansell (Williams-Renault) a 36.595. 3. R. Patrese (Williams-Renault) a 43.897. 4. M. Brundle (Benetton-Ford) a 46.059. 5. A. Senna (McLaren-Honda) a 1.08.369. 6. M. Hakkinen (Lotus-Ford) a 1.10.030. 7. J. Lehto (BMS Dallara-Ferrari) a 1.38.237. 8. A. de Cesaris (Tyrrell-Ilmor) a 1 vuelta. 9. A. Suzuki (Footwork-Mugen-Honda) a 1 vuelta. 10. E. Van De Poele (Fondmetal-Ford) a 4 vueltas.

VUELTA RAPIDA: 5. M. Schumacher (Benetton-Ford), 1.53.791.

ABANDONOS: T. Boutsen (accidente). I. Capelli (motor). O. Grouillard (accidente). G. Tarquini (motor). M. Alboreto (cambio). J. Alesi (troinpo).

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. N. Mansell, 98 puntos 2. R. Patrese, 44 puntos 3. M. Schumacher, 43 puntos 4. A. Senna, 36 puntos 5. G. Berger, 24 puntos 6. M. Brundle, 21 puntos 7. J. Alesi, 13 puntos 8. M. Hakkinen, 9 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Williams-Renault, 142 puntos 2. Benetton-Ford, 64 3. McLaren-Honda, 60 puntos 4. Ferrari, 16 puntos 5. Lotus-Ford, 11 puntos

RALLYE 1000 LAGOS

«FLYING» AURIOL

Con el triunfo del francés Didier Auriol en el Rallye de los 1000 Lagos en Finlandia, siguiendo los pasos de Carlos Sainz, Lancia ha vuelto a conseguir un nuevo título mundial para Marcas, el décimo en su historia y el sexto consecutivo en una racha que parece la de nunca acabar.

Esteban Delgado

Enviado especial

TRAS la todavía acertada decisión de Carlos Sainz de no acudir a la prueba finlandesa para hacer frente a una concurrencia especialmente terrible, salvo el previsible «big attack» de Markku Alén con su Toyota en la primera etapa, la cuadragésima edición del rallye de los 1000 Lagos debía ser un pulso, un mano a mano, entre dos pilotos: el finlandés Juha Kankkunen y el francés Didier Auriol, ambos miembros del equipo Lancia ¿parecido entre ellos? Pocos o casi ninguno. El primero, alto, rubio, ojos azules, la idea que en el sur tenemos de los nórdicos, siempre frío y conservando la calma en los momentos más difícil.





SIEMPRE A FONDO
Tanto Markku Alen (arriba) como Colin McRae no tienen concesiones con la mecánica, igualmente siempre al límite de sus posibilidades como piloto, en especial el joven escocés, todo un espectáculo sobre los saltos finlandeses en su primera participación.



les sin demostrar nunca lo que realmente piensa. El segundo, bajito, moreno, casi calvo, dicharachero que oculta sus ojos tras sus Vuarnet azules, más por llamar la atención que por resguardarse del resplandor del sol. El finlandés, ganador de casi todo, tres títulos mundiales e incluso vencedor del «Jyvaskylan Suurajot 1991», como se conoce el rallye de los 1000 Lagos entre los propios habitantes del país de los lagos. El francés con ganas de comerse el mundo, catalogado como especialista en asfalto, vencedor en Montecarlo y en la isla de Córcega, deseoso de ser considerado por igual en la tierra como ya demostrara en 1988 al acabar en tercer lugar sobre las crestas de la taiga nórdica con su Ford Sierra Cosworth de sólo dos ruedas motrices en su primera participación, que acabaron valiéndole su ingreso en la mejor escuadra del momento, el equipo Lancia. Uno nacido en Laukka a escasos veinte kilómetros de Jyvaskyla, centro neurálgico del Rallye de los 1000 Lagos; el otro residente en Millau, igualmente lugar de paso de importantes pruebas nacionales en el sur de Francia.

CHAPEAU, DIDIER

Vencedor en cuantas pruebas ha participado, con excepción del Rallye de Portugal donde tuvo que abandonar por rotura del motor cuando era líder, Didier Auriol disfruta esta temporada de una forma excelente y de una moral a prueba de diamante. Plenamente identificado con el nuevo Martini-Lancia HF Integrale, con sus reacciones que hacen que sea una prolongación de sí mismo, obediendo fielmente las indicaciones de sus manos y sus pies, que hacen que el pequeño piloto francés termine cada tramo cronometrado habiéndose divertido, saboreando cada uno de los pasos en curva. Casi tan identificado con su vehículo como el añorado Henri Toivonen lo estuvo con el Lancia Delta S4.

Que «Cocó», cariñoso apelativo con el que se conoce a Didier Auriol, es como la niña de sus ojos para Claudio Bortoletto, director deportivo del Jolly Club, no es ningún secreto. El paso del francés por la escudería de Milán en 1991 estableció una fuerte amistad entre ambos y a falta de un primer piloto italiano en las filas de la escudería italiana, los me-

TRAMO A TRAMO

● *Difficil lo va a tener Carlos Sainz en Australia en un par de semanas. Poco antes de que acabase el rallye se hacía oficial la presencia de Didier Auriol y Juha Kankkunen en la isla-continente, decididos en el equipo italiano a atar el título de Pilotos cuanto antes para el*



francés Didier Auriol. Igualmente, en 1993, el Martini Racing hará correr un solo vehículo para el piloto galo apoyado en distintas ocasiones por el joven Andrea Aghini.

● *Cerca de sesenta kilos más ligeros, con mayor potencia gracias al empleo de una nueva gasolina desarrollada por una compañía química OCTAL, que reduce el tiempo de ignición y de temperatura, por consiguiente proporcionando una mayor presión de turbo y la llegada de un nuevo ingeniero, Dave Gray, ha hecho que se cuestione el anunciado retiro de la marca japonesa.*

● *Una fuerte presencia de directivos y técnicos de Castrol en las asistencias del Toyota Team Europa hacen pensar en el abandono de la sponsorización por parte de Repsol del equipo de Carlos Sainz que, a falta de algunos puntos, ha renovado con Toyota para 1993.*



cánicos se han volcado con él, a pesar de la antigüedad del otro miembro del equipo, Juha Kankkunen, cuyo primer paso en 1987 por Lancia no fue precisamente entre algodones. Con sólo una victoria en su haber en Portugal y dos segundos puestos en Kenya y Acrópolis, las posibilidades del piloto finlandés en el Mundial no estaban ni mucho menos extinguidas. Un triunfo en su tierra hubiera podido suponer un cambio radical en las posibilidades de los dos pilotos bajo las órdenes de Claudio Bortoletto quien se debía debatir entre ofrecer a su primer piloto clasi-

en todos los sentidos de la palabra. Más incluso que Carlos Sainz en 1990, derrotando con todas las de la ley al mismo enemigo entonces del español que en aquella ocasión rompía el cable del acelerador cuando mantenían un bonito duelo.

En su enfrentamiento particular, Didier Auriol siempre estuvo por delante de Juha Kankkunen. El piloto francés venció 21 tramos de los 37 de que constaba el recorrido de la prueba, siendo diecinueve veces más rápido que el finlandés, contabilizando un total de seis empates. La máxima diferencia lograda por Kank-



COMIENDO PARMESANO
Didier Auriol y Juha Kankkunen reponiendo fuerzas en el interior del camper de Lancia.

ficado la oportunidad de cerrar su temporada con un título mundial ante un amenazante Carlos Sainz, que no Toyota, y la de dar la misma oportunidad a un piloto consagrado, tres veces campeón del mundo de rallyes, deseoso como un niño de volver a ganar otro año esa prueba que para cualquier buen «Finlandés Volador» que se precie es equivalente a todo un Campeonato del Mundo. La extraña avería ocurrida al final de la primera etapa en Grecia, que costó a Kankkunen un minuto de penalización, podía pesar en el ambiente en un momento dado.

Sin embargo, no hizo ni mucho menos falta. Didier Auriol ha sido el fantástico vencedor del 42º Rallye de los 1000 Lagos. Un justo triunfador

kunen fue de siete segundos en el decimocuarto tramo cuando los limpiaparabrisas del Lancia de Auriol se negaron a funcionar bajo la lluvia en el anterior y el de Millau tuvo que partir en esas condiciones al estar prohibida la asistencia entre las dos pruebas. Diferencia igualmente máxima para Didier Auriol sobre Kankkunen en el trigésimo cuarto tramo que significaba la orden de Claudio Bortoletto de mantener posiciones cuando la ventaja del francés llegó a su máxima cota: 44 segundos. Doce segundos en la primera etapa, otros once en la segunda, desarrollada en las cercanías de la granja familiar de los Kankkunen en Laukka, dieciséis en la tercera y uno en la cuarta y última hasta sumar los 40 segundos de



CAMPEÓN VENCIDO
Juha Kankkunen no pudo hacer nada ante el estado de gracia de su compañero de equipo Didier Auriol

diferencia entre los dos pilotos del equipo italiano hablan por sí solos de la actuación de Didier Auriol en casa de su compañero de equipo. Juha Kankkunen se jugaba buena parte de su reputación en esta batalla y salió a darlo el todo por el todo en un terreno conocido, entrenándolo hasta sin copiloto, intentando memorizar cada curva y aprender el secreto de cada salto. Sin embargo, los reglajes efectuados por el piloto francés, combinados con su modo de inscribir el coche en la curva desde el inicio para salir como un misil, se reveló mucho más eficaz que el modo del finlandés, que perdía demasiado tiempo derrapando con las cuatro ruedas en la salida de las curvas. Hoy por hoy, va a resultar muy difícil que no termine coronándose como nuevo campeón del mundo. Y nos gustaría equivocarnos, Carlos.

El doblete de Lancia en Finlandia ha supuesto la consecución matemática de un nuevo título mundial de Rallyes para Marcas para la firma italiana, que dejase oficialmente el mundial un día oscuro de diciembre en manos del Jolly Club y del Martini

Racing como patrocinador. Un título que ha llegado antes de lo esperado ante una oposición mínima en competitividad a pesar de gozar de una situación económica mucho mejor. Ahorrando aquí y allá, a base incluso de reducir el utillaje para los mecánicos, utilizando una misma unidad para diversos rallyes, de la pérdida de ingenieros y mecánicos de valía pasados a la producción y con la incertidumbre de un futuro incierto, el sexto título consecutivo para el equipo italiano ha sido más merecido que nunca.

FINNISH CONNECTION

La victoria de Carlos Sainz en 1990 y la de Didier Auriol en el Rally de los 1000 Lagos, derrotando a los pilotos finlandeses en su propio terreno está empezando a acabar con la leyenda de los «Flying Finns» o finlandeses voladores.

Para directores deportivos como Cesare Fiorio o Jean Todt, contar con un piloto nórdico en sus filas era sinónimo de victoria, casi incluso antes de conseguirla. No en vano de

256 pruebas del campeonato del mundo celebradas desde 1970, un total de 84 victorias corresponden a pilotos finlandeses frente a las 51 de sus vecinos suecos o las 44 de los pilotos galos. En 1985, sobre un total de doce rallyes, diez fueron a parar a manos finlandesas. Su adaptación a conducir en cualquier tipo de terreno deslizante, fruto de la climatología, el terreno y la popularidad de este deporte en su país, les ha valido el triunfo en otros terrenos como el de sus rivales suecos y en el asfalto de Córcega o de Sanremo antes de la década de los ochenta. De quince títulos mundiales para pilotos (incluyendo las dos copas FIA de 1977 y 1978), cinco finlandeses, Markku Alen, Hannu Mikkola, Ari Vatanen, Timo Salonen y Juha Kankkunen, en tres ocasiones, han tenido tal honor.

En un principio, el declive empezó a originarse ante la falta de aparición de nuevos talentos, cuya última expresión, hasta que no se demuestre lo contrario con una victoria es el propio Juha Kankkunen. Unos, como Mikael Sundstrom que despuntara

Película de la carrera

CLASIFICACION FINAL

1º Auriol -Oceilli (Lancia HF Integrale), 4 horas, 32 minutos, 45 segundos; 2º Kankkunen-Piironen (Lancia HF Integrale), a 40s; 3º Alen-Kivimaki (Toyota Celica Turbo 4WD), a 1m 59s; 4º Vatanen-Berglund (Subaru Legacy RS), a 2m 32s; 5º Biasion-Siviero (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 9m 01s; 6º Lampl-Kuukala (Mitsubishi Galant VR 4), a 9m 56s; 7º Lindholm-Hantunen (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 11m 13s; 8º McRae-Ringer (Subaru Legacy RS), a 15m 45s; 9º Bugalsky-Giraudet (Lancia HF Integrale), a 16m 55s; 10º Kytölehto-Kapanen (Mitsubishi Galant VR 4, grupo N), a 25m 15s

LIDERES SUCESIVOS

TC 1, Alen y Gronholm; TC 2, Alen; TC 3, Alen y Auriol; TC 4-37, Auriol.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Didier Auriol, 100 puntos; 2º Carlos Sainz, 92; 3º Juha Kankkunen, 77; 4º Massimo Biasion, 42; 5º Markku Alen, 42; 6º François Delecour, 33; 7º Colin McRae, 28; 8º Philippe Bugalski, 22; 9º Mats Jonsson, 20; 10º Jorge Recalde, 18

MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia, 137 puntos; 2º Toyota, 98; 3º Ford, 70; 4º Subaru, 35; 5º Nissan, 33; 6º Mitsubishi, 29; 7º Audi, 10; 8º Renault Argentina, 7; 9º Renault, 2

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Auriol	21	8	2	3	1	1
Kankkunen	16	9	10	1	-	-
Alen	6	6	12	10	2	-
Vatanen	1	5	13	15	1	-
Makinen	1	2	-	2	-	3
Gronholm	1	-	-	-	1	-
Blomqvist	-	-	2	-	4	5
McRae	-	-	1	2	10	6
Biasion	-	-	1	-	6	7

Latinos al poder

El primer tramo trazado en el centro de Jyväskylä no resultaba especialmente favorable a los pilotos de Lancia al romper Kankkunen un semieje y Auriol salirse recto en la última curva. Ello propiciaba el ataque de Markku Alen y su Toyota, así como del joven Marcus Gronholm, sustituto de Sainz en el equipo de Ove Andersson. Alen lograba mantener su liderato hasta el tercer tramo, donde cometía un error de neumáticos bajo la lluvia. Lenta pero inexorablemente, el piloto finlandés cedía segundos frente a los Lancia, con excepción del francés Philippe Bugalski, que debutaba en tierra en un rallye tan poco propicio y especializado como el 1000 Lagos, aunque manteniendo una ligera ventaja sobre el Subaru de Ari Vatanen. El trabajo desarrollado sobre el Toyota no era como para dar un giro total en su competitividad, lo que unido a varios errores en la monta de neumáticos, dejaba a Markku Alen fuera de la victoria, después del abandono de Gronholm por salida de carretera. En Subaru, el desastre de Nueva Zelanda con la rotura de motores había obligado a trabajar duro a los hombres de David Richards. Para Vatanen, un pinchazo en el primer tramo de la segunda etapa le costaba 25 segundos y la pérdida del ritmo, con una ligera salida dos tramos más tarde. Su compañero Colin McRae volcaba su vehículo mientras lo probaba tras las verificaciones, obligando a los mecánicos a una noche extra. En el séptimo tramo, con unas notas un tanto rápidas, el joven escocés volcaba su Subaru a más de 180 kilómetros por hora en un accidente que visto en televisión recordaba al de Sainz en Australia. Sin embargo, dañado, el Subaru lograba continuar en carrera. Para al día siguiente volcar McRae, al escuchar mal las notas dictadas por su copiloto... y volver de nuevo a la carretera ¡incluso con tres ruedas! En Ford, François Delecour se salía de la carretera el segundo día tras ser más rápido que su compañero de equipo Massimo Biasion (en la foto), que sin más problemas que el diferencial delantero, hacía su carrera por delante de Sebastián Lindholm, que rompía el turbo en el segundo tramo y volcaba en la tercera etapa. Penúltima aparición del equipo Nissan que lograba los mejores resultados desde la aparición del Sunny GT-R, incluso con un mejor crono a cargo de Tommi Makinen, antes de retirarse éste con la caja de cambios rota y Stig Blomqvist con un cilindro dañado. En el grupo N dominio total del rey de la categoría, Jarmo Kytölehto con un Mitsubishi Galant, tras los abandonos de Waldfridsson y Sundstrom heredando Gregoire de Mevius la segunda plaza y la Copa FIA.



hicieron que se buscara en la economía una de las causas, pero el gobierno finlandés suprimió las tasas impuestas a vehículos importados con el único fin de la competición.

La sucesiva desaparición de carreteras de tierra bajo el asfalto, junto al estricto control de la velocidad, ha creado dificultades a jóvenes aficionados para practicar sobre un terreno natural que ahora sólo es accesible a quienes habitan en una granja. Sin embargo, ahora ya no basta el talento natural, sino que también cuenta la determinación para llevar a buen fin un propósito, algo que los pilotos del sur de Europa están poniendo en práctica con excelente resultado y que les ha llevado a batir a aquellos pilotos denominados una vez «Finlandeses Voladores» y que ahora uno se pregunta si son verdad o leyenda. ○



LA PARTICIPACION MAS FLOJA DE LA TEMPORADA
Si tenemos en cuenta la participación de dos coches del campeonato japonés tan sólo nueve coches tomaron la salida en los 1000 kilómetros de Suzuka.



UN TRABAJO BIEN HECHO
En Peugeot han contado con una organización modelica que no ha fallado en ningún momento.



LAS APARIENCIAS ENGANAN
A pesar de que la tribuna parece vacía, a la hora de la carrera fueron cuarenta y seis mil japoneses los testigos del título mundial de Peugeot.



SOLO UN ENEMIGO A TENER EN CUENTA
Toyota ha sido la única que ha acosado a Peugeot durante la temporada, aunque no lo ha conseguido.



MUNDIAL SPORT: 1000 KMS DE SUZUKA

¡PEUGEOT, CAMPEON!

A falta de una prueba para que concluya oficialmente el Mundial de Sport 1992, el más atípico de la historia, Peugeot ha conseguido el título de marcas y dos de sus hombres, Yannick Dalmas y Derek Warwick, el de pilotos. No podía ser de otro modo, el esfuerzo hecho por Peugeot ha dado sus frutos y nada ni nadie ha podido arrebatarles un triunfo que sólo podía ser suyo. No es que no lo hayan intentado, Toyota lo ha hecho, sino que el nivel del equipo de Jean Todt estaba a años luz.

Manuel Doménech

Enviado especial

AHORA tan sólo queda una prueba -tras la definitiva suspensión de la del Jarama- para que el campeonato concluya, y será en Magny Cours, santuario de la marca francesa; que servirá de escenario para la celebración de un título mundial totalmente merecido para Peugeot.

El año 1992 será un año para olvidar en la especialidad de Sport (antes Sport Prototipos, antes Resistencia, antes Marcas) si es que no es el último. Los que hemos tenido la oportunidad, y por qué no la desgracia, de seguirlo, hemos comprobado la total dejadez por parte

de la FISA con respecto al mismo, a pesar de las promesas de principio de temporada de estabilidad de calendario (al final se han dejado de disputar dos pruebas: México y Jarama), de cobertura televisiva (inexistente), de una participación digna, etcétera. La palabra no es otra que decepción, con mayúsculas, si bien en lo deportivo hay que reconocer el esfuerzo realizado por los escasos contendientes para dar espectáculo. Dirán ustedes que aún no es la hora de la recapitulación final, pero nosotros creemos lo contrario, y quizá nos quedamos cortos; el resumen de la temporada se podía haber hecho incluso antes de que la misma se iniciará porque para todos no había otro favorito que

Peugeot, y Peugeot ha ganado haciendo buenos todos los pronósticos. También se sabía de antemano que Toyota iba a ser la única marca en posición para poder ponerle las cosas difíciles e igualmente así ha sido. De los demás, los pocos más, se sabía que poco podían hacer, y poco han hecho. El resumen de una temporada que tendrá su fiesta de fin de curso en Magny Cours tiene que ser, a la fuerza, sombrío y muy poco esperanzador. Nadie sabe a ciencia cierta qué pasará el año que viene, pero mucho nos tememos que de la reunión del Consejo Mundial de la FISA el próximo día 6 de octubre no salga nada bueno. Para todos aquellos que aman los coches de resistencia como los que estos años, bajo otro nombre, han competido -si es que todavía queda alguno que haya podido resistir los despropósitos de la FISA sobre la especialidad- lamentablemente no podemos decirles otra cosa que, muy posiblemente, ya no van a poder seguir viéndolos. La especialidad está llamada a desaparecer, y sólo queda esperar para ver si en las altas instancias del deporte han pensado en un sustituto digno o, sin más, la van a borrar de un plumazo dejando como único Campeonato Mundial a la Fórmula 1. Sólo parece quedar la posibilidad de ese tan traído y llevado campeonato de GT...

SOLO PEUGEOT

Como hemos venido repitiendo, la historia de este campeonato se podía haber contado antes de que se pusiera en marcha. Se pensaba en Peugeot, el equipo sin duda más fuerte, y el que ha hecho todo lo posible para que el campeonato se salvase, aunque también hayan contribuido a ello Mazda y Toyota, y Peugeot ha ganado.

No es de extrañar por muchas razones. El potencial de la marca Peugeot es la primera de ellas. Como gran constructor automovilístico no sólo ha contado con todos los medios a su alcance, sino que su decisión de entrar en un nuevo campeonato no se podía saldar con otra cosa que con la victoria. La inversión ha sido elevada -no nos atrevemos a especular sobre la cuantía- pero ha sido la necesaria, cuando menos, para llegar a la meta perse-

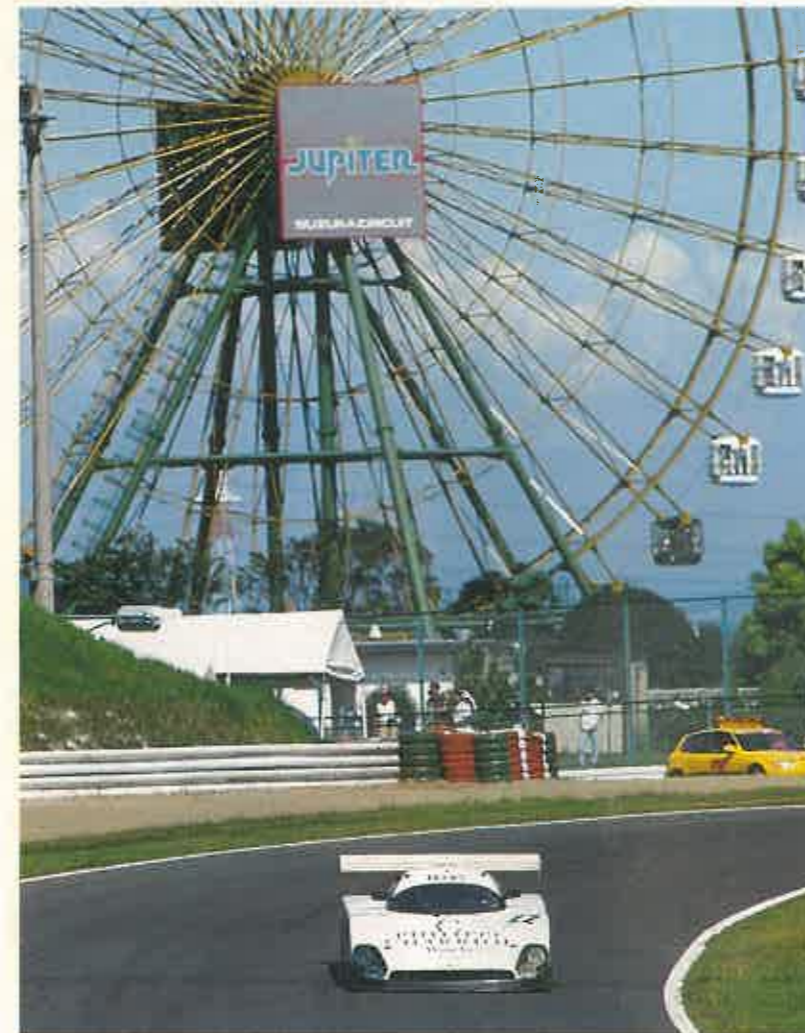
cierto. No había muchos, pero no es menos cierto que el equipo Toyota ha luchado con parecidas armas y no ha puesto las cosas del todo fáciles al equipo francés. Con un presupuesto parecido, con un equipo humano incluso superior, buenos pilotos y mejores técnicos, en Toyota no han oficiado de meros comparsas, han sido reales aspirantes a un título que, lamentablemente para ellos, tenía nombre, y ese nombre no era otro que Peugeot. Pero cuidado, con esto no queremos decir que el campeonato se haya hecho a la medida del coche francés, sino que a la vista de los primeros resultados de la pretemporada, parecía estar a un nivel muy superior. De hecho la victoria de Toyota en Monza, primera prueba de la temporada, se debió más a un error de Yannick Dalmas, que a méritos del coche ganador. Y, si al final han conseguido llegar a prestaciones parecidas a las del Peugeot, éste no ha dejado de evolucionar con el tiempo.

En definitiva, Peugeot ha ganado un título por merecimiento propio, a pesar de las circunstancias y, si el campeonato ha estado devaluado lo ha sido a pesar suyo. Otra cosa hubiera sido que nada ni nadie, al menos en algún momento, hubiera

DEMASIADO TARDE
El Lola del equipo Euro Racing no dio el menor problema en Suzuka. Pero ya no queda tiempo para reaccionar.



SIN FALLOS
Esta vez Jesús Pareja contó con un coche en debidas condiciones y con un compañero japonés, Matsuda, muy competente.



guida. Jean Todt ha demostrado una vez más, como lo ha hecho desde que se hiciera cargo de Peugeot Talbot Sport cuando Peugeot decidiera participar en el Mundial de Rallyes con el modelo 205, su gran capacidad como director deportivo que, además, ha sabido rodearse de los hombres más idóneos para crear un equipo perfecto. Y no era tarea fácil. Tanto técnicos, como mecánicos y pilotos han trabajado al cien por ciento de su rendimiento, y el resultado a la vista está. La tercera razón puede ser la falta de un competidor a su altura, pero eso no es



DECEPCION
Los miles de espectadores japoneses presentes en Suzuka esperaban algo sonado por parte del único Mazda inscrito, pero su actuación dejó mucho que desear en esta ocasión.



LA SORPRESA
El Nissan del campeonato japonés dio mucha guerra a los coches del mundial. A sus mandos, Mauro Martini consiguió una brillantísima cuarta posición final.

puesto en entredicho su total supremacía.

Pero, si el título de Peugeot merece capitulares, no es menos cierto que lo más destacado del año ha sido, precisamente, esa tremenda devaluación producida... y eso que este año, oficialmente se ponía en marcha el «Campeonato Mundial de Sport». Conviene recordar, a este respecto, que 1991 fue una tempo-

SIEMPRE TOYOTA
El equipo formado por Lees, Lammers y Brabham llevó su Toyota a la segunda posición final tras una durísima lucha con los Peugeot.



SIN SUERTE
Wallace, Sekiya y Acheson fueron muy rápidos en todo momento, pero un incendio acabó con sus posibilidades de ayudar a Toyota a cumplir sus objetivos.



rada de «transición». Sin embargo, no nos ha pillado de sorpresa, por el contrario, lo sabíamos desde hace más de dos años. La actuación de la FISA durante ese tiempo hacía que profetizar sobre el tema fuera juego de niños. Lamentablemente todos hemos sido profetas y la FISA ha demostrado una de dos, o su total incapacidad o su absoluta desidia.

En cuanto a la participación española, se ha ceñido, como viene

siendo habitual a un solo piloto, Jesús Pareja, que ha hecho todo lo que ha podido dentro de las limitaciones de su equipo, con un coche demasiado nuevo y falto de puesta a punto, el Lola Judd que sólo se ha mostrado equilibrado en Suzuka. A pesar de ello consiguió un podio en el circuito inglés de Silverstone (por mucho que luego fuera descalificado reglamentariamente) y un brillante quinto puesto en Japón. Más era imposible. ○

CLASIFICACIONES

1. Warwick/Dalmas (Peugeot) 1:45.026	2. Alliot/Baldi (Peugeot) 1:43.057
3. Wallace/Sekiya/Acheson (Peugeot) 1:48.805	4. Lees/Lammers/Brabham (Toyota) 1:46.704
5. Sala/Caffi/Mirón (Mazda) 1:50.869	6. Martini/Kaneishi/Kr. (Nissan) 1:48.801
7. Pareja/Matsuda (Lola Judd) 1:56.358	8. Esser/Frentzen/Toni (Lola Judd) 1:51.336
9. Do Lesseps/Kimoto (Spice Ford) 2:06.823	10. Fukuyama/Tonegawa (Bridon Ford) 2:03.183
	11. Harada/Galica/Yoshik. (Spice Ford) 2:10.483

CLASIFICACION FINAL

1º Warwick-Dalmas (Peugeot), 171 vueltas en 5 h. 30 min. 527, a un promedio de 182.228 km/h. 2º Lees-Lammers-Brabham (Toyota) a 1 vuelta. 3º Baldi-Alliot (Peugeot), a 8 vueltas. 4º Martini-Kaneishi-Kronoff (Nissan), a 8 vueltas. 5º Pareja-Matsuda (Lola), a 11 vueltas. 6º Do Lesseps-Kimoto-Adams (Spice Ford), a 27 vueltas. 7º Galica-Harada-Yoshikawa (Spice Ford), a 33 vueltas. La vuelta más rápida la consiguió Mauro Baldi (Peugeot 905) en 1:50.660, a un promedio de 190.768 km/h.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º Y. Dalmás y D. Warwick, 90 puntos. 2º G. Lees, 47. 3º M. Baldi y P. Alliot, 44. 4º D. Brabham, 27. 5º J. Herbert, 25. 6º F. de Lesseps, 24. 7º M. Santoro Sala, 23. 8º M. Ogawa, 20. 9º W. Hoy, 18. 10º P.H. Raphanel y K. Acheson, 15. 11º R. Randaccio, 14. 12º V. Weidner, H.H. Frentzen y P. Andrews, 10. 13º J. Pareja y H. Matsuda, 5.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1º Peugeot Talbot, 95 puntos. (Campeón del Mundo). 2º Toyota Team Tom's, 62. 3º Mazdaspeed, 33. 4º Chamberlain, 24. 5º Euro Racing, 18. 6º Team S.C.I., 14. 7º Toyota Kitz Sand, 8. 8º Courage Competition, 6. 9º Porsche Klemm, 4. 10º Primagaz Obermaier, 1.

S
E
G
U
N
D
O
P
O
S
I
C
I
O
N

Gené, segundo en Bélgica

JORDI Gené volvió a subirse al cajón en el Campeonato Internacional de Fórmula 3.000, al finalizar la prueba disputada en el circuito belga de Spa en segunda posición, ante la atenta mirada de los representantes de todos los equipos de Fórmula 1 presentes en el circuito.

En los entrenamientos oficiales, que se iniciaron con la pista totalmente mojada para irse secando paulatinamente, el piloto catalán obtuvo sólo el séptimo mejor tiempo a causa de que encontró excesivo tráfico en la pista durante las vueltas en las que el asfalto estaba más seco, justo antes de que volviera a empezar a llover.

El mejor tiempo correspondió a Montermini, que compartió con Bartels, Beretta y Aiello las primeras posiciones de la parrilla de salida. En una magnífica arrancada Gené se colocó cuarto, pero en la cuarta vuelta, Luca Badoer se salió de la pista de tal forma que fue necesario suspender la carrera para poder sacarlo de su monoplaza y trasladarlo al hospital.

En la segunda salida,



CAJÓN. Jordi Gené sigue aspirando a todo en el Campeonato de Fórmula 3.000.

Gené se colocó tercero y en la segunda vuelta adelantó de forma magistral, aunque arriesgando bastante, a Bartels por el exterior, en una maniobra que desvela la tremenda calidad de Jordi como piloto.

El ganador indiscutible de la prueba fue el piloto italiano Andrea Montermini, que dominó con holgura tanto durante el accidentado desarrollo de los entrenamientos como a lo largo de la carrera, con sus dos salidas. En el tercer puesto se clasificó Michael Bartels, un magnífico resultado que le coloca provisionalmente segundo

del campeonato, con dos puntos de ventaja sobre el brasileño Rubens Barrichello.

En el aspecto técnico, en el equipo de Jordi, el Pacific Racing, se trabajó duramente, para poner a punto las suspensiones. Al final, Gené salió con un solo amortiguador en el eje delantero, en tanto que su compañero de equipo, Laurent Aiello, eligió mantener la habitual doble amortiguación, que finalmente dio peor resultado.

En cuanto al campeonato, los cinco primeros pilotos (Gené es el quinto) están separados solamente

por diez puntos y quedan tres pruebas por disputar. El fuerte accidente del actual líder, Luca Badoer, no le impedirá a éste estar presente en la próxima carrera, que se disputará en el circuito de Albacete el próximo 13 de septiembre, aunque previsiblemente su rendimiento no sea óptimo, esta circunstancia podría influir de forma que aún quedaría más apretada la clasificación de este disputadísimo Campeonato de Fórmula 3.000, en el que los seis primeros clasificados tendrán serias opciones para alzarse con la victoria final y el campeonato.

PELÍCULA DE LA CARRERA

Muchos eran los que dudaban que una carrera a la distancia de mil kilómetros (el doble de lo habitual), y la escasa participación diera como resultado que acabaran muchos coches -se hablaba de dos o tres- y que no existiera apenas lucha. La realidad fue bien distinta. Los pocos participantes salieron a darlo todo y desde el primer momento los cuatro coches que ocupaban las dos primeras líneas de parrilla se enzarzaron en una dura lucha que no cesó hasta la misma bajada de la bandera a cuadros. Dos Peugeot

contra dos Toyota iban a tener a los aficionados japoneses en tensión durante casi seis horas. Si en un principio era el Peugeot de Baldi y Alliot el que tomó el mando seguido de sus compañeros Warwick y Dalmás, el Toyota de Lees, Lammers y Brabham no les dio tregua. Cuando el coche de cabeza tuvo que parar en boxes con problemas, la distancia entre el segundo coche francés y el Toyota era mínima, y así se mantuvo hasta casi el final. Bien es cierto que el Peugeot no dejó el primer puesto en ningún momento, pero sometido en

todo momento a una tremenda presión. El objetivo era asegurarse los títulos en juego y era cuestión de que Toyota les aguará la fiesta. Sólo cuando el segundo Toyota se incendió, y habida cuenta que los Peugeot eran más rápidos en los repostajes, Jean Todt empezó a respirar. Aparte de esa lucha por la victoria, por detrás un Nissan inhabitual pudo con los Lola de Euro Racing y con el Mazda. En cuanto a Jesús Pareja, tuvo una destacada actuación y, si no pudo ser cuarto, fue debido a un pequeño problema de su compañero, el japonés Matsuda.

Apasionante a pesar de todo



CABEZA FRÍA. Aunque arriesgó mucho en las dos arrancadas, Gené no cometió un solo error en el difícil circuito de Spa.

Hacia Pekín

El pasado uno de septiembre, después de la infinidad de problemas que ha representado para la organización, partieron desde París los participantes del Raid París-Moscú-Pekín. En la etapa prólogo, disputada el día 30 en París, ocuparon las cuatro primeras posiciones los inalcanzables Citroën ZX Rally Raid, encabezados por el sueco Waldegaard y el finlandés Salonen, empatados con un tiempo de 3'01". Servi y Puig, acabaron en 26ª posición, a 1'17" de los primeros.

En motos, la victoria correspondió a Stephan Peterhansel, con Yamaha, marca que ocupó las tres primeras posiciones. Las otras dos etapas prólogo se celebran en Varsovia y Moscú, que conformarán el orden de salida hacia Pekín.



Otra victoria del Racing For Spain

IVAN Arias venció en la última carrera disputada de la Fórmula Renault Británica, en el circuito de Brands Hatch. La fortuna sonrió, por fin,

en esta ocasión al joven piloto español, que en un principio rodaba en tercera posición, por detrás de Pedro Martínez de la Rosa, que se destacó rápido de todos sus rivales y de Nuttall, con quien el piloto español mantenía un apretado duelo.

Pero en la sexta vuelta, a su paso por meta se apreció un escandaloso

humo blanco saliendo por el escape del monoplaza de la Rosa, el indicio era totalmente revelador y el piloto español se vio obligado a abandonar. Arias supo aprovechar perfectamente el instante en el que debían superar a su compañero de equipo, para adelantar también a Nuttall, manteniendo esa privilegiada



posición hasta el término de esta carrera.

El mismo día y en el mismo trazado, se disputó la carrera de Fórmula Ford del Circuito de Brands Hatch, en la que el catalán Marc Gené, emulando el buen resultado que su hermano obtenía en Bélgica, se alzó hasta la segunda posición.

Al día siguiente, lunes 31 de agosto, se disputó una carrera del Campeonato Británico de Fórmula Ford, en el circuito de Castle Combe.

El mejor tiempo en entrenamientos fue para Radermacker y los españoles, Burgueño, de Castro, David Bosch, Raventós y Josué Burgueño situados por este orden a partir de la sexta plaza.

En la salida, el poleman, se quedó con el embrague pegado, provocando una pequeña melé que aprovechó muy bien de Castro situándose en ter-

cera posición. Burgueño, tenía también serios problemas con su embrague, por lo que quedó irremisiblemente rezagado.

Pronto se formaron dos grupos totalmente definidos. En el primero, Magnusen, Spence y Cunningham que finalmente entraron por este orden en la meta. En el segundo, Miguel Angel de Castro peleó duramente con David Bosch durante buena parte de la carrera, entrando al final, séptimo y octavo respectivamente. Por su parte los dos Burgueño y Raventós entraron en posiciones consecutivas apartir de la décima posición.



Egozcue a por la plata

ESTE fin de semana, días 5 y 6 del presente mes septiembre, se disputa la última prueba del Campeonato de Europa de Montaña, en Turckheim (Francia), donde Pancho Egozcue tiene grandes posibilidades de alzarse

con el subcampeonato, por detrás de otro piloto español, Andrés Vilariño, que se proclamó campeón a falta de dos carreras para que finalizara la temporada.

En la última prueba, disputada en Suiza a finales de agosto, su máximo rival por la conquista del subcampeonato, Stenger, rompió el motor en la primera manga de la carrera,

circunstancia que permitía a Egozcue asegurar un buen resultado, para llegar a la última prueba del campeonato con la suficiente ventaja para poder realizar una carrera tranquila.

En la prueba celebrada en Suiza, Andrés Vilariño demostró de nuevo su gran categoría de piloto, superando un sinfín de problemas e imponiéndose finalmente a todos sus rivales.

Confirmado el motor Zeta en la F. Ford

ESTE fin de semana se ha anunciado oficialmente, en Inglaterra, que la Fórmula Ford británica adoptará el nuevo motor Zeta de 16 válvulas y 130 caballos a partir de 1993, confirmando plena-

mente la información publicada por Motor 16 en el número 462.

Según la nota oficial, se mantendrá la calidad y medida de neumáticos actual. En España, no se tiene certeza de qué motor se utilizará a lo largo de la próxima temporada. Por un lado, el nuevo motor Zeta encarecería notablemente los costes, ya que para montarlo también es necesario contar con un chasis adecuado a las particularidades de esta mecánica.

Pero por otro lado, participar en España con motores diferentes a los empleados por los británicos dificultaría tremendamente la asistencia de pilotos de nuestro país a las numerosas carreras que se disputan en las Islas Británicas, donde el fin de semana pasado, por ejemplo, había nada menos que 13 pilotos españoles participando en las fórmulas británicas.

● **A falta aún de dos pruebas de gran coeficiente para que termine el Campeonato de Europa de Rallyes, Erwin Weber se ha proclamado campeón continental al vencer en dicho Campeonato. Tras su victoria en el Rallye Halkidiki ningún otro piloto puede arrebatárle el galardón.**

● **Arcarons, junto a LaPorte, Morales y Orioli, ha vencido en la primera edición de las 24 horas TSO, en Auvergne (Francia), pilotando una moto Husqvarna. A los segundos clasificados les sacaron casi 100 kilómetros de ventaja.**

● **Dani Amatriain, que salía desde la cuarta posición en la carrera de Japón del Mundial de Superbikes, no pudo finalizar la carrera en los puestos que puntúan.**

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

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



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

Si deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 14 560 ptas

Talon adjunto a nombre de Cambio y Rusconi. S. A. Giro postal n.º a nombre de Cambio y Rusconi. S. A.

D: _____

Calle _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel _____

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

Precio suscripción:

España _____	14 560 ptas	América, África _____	35 256 ptas
Europa Argelia Marruecos y Túnez _____	29 016 ptas	Asia, Oceanía _____	48 516 ptas

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

JET SKI EN ALICANTE

Otra prueba más del campeonato de España de Jet - Ski, la modalidad deportiva a motor más de moda en la costa española, se ha celebrado

en aguas mediterráneas, en esta ocasión en el Cabo de las Huertas, de Alicante. Todas las categorías fueron copadas por pilotos del Team Winston. En la categoría 650 Standard, ganó Antonio Ramos. En Limited, lo hizo Alberto Pedraza y en Modified José Mª Casafont, los tres a los mandos de sendas Yamaha. En la categoría X2, Javier Santaularia con Kawasaki, que se situó en cabeza desde la salida, chocó con otro piloto al intentar doblarle. En ese momento se detuvo la carrera, pero como se había disputado más de la mitad de la misma, se conservó la clasificación de la vuelta anterior, proclamándose campeón el piloto accidentado. Por último, en la categoría 550 Standard, Antoni Ruiz, también con una Kawasaki, se alzó hasta el primer puesto.

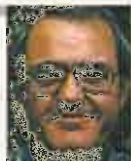


Alemania, demasiado caro

ANTES incluso de que BMW anunciara su decisión de construir algunos de sus modelos en los Estados Unidos (Carolina del Sur), el presidente general de Mercedes Benz, Edzard Reuter, declaró: «Haría falta que nuestros clientes se habituaran a reemplazar el «made in Germany» por el «made in Mercedes Benz».

A esto añadía: «de ahora en adelante, en relación a la inversión en cuanto a producción, la dirección del grupo estudiará nuevos emplazamientos en el extranjero, más favorables. Sólo nos quedaríamos en Alemania si nos fuera rentable». Por su parte, Ferdinand Piëch, futuro presidente general de VW comentaba: «Aquél que pierda el mercado americano perderá también el mercado mundial. Es conveniente reflexionar sobre nuevos lugares de producción en América: es una necesidad impuesta para conseguir el éxito». La razón de esta evolución es simple. Alemania es un país demasiado caro para construir automóviles y la competencia japonesa que ahora empieza a atacar los estratos altos de gama (vease el Toyota Lexus) no trae nada bueno. En suma, la producción de automóviles alemanes es de un 20 a un 30 por ciento más alta que la de la competencia. Y es en Alemania donde la jornada laboral es más reducida. Se calcula que los alemanes trabajan del orden de 1.647 horas al año, es decir 528 horas menos que los japoneses y 107 horas menos que los ingleses. A esto hay que añadir un grado de absentismo récord (entre un 9 y un diez por ciento), los efectos de la

devaluación del dólar frente al marco y las consecuencias del impuesto de lujo establecido el año pasado en los Estados Unidos. En consecuencia, y a partir de ya, Mercedes Benz ha anunciado la supresión de 30.000 puestos de trabajo de aquí al 95; Volkswagen se ha propuesto reducir su personal en Alemania en un número de 121.500 trabajadores; Opel anuncia recortes de personal entre seis y once mil personas a razón de 1.200 puestos anuales. BMW está dispuesta a suprimir tres mil. Porsche sigue la misma tendencia y Ford no pretende reemplazar a los que se vayan de la empresa. Los especialistas del sector opinan que en Alemania se va a reducir el personal trabajador dentro de la automoción en 250.000 personas de un total de 787.000. Los constructores alemanes ya no vacilan en adoptar métodos japoneses, por lo que se están contruyendo fábricas modernas con revolucionarios sistemas de producción. Como es el caso de Mercedes en Rastatt y de Opel en Eisenach. Con todo esto, la solución más radical parece ser el traslado de los centros de producción. Pero no a cualquier parte. La idea es trasladarlos hacia la Alemania del Este por razones de obligación moral y también hacia la Europa del Este en general. Incluso, un «generalista» como Volkswagen, elige lugares como España (SEAT), Checoslovaquia (Skoda) pero también Portugal o América Latina. En cuanto a Mercedes o BMW, estaría mal visto que produjeran sus modelos en lugares de pobre imagen, de ahí la iniciativa de BMW en Carolina del Sur. Al margen de las subvenciones allí conseguidas...



BALLESTA



ATRAPA EL ESPIRITU DE LOS 90

¿Cómo te imaginas los años 90?

¿Rompedores, divertidos, refrescantes?

Seguro que tú y tu objetivo sabéis captar, en una sola imagen, todas esas sensaciones.

¡Manos a la cámara y participa en el concurso* más refrescante de la década!



Schweppes®
El Espíritu de nuestra Era

Con la colaboración de Grupo 16



* Para conseguir las Bases del concurso, llama al Tel. (91) 523 20 10

118 CV SEGUROS A TODO RIESGO.



GRATIS, UN SEGURO POR UN AÑO.

SEGURO A TODO RIESGO COMBINADO CON FRANQUICIA, EN Fénix Autos

¿Qué podíamos añadir a un deportivo de 118 CV, con inyección electrónica multi-point, con una aceleración de 0 a 100 km/h. en 7,7 segundos, llantas de aleación, volante de tres radios en piel, faros halógenos, faros antiniebla,

elevalunas eléctricos anteriores, cristales atérmicos, cinturones de seguridad regulables en altura, parabrisas laminado y reforzado y un largo etcétera de extras? Sólo un seguro a todo riesgo gratis por un año, combinado con fran-

quicia del 20% entre 5.000 y 100.000 ptas. (o una oferta equivalente). Ven a tu Concesionario. Ahora tienes tu Fiat Uno Turbo seguro.

UNO TURBO i.e. FIAT

PRUEBA A FONDO



VW CORRADO VR6

Motor 16

GRUPO

8 de septiembre 1992

Núm. 464 • 350 ptas.

Al volante del Jaguar XJ 220
LO MAS BONITO DEL MUNDO



340
KMS./H.
80
MILLONES
PTAS.
550
CABALLOS



EXCLUSIVA

El nuevo Fiat Uno al descubierto