

Nissan Serena
**FAMILIAR ESPAÑOL
PARA EUROPA**



A FONDO

**FORD
ESCORT RS
COSWORTH**



LO ULTIMO

**GAMA
VOLVO
1993**

HA NUESTRO GOZO EN UN POZO

ACE tan sólo quince días nos hacíamos eco de ese ligero optimismo que habían propiciado los datos de ventas del mes de julio: **primera vez en el año que se superaban las cien mil unidades vendidas**, pero nuestro gozo ha durado poco, demasiado poco, muy poco, y nos ha sumido en la más tremenda duda: ¿será el final del sueño?

Nuevamente habrá que esperar a que finalice el mes de septiembre para saberlo con más certeza, pero no cabe ninguna duda de que el «descalabro veraniego» ha sido de los que hacen época. Si comparamos las cifras con las del mes de julio vemos que el **descenso** ha sido de más del **cincuenta por ciento (50.110 unidades)**, y si la comparación se hace con respecto al mal mes de agosto del pasado año, la **caída** se ha acercado al **quince por ciento**. Demasiado evidente como para no tenerlo en cuenta.

Esos **efectos negativos del ajuste económico** efectuado por el gobierno a los que nosotros pretendíamos quitar importancia **se han dejado sentir**, y de qué manera, superando las más pesimistas previsiones. Y si el balance todavía es positivo es por el alza experimentado en los primeros siete meses del año, que si no... El caso es que **del 17 por ciento** de

incremento experimentado hasta agosto, **hemos pasado al 14 por ciento** después de la debacle, y mucho nos tememos que al **final de año** no se supere ese **10 por ciento** que se viene manejando desde hace tiempo como un resultado suficientemente bueno a tenor de la delicada situación económica que vivimos, pero que a nosotros nos parece insuficiente. Desde luego lo que cada vez se aleja más y más es la mágica cifra del millón de unidades que psicológicamente todos estimamos como la necesaria para tranquilizar nuestras conciencias y empezar a pensar que las cosas están cambiando para mejor.

Y como por ahí fuera, las cosas no están tampoco muy boyantes, el resultado de este complicado año a nivel mundial tampoco será tan halagüeño como en un principio se esperaba. **La economía se mueve por arenas movedizas** en toda Europa y el automóvil sigue siendo el perdedor de la situación, y con ello la economía tendrá aún más difícil poder levantar la cabeza.

Manuel Doménech



Autobuses escolares ilegales

CON la llegada del curso, comienzan también los servicios de transporte de escolares. La patronal de transportes, Fenebús, ha hecho públicos algunos datos de la Comunidad de Madrid, que sin duda pueden extrapolarse a otras ciudades y comunidades españolas.

Alrededor de 2.500 autobuses escolares circulan en Madrid durante la jornada lectiva, transportando más de 100.000 alumnos y parando en más de 700 puntos diferentes.

Estos vehículos tienen una normativa especial que obliga, entre otras disposiciones, a instalar una pantalla de separación entre el conductor y los pasajeros; ventanillas que sólo pueden abrirse por la parte superior; salidas de emergencia y cierre automático de puertas. La obligación de llevar un adulto acompañante ha desaparecido.

Uno de los problemas que más preocupan a los responsables del transporte es el importante número de autobuses sin la correspondiente autorización para este transporte y, por tanto, sin someterse a la normativa e inspecciones técnicas. También hay que tener presente que los autobuses ilegales carecen de los correspondientes seguros de responsabilidad civil. Se calcula que alrededor de un 15 por ciento de los autobuses actúan en la ilegalidad.

La Comunidad de Madrid ha enviado una circular a las Asociaciones de

Padres de Alumnos para que exijan y verifiquen la legalidad de los vehículos contratados. En colaboración con la Policía Municipal, se va a proceder a una intensificación en el control de estos vehículos.

De nuevo Auto retro

OS días 3 al 11 de octubre, el antiguo mercado del Borne de Barcelona volverá a ser escenario de Auto Retro, esta vez en su novena edición. Como siempre, esta manifestación será la cita obligada de todos los amantes de los vehículos de época en todas sus facetas ya que allí se encontrarán ex-

puestos, y a la venta, muchos automóviles y motocicletas, además de todo lo que es tan importante para los aficionados y da verdadera vida a estas lonjas, todo lo relacionado con las piezas de recambio, accesorios, juguetes, libros y cualquier objeto de colección. Tendrán lugar otras manifestaciones como pueden ser subastas, exposiciones, desfiles, etcétera. En lo que respecta a los vehículos de exposición, se espera la presencia de algunos notables automóviles de colección venidos de fuera de nuestras fronteras.



SEMAFOROS

CITROEN, CAMINO DEL EXITO

Pese a que las expectativas para los próximos meses son inciertas, lo que es innegable es que el éxito comercial de Citroën va a marcar un hito en el 92. Por si fuera poco, los resultados del primer semestre baten todos los records. Lo que es bueno para Citroën es bueno para este país.

TAL Y TAL PARA CUAL

Aunque a nosotros no nos afecte directamente, la postura de los dos tontos oficiales de este país, respecto a los medios informativos, merece nuestra repulsa. Hay seres a los que no vale la pena ni nombrar.

LA OTRA COSTILLA

La primera victoria de Diego en el Campeonato de España vino acompañada por la primera victoria de su copiloto, Itziar Muguerza, que participó en el rallye Príncipe de Asturias con una costilla rota. El pundonor no es exclusiva de los hombres.

MUSEO SECRETO

Hace algunos meses que el Museo Aeronáutico de Cuatro Vientos está cenado por obras. Lo malo es que el MOPT no autoriza a modificar la señalización, reiteradamente solicitada por los responsables del museo, que asisten impotentes al desfile de muchos visitantes, desplazados desde los veinte kilómetros que le separan de Madrid, atraídos por muchos carteles que el ministerio no quiere tapar provisionalmente.



Nuevo Ferrari 512

HACE mucho tiempo que en Maranello trabajan sobre el Ferrari 512, buscando una identidad propia para el gran coupé. En los primeros días de octubre, al fin se va a presentar el nuevo 512, 2+2, con carrocería muy modificada por Pininfarina y que hereda el motor de 12 cilindros y 5 litros de 48 válvulas. Aunque la denominación «Testarossa» hace referencia a las rojas tapas de balancines, que seguirán empleándose en el nuevo modelo, no parece que vaya a utilizarse como nombre comercial. Estas son las primeras fotografías, realizadas por Giovanelli, a la salida de la fábrica de Módena.

Difíciles momentos para General Motors

AS pérdidas de 7.000 millones de dólares en el mercado americano han producido en General Motors Corporation una revolución laboral que está causando trastornos al líder mundial en la fabricación de automóviles. Entre los planes para

reducir gastos, se contempla el despido de 74.000 trabajadores, la reducción en los precios de los suministros (tarea que capitanea el español López de Arriartúa) y la supresión de mejoras laborales de los trabajadores.

Estos aspectos laborales han producido no pocas tensiones. Así, en la planta de Lordstown (Ohio), el despido de 300 trabajadores produjo una huelga que fue luego apoyada en otras instalaciones de la Corporación, re-



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

LA FILIAL MEXICANA DE NISSAN asegura no tener planes de exportación a EEUU cuando entre en vigor el «Tratado de Libre Comercio». Latinoamérica y Canadá son los mercados más atractivos para los Sunny y Bluebird, que comenzarán a salir de Aguascalientes a mediados del 94.

LA FILIAL BRITÁNICA DE TOYOTA ha comenzado a producir motores 1.600 con una

capacidad de 100.000 unidades anuales. Toyota UK proyecta ensamblar también coches en Derbyshire a partir de 1993.

LOS 15.000 MILLONES de yenes en pérdidas que Nissan prevé alcanzar al final del presente ejercicio y que fueron anunciadas por la firma hace dos semanas, continúan acaparando la atención de los analistas. Según éstos, tres son las razones de esta situación: demasiados modelos en producción, muy parecida a Toyota a pesar de vender la mitad de coches que su rival; la fuerte reducción de las

ventas de sus modelos de lujo, en especial, tras el éxito hace unos años del modelo Cima, que ahora no tiene sucesor; y finalmente, la necesidad de tener que pagar las excesivas inversiones de los últimos años, para cuyos gastos de depreciación Nissan ha aportado 160.000 millones de yenes. Se teme también que los esfuerzos por reducir costes, que se están ya realizando en el número dos nipón, se materialicen muy a largo plazo, porque los cambios principales en el diseño de modelos tendrán que esperar hasta el próximo ciclo de productos.



CORRER EN SILENCIO

Una de las especialidades de los Juegos Paralímpicos que más ha llamado la atención ha sido el atletismo de velocidad sobre ruedas. Son los Fórmula Uno del estadio. Los atletas emplean unas sillas que recogen los últimos avances tecnológicos, muchas veces inspirados en el ciclismo. Ppesan tan sólo seis kilogramos y sus chasis son tubulares de titanio o de fibra de carbono. La mayoría emplean ruedas de radios, con una exagerada inclinación para mejorar la estabilidad, pero otros las usan de «palos» de fibra de carbono. En la rueda delantera hay un freno que sobre todo se emplea al correr la Maratón cuando en el recorrido hay bajadas. La dirección es también muy peculiar puesto que se preestablece primero un radio de giro adaptado al del estadio y con un solo gesto

de la mano la rueda adopta la posición escogida. Cuando llega de nuevo la recta, con otro gesto, recupera instantáneamente la posición inicial. Otro punto de reglaje es el del aro de impulso, cuyo diámetro, a similitud con los desarrollos de una bicicleta, varía según la prueba a disputar o según los atletas. Para pruebas de fondo y Maratón, el diámetro es muy pequeño, lo que hace que les cueste coger velocidad en la arrancada, mientras que para los «sprints» se emplean aros mayores. Estas sillas están hechas a medida, aunque existen varios fabricantes especializados. Los más renombrados son los estadounidenses y los alemanes con marcas como Eagle, Kuschall, Fortress o Topend, pero de todas ellas la más espectacular es la que el gallo Claude Issorat empleó en Barcelona y con la cual batió varios records mundiales.



De Madrid, a cerca del cielo

EL Ministerio de Obras Públicas y la Comunidad de Madrid han presentado las líneas maestras de la red viaria de circunvalación de Madrid, que se llevará a cabo en los próximos años, hasta el 2000, con unas

inversiones del orden de 200.000 millones de pesetas constantes y que se iniciará en el año 1994.

La red madrileña constará de tres periféricos: la M-30 ya finalizada, la M-40 en fase de ejecución de su último tercer sector y la futura M-50, cuya peculiaridad es la forma de herradura, sin cierre por la parte norte, y que ade-

más no conecta con la N-VI ni con la N-I. Este tercer cinturón permitirá, además, el enlace con el núcleo aeroportuario de Barajas, sobre el que confluirán no pocas obras de infraestructura, como las que se realizan en la autopista Madrid-Guadalajara.

El Consejero de Transportes de la Comunidad, Julián Revenga, ha vuelto a insistir en la necesidad de establecer determinadas vías de peaje para financiar el coste de estas infraestructuras.

Como ejemplo más claro se ha citado el de la autopista alcarreña o algunos tramos de la futura M-50, que en ningún momento se contempla como una unidad, sino como un conjunto de vías periféricas, de diferentes características en función de la densidad de tráfico que deban soportar.

Nuevo precio para el Sfera

MOTO Vespa- Grupo Piaggio acaba de variar el precio de su scooter Sfera, que queda a partir de este mes en 259.900 pesetas con el IVA ya incluido.

Este modelo, con un diseño de aire futurista, ha sido galardonado con el prestigioso premio internacional Compasso D'Oro al diseño.

El Sfera es un magnífico vehículo urbano con unas características técnicas de vanguardia. Su motor de 75 centímetros cúbicos le permite unas excelentes aceleraciones (de 0 a 100 en 8,8 segundos), con un consumo muy contenido. Esta mecánica de dos tiempos cuenta con mezclador automático de gasolina y aceite y arranque eléctrico. Otras ventajas son el compartimento para el casco bajo el sillín y el potente faro delantero sobredimensionado.



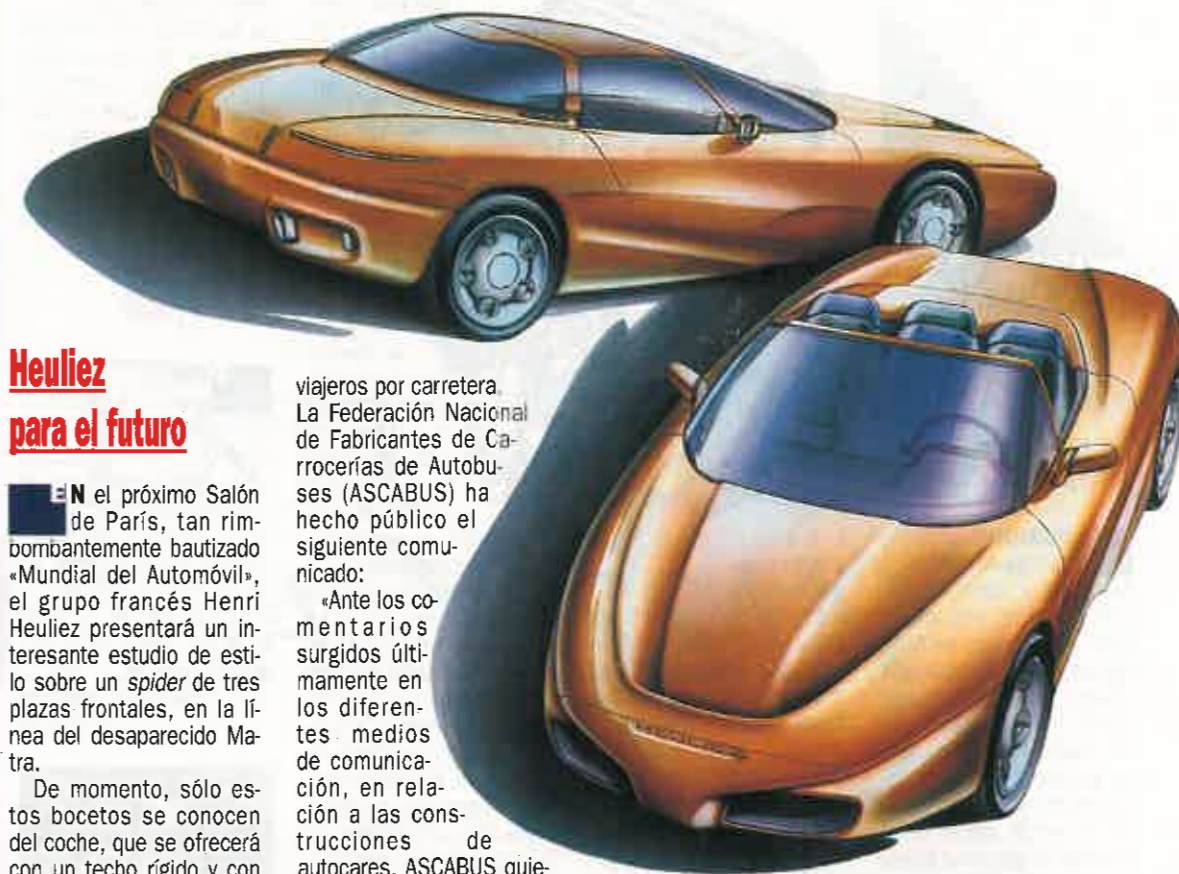
CONTANTE Y SONANTE

HONDA REDUCIRÁ su plantilla en cerca de 300 trabajadores, dados los bajos niveles de demanda en sus automóviles. Sin embargo, la empresa japonesa ha previsto contratar mano de obra para atender las necesidades de sus fábricas de motocicletas, que conocen una actividad inusitada.

SIGUEN LOS PROBLEMAS en Polonia, en la fábrica de FSM donde se fabrica el Fiat Cinquecento. Las últimas noticias dicen que dos obispos católicos están mediando en el conflicto, mientras que Fiat amenaza con suspender la producción del modelo y solicitar la devolución de los créditos concedidos al gobierno polaco.

EL ÉXITO DEL DODGE VIPER está superando todas las previsiones, hasta el punto que las unidades vendidas en firme están siendo revendidas a más de 200.000 dólares, cuando su precio de tarifa es de 53.000. Chrysler quiere ampliar la capacidad de producción de este deportivo y venderlo en Europa.

EL GOBIERNO ALEMÁN va a apoyar financieramente los proyectos sobre coches eléctricos. A tal fin, se iniciarán una serie de pruebas en la isla de Rügen, en el mar Báltico. Sólo han sido elegidos coches alemanes: Opel, Volkswagen, BMW y Mercedes. Opel ha presentado el Impulse, un Astra familiar alimentado por baterías.



Heuliez para el futuro

EN el próximo Salón de París, tan rimbombantemente bautizado «Mundial del Automóvil», el grupo francés Henri Heuliez presentará un interesante estudio de estilo sobre un spider de tres plazas frontales, en la línea del desaparecido Mastra.

De momento, sólo estos bocetos se conocen del coche, que se ofrecerá con un techo rígido y con motorizaciones derivadas del grupo PSA.

Nota de ASCABUS

EL trágico accidente de Torreblanca en el que murieron bastantes personas, ha producido no pocas informaciones sobre la seguridad de los vehículos de transporte de

viajeros por carretera. La Federación Nacional de Fabricantes de Carrocerías de Autobuses (ASCABUS) ha hecho público el siguiente comunicado:

«Ante los comentarios surgidos últimamente en los diferentes medios de comunicación, en relación a las construcciones de autocares, ASCABUS quiere dar a conocer las siguientes puntualizaciones al respecto:

1º Los autocares fabricados en España cumplen estrictamente los reglamentos vigentes, incluyendo normas no exigidas en la CEE.

2º La nueva normativa sobre resistencia de la superestructura está aceptada en la actualidad sólo-

mente en ocho países europeos, siendo España el único en el que será obligado cumplimiento a partir del 1 de junio de 1994, según publicación del BOE del 5 de agosto de 1992.

3º Estos mismos autocares son vendidos en diversos países de la CEE sin sufrir ningún tipo de modificación y cumplen

las normas existentes en todos ellos.

4º Lamentando los accidentes ocurridos, esta asociación remarca que la realidad estadística indica que el autocar es el medio de transporte más seguro y económico que existe, aunque la seguridad total es imposible de conseguir en cualquier medio de locomoción.



DESDE LONDRES
IAN ADCOCK

EL FUTURO ASTON MARTIN, previsto para mediados de esta década, estará inspirado en la base del renovado XJ-S. El motor, también basado en el del Jaguar, un cuatro litros de seis cilindros, estará retocado por Aston en espera de que Ford autorice el desarrollo de un propio motor.

EN TOYOTA se especula con la desaparición del MR2, debido a la bajada en la demanda de este

modelo en el mercado americano. Su sucesor será un poco más sencillo: un cuatro plazas con motor de dos litros y 149 caballos de potencia que podrá verse en el próximo Salón de Tokyo.

EL DECRECIMIENTO EN la demanda de coches de lujo ha repercutido seriamente en Jaguar y Aston Martin. Esto ha provocado que la firma del felino recorte su mano de obra en setecientos puestos de trabajo. Esta cifra supone una bajada en sus efectivos laborales de un 40 por ciento desde 1990. En lo que respecta a Aston, los despidos

han sumado 64. La medida se tomó semanas antes de la aparición del Vantage, la versión más lujosa del Virage. Así mismo, Ford está sufriendo lo suyo en Gran Bretaña, donde ha tenido que reducir la producción en su planta de Dagenham, fábrica donde se montan los Fiesta. Medida pareja se ha tomado en Halewood, centro de fabricación de los modelos Escort y Orion.

LAND ROVER ha incrementado su producción en un diez por ciento (550 coches) en espera de una subida en la demanda.

CUENTENOS
SU CASO

Cuerpo diplomático

QUERIDOS amigos: lleo cada semana Motor 16 y cada vez me gusta más. El otro día, y ante mi estupor, un Mercedes con matrícula del cuerpo diplomático pasó como una exhalación por un paso de peatones con el semáforo en ámbar intermitente y el «hombrecito» en verde, permitiendo el paso a los viandantes. Lo peor es que pasó por encima de mi pie dejándome dolorido en el suelo. Toda esta escena se desarrolló delante de un policía municipal que no hizo ni intención de parar al vehículo.

Sabía que el cuerpo diplomático tenía bastante inmunidad, ¿pero tanta?

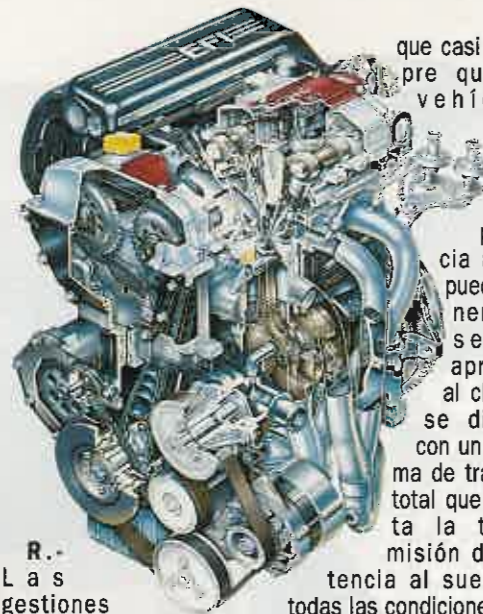
M.C.
Barcelona

Electrónica digital

SÉ que la electrónica ha supuesto un avance impresionante en el mundo del automóvil. Mi vehículo todavía utiliza el carburador y lo cierto es que no me puedo quejar, aunque una o dos veces al año tengo que llevar el coche al taller para hacerle un reglaje, porque comienza a gastar más de la cuenta.

¿Hasta qué punto interviene la electrónica en los automóviles modernos de hoy en día? ¿Hay tantas diferencias?

Pablo Sonseca
San Sebastián



R.-

Las gestiones del motor por parte de centralitas electrónicas de última generación, han revolucionado el mundo automovilístico hasta unos límites extraordinarios. Estos sistemas controlan y regulan con la máxima precisión las funciones de inyección o encendido, además de regular la sonda Lambda y servir de apoyo primordial a otros sistemas importantes del coche. Toda esta gestión permite obtener en el momento adecuado la potencia necesaria, con lo que se reduce el consumo, las emisiones de gases contaminantes y se consigue un funcionamiento suave y equilibrado.

R.- La tracción total es la más segura y eficaz que existe para todos aquellos vehículos que superan un cierto número de caballos y que, como

Fernando Sabater
La Coruña



Tracción total para todos

DESPUÉS de un tiempo interesádomelo por todo lo relacionado con el mundo del motor, he comprobado

usted bien dice, pone en importantes aprietos el funcionamiento del conjunto.

Sin embargo, este tipo de tracción encarece el producto, lastra al coche y se aprovecha poco en los vehículos más sencillos (aun así existen para

que casi siempre que un vehículo cuenta con una potencia alta y puede poner en serios aprietos al chasis, se diseña con un sistema de tracción total que facilita la transmisión de potencia al suelo en todas las condiciones.

Mi obligada pregunta es la siguiente: ¿si verdaderamente este sistema es tan seguro y permite transmitir un número de caballos elevado sin ningún tipo de pérdidas de tracción ni coletazos peligrosos, por qué no salen todos los automóviles de fábrica dotados con tracción total y se dejan de tonterías?

determinados países cuya extrema climatología obliga a su utilización). Quizá sea el segmento medio en el que existan más modelos potentes sin tracción total por aquello del equilibrio que debe existir entre precio y producto.

Placas rojas

POR las carreteras suelo ver coches con una matrícula roja. Creo que a esta matrícula se le llama «matrícula de pruebas» y al que conduce el coche, probador de coches. Pues bien, si es así como se le llama a este conductor ¿qué he de hacer para ser probador de coches?

Francisco González
Barcelona



R.- En este caso tendríamos que hablar de dos tipos de probadores, los que circulan con coches nuevos de concesionario, enseñándole al cliente su funcionamiento o trasladando de un lugar a otro el vehículo cuando todavía no se ha matriculado y los probadores profesionales de revistas especializadas.

Efectivamente, la placa roja se llama placa de pruebas; sin embargo, ya en muy pocas ocasiones (Tráfico endureció las normas en este sentido), los probadores de revistas especializadas pueden circular con este tipo de matrícula.

Conducir por encima de la media y tener sensibilidad y nociones técnicas suficientes para apreciar el comportamiento de cualquier modelo de vehículo, son algunas de las condiciones para poder acceder a la profesión de probador.

Motor 16



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

Director:
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefe:** Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Asó (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañal, Simonetta Garhi, Manuel Madrid, Javier Moltó, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meillieray (Francia), Daniel Monteverde (Japón), Giancarlo Perini (Italia), Hans Jürgen Tucherer (Alemania), Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor), Enrique Blanco (Pruebas), José María Casanovas, Esteban Delgado (Deporte), Jesús Espinosa (Ilustraciones), Víctor Fernández (Producto), Antonio Montañés (Pruebas), Enrique Llores (Ilustraciones), Enrique Ortega (Ilustraciones), Ginés Nadal (Diseño), Mayte de Ondarza (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 Ormazábal.

Subdirector General: Enrique López Nieto
Director Gerente Comercial: José Montalbán.
Director Gerente: José Luis González
Directora de Marketing: María Lizárraga.
Directora de Promoción: Charo Oñate.
Director de Planificación y control: Simón Molero.
Director de Producción: Antonio Toribio Triviño.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes.
Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha, M^o Jesús Sánchez y Eduardo Abaún. **Coordinador de Publicidad:** Mercedes Nogueado.
Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaisa Rué.
Publicidad Norte: Rosena López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Publicidad Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Irujo. **Director de Publicidad Internacional:** Miguel Ángel Durá.

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 68 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, 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^o 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 53. AN-DALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfno 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romuldo, 26. 28037 Madrid. **Impresor:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. Distribuye: INDISA. Bo-fino González, 34 bis 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 96/566 31 88/ 566 31 91.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1999. Depósito Legal: M.50.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Euranto, 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).

ESTE MES PAGA NISSAN.

OFERTA VALIDA DEL
01.09.92 AL 31.10.92

NISSAN

30.000 ptas.

NISSAN MOTOR IBERICA ABONARÁ
LA PRIMERA CUOTA MENSUAL DE
CORRESPONDIENTES A LA COMPRA DE CUALQUIER VEHÍCULO DE LA GAMA NISSAN
FINANCIADO A TRAVÉS DE NISSAN FINANCIACIÓN

[Firma]
DIRECTOR GENERAL COMERCIAL
D. ANTONIO TARRÉS

OFERTA NO ACUMULABLE Y VALIDA PARA UNIDADES EN STOCK DE PENÍNSULA Y BALEARES



Sólo hay un camino:
Ser los mejores.

Y DURANTE LOS PRÓXIMOS 11 MESES, PAGUE 30.000 PTAS. AL MES.

ENTRADA MÍNIMA 20%. PLAZO 48 MESES.

UNA FINANCIACIÓN ÚNICA
Y 3 AÑOS DE GARANTÍA TOTAL O 100.000 Km.

Ahora, con Nissan, subir al todo terreno más admirado de Europa y llegar donde otros automóviles no llegan, o disfrutar de todo el lujo y confort de viajar en primera, está más a su alcance que nunca. Porque ahora Nissan a través de Nissan Financiación le ofrece el Nissan Patrol y el Nissan Primera en unas condiciones de financiación únicas. Si está pensando en comprarse un automóvil, venga ahora a los Concesionarios Nissan. Este mes pagamos nosotros.



OFERTA ESPECIAL CONTADO SEPTIEMBRE-OCTUBRE (*)
NISSAN PRIMERA 1.6 LX 16V 4 PUERTAS: 1.800.000 ptas.



OFERTA ESPECIAL CONTADO SEPTIEMBRE-OCTUBRE (*)
NISSAN PATROL 4 cil. Diésel: 2.469.000 ptas. (KPL00260)
NISSAN PATROL WAGON, TOPLINE, 6 cil. Diésel: 3.464.000 ptas. (WYLG13260).

MODELO	- P.V.P. (IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)	ENTRADA MÍNIMA 20%	PLAZO 48 MESES
PRIMERA	Desde: 1.870.000 ptas. (1.6 LX 16v 4p)	374.000 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 50.520 ptas. T.A.E: 19,562%
	Hasta: 3.370.000 ptas. (2.0e GT 16v AA ABS)	674.000 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 102.389 ptas. T.A.E: 19,562%
PATROL	Desde: 2.526.500 ptas. (4 CIL. KPL 00260 FX)	505.300 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 66.003 ptas. T.A.E: 14,751%
	Hasta: 3.729.300 ptas. (TOP-LINE 6cil WYLG-13260 GFTQ)	745.860 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 107.595 ptas. T.A.E: 16,476%

EJEMPLOS DE OFERTA NISSAN FINANCIACIÓN / Para plazos inferiores a 48 meses, consultar condiciones especiales. Intereses subvencionados por NISSAN MOTOR IBÉRICA, S.A. variables según modelos.

OFERTA NO ACUMULABLE VÁLIDA DESDE 1/9 AL 31/10/92 PARA VEHÍCULOS EN STOCK EN PENÍNSULA Y BALEARES.

(*) Precio venta al público IVA y transporte incluidos.

NISSAN SERENA ESPACIO DE FAMILIA

En los últimos tiempos, la palabra monovolumen se ha hecho muy familiar, como lo va a ser a partir de ahora el nombre del nuevo producto de Nissan: el Serena. Un familiar español con clara vocación europea.

DURANTE estas fechas se está realizando la presentación europea del Nissan Serena, nuevo coche que está llamado a ser una de las opciones favoritas de las familias modernas. El concepto del Nissan Serena no es nuevo, pero la aportación del Serena se centra en su tamaño y en el excepcional aprovechamiento del espacio. Con sus 4,3 metros de largo y 1,7 de ancho, este coche es capaz de alojar cómodamente en su interior hasta ocho ocupantes. Para hacerse una idea, basta decir que el Serena mide siete centímetros menos que su hermano de gama el Nissan Primera; sin embargo, resulta absolutamente impensable alojar ocho pasajeros o una *mountain bike* en el interior de esta berlina, por poner un ejemplo.

La disposición mecánica es la gran responsable del fenomenal aprovechamiento del espacio disponible. El motor está situado entre los dos asientos delanteros, con lo cual se consigue que el puesto de conducción esté muy adelantado y por lo tanto quede una plataforma plana para colocar las dos filas de asientos posteriores. La transmisión se realiza a las ruedas posteriores, pero ésta transcurre



PUERTAS DESLIZANTES
Según las versiones, el Serena dispone de una o dos puertas deslizantes.

NO HAY MOTOR
Al abrir el capó nos encontramos con la sorpresa de que no está el motor.



A MEDIDA
Las diferentes posibilidades de carga de el Serena hacen de éste un coche muy polivalente e ideal para disfrutar del tiempo libre.



TODOS LOS PRECIOS

MODELO	PRECIO
SGX, 2.0	2.922.500
SGX, 2.0 DIESEL.....	2.870.600
SLX, 2.0.....	2.824.800
SLX, 2.0.....	2.621.300
SLX, 1.6.....	2.430.900
SLX, 2.0 DIESEL	2.498.100
LX, 1.6.....	2.165.800
LX, 2.0 DIESEL	2.251.800



GRAN CONFORT
El puesto de conducción tiene un diseño ergonómico adecuado y permite viajar de forma descansada.

FICHA TECNICA

	1.6i	2.0i	2.0D
MOTOR			
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.597	1.998	1.952
Nº válvulas por cilindro	4	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Bomba de inyección
Compresión	9,8 a 1	9,5 a 1	21,3 a 1
Potencia máxima / l.p.m.	98 cv/5.600	126 cv/6.000	66 cv/4.600
Peso máximo / l.p.m.	13,3 mkg/3.600	17,2 mkg/4.800	12,9 mkg/2.400
TRANSMISION			
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS			
Sistema	Cremaillera asistida	Cremaillera asistida	Cremaillera asistida
Diámetro de giro (m)	11,0	11,4	11,0
Frenos Sistema(Del/Tras)	Discos vent/Tambor	Discos vent/Tambor	Discos vent/Tambor
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Eje rígido	Multiblink	Eje rígido
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg)	1.430	1.500	1.505
Largo/ancho/alto (mm)	4.315/1.695/1.835	4.315/1.710/1.825	4.315/1.695/1.835
Capacidad del depósito (l)	60	60	58
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	18,0	13,0	31,0
Velocidad Máxima (km/h)	150	170	130
Consumo Urbano (l/100 km)	11,3	12,8	9,4
A 90 km/h (l/100 km)	7,8	8,3	7,0
A 120 km/h (l/100 km)	10,7	11,1	9,4

por debajo del suelo sin abultamientos. Las cuatro ruedas están situadas casi en las cuatro esquinas de la plataforma, con lo que se consigue una distancia grande entre ejes y la ausencia de voladizos notables. Al abrir el capó delantero, nos encontramos con la sorpresa de que no hay motor, sino la rueda de recambio y las bocas de llenado de los diferentes fluidos vitales de la mecánica.

Se han elegido tres motores para mover el Serena. Por una parte están los cuatro cilindros de gasolina de 1,6 y 2,0 litros, fabricados en la planta de Sunderland (Gran Bretaña) que ya utiliza el Primera y el 2.0 Diesel, derivado del que se utiliza en la Vanette, y está fabricado en Madrid. En la suspensión, los ingenieros de la marca han agudizado el ingenio, ya que era necesario conseguir un sistema que ocupase poco espacio, que fuese capaz de aguantar mucha carga y resultase cómodo, tal y como lo exige un coche familiar. Delante es independiente tipo Mac Pherson, mientras que detrás, dependiendo del motor y el nivel de la versión elegida, se puede encontrar un avanzado eje multibrazo con una ballesta transversal de plástico reforzada con fi-



bra de vidrio o un eje rígido convencional con ballestas.

Dada la filosofía del coche, se ha buscado un nivel de equipamiento y un confort que nada tengan que envidiar a una berlina de nivel medio-alto. Así pues, la dirección es asistida, en todas las versiones se puede disponer de aire acondicionado, bien como equipo de serie o bien opcionalmente.

El Serena es un coche agradable de conducir. El puesto de conducción está bien resuelto, con una posición muy semejante a la que se puede adoptar en un turismo convencional. La generosa superficie

acristalada y la elevada posición de conducción permiten una excelente visibilidad. La versión que tuvimos opción de conducir, la SLX con motor 2.0 de gasolina, se desenvuelve por cualquier tipo de tráfico con absoluta soltura. Evidentemente hay que tener en cuenta que se trata de un concepto de coche diferente, con unos condicionantes que hacen sus reacciones distintas. No obstante, según pasan los kilómetros la sensación de gran seguridad se hace bastante patente. La versión estelar del Serena, la SGX 2.0, dispone de sistema antibloqueo de frenos, lo que da idea del excelente nivel.

La configuración mecánica del coche, con el motor prácticamente dentro del habitáculo, conlleva dos inconvenientes: el ruido y el calor. Si bien el primero de ellos ha quedado perfectamente solucionado, y el nivel sonoro del Serena resulta sorprendentemente bajo, el segundo es una asignatura pendiente y el calor que despiden el motor se hace notar en las plazas delanteras.

Se trata pues, de un nuevo monovolumen que aporta a esta idea una realización muy cuidada y un aprovechamiento mucho más conseguido de lo que hasta ahora había en el mercado. ○

RÁPIDO Y SUAVE
El Serena se conduce como cualquier coche, aunque la posición de conducción es más elevada.

A LA VENTA EN OCTUBRE

El gran reto

Los planes de Nissan respecto al nuevo modelo, apuntan a una fabricación anual de 33.000 unidades al año, destinadas en su totalidad al mercado europeo. Dentro de esta estimación se contempla la venta de 8.000 unidades en el mercado español. Sin duda, esto es un importante desafío, ya que tradicionalmente los mercados latinos resultan bastante reacios a admitir cualquier cosa distinta a una berlina convencional de tres volúmenes. No obstante, Nissan ya tiene experiencia abriendo nuevos caminos en el mercado español, ya que hace una década fueron responsables de la popularización del todo terreno. En los próximos meses Nissan acometerá nuevos retos.



SOBRE EL MOTOR
En los asientos delanteros se deja notar el calor del motor.



COMO EN CASA
Las diferentes posibilidades de los asientos hacen del Serena un salón.



GRAN VOLUMEN
Una de las ventajas del Serena reside en su gran capacidad de carga.



NUEVOS LANCIA Y10 Y THEMA

BAJO EL MISMO ENFOQUE

Aunque son coches muy diferentes, se han realizado con la misma óptica de desarrollar mejoras en la conducción gracias a numerosos cambios mecánicos, modificaciones sustanciales en el diseño y también en la seguridad.

EL Y10 y el Thema representan los polos opuestos de la producción de Lancia. El primero es un coche de ciudad y el segundo es una berlina de gran clase. A pesar de ser tan diferentes, ambos modelos destacan por una elegancia y un diseño, propios del fabricante italiano, ya suficientemente reconocidos. Sobre todo, el pequeño tiene un prestigio inusual en un utilitario y eso lo sabe bien el público femenino. En el caso del Y10 supone la segunda generación y los cambios, tanto en el interior como en el exterior, así lo atestiguan. Sin embargo, el Thema es la última evolución a la espera de un automóvil completamente nuevo que deberá aparecer a finales del año que viene y los cambios son más mecánicos que a nivel de carrocería; también porque el usuario típico de este coche es más conservador.

La carrocería del Y10 destaca por un frontal que adopta el «aire de familia» de Lancia; una rejilla muy similar a la

del Dedra y nuevos faros completan una parte delantera más actual. Detrás, son novedad los pilotos de mayor tamaño, colocados de forma horizontal, mientras que la matrícula va situada más abajo, justo en la parte inferior del parachoques. Ruedas, retrovisor exterior y limpiaparabrisas son de nuevo diseño. En el

interior, es nuevo el tablero de instrumentos, que ofrece unos gráficos más modernos y una lectura más sencilla. Se utiliza tapizado en Alcantara en la parte inferior del salpicadero, aunque sólo en las versiones mejor equipadas. Los asientos recogen más el cuerpo que los anteriores gracias a un renovado diseño

de la parte estructural y de los acolchados. Otra de las variaciones importantes es la incorporación de fábrica del aire acondicionado, pero sólo con el motor de 1.100, puesto que en el 1.3 no cabe.

En el apartado mecánico, se sustituye el moderno motor 1.000 por el 1.100, algo más potente; junto al



MÁS MODERNOS
Los Lancia Y10 adoptan un frontal diferente, muy similar al del Dedra, con nuevos grupos ópticos.

NUEVO TABLERO
El cuadro de instrumentos del Lancia más pequeño es muy diferente y mejor dotado que el de la versión anterior. Es más actual y se lee más fácil.



1.3, ambos llevan inyección electrónica y catalizador. La novedad más importante, en este apartado, es el nuevo cambio manual que adoptan todas las versiones con tracción a las ruedas delanteras. Un cambio mucho mejor que el precedente, sobre todo por suavidad y sincronización. La nueva gama Y10 llegará a nuestro mercado a primeros de 1993.

En la gama Thema, hay que reseñar la llegada del motor V6 de origen Alfa, pero con menos caballos de potencia que en el 164, incremento de potencia en los motores dos litros y turbo -el primero con un



CAMBIOS DETRÁS
Los Y10 de la gama '93 se distinguen por los platos traseros de gran tamaño y la placa de matrícula situada debajo, en la parte inferior del parabrisas. Los interiores del Y10 no han sufrido muchos cambios.



colector de admisión modular para mejorar la respuesta en baja- y el motor turbodiésel, que contamina y suena menos. En una pequeña toma de contacto, nos ha llamado la atención la progresividad del V6, por otra parte ya conocida, y sobre todo la del motor dos litros atmosférico que ha mejorado respecto al motor anterior. Otras novedades mecánicas son el dispositivo «Viscodrive» para mejorar la capacidad de tracción, palanca de cambios más corta, suspensión con los nuevos amortiguadores laminares y un tarado distinto de la dirección asistida. En cuanto a las opciones, es novedad el «airbag» para el conduc-



tor, control automático de velocidad, dispositivo electrónico antirrobo y un rediseñado sistema de regulación eléctrica de los asientos de doble abatimiento. Por fuera, se reconoce por la calandra con barras

verticales cromadas y los nuevos parachoques. En el interior, hay nuevos tapizados de asientos y paneles, instrumentación más completa, sistema de climatización con filtro antipolen y salidas para las plazas

traseras e iluminación de cortesía más completa. Los nuevos Thema empiezan a venderse en octubre y a la hora de escribir estas líneas aún no se habían fijado los precios. ○

CASI IGUAL
Pocos cambios en los nuevos Thema, con una rejilla con barras cromadas.
J.G.

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

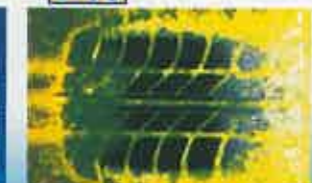


15%



FRENADA DE 90 A 80 Km/h EN MOJADO. 15% MÁS EFICAZ*

9%



La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos.

Y ahora, porque para Michelin no hay cliente que no sea importante, también está disponible el MXT80. La tecnología más avanzada, para coches normales.

MXT MICHELIN



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

GAMA VOLVO '93
MENOS VALVULAS,
MENOS DINERO

A partir de octubre se pone a la venta la gama '93 de Volvo. Destaca el nuevo 850 GLE y un motor dos litros para la Serie 400. El primero lleva el cinco cilindros del GLT pero con sólo dos válvulas. El precio es de 3.900.000 pesetas.

VOLVO España obtiene cada día mejores resultados. Unas cifras no demasiado significativas, pero siempre con un porcentaje positivo al compararla con el año anterior. Si tenemos en cuenta que la penetración de la marca sueca apenas supera el 1 por ciento sobre el total del mercado español, conseguir mes a mes buenos resultados es todo un éxito; y si encima la red también crece, actualmente hay 69 concesionarios, la satisfacción de los responsables de Volvo España es completa.

COMPLEJO SISTEMA
 Es novedad la incorporación de serie del climatizador electrónico para el 940 Turbo. Es independiente para conductor y pasajero.

La gama '93, que se comercializa en octubre, presenta numerosas variaciones. Además del 850 GLE y el nuevo motor dos litros para la Serie



400, hay otros cambios que mejoran la seguridad, incrementan el equipamiento y el confort y protegen el medio ambiente. Todo ello con una política de precios muy similar a la gama anterior. Común a todos los Volvo 1993, cabe mencionar la ausencia del gas freón en el aire acondicionado, tapicerías renovadas, la utilización de la inyección electrónica y catalizador en los modelos de gasolina, dirección asistida, cierre centralizado y elevalunas eléctricos delanteros. Y, por último, un «cupón radio» por un valor de 20.000 pesetas más IVA a favor del usuario para la compra e instalación de un equipo Volvo.

En la gama 900, destaca el empleo de serie del «airbag» para el conductor y opcional para el acompañante en el 960 24V.; el sistema antibloqueo de frenos es de serie en toda la gama. Otros cambios son la suspensión reforzada, asiento trasero en los familiares con tres cinturones de otros tantos puntos de anclaje y reposacabezas que se ocultan automáticamente al abatir los asientos, depósito de combustible de 75 litros, climatizador electrónico de serie en el 940 Turbo, llantas de aleación en todos los 940 y railes en el techo de todos



ORIGEN RENAULT
La Serie 400 se enriquece con un nuevo motor dos litros, que se monta en el 440, 460 y 480. Desarrolla unos modestos 110 caballos y se caracteriza por su suavidad de funcionamiento y por una buena capacidad de recuperación.

FICHA TÉCNICA

	850 GLE	440/460/480
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	5 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.435	1.993
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / l.p.m.	140 CV/5.400	110 CV/5.800
Par máximo / r.p.m.	21 mkg/3.600	16,8 mkg/3.000
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,2	10,35
FRENOS		
Sistema(Del/Tras)	Discos vent./Discos	Discos/Discos
SUSPENSIONES		
Delantero	Independiente	Independiente
Trasero	Semiindependiente	Eje rígido
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	1.330	Entre 980 y 1.030
Largo/ancho/alto (mm)	4.660/1.760/1.400	4.406/1.686/1.388
Capacidad del depósito (l)	75	60
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	No facilitado	No facilitado
Velocidad Máxima (km/h)	No facilitado	No facilitado
Consumo Urbano (l/100 km)	No facilitado	No facilitado
A 90 km/h (l/100 km)	No facilitado	No facilitado
A 120 km/h (l/100 km)	No facilitado	No facilitado

los familiares. El escalón inicial de la Serie 900 es el 2.3 con 130 caballos -3.640.000 pesetas- y el más completo y lujoso es el 960 Executive, un vehículo de representación que tiene una carrocería 15 centímetros más larga y cuesta 7.865.000 pesetas.

La Serie 400 tiene el atractivo principal, además del nuevo motor, del precio idéntico para los 460 y 440, es decir, modelos de cuatro y cinco puertas. Las novedades son el ABS de serie en los Turbo, un nuevo sistema para el control de la tracción que se ofrece como opción en algunas versiones, altavoces y antena eléctrica de serie en todos los modelos, paragolpes del color de la carrocería y llantas de aleación de serie en el 440 GLT y 460 GLE. Por lo que respecta al nuevo motor dos litros, se caracteriza por su excelente rendimiento mientras que la potencia máxima no es nada elevada: 110 caballos. Un motor Renault de los denominados de carrera larga, de manejo sencillo y poco mantenimiento.



Pero la estrella de la gama 93 de Volvo es el 850 GLE. Si su hermano mayor está siendo un éxito en nuestro mercado, hasta tal punto que hay tal demanda que no se pueden satisfacer todas las peticiones, el

850 GLE tiene todos los atributos para continuar dicho éxito. Destacar que la gama dispone de ABS de serie, suspensión reforzada en el GLT, sistema para el control de tracción opcional y depósito de 75 litros. Se-

gún la marca, en el 850 GLE se ha puesto mayor énfasis en la comodidad y la elasticidad proporcionada por el nuevo motor, por lo que el aspecto deportivo se ha reducido en cierta medida en comparación con el GLT. En síntesis, el cinco cilindros tiene la misma base pero con una culata de dos válvulas por cilindro en lugar de cuatro. La potencia es de 140 caballos con la ventaja de que el 90 por ciento del valor del par motor se consigue entre poco más de 1.500 vueltas y 5.400 revoluciones por minuto. El chasis del 850 GLE es igual al de su hermano, con las únicas variaciones de una suspensión más cómoda y el menor tamaño de los neumáticos. En la carrocería, se diferencia por el color gris de los retrovisores y las llantas de chapa; en el interior, incorpora una nueva tapicería de felpa y otros detalles. Con un completo equipamiento y un precio de 3.850.000 pesetas, el 850 GLE es uno de los modelos más interesantes de su segmento. ○



CAMBIA LA DENOMINACIÓN
El 480 ES se llama en la nueva gama 480 S. Con el motor dos litros, destaca por un precio de lo más ajustado: 2.990.000 pesetas.

Javier Gutiérrez
Fotos: Alex Blanco

LOS PLANES DE SEAT PARA EL FUTURO

DE IBIZA A CORDOBA

EN media docena de ocasiones, MOTOR 16 ha desvelado detalles del futuro Ibiza, diseñado por Giugiaro, de líneas muy redondeadas y con cierta semejanza con los actuales Golf de tercera generación.

Este Ibiza se ofrecerá inicialmente en versiones de tres y cinco puertas y a finales de 1993, o comienzos del 94, Seat lanzará al mercado una versión de tres volú-

menes, sobre la que hoy ofrecemos un boceto. Tradicionalmente, estas berlinas populares, en la línea de los veteranos Seat 124, siempre se habían vendido muy bien en los mercados mediterráneos, hasta que la popularización de los fast-back o coches de dos volúmenes y portón posterior, los ha ido arrinconando.

La futura berlina pequeña de Seat recurrirá a un portón poste-



En las primeras semanas del próximo año 1993, Seat va a comenzar las ventas de un nuevo modelo, sustituto del actual Ibiza, que por ahora se conoce con el nombre código de S-03.

rior, en el estilo que tan buena aceptación está teniendo en el Toledo. Esta solución, de tres volúmenes pero con portón posterior, aúna las ventajas de los dos sistemas, aunque tiene un coste de realización superior al de una berlina convencional, con tapa de maletero de chapa y dimensiones reducidas.

La nueva carrocería del Ibiza va a permitir este desdoblamiento sin

grandes inversiones y algunos aspectos del S-03 obedecen a la necesidad de diseño de las futuras versiones. Por ejemplo, el que las puertas no lleguen hasta el techo o el que las ruedas no se encuentren tan en el extremo de la carrocería como en el primer Ibiza.

Si el Ibiza del 94 crece 6 centímetros (hasta una longitud de 3,75), la berlina lo hace hasta



IBIZA CINCO PUERTAS
A comienzos del 93 Seat lanzará un nuevo Ibiza, que por ahora se conoce con el nombre de código S-03, con carrocerías de cinco puertas (a la izquierda) y de tres puertas (bajo estas líneas).

UN IBIZA LARGO
Habrá también una versión del Ibiza de tres volúmenes.

Si el Ibiza del 94 crece 6 centímetros (hasta una longitud de 3,75), la berlina lo hace hasta





CRECE EL TOLEDO
 Dos nuevas versiones del Seat más grande aparecerán a lo largo del 94: el familiar y el descapotable.

4,15, que curiosamente es una longitud inferior a la del Málaga, cuyo generoso maletero lo hacía casi tan grande como un Toledo. Ahora, con el nuevo Seat en plena y exitosa venta, se quieren diferenciar muy bien ambos productos, por lo que se comienza por separarlos en su tamaño.

Las motorizaciones del Ibiza, tanto en las versiones de dos como de tres volúmenes, son de origen Volkswagen. Lo que es muy probable y en estos días se toma la decisión, es la coincidencia del lanzamiento de las berlinas y los motores diésel. Seat introducirá para la ocasión su primer diésel cata-

lizado. En los futuros Ibiza, Seat utilizará también el motor de 16 válvulas y dos litros, configurando una versión GTi que en los primeros ensayos está obteniendo unos resultados superiores a los del Volkswagen Golf y que servirá de base para su utilización deportiva. Uno de los aspectos que también se decide en estos días es precisamente el nombre. La denominación Ibiza para el S-03 no es segura, barajándose otros nombres, Andalucía sigue siendo la fuente de inspiración; más probable es que la berlina de maletero separado se llame Córdoba, decisión que no es definitiva a causa de su difícil pronunciación en

otros mercados. Pero los planes de Seat para los próximos años no terminan en el Ibiza-Córdoba. Al margen del proyecto Suzuki, en Martorell se trabaja sobre bocetos derivados del Toledo y, a lo largo del 94, aparecerá la versión familiar. En cuanto a la versión descapotable, aún no es seguro su lanzamiento. En estas páginas les ofrecemos una interpretación de estas futuras carrocerías. Su definitiva producción depende de factores sobre los que la marca española no tiene el control total, como la evolución de los mercados europeos y la estructura de las gamas de las marcas del grupo. ○



20.10

¿Ha pensado por qué su coche está equipado con filtros **MANN**?

La razón es sencilla:
 Los fabricantes desean que sus motores sufran el mínimo desgaste, ofreciendo las máximas prestaciones con el consumo de combustible más reducido. Por esa razón sus vehículos están equipados en origen por **FILTROS MANN**



Proveedores de primera categoría en más de 100 países.
 Todos nuestros filtros son auto distribuidos exclusivamente en colaboración con el fabricante para el vehículo así los lleva y con símbolos a un régimen control de calidad.

FILTROS MANN S.A., para aceite, aire y combustible.
 Calle Santa Fe s/n • Teléfono 72 02 00
 Apartado 8907 • Telefax 7202 16
 Inscripciones: Filtrros Mann
 50014 - ZARAGOZA (España)



DISEÑO	***
ACABADO	****
PRESTACIONES	****
CONFORT	***
SEGURIDAD	****
CONSUMO	*

PARA muchos, para los menos entendidos, no pasa de ser una espectacular (rozando el mal gusto) preparación de algún camero con «cuatro alerones» bien puestos, «acompañados de «dos pares de zapatos de talla grande». Para los que entienden de coches y motores el encuentro con este vehículo por la carretera, provoca, estimula e inspira una serie de sensaciones difíciles de guallar porque conciben, o al menos se lo imaginan, lo que se esconde bajo su agresivo y particular aspecto. Para todos en general, el Ford Escort Cosworth rompe la imagen habitual de turismo deportivo de calle dando pie también a un interrogante: ¿será tan efectivo como espectacular?

Esto es lo que hemos intentado averiguar durante unos cuantos cientos de kilómetros por las carreteras de segundo orden de la sierra madrileña, por autovía y por autopista cuando nos han dejado pasar de tercera las retenciones tradicionales de esta época.

El Escort RS Cosworth es la versión «de calle» del vehículo que empleará Ford en el Mundial de Rallyes la próxima temporada. Se fabricarán al menos 2.500 (5.000 probablemente) en un año para poder homologarlo en Grupo A y combina la tecnología de competición más avanzada, prácticamente desarrollada en el Sierra Cosworth, con el placer de conducción, el lujo y las elevadas prestaciones de un vehículo, en comparación al Sierra, más corto, manejable y equilibrado, al estilo de sus rivales en el mundial.

La mayor preocupación del departamento de Ingeniería de Vehículos Especiales (SVE) en equipo con el Departamento de Competición de Ford, fue la de ofrecer un vehículo lo más civilizado posible sin perder la garra que lo enfrenta directamente con vehículos en las mismas condiciones como el Toyota Celica, el Lancia Integrale o el Mazda 323.

La transformación del prototipo en modelo de serie perfectamente adaptado a los estándares de la marca para el resto de su gama, se realizó en un tiempo récord de tan sólo dos años, y el resultado ha sido totalmen-

VIRTUDES

- Estabilidad a toda prueba
- Aceleraciones muy brillantes
- Acabado y equipamiento en el Luxury



FORD ESCORT COSWORTH
PRECIO: 4.125.000 PTAS.

- Consumos altos
- Recuperaciones discretas
- Aparatosidad del alerón
- Capacidad del maletero

DEFECTOS



FORD ESCORT RS COSWORTH

EXCITANTE

Su presencia entre el tráfico rodado levanta todo tipo de controversias e interrogantes. «Se han pasado», «Mira ese, que globero, seguro que es un diésel», «¿Qué es eso que nos ha pasado?, parecía un Escort, pero...?» «Vaya buga tío, se lo cambio a pelo por mi 127»... Muy pocos conocen a fondo su potencial y sus impresionantes características.

FICHA TECNICA



MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: doble árbol de levas en cabeza accionado por una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.993 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90,8 mm. Carrera: 77 mm. Compresión: 8 a 1. Potencia máxima: 227 CV (167 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 29,6 mkg (290 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: inyección electrónica con turbocompresor, dispositivo de sobrealimentación regulado electrónicamente e intercambiador de calor de dos fases. Combustible: gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción permanente a las cuatro ruedas con diferencial central y trasero de acoplamiento viscoso. Reparto de par del 34% delante y del 66% detrás. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª: 14,3 km/h. En 3ª: 21,8 km/h. En 4ª: 29,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,8 km/h.

DIRECCION: Sistema: piñón y cremallera asistida de relación variable. Vueltas de volante entre topes: 2,45 vueltas. Diámetro de giro: 10,0 metros.

FRENOS: Delanteros: discos ventilados de 278 mm de Ø. Traseros: Discos ventilados de 273 mm de Ø. Antibloqueo de frenos: Teves Mk 2.

SUSPENSION: Delantera: independiente, de tipo McPherson con brazos de torsión inferiores. Trasera: de brazos semiarrastrados. Amortiguadores de gas, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos ejes.

RUEDAS: Neumáticos: 225/45 ZR 16. Llantas de aleación de 8J X 16".

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.230 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros.

CONSUMOS



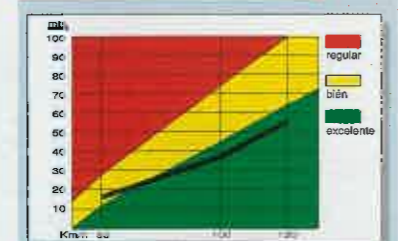
(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD:	
A 31,2 km/h de promedio	13,9
CARRETERA:	
A 90 km/h de crucero	9,0
En conducción rápida	18,2
AUTOPISTA:	
A 120 km/h de crucero	11,3
A 140 km/h de crucero	17,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	12,2
AUTONOMIA MEDIA:	
Kilómetros recorridos	480

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	229
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	14,3
1.000 m salida parada	26,3
De 0 a 100 km/h	6,0
Recorriendo (metros)	98
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,5
recorriendo (metros)	179
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,7
recorriendo (metros)	291

FRENOS



A 60 Km/h	15,2
A 100 Km/h	38,0
A 120 Km/h	54,1

SONORIDAD



Al ralentí	54,4
A 60 Km/h	67,9
A 90 Km/h	69,5
A 120 Km/h	72,6
A 140 Km/h	76,4
A Tope	84,6

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/ Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.



MUY NOBLE
En cualquier circunstancia, el Escort Cosworth facilita las cosas al conductor. En terreno deslizante tiende a deslizarse de atrás, siempre que se requiera potencia a tiempo y el morro del coche esté en situación. Este divertido comportamiento para los más expertos sólo ocurre cuando se fuerza la situación.

te satisfactorio. ¿Que a pesar de todo tiene un alerón muy grande? Habría que preguntarle (como seguramente también lo hizo quien diera el último visto bueno al coche) al responsable del desarrollo aerodinámico del SVE sobre los resultados de las 200 horas de trabajo minucioso en el túnel de viento de Ford en Colonia. Su contestación sería convincente: la fuerza ejercida por el viento a 180 kilómetros por hora sobre los spoilers aplasta al coche contra el suelo favoreciendo la estabilidad y la direccionalidad.

La primera impresión al volante del coche, y antes de superar los 180 kilómetros por hora para comprobar esa reacción, es que la visibilidad hacia atrás queda bastante limitada, hasta el punto de que si el vehículo que nos sigue se acerca ligeramente sólo seremos capaces de ver la luna delantera. De noche pasa a ser una ventaja, ya que los faros no deslumbran.

Pero el Escort Cosworth no es solamente un alerón desmesurado.

Los primeros compases en el coche, además de servir al probador para familiarizarse con los mandos y la sensibilidad del acelerador, proporcionan una sensación de solidez y seguridad extraordinarias. Las holguras



no existen, los rebotes secos de la suspensión tampoco y, sin embargo, la primera curva, tanteando si la entrada del turbo es tan brusca como pensamos, la sobrepasa sin problemas a una velocidad elevada. Nos hemos vuelto a equivocar, el turbo no comienza a funcionar de golpe y por sorpresa. A 2.800 revoluciones por minuto se insinúa, a 3.000 efectúa su labor de sobrealimentación progresivamente, sin prisa pero sin pausa, y a 4.000 rpm. su trabajo deja al or-

denador digital del Correvit detenido en cifras dignas de la firma Cosworth. La aceleración nunca pilla desprevenido pero sorprende por su brillantez y su duración.

Pero ¿qué pasa con las recuperaciones? Pues que desde luego no impresionan y es más, quedan descolgadas de las proporcionadas por sus más directos rivales. Cualquier intención de adelantar en cuarta velocidad a menos de 80 kilómetros por hora sin reducir, debe quedar abortada si



MUY ESPECIAL
Todo en el Escort Cosworth es especial. El motor es heredado del Sierra con algún retoque y siete caballos más. Las llantas, de impresionante diseño y ventilación eficaz, están montadas sobre unos neumáticos Pirelli P Zero, diseñados especialmente para este modelo o ese minúsculo maletero ocupado en parte por la rueda de emergencia.

no se quiere poner en un aprieto al resto de los conductores y a nuestra propia montura. Por debajo de esa velocidad, y en esa marcha, la aguja del cuentavueeltas no supera las 2.500 rpm. y el turbo descansa en el mejor de los sueños. Esta pereza de respuesta se aprecia sobre todo cuando se realiza una conducción relajada en marchas largas sin muchas ganas de andar cambiando. Aunque tenemos que alabar la precisión y rapidez del selector en cualquier condi-

Aerodinámica

El Spoiler cuestionado

NUNCA UN ELEMENTO AERODINÁMICO había levantado tantas críticas, tantas opiniones en contra, como el utilizado por el Escort Cosworth. Sin embargo, los técnicos de Ford, en concreto los del equipo de SVE, quienes desarrollaron este apéndice, están orgullosos de haber diseñado una primicia mundial, el primer vehículo de serie que genera empuje descendente positivo para mejorar la adherencia y la estabilidad a alta velocidad. Lo cierto es que el tema de los spoilers, como elemento favorecedor de la aerodinámica, ha sido tomado un poco a la ligera tanto por el comprador como por los fabricantes. El primero lo utiliza para todo

menos para lo que vale y el segundo abusa de este elemento montándolo simplemente por estética en vehículos que por potencia y velocidad nunca lo necesitarían. La venta libre y perfectamente legal de estos apéndices, junto con el dudoso gusto de algunos preparadores y clientes, han convertido a un elemento eficaz en muchos casos (como el que hoy nos ocupa) en una horterada con muy mala imagen. Por todo esto, seguimos pensando que el comprador de un Escort Cosworth tendrá que llevar a mano en la guantera un resumen de las virtudes del famoso alerón, sobre todo por si alguien duda sobre su buen gusto.



SPOILER POLÉMICO

A pesar de la polémica, esta especie de «sombrija» montada en el Escort Cosworth tiene una función muy importante a alta velocidad.

ción. A pesar de haberse ganado siete caballos en relación al Sierra Cosworth con un propulsor similar, lo cierto es que el responsable de este incremento, un turbo con 70 milímetros más de diámetro, y de la mayor aceleración a partir de cierto régimen, es el culpable también de esa pereza por debajo de las 3.000 rpm., debido, entre otras razones, a las mayores inercias y al mayor tiempo de respuesta.

La situación de los pedales no invi-

CON BUEN GUSTO
El tablero de a bordo del Escort deportivo está diseñado con muy buen gusto. Todos los elementos están a la vista y a mano. La calidad de acabado es muy alta.

ELECTRO-LUMINISCENTE
Es la nueva instrumentación empleada por Ford, sólo para este coche. La superficie de los relojes va recubierta de una capa de fósforo a la que se aplica una corriente de 115-220.



LOS RECARO EN OPCIÓN
Por 74.000 pesetas, Recaro pone a disposición del cliente del Cosworth unos asientos muy eficaces. El tamaño de las plazas es similar al de los otros Escort. También adicionales son los tres relojes situados en lo alto del cuadro. Informan al conductor sobre el estado de la batería, de la presión de soplado del turbo y de la presión del aceite del motor.

ta a realizar una conducción más deportiva. El embrague queda muy alto y la separación entre freno y acelerador sumado a la invasión del túnel central muy pegado al pedal derecho, impiden las maniobras de punta tación a los más expertos. A la larga, uno coloca los pies como haga falta para disfrutar de sus prestaciones, pero no deja de ser una molestia.

La agilidad del Escort RS Cosworth viene determinada por un buen número de modificaciones realizadas por Karman (quien se ocupa de la fabricación del vehículo). Pese a su ligero parecido externo, este modelo poco tiene que ver con un Escort tradicional. De momento es más largo (1,75

distancia entre ejes mayor (26,5). La trasera está más levantada (demasiado a nuestro juicio) para que el spoiler trasero cumpla bien su función, y el coche ha ganado en rigidez por todas partes para aguantar las fuertes torsiones a las que se ve sometido.

En general, todos los sistemas nos han gustado porque han respondido a las pruebas más exhaustivas. Los frenos (discos ventilados en las cuatro ruedas y un ABS muy lógico) son potentes e incansables. La dirección es precisa y eficaz, en lucha con unos neumáticos impresionantes, aunque en frenadas algo apuradas sea difícil mantener una deceleración rectilínea y haya que corregir más de la cuenta con el volante, algo por otra

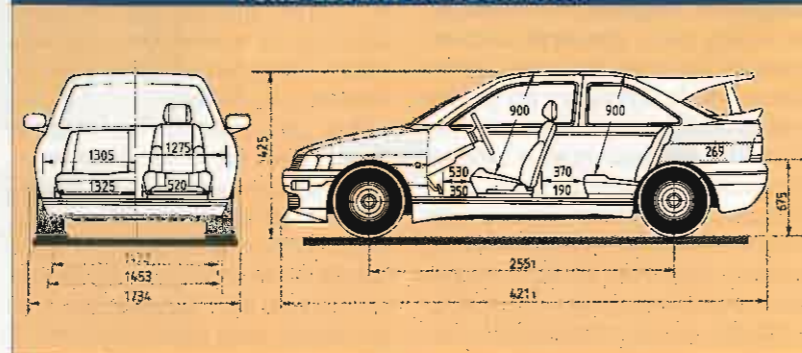
parte, habitual en casi todos los modelos deportivos de este nivel. Pero ha sido la suspensión la que más nos ha gustado. El trabajo realizado sobre el sistema utilizado en el Sierra ha equilibrado aún más el conjunto. Con amortiguadores de gas, barras estabilizadoras mayores y nuevos bujes de acero, en vez de gomas, que reducen la deriva lateral en curvas en favor del confort y la precisión de maniobras. El Escort más deportivo combina un comportamiento homogéneo y noble (no olvidemos también la tracción total), con una amortiguación que permite una utilización diaria sin dolor de riñones. En cualquier caso, la trayectoria ideal se pierde al límite con efecto subvirador cuando tarda-

mos mucho en acelerar y metemos el morro tarde y con un ligero efecto sobrevirador o cuando la trazada es perfecta pero la velocidad de paso demasiado elevada.

El equipamiento en la versión Luxury (la Motorsport de nuestra prueba es sólo recomendable para quien vaya a correr con el coche) es elevado e incluye el aire acondicionado en un alarde de aprovechamiento de espacio. Y el precio total del coche, después de todo lo que hemos visto, nos parece lo suficientemente atractivo como para plantearse la compra. ○

Andrés Más
Fotos: José Robledo

FORD ESCORT RS COSWORTH



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ El equipamiento de esta versión más económica, pensada solamente para correr, no incluye elementos que se supone no va a necesitar un piloto, como los elevadores eléctricos, el cierre centralizado o el aire acondicionado. ▲ Sí lleva ABS, dirección asistida, y una buena información.

EN CONTRA

▼ Rueda de repuesto de emergencia, que además se come una buena parte del maletero, ya bastante reducido de por sí, para integrar el sistema de tracción total. ▼ El alerón delantero roza con mucha facilidad en carreteras de segundo orden.

FRETE A SUS RIVALES

En los niveles en los que se mueve el Escort Cosworth no encontramos demasiados modelos. Prácticamente son las dos versiones de calle de los vehículos que luchan por los primeros puestos en el Mundial de Rallyes: el Lancia Delta Integrale 16V y el Toyota Célida Turbo 4WD Carlos Sainz. Y como mucho podríamos incluir el Mazda 323 GT-R 4WD, aunque se queda algo descolgado por potencia. El recién llegado es el más aparatoso, superando incluso al Integrale, y los supera a todos en aceleración y velocidad máxima. Descartando al Mazda, se sitúa en una atractiva posición en cuanto a precio. El Integrale cuesta un millón más pero es bastante más elástico, por lo que no muestra esa pereza por debajo de las 3.000 revoluciones.

SKODA FORMAN

UN FAMILIAR MUY BARATO

Por algo más de un millón de pesetas, la marca checoslovaca Skoda ofrece todo un familiar con un equipamiento bien surtido. La presentación general a primera vista es buena, pero tanto el acabado como el material de algunas de sus piezas es de lo más rústico.



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

SKODA, cuyo emblema es una flecha alada, es una de las marcas europeas más veteranas. Empezó fabricando bicicletas para pasar más tarde a las motocicletas. Pero fue a primeros de siglo

cuando evolucionó el primer automóvil con 16 caballos de potencia. En pocos años la fábrica Boleslav de Bohemia alcanza gran expansión llegando a fabricar autobuses, apisonadoras y hasta motores para

aviones. El inicio de la Primera Guerra Mundial y el fin del Imperio Austro-Húngaro frena el desarrollo de la marca. Posteriormente y orientada exclusivamente hacia la fabricación de coches, Skoda alcanza prestigio

internacional en el mundo de la competición con el modelo Rapid. Pero después de la Segunda Guerra Mundial y la nacionalización de la fábrica por parte de los socialistas, se orienta la producción hacia vehí-

culos populares y de fabricación masiva. En la actualidad y tras la caída del gobierno comunista, Skoda se ha visto en la necesidad de integrarse en un consorcio para modernizar

VIRTUDES

- Precio muy interesante
- Relación equipo precio
- Consumos reducidos

SKODA FORMAN
PRECIO: 1.060.000 PTAS.

- Acabados mediocres
- Calidad regular
- Mala insonorización

DEFECTOS

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de tres apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.289 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75,5 mm. Carrera: 72 mm. Compresión: 8,8 a 1. Potencia máxima: 58 CV (43 Kw) a 5.000 rpm. Par máximo: 9,6 mkg (94 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Un carburador de doble cuerpo. Combustible: Gasolina con y sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,2 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,7 vueltas. Diámetro de giro: 11,3 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos de 23,6 cm de Ø. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantera: Independiente de tipo McPherson, amortiguadores telescópicos y triángulos transversales. Trasera: SemIndependiente con barras de torsión, brazos tirados, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos.

RUEDAS: Neumáticos: 165/70 SR13. Llantas de chapa de 4,5 J pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 930 kg. Capacidad del depósito de combustible: 47 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 31,2 km/h de promedio	9,3
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,6
En conducción rápida	10,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,2
A 140 km/h de crucero	10,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,2
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	523

VIENTO DEL ESTE
El familiar de Skoda se vende a un precio muy bueno.

sus productos y poder competir en los mercados occidentales. En 1991 se firmó un acuerdo entre el grupo Volkswagen y el gobierno checoslovaco para la compra de Skoda, similar al que la marca germana llegó en 1986 con el INI para la compra de Seat. Es decir, por el momento Volkswagen posee el 31 por ciento del capital de la marca de bohemia, pero en 1995 llegarán alcanzar hasta el 70 por ciento. En contrapartida, está prevista una inversión durante los próximos años

de más de 500.000 millones de pesetas destinados a la construcción de una nueva fábrica, así como la modernización de las instalaciones existentes.

Pero, vamos a ver qué aporta este producto del Este que se vende a un precio tan competitivo. Para empezar, precisamos que el Forman, lanzado en el mercado en 1990, es la versión familiar del modelo Favorit que se empezó a comercializar en 1988. Recordemos que el Favorit supuso un cambio total en la cons-



trucción de automóviles, puesto que los anteriores Skoda eran de motor y tracción posteriores.

El Favorit y posteriormente el Forman son los primeros tracciones delanteras que fabrica la marca checa. El motor es robusto y fiable, pero de diseño anticuado, con sólo tres puntos de apoyo del cigüeñal y árbol de levas lateral accionado por cadena. No es un motor especialmente elástico pero no tira mal para tener tan sólo 58 caballos.

Sin embargo, en recuperaciones

PRESTACIONES

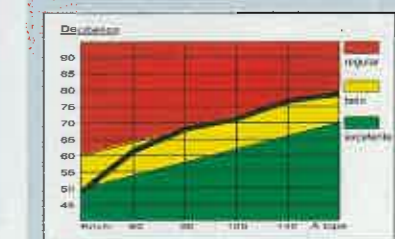
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	150
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	19,3
1.000 m salida parada	36,4
De 0 a 100 km/h	14,5
Recorriendo (metros)	256
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	37,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	42,5
De 80 a 120 km/h en 4ª recorriendo (metros)	458
De 80 a 120 km/h en 5ª recorriendo (metros)	645

FRENOS



A 60 Km/h	16,4
A 100 Km/h	47,7
A 120 Km/h	72,7

SONORIDAD



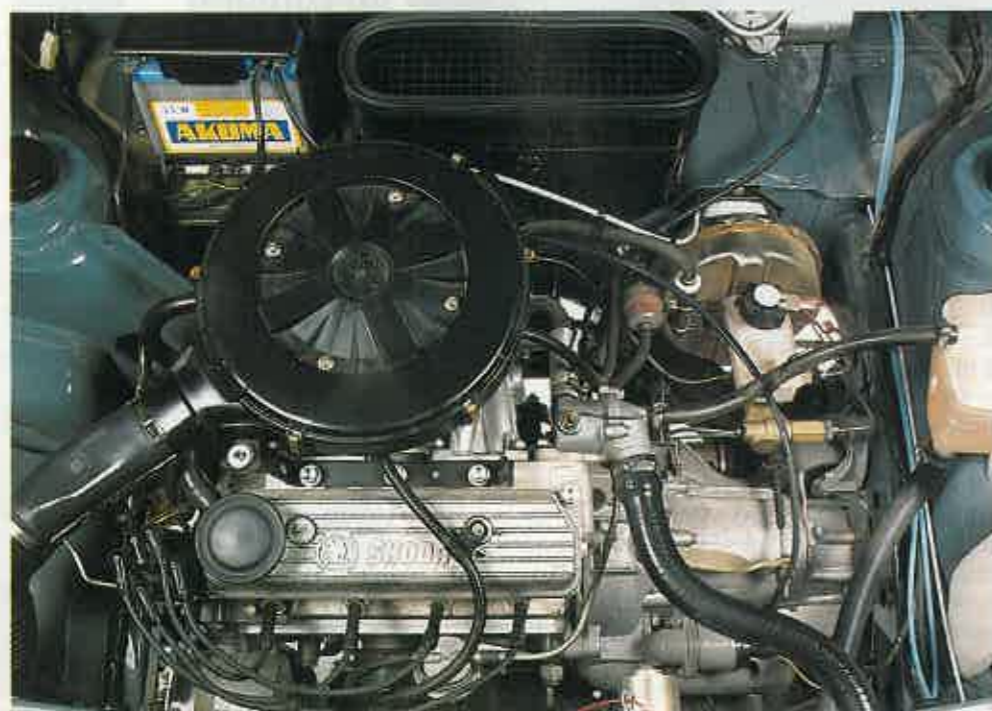
Al ralentí	53,5
A 60 Km/h	65,7
A 90 Km/h	70,6
A 120 Km/h	74,0
A 140 Km/h	76,9
A Tope	80,2

DATOS DE COMPRA

SKODA: Importador: Seat S.A. Pau Clans 162-164. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 13 puntos de asistencia en toda España.



ESPACIO BARATO
Este familiar solucionará los problemas de más de una familia modesta, aunque los materiales utilizados no son de muy buena calidad. El salpicadero es sencillo y funcional pero carece de huecos portaobjetos.



es lento, sobre todo en quinta velocidad, debido a unos desarrollos largos del cambio. Tanto es así que la velocidad máxima, que ronda los 150 kilómetros por hora se alcanza en cuarta velocidad, en quinta se llega al mismo valor pero unos cuantos kilómetros más tarde. Otra peculiaridad de este motor es que resulta ruidoso, ruido agravado por la falta de insonorización en el vano donde está ubicado. En contrapartida, el consumo es recortado en consonancia con el concepto de economía del vehículo.

La palanca de cambios no es de gran precisión pero tampoco, el paso de una marcha a otra, ofrece resistencia. Otro reproche hay que hacerse a la dirección que resulta dura de mover, sobre todo en parado, y eso que la sección de los neumáticos no es precisamente generosa.

En cuanto a los frenos, hay que pisar fuerte el pedal puesto que está duro, aparte de que se quedan algo escasos cuando se rueda por encima de los 120 kilómetros por hora. Nuestras pruebas se hicieron con sólo una persona a bordo; con más carga, las cosas deben complicarse más.

A pesar del enorme esfuerzo técnico que ha supuesto para Skoda el paso a la tracción delantera, con diseños de transmisiones y suspensiones totalmente nuevos, el Forman no es ninguna maravilla en cuanto a estabilidad. Las suspensiones, muy mullidas, implican un fuerte balanceo del coche en curvas y el eje delantero tiende en seguida a escaparse por la tangente. Se le podría calzar con unos neumáticos más anchos, pero tampoco tiene sentido con un motor de escasa potencia. Lo mejor es tomárselo con calma y viajar en plan tranquilo, sobre todo si le acompaña la familia.

DISEÑO BERTONE

Aunque no lo parezca, el diseño del Forman se debe al lápiz del genio italiano Bertone. De todas maneras entre los productos que vienen del Este, éste es sin duda de los más aceptables. Su carrocería no está muy depurada pero da cabida perfectamente a cinco personas y a precio de utilitario.

En la parte delantera, los asien-



SUBARU
Seis Estrellas



al Precio de Doce

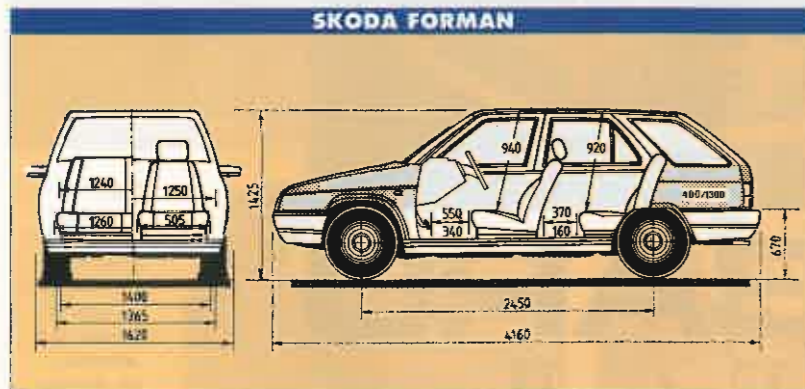
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ Resulta muy útil para un familiar poder regular los faros en altura desde el interior.
- ▲ Los asientos traseros incorporan unos gruesos reposacabezas.
- ▲ Entre el equipo de serie destacan los faros para niebla.

EN CONTRA

- ▼ Se echa en falta entre el equipo de serie un simple encendedor para los fumadores.
- ▼ El Forman apenas dispone de huecos para depositar objetos, ni tan siquiera en los laterales de las puertas.



DISEÑO ITALIANO
En la parte trasera del Forman destaca un aleroncillo.



SKODA FORMAN
MARATHON

Con más equipo

La marca checoslovaca Skoda comercializa también una versión limitada del Forman, llamada Marathon. El Marathon se vende a un precio de 1.250.000 pesetas. Esta versión justifica su mayor precio porque incluye además en el equipamiento de serie: cristales tintados, radiocassette, llantas de aleación, techo solar, cerradura centralizada, adornos personales, molduras laterales, lavafaros y raíles en el techo. Nuestra opinión es que estos elementos no justifican el incremento de casi 200.000 pesetas del Marathon respecto al Forman.

tos adolecen de una banqueta corta, muy estrecha y plana. Respecto a la postura de conducción lo más incómodo son los pedales. El del acelerador obliga a doblar el pie cuando se pisa a fondo y tampoco se encuentra una postura cómoda para descansar el pie izquierdo. Los asientos traseros, abatibles por partes, disponen de tres cinturones y dos generosos reposacabezas. Aparte se puede acceder al maletero levantando la mitad de la bandeja trasera que está partida en dos.

El salpicadero, rectangular, dispone de cuentavueltas, pero en general la precisión de los relojes e indicadores no es perfecta puesto que oscilan, o no se apaga la luz de estacionamiento cuando bajamos el freno de mano, o ni siquiera se enciende el chivato (que existe) para avisarnos que no nos hemos puesto los cinturones. Pero lo peor, sobre todo en verano, es que la entrada de aire fresco no funciona, siempre sale caliente. A esto, hay que sumarle el calor que transmite el motor al habitáculo dado el escaso o nulo aislamiento de éste.

SUFICIENTE EQUIPO

Por lo demás está bien equipado en función de su precio económico. Dispone de ajuste de altura de faros desde el interior, muy útil en un familiar; luces para niebla; luneta térmica; limpia luneta trasera; limpiaparabrisas con tres velocidades y dos retrovisores ajustables desde el interior. Sin embargo, se echa en falta un encendedor y huecos para depositar objetos. La calidad de los materiales también deja mucho que desear. En los pocos kilómetros que tuvimos el Forman, se nos desprendieron las empuñaduras para abrir las ventanas y los enganches de unas tapas que cubren dos huecos en el maletero.

En definitiva, el Skoda Forman vende sobre todo precio, equipo de serie y suficiente espacio para sacar de apuros a una familia modesta. Existen otras marcas del Este como Aleko, Dacia y Polonez que podrían rivalizar con el Forman, pero sólo en precio, en equipamiento, presentación y acabado el Skoda los supera.

Simonetta Garib
Fotos: Alex Blanco

LA TECNOLOGIA JAPONESA SEIS ESTRELLAS SE ANTICIPA AL IVA DEL MERCADO UNICO



SUBARU se anticipa a la bajada del IVA en 1993.

Decídase por cualquiera de las versiones del Subaru Legacy o por el SVX, de reciente aparición, y beneficie de un formidable descuento que igualará el precio final de su nuevo automóvil a los precios de la CEE. Prepárese a romper fronteras. Con SUBARU, el único Seis Estrellas, Europa nunca estuvo tan cerca.

Equipamiento de serie:

- ✓ Tracción total excepto modelos 1.8
- ✓ ABS (no incluido en el 1.8i)
- ✓ Aire acondicionado
- ✓ Dirección asistida
- ✓ Elevalunas eléctricos
- ✓ Cierre centralizado
- ✓ Retrovisores eléctricos
- ✓ Pintura metalizada

AHORRESE AHORA UN 13%

	*Precio anterior	*Precio Europeo	*Precio anterior	*Precio Europeo
Legacy 1.8 2WD	2.656.090	2.386.331	Legacy S. Wagon 2.2 4WD	3.759.392
Legacy S. Wagon 1.8 2WD	2.739.112	2.460.921	Legacy 2.0 Turbo 4WD	4.135.354
Legacy 2.2 4WD	3.392.458	3.047.912	SVX	6.227.000
				5.594.569



Importador exclusivo para España (Península Ibérica y Baleares): NIPMOTOR, S.A. Ctra. Barcelona Km. 16,500. 28830 SAN FERNANDO DE HENARES (MADRID). Tels.: 672 56 11-672 56 61.
 ALAVA: Araba 4x4, S.L. (945) 28 84 97 • ALBACETE: Recambios Europeos, S.L. (967) 21 85 04 • ALICANTE: Precisión Motor, S.L. (96) 594 10 15 • ALMERIA: Autogal, C.B. (951) 27 33 55 • ASTURIAS: (Gijón) Autogal, S.A. (985) 16 20 87 • AVILA: J.S. Japón Motor, S.L. (918) 25 35 60 • BALEARES: (Palma de Mallorca) Nipón Palma, S.L. (971) 46 42 26 • BARCELONA: SB, Motors, S.A. (93) 218 87 04 • BARCELONA: (Terrassa) Orient Epara, S.L. (93) 733 08 40 • CADIZ: (Jerez) Autorin, S.A. (956) 34 55 34 • CANTABRIA: (Santander) Automóviles Boutique El Campón (942) 32 10 39 • CASTELLÓN: Sucesores de A. Barrachina, C.B. (964) 21 00 82 • CORDOBA: Cotubauto, S.L. (957) 45 48 00 • GERONA: Auto Rapre, S.A. (972) 22 64 22 • GRANADA: Docimport, S.A. (958) 20 55 58 • GUIPUZCOA: (Mendaro) Nipón Autoak, S.A. (943) 60 38 50 • LEON: Demetrio Calzón García, S.L. (987) 25 05 16 • MADRID: Kiotomotor, S.A. (91) 315 55 32 • MADRID: (Vaguada) Motor Exclusiva, S.A. (91) 345 86 86 • MADRID: (Villalba) Rocha y González, S.L. (91) 851 48 08 • MURCIA: Ok-Auto, S.L. (968) 34 27 10 • NAVARRA: (Pamplona) Aidauto Automóviles, S.L. (948) 12 06 86 • PALENCIA: Autocarrón, S.L. (988) 77 60 90 • LA RIOJA: (Logroño) Trialauto, S.A. (941) 25 50 24 • SALAMANCA: Kumari Motor's, S.L. (923) 26 61 47 • SEGOVIA: Servicios Técnicos del Automóvil (911) 42 54 18 • SEVILLA: Talleres Adones, S.A. (95) 451 73 33 • TARRAGONA: (Reus) Auto Sanahuja, S.L. (977) 31 60 99 • TOLEDO: (Talavera) Todo Terrenos de la Reina, S.L. (925) 81 08 16 • VALLADOLID: Automóviles Aysan, S.A. (983) 35 58 90 • VIZCAYA: Gasolinera de Bolueta, S.A. (94) 427 81 12.

Las marcas de coches cada vez se preocupan más por ofrecer a sus clientes vehículos más seguros, ya no basta que sean bonitos y rápidos, tienen que ofrecer seguridad por encima de todo. Los modelos que enfrentamos

en estas páginas, representan a unas marcas que muestran un enorme interés con las nuevas tecnologías, buscando, sobre todo, soluciones que contribuyan a que sus diferentes coches sean además de confortables, seguros.

Volvo es, posiblemente, el constructor que más ha utilizado la palabra «seguridad» para publicitar sus coches. También llamó la atención recientemente la campaña publicitaria de Audi, en la que, en el «spot» realizado para la ocasión, se podía



Motor 16



Motor 16



Motor 16

AUDI 100 2.8 E V6, SAAB 9000 CDT 2.0 16V Y VOLVO 850 GLT

PRESTIGIO, CONFORT Y SEGURIDAD

Estas tres berlinas son fieles representantes de sus marcas, preocupadas en ofrecer modelos del más alto nivel y, por supuesto, como corresponde a su clase, con un elevado confort. Todo ello aliado con los últimos avances técnicos en lo que a seguridad se refiere, algo de lo que estos constructores saben mucho.

VIRTUDES

- Silencio de marcha y acabado
- Motor elástico
- Comportamiento

AUDI 100 2.8 E V-6
PRECIO: 4.394.000 PTAS

- Dirección muy asistida
- Manejo del cambio áspero e impreciso
- Llanta de serie de chapa

DEFECTOS

VIRTUDES

- Prestaciones
- Tacto de la dirección
- Selector del cambio preciso y de recorridos cortos

SAAB 9000 CDT 2.0 16V
PRECIO: 4.826.250 PTAS

- Precio
- Llantas de serie de chapa
- Poco apoyo lateral de los asientos delanteros

DEFECTOS

VIRTUDES

- Relación calidad/precio inmejorable
- Equipamiento
- Suspensión trasera

VOLVO 850 GLT
PRECIO: 3.960.000 PTAS

- Presentación interior sobria
- Dirección demasiado asistida
- Poca sujeción lateral de los asientos delanteros

DEFECTOS





MEJOR ACABADO
El Audi 100 es el que ofrece la presentación más lujosa. Su instrumentación es la más completa de los tres.



EL MÁS ALEGRE
El Saab 9000 es el que ofrece un interior con más colorido. Su acabado está también a una gran altura.



EL MÁS SOBRIO
De los tres, el Volvo es el que tiene una presentación más pobre. Lo mejor es su precio y equipamiento.

ver un Audi colisionando. Por otro lado, de todos es sabido que Saab también presume de ofrecer los coches más seguros del mundo.

De nuestros tres protagonistas, algo que queda patente a simple vista, es que se trata de unos coches de un segmento alto, con un equipamiento de lujo y un espacio interior generoso y confortable. Sus mecánicas están ideadas para que ofrezcan un potencial suficiente que les permita moverse sin dificultad. Audi ha recurrido a un motor V6 de 2,8 litros de cilindrada, que con una potencia de 174 caballos, se configura por un escaso margen como el más potente de la comparativa. Su moderno motor, de dimensiones compactas y con un peso muy contenido, gracias a un sistema muy avanzado de alimentación variable, permite que tenga un buen rendimiento sin que importe el régimen de giro al que funcione, siempre además con el consumo más adecuado. Con esto han logrado un motor de un funcionamiento muy suave, silencioso e increíblemente elástico, que responde con celeridad y sin rechistar a las órdenes de su conductor.

DE VANGUARDIA

Saab, por su parte, ha preferido utilizar su ya conocida fórmula de un cuatro cilindros en línea, con poco menos de 2,0 litros, coronado por una culata de dieciséis válvulas y turboalimentado. Su potencia es la menor de los tres con 165 caballos. La conjunción turbo y culata multiválvulas, condiciona su carácter. A pesar de ser el que menos potencia ofrece de los tres, gracias a las prestaciones que le permite obtener el turbo, es, de la comparativa, el más rápido, siendo superior a sus rivales tanto en aceleraciones como en recuperaciones. En este último apartado juega un magnífico papel su mayor par motor, que le permite mover con más soltura los desarrollos largos. A la hora de conducirlo se puede comprobar que hay una primera parte, hasta que alcanza aproximadamente las 3.500 revoluciones, en que se muestra un poco perezoso. Rebasada esa cifra de vueltas comienza a tirar con rabia, hasta llevar la aguja del tacómetro a la zona roja en una exhalación. Saab también ha dotado a

COCHES SEGUROS

Si en algo destacan las tres marcas aquí representadas es por su obsesión por ofrecer, ante todo, coches seguros. El Audi 100, de serie está equipado con un sistema antibloqueo de frenos de última generación. También dispone de sistema Procon-Ten. Un mecanismo desarrollado por la marca de los cuatro aros, que hace que en un impacto frontal, la columna de la dirección se repliegue para que el conductor no se golpee con ella. Además, en opción, hay otros elementos que aumentan tanto la seguridad activa como pasiva del vehículo. Saab, que presume de tener los coches más seguros del mundo, también equipa al 9000 CDT con sistema antibloqueo de frenos de última generación, compatible con el sistema antipatinamiento TCS, desarrollado por esta marca y que en caso extremo de adherencia impide que las ruedas delanteras, que son las motrices, patinen. También está desarrollando diferentes sistemas, que en caso de impacto lateral protejan a los ocupantes del coche. Es de agradecer el que Saab haya rebajado el precio de las opciones relacionadas con la seguridad. De esta forma el Airbag tiene ahora un precio de 148.000 pesetas, mucho más competitivo que el anterior. Si alguien puede presumir y ha utilizado la seguridad para vender sus coches es Volvo. En el modelo que nos ocupa en esta ocasión, equipa de serie ABS y el sistema SIPS, que protege a los pasajeros en caso de impacto lateral. También muestra mucho interés por los niños y, ofrece un asiento de seguridad para ellos, escamoteado en el centro del respaldo del asiento trasero. Opcionalmente ofrece el Airbag a un precio muy interesante, en consonancia con el costo del resto del coche. Se puede adquirir a un precio de 144.000 pesetas. En definitiva tres grandes marcas que invierten una buena parte de su presupuesto en incrementar la seguridad.

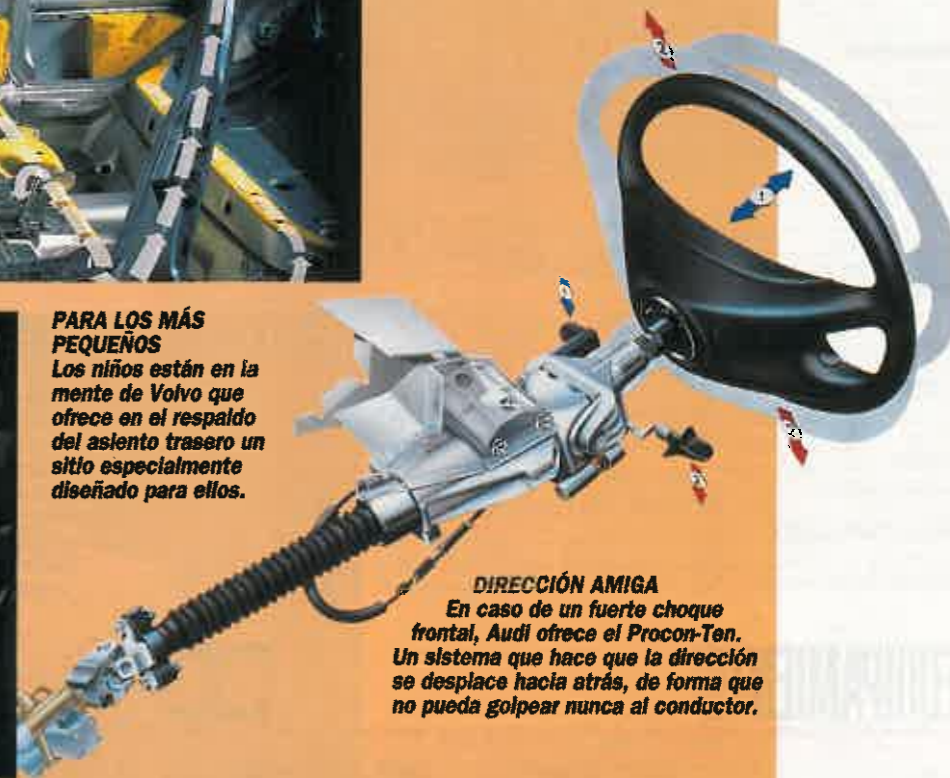
Amor por sus ocupantes



SISTEMA DE PROTECCIÓN DE CHOQUES LATERALES
Volvo equipa al 850 GLT con un sistema que protege a los pasajeros en caso de choque lateral, de forma que el habitáculo no sufre deformación.



PARA LOS MÁS PEQUEÑOS
Los niños están en la mente de Volvo que ofrece en el respaldo del asiento trasero un sitio especialmente diseñado para ellos.

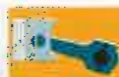


DIRECCIÓN AMIGA
En caso de un fuerte choque frontal, Audi ofrece el Procon-Ten. Un sistema que hace que la dirección se desplace hacia atrás, de forma que no pueda golpear nunca al conductor.



SE ACABARON LOS PATINAZOS
Saab equipa de serie al 9000 CDT con el sistema TCS, que evita que se produzcan pérdidas de tracción. Este mecanismo es perfectamente compatible con el ABS.

FICHA TECNICA



	AUDI 100 2.8E V6	SAAB 9.000 CDT 2.0 16V	VOLVO 850 GLT
MOTOR			
Disposición	delantero longitudinal	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	6 en V	4 en línea	5 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.771	1.985	2.435
Artículo de levas	doble en cabeza	doble en cabeza	doble en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	4	4
Alimentación	inyección electrónica	iny. elect.+turbointercool	inyección electrónica
Compresión	10,3 a 1	9,0 a 1	10,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m	174 CV (128 kW)/5.500	165 CV (121 kW)/5.500	170 CV (125 kW)/6.200
Par máximo / r.p.m	24,5 mkgf(250 Nm)/3.000	27 mkgf(265 Nm)/3.000	22,4 mkgf(220 Nm)/3.300
TRANSMISION			
Tracción	delantera	delantera	delantera
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,9/17,0/24,1	8,3/16,0/23,9	8,4/14,9/23,8
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	30,5/37,4	31,8/40,5	32,5/40,4
Embrague	mando hidráulico	mando hidráulico	mando hidráulico
DIRECCION			
Sistema	cremallera asistida	cremallera asistida	cremallera asistida
Vueltas de volante	3,3	3,2	3,2
Diámetro de giro (m)	10,3	10,9	10,2
FRENOS			
Delante	discos ventilados	discos ventilados	discos ventilados
Detrás	discos	discos	discos
Anclaje	de serie	de serie	de serie
SUSPENSIONES			
Delantera	indep. tipo McPherson	indep. tipo McPherson	indep. tipo McPherson
Trasera	semi-independiente	eje rígido	semi-independiente
RUEDAS			
Llantas (pulgadas)	acero (6J x 15)	acero (6J x 15)	aleación (6,5J x 15)
Neumáticos	195/65 VR 15	195/65 VR 15	195/60 VR 15
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg)	1.400	1.335	1.330
Capacidad depósito combus	80	66	73

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES

AUDI 100 2.8E V6: Pintura metalizada 96.160 ptas. Pintura blanca efecto nácar 289.500 ptas. Llantas de aleación 6,5J X 15H 205.000 ptas. Llantas de aleación 7,5J X 15H 289.000 ptas. Techo corredizo con mando eléctrico 1.750.000 ptas. Faros antiniebla 53.600 ptas. Faros regulables desde el interior 23.220 ptas. Ordenador de viaje 52.490 ptas. Alarma 87.800 ptas. Volante de cuero 20.520 ptas. Tapicería de cuero 427.850 ptas.

SAAB 9.000 CDT 2.0 16V: Pintura metalizada 87.000 ptas. Llantas de aleación 142.000 ptas. Techo corredizo eléctrico 189.000 ptas. Techo corredizo electrónico transparente 198.000 ptas. Tapicería de cuero 219.000 ptas. Asientos delanteros regulables electrónicamente y con memoria de tres posiciones 265.000 ptas. Sistema audio Saab con radio-cassette 246.000 ptas. Sistema Airbag 148.000 ptas. Ordenador de viaje 51.000 ptas.

VOLVO 850 GLT: Pintura metalizada 82.000 ptas. Techo corredizo eléctrico 140.000 ptas. Elevavinas eléctricos traseros, ordenador de a bordo y volante de cuero 90.000 ptas. Tapicería de cuero 188.000 ptas. Airbag 144.000 ptas.

este motor con lo último en tecnología y ha desarrollado para él un sistema de encendido directo con una bobina para cada cilindro y bujías multichispa. Esto, junto a un diseño especial de las cámaras de combustión y de las cabezas de los pistones, asegura siempre una compresión eficaz y una combustión perfecta.

Volvo se ha inclinado por un motor de cinco cilindros en línea con una culata de veinte válvulas. Con una cilindrada de poco más de 2,4 litros han logrado obtener una potencia de 170 caballos. Este motor incorpora un sistema de admisión variable, que asegura en cualquier condición de uso la alimentación más óptima. De los tres es el más lento y da la sensación de que tiene menos de 170 caballos.

NOBLE Y NEUTRO
El Audi con unos tarados de suspensiones más duros, tiene un comportamiento muy noble con unas reacciones fáciles de predecir.



Resumiendo lo que hasta ahora hemos hablado del aspecto mecánico, podemos decir que de los tres el más agradable de utilizar es el Audi, a continuación situaríamos el Saab y por último el Volvo.

Por lo que respecta a su comportamiento dinámico, en los tres casos se trata de coches pensados para hacer con ellos largos viajes, de forma muy confortable. Por su tamaño, su medio ideal son las autopistas y carreteras anchas, donde circular con ellos manteniendo una elevada velocidad es muy fácil. Pero a la hora de abordar carreteras sinuosas, podemos comprobar que se mueven con una agilidad pasmosa, que para sí la quisieran muchos coches catalogados como deporti-



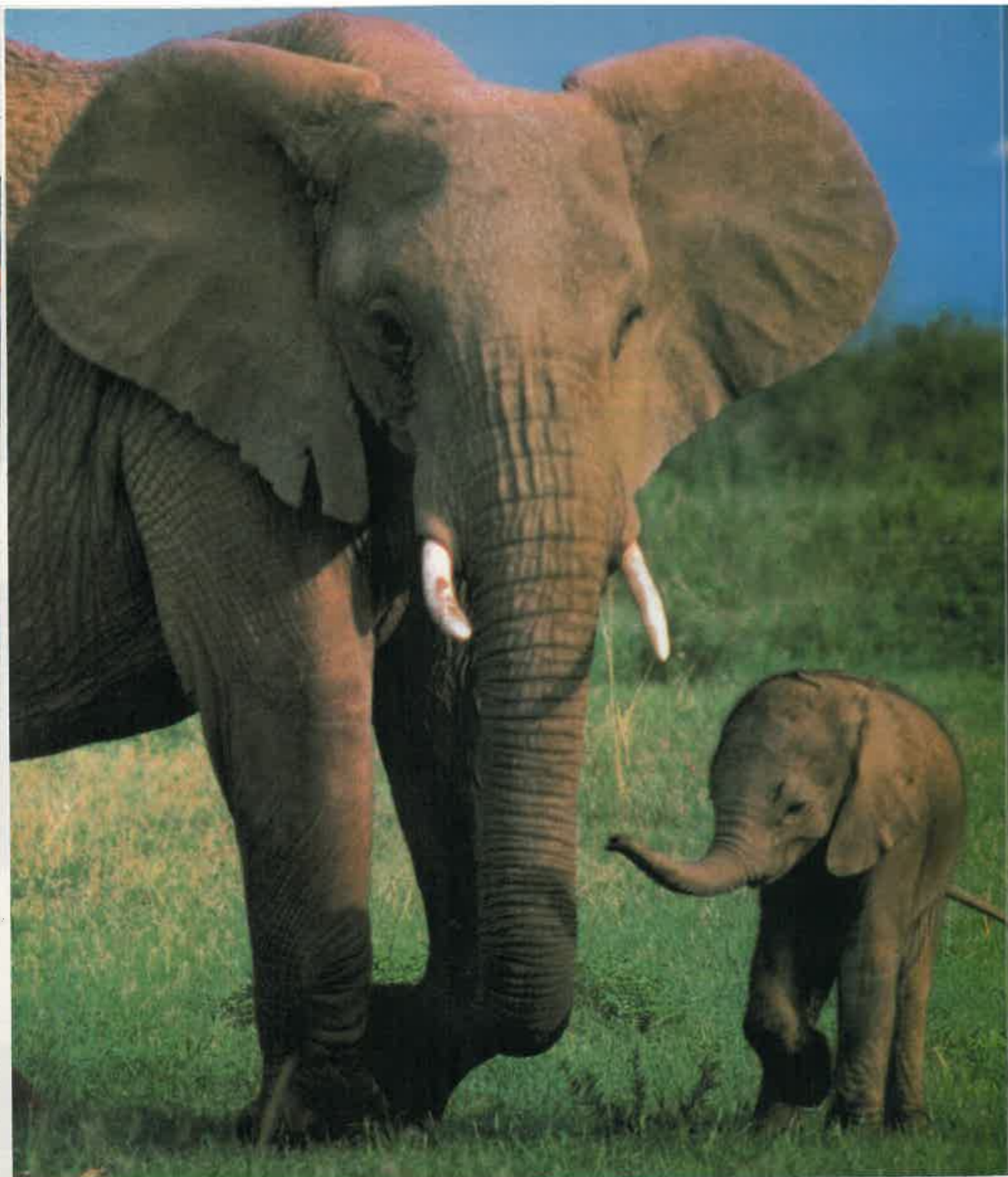
MEJOR TRACCIÓN
Gracias al sistema TCS la motricidad ha mejorado en el Saab. Al límite el morro tiende a seguir recto.

vos. Las cajas de cambios de estos tres ejemplares, están pensadas para que en marchas cortas sean ágiles en ciudad, mientras que sus desarrollos finales son largos, más propicios para favorecer sus consumos y una velocidad alta en carretera abierta. Por lo que respecta al manejo de sus cajas de cambios, el selector del Saab 9000 CDT es el que mejor está conseguido, tiene los recorridos más cortos y suaves. A continuación hay que situar el del Volvo, si bien su tacto es muy suave, los recorridos son un poco largos. En último lugar situamos al Audi, que tiene una palanca con un tacto áspero y en algunas ocasiones impreciso.

FÁCIL DE CONDUCIR
El Volvo ofrece una buena estabilidad. En esto tiene mucho que decir su sistema de suspensión trasera.

Las suspensiones están ideadas,





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

En Ford sabemos que es importante poder confiar en una marca. Por eso, el compromiso de atención con nuestros



SATISFACCION DEL CLIENTE

clientes comienza en el mismo instante de la venta. Para que nos tengas a tu lado en cualquier momento, con

todas estas ventajas:

Ford y sus Talleres disponen ya de "Equipos de Diagnóstico por Ordenador" que detectan inmediatamente lo que le ocurre a tu coche, para que nuestros técnicos desarrollen su trabajo de forma rápida y profesional.

El alto grado de sofisticación de los coches actuales, que incluyen componentes electrónicos, hace necesaria la formación continuada de los técnicos que trabajan en ellos. En Ford lo entendemos así y, por ello, enviamos cada año a más de 3.000 técnicos a nuestros Centros de Especialización. Y cada vez que se produce una novedad, volvemos a enviarlos.



FORMACION

Pero, eso no es todo. Para realizar buenos trabajos es necesario contar con las herramientas apropiadas. Cada Taller Ford cuenta con herramientas especial-

mente diseñadas y utiliza, exclusivamente, recambios originales. Toda una garantía de calidad.

Además, en los talleres de chapa y pintura se puede disponer de más de 2.000 colores diferentes de pintura y de hornos especiales para tratarla debidamente. De esta forma, se iguala con gran precisión la pintura original de tu coche.

Ford, en su deseo de satisfacer plenamente a sus clientes, no deja de lado un tema tan importante como el de los presupuestos. Nuestros

clientes pueden recibir, antes de iniciar cualquier trabajo en su coche, un presupuesto perfectamente detallado y ajustado al precio final.

En Ford somos conscientes de la importancia de realizar un trabajo con rapidez, manteniendo la máxima calidad. Por ello, se ha creado el Servicio Rápido, para que las reparaciones más comunes de tu coche tengan soluciones en el acto. Y en un tiempo récord: menos de una hora.

Cuando compras un Ford, nosotros contraemos un compromiso serio de atención y servicio contigo.

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



HERRAMIENTAS APROPIADAS



SERVICIO



Postventa

Todo lo que hacemos nos conduce a ti.



ante todo, para favorecer el confort. Por lo que a comportamiento se refiere, en los tres es envidiable, debido a sus tamaños, sus reacciones son muy progresivas y nobles. El Audi está ligeramente por encima de sus dos rivales. Las suspensiones tienen unos tarados más duros, lo que hace que en curvas la carrocería se mantenga más plana y, en definitiva, su comportamiento es más neutro que el de los otros dos modelos. El Volvo tiene unas suspensiones más blandas, que absorben mejor las irregularidades del terreno, siendo sus límites de seguridad tan altos como los del Audi. En el apartado en el que el Volvo 850 GLT es superior es en la suspensión trasera. Equipa el sistema «Delta-Link», que tiene un efecto direccional que contribuye decisivamente en su buen comportamiento. En este apartado, y por una mínima diferencia hay que situar al Saab en último lugar, se ve penalizado por su eje trasero rígido, que en zonas de firme irregular, obsequia a sus ocupantes con algunos rebotes. También en una conducción al límite tiene tendencia a tirar de morro. Sin embargo, su comportamiento ha mejorado con respecto a anteriores

CONFORT POR ENCIMA DE TODO
Estos coches están pensados, ante todo, para ofrecer un inigualable confort de marcha. Los tres disponen de un sitio muy amplio para sus ocupantes, incluidos los de las plazas traseras. Los asientos del Audi (izquierda) son los que mejor sujetan lateralmente. Por contra, los del Saab (centro) son los más planos y con el cuero opcional. Los del Volvo no sujetan lateralmente.

CONSUMOS

Datos en /100 km	AUDI	SAAB	VOLVO
CIUDAD			
A 29 km/h de promedio	13,1	13,3	12,8
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	7,8	7,7	8,8
En conducción rápida	12,2	15,7	17,3
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	9,2	10,3	9,6
A 140 km/h de cruceo	10,6	13,1	11,2
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	11,1	11,3	11,3
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	675	534	596

SONORIDAD

	AUDI	SAAB	VOLVO
Al ralentí	43,5	44,3	46,7
A 60 km/h	56,8	59,5	62,6
A 90 km/h	61,9	63,8	66,4
A 120 km/h	64,9	66,2	68,5
A 140 km/h	67,4	69,8	72,4
A tope	75,1	79,4	82,1

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

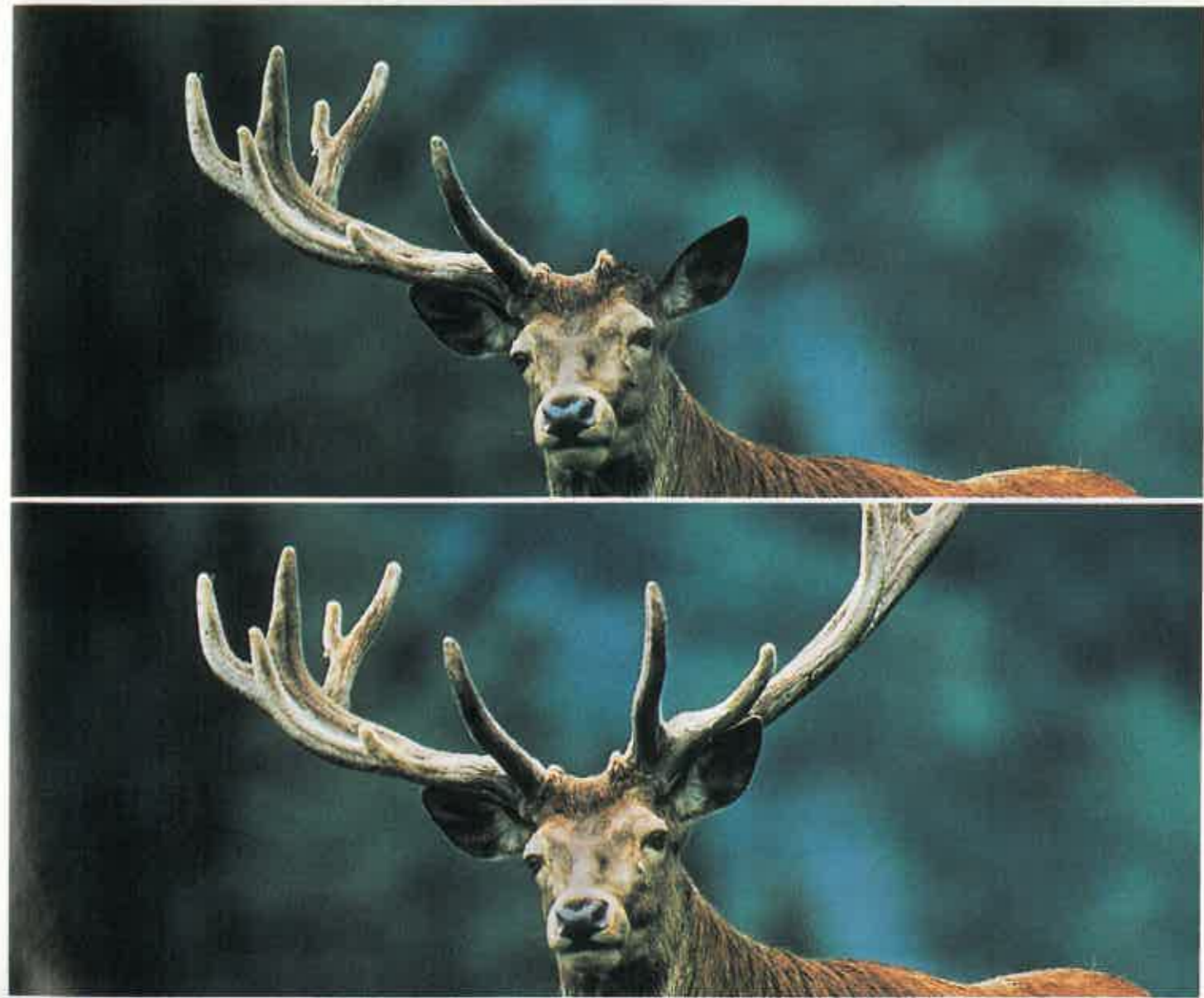
PRESTACIONES

	AUDI	SAAB	VOLVO
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	209	220	212,3
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	16,7	16,4	17,1
1 000 m. salida parada (seg.)	30,7	29,3	31,2
0-100 km/h (seg.)	9,2	8,9	9,6
Metros recorridos	153	148	157
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,1	17,9	18,8
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,0	19,8	20,7
1 000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	33,3	33,0	34,3
1 000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	36,9	36,2	38,4
De 90 a 120 km/h en IV (seg.)	9,8	8,8	10,3
Metros recorridos	276	247	286
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	12,6	12,9	14,5
Metros recorridos	353	361	405

FRENOS

	AUDI	SAAB	VOLVO
DISTANCIAS DE FRENADO			
En metros)			
A 60 km/h	18,0	17,4	14,5
A 100 km/h	47,2	44,6	42,7
A 120 km/h	61,6	60,6	64,3

Sólo un recambio original Ford sustituye a una pieza Ford.



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

La calidad de un Ford se aprecia en cada una de sus piezas. Todas ellas han sido diseñadas y construidas bajo las normas más estrictas de calidad.

En Ford sabemos que las imitaciones no tienen las mismas características y que a la hora de la verdad pueden presentarse sorpresas.

Por eso, todos nuestros Concesionarios y Servicios Oficiales, cuando

necesitan sustituir una pieza de tu coche, utilizan recambios originales. Porque estas piezas de recambio cumplen las mayores exigencias de calidad y fiabilidad. Además, en Ford disponemos de la tecnología y herramientas apropiadas para instalarlas. Y a unos precios muy ajustados.

Cuando compras un Ford, nosotros contraemos un compromiso serio de

atención y servicio contigo.

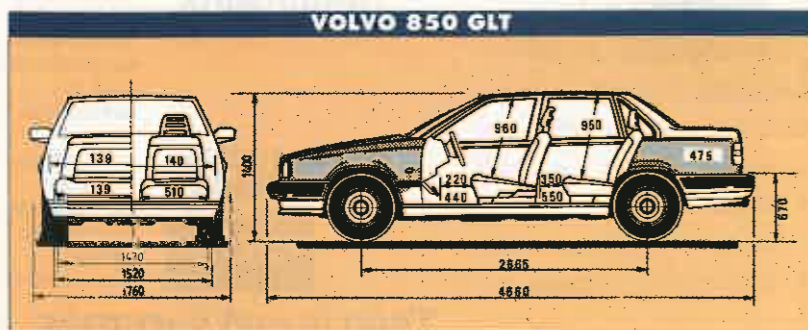
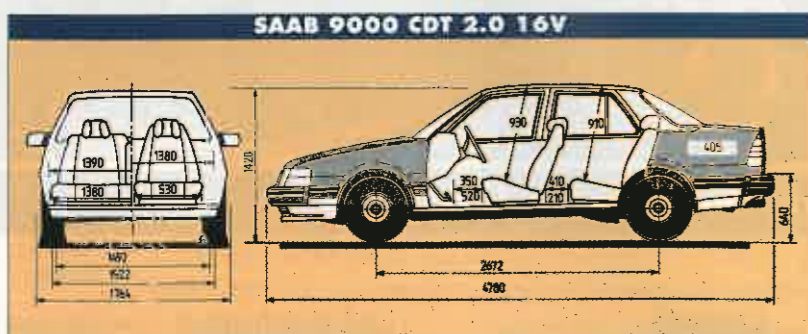
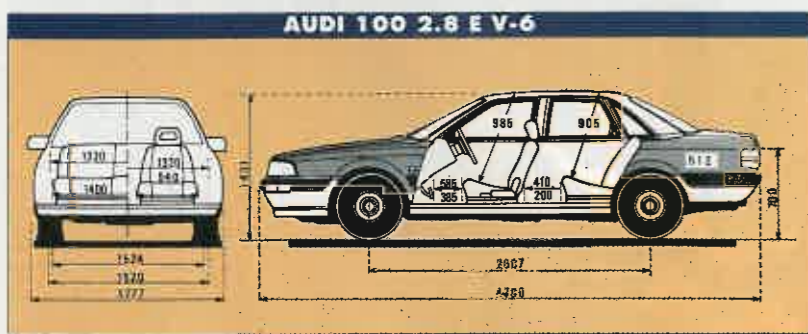
Después de todo, es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.



DETALLES DE LUJO
La instrumentación del Audi está complementada con tres esferas. Una de ellas es un reloj y las otras informan de la temperatura y presión del aceite. El Saab dispone en la puerta de un mando para abrir el maletero desde el habitáculo. El Volvo cuenta con una completa iluminación interior.



versiones del Saab 9000, ya que ahora equipa de serie el sistema antipatinamiento TCS, con lo que las pérdidas de motricidad de este modelo prácticamente han desaparecido.

En el sistema de frenos los tres coches están a la par. Equipan de serie sistema antibloqueo y aguantan perfectamente los esfuerzos prolongados. Además, las distancias de frenado son muy similares en los coches que enfrentamos. Donde vuelven a aparecer diferencias es en sus direcciones. Aquí es superior el Saab, su volante ofrece mucho mejor tacto que el del Audi y el del Volvo, en los que la asistencia es excesiva a alta velocidad. Algo que hay que destacar en el Volvo es su diámetro de giro, muy reducido para un coche de sus dimensiones, lo que facilita enormemente las maniobras en ciudad.

Exteriormente, estos tres coches, son de sobra conocidos. Se trata de tres berlinas con unos planteamientos clásicos y de unas generosas dimensiones. En sus interiores se pueden acomodar cinco pasajeros sin problema, siendo sus diferencias de medidas interiores poco representativas. Sus maleteros también son generosos, los del Saab y el Volvo son más versátiles, ya que en el centro del respaldo disponen de un hueco que permite transportar objetos largos.

En sus interiores se respira una atmósfera confortable y lujosa. De los tres, el Audi, con inserciones de madera noble, es el que tiene un aspecto más lujoso, también es el que presenta una mejor calidad de acabado. El Saab y el Volvo, buenos representantes de la industria sueca ofrecen también un acabado muy bueno. El mayor hándicap del Volvo es el diseño de su interior, muy cua-

Más kilómetros de comodidad.



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

Comprarse un coche nuevo es probablemente uno de los momentos más agradables de la vida. En Ford hacemos todo lo posible para que este placer te dure años y años. Por eso, tu Ford está diseñado y fabricado con los máximos niveles de calidad, para asegurarte una vida larga y en plena forma. Sin embargo, su mantenimiento, su puesta a punto, requiere revisiones periódicas en él, algo muy importante desde el punto de

vista de la seguridad y la economía.

El desarrollo tecnológico ha permitido que los intervalos entre revisiones, en los coches de gasolina sin turbo, pasen de los 10.000 km. anteriores, a los 15.000 km. actuales. Toda una garantía de fiabilidad y comodidad.

Además, tendrás la seguridad de que tu Concesionario va a contar con el personal adecuado para cada trabajo, disponiendo de las herramientas más apropiadas. Y utilizando,

exclusivamente, recambios originales.

En Ford trabajamos para que tú obtengas el mejor servicio y tu coche, el mejor mantenimiento.

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



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

MECANICA

1º AUDI	Su motor tiene un funcionamiento muy suave, siendo de los tres el más elástico y progresivo. Es el más fácil de conducir
2º SAAB	A pesar de ser el que menos potencia ofrece, de los tres, es el más rápido, con unas prestaciones superiores.
3º VOLVO	Es el más lento de la comparativa. Hay situaciones en las que da la sensación de tener menos potencia de la que anuncia la marca.

COMPORTAMIENTO

1º AUDI	Posee una estabilidad magnífica en todo tipo de carreteras y su mayor firmeza de suspensiones le permiten rodar más deprisa.
2º VOLVO	Sus amortiguadores son los más blandos, pero su sistema de suspensión trasera Delta-link le confiere una estabilidad a toda prueba.
3º SAAB	Se ve penalizado por su eje rígido trasero, que provoca rebotes en asfalto irregular. También al límite tiene tendencia a seguir de frente.

RENDIMIENTO

1º SAAB	Es el que mejores prestaciones da. Aquí juega un buen papel su par motor, que mueve a la perfección los desarrollos largos.
2º AUDI	Las prestaciones de este motor son similares a las del Saab. Su mejor baza es su rendimiento a bajas revoluciones.
3º VOLVO	Es el que tiene el carácter menos impetuoso, con las peores cifras de aceleración y recuperación.

CONFORT

1º AUDI	A pesar de tener las suspensiones más duras, éstas, no afectan al confort. Es de los tres el más silencioso.
2º VOLVO	Tiene unas suspensiones blandas que favorecen el confort. Es el que más sitio ofrece a sus ocupantes.
2º SAAB	Tiene unas medidas similares a las de sus rivales. Su confort se ve penalizado por los rebotes de la suspensión trasera.

CARROCERIA

1º VOLVO	Las medidas exteriores son similares en los tres modelos. El maletero del Volvo tiene un hueco para transportar objetos largos.
1º SAAB	Al igual que el Volvo ofrece un maletero más versátil, en el centro del asiento trasero dispone de una tapa que comunica con el habitáculo.
1º AUDI	Tiene el diseño más elegante. Con los nuevos retoques ofrece un espacio mejor a sus ocupantes. Su maletero es el más capaz.

ECONOMIA

1º VOLVO	Su precio no tiene rival, es la mejor opción de la prueba. Además de un buen precio tiene un equipamiento al nivel de sus rivales.
2º AUDI	Su precio es bueno, aunque no puede competir con el Volvo. Ofrece un equipamiento de primera. Su motor es el más económico.
3º SAAB	El precio comparándolo con el de sus rivales es a todas luces elevado. Cuesta casi un millón de pesetas más que el Volvo.



A LO GRANDE
Las tres berlinas que comparamos tienen unas medidas generosas. Cada una tiene rasgos personales. El Audi es el más elegante. El Saab es el más afilado, mientras que el Volvo sigue manteniendo rasgos de la marca y es el más cuadrado.

drado y menos vistoso. La posición de conducción, en los tres, está muy bien conseguida, aunque hay pequeñas diferencias entre ellos. Los asientos del Saab son los que tienen una peor sujeción lateral, siendo los del Audi los que mejor sujetan. La instrumentación del Audi es también superior, con relojes redondos clásicos, y muy completa. La del Volvo es la más sencilla.

Tal como corresponde a unos vehículos de su clase, el equipamiento de serie es muy completo. Poco más se les puede pedir de opción. Hay que agradecer el esfuerzo que está haciendo Saab que ofrece en sus modelos los distintos elementos de seguridad opcionales a un precio más rebajado.

Estos tres modelos, sin duda, satisfarán las necesidades de todo aquel que necesite un vehículo de sus características. A la hora de comparar lo que nos dan por nuestro dinero, el Volvo 850 es muy superior a sus rivales, con un precio muy competitivo, de lo mejor del mercado en su segmento, con un costo inferior a los cuatro millones, y con un equipamiento similar al de sus rivales. Comparando su precio, el peor parado es el Saab, que cuesta casi un millón de pesetas más que el Volvo y casi quinientas mil más que el Audi. Por lo tanto, teniendo esto en cuenta y lo que ofrece el fabricante en su modelo, en la comparativa encontramos un sólido vencedor en el Volvo. ○

Manuel Madrid
Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

AUDI
Importador: SEAT S.A. Pau Claris 162. 08032 Barcelona. Teléfono: (93) 215 81 53
Garantía: Un año sin límite de kilómetros
Red de postventa: 1.052 puntos de asistencia en toda España

SAAB
Importador: Porsche España S.A. Avenida de Burgos 87. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52
Garantía: Dos años sin límite de kilómetros
Red de postventa: 27 puntos de asistencia en toda España

VOLVO
Importador: Volvo España S.A. Paseo de la Castellana 130. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 262 22 07
Garantía: Un año sin límite de kilómetros
Red de postventa: 124 puntos de asistencia en toda España

Escapa de la rutina. Y déjate llevar por tu instinto. Sube al SEAT IBIZA SPORT y descubre un coche hecho a tu medida. Con todo el empuje de un motor de inyección. Con la fuerza de 1.700 c.c. y 105 CV de puro nervio. En un interior equipado a tope:

FÚGATE

□ elevalunas eléctricos, □ cierre centralizado, □ llantas de aleación, □ volante y asientos deportivos, □ spoiler trasero... Todo, envuelto en una exclusiva y atractiva línea de éxito. Para que disfrutes a lo grande. Para fugarte.

SEAT IBIZA SPORT



USA/WW/4yr

CON TODO DE SERIE POR:
1.463.000 Ptas.
Precio final recomendado por el fabricante. (IVA y transporte incluidos).

SEAT
LA AMBICION DE SUPERARSE



ELEGANCIA Y EXCLUSIVIDAD

El nuevo Mercedes 300 CE 24 Cabrio preparado por Brabus hace gala de una elegancia y distinción extraordinarias. Las llantas y la firma del preparador en todos los rincones no dejan lugar a dudas sobre quién ha tenido el honor de ponerle la mano encima. El motor coronado por la firma de la casa, proporciona una potencia de 286 caballos y un par impresionante para ganar en elasticidad. Las llantas, más anchas, son de nuevo diseño, elegantes y a la vez deportivas.

block III de medida 8JX17. Los neumáticos utilizados son unos impresionantes Dunlop de 215/50 ZR 17 delante y 235/45 ZR 17 detrás. El resultado de estas modificaciones es un comportamiento mejorado en relación al modelo de serie, aunque lo cierto es que pierde bastante en comodidad.

El atractivo del Mercedes 300 CE 24 Cabrio de serie es innegable, sin embargo, para los que necesitan algo más, Brabus tiene en su historial un récord histórico de aerodinámica

con un coeficiente de 0,26 en el libro Guinness. La preparación, a base de elementos aerodinámicos y protuberancias en la carrocería, permite que el 300 CE 24 3.6 Cabrio del preparador alemán mejora sus prestaciones (siempre más limitadas en un cabrio) y sobre todo su aspecto.

Pero Brabus ha trabajado especialmente en el motor. Muchos excépticos pensarán que un cabrio con 220 caballos, que son los disponibles en el modelo de serie, debería ser suficiente para el conduc-

tor más exigente, pero para el señor Buschmann el único punto en el que el elegante cabrio encuentra dificultades, es en las recuperaciones, en la elasticidad desde bajas revoluciones, por lo que se ha centrado, sobre todo, en este aspecto.

Y ha encargado el trabajo al ingeniero Uli Gauffres, que ha aumentado la potencia hasta los 285 caballos y la cilindrada desde los 3,0 hasta los 3,6 litros. Una carrera más larga del cigüeñal y unos pistones forjados de nuevo diseño son

los responsables, en parte, de estas mejoras. También se han optimizado los dos árboles de levas y los frenos, que se muestran de serie algo escasos cuando se rueda fuerte debido al aumento de peso.

Pero una buena parte de los potenciales clientes de este vehículo van buscando algo más que potencia y espectacularidad, va buscando equipamiento, y en el Brabus lo va a encontrar.

La personalización en este modelo se ha mantenido en una discre-

ción loable, con un volante sencillo y eficaz firmado por el preparador, una moldura cromada en el marco de las puertas, también firmada, y los habituales logotipos en el exterior. También se han encastrado unos faros de largo alcance en el faldón delantero y la parrilla tradicional de Mercedes ha sido sustituida por la utilizada normalmente por el preparador alemán. No se han utilizados colores llamativos como en otras ocasiones ni los interiores destacan más de la cuenta por lo

FICHA TECNICA

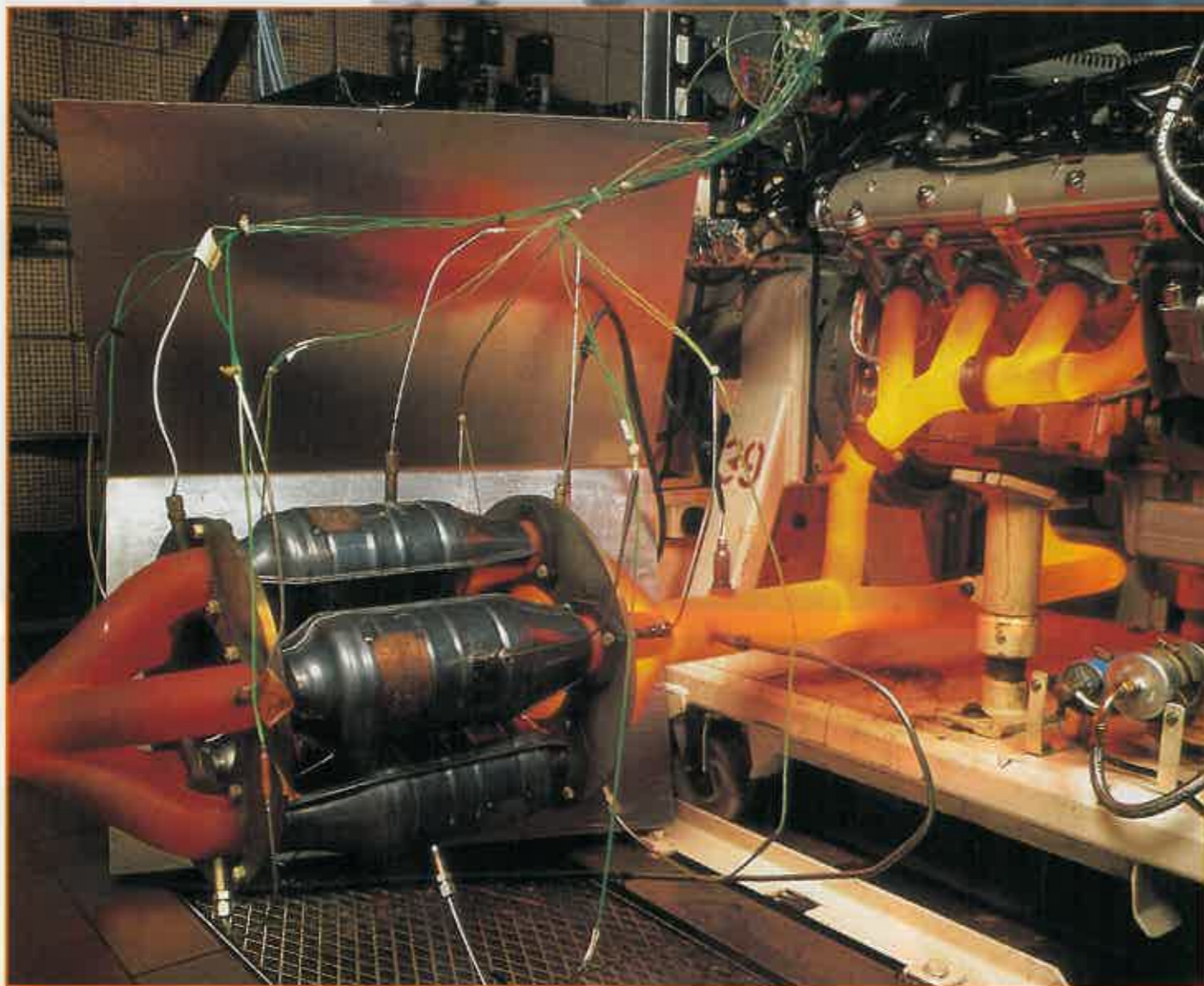


MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en línea
CILINDRADA: 3.588 centímetros cúbicos.
NUMERO DE VALVULAS POR CILINDRO: 4
POTENCIA: 285 Caballos
PAR MAXIMO: 39,0 Mkg a 4.400 rpm.
ALIMENTACION: Inyección electrónica
TRANSMISION: A las ruedas posteriores. Caja de cambios manual de cinco velocidades
SUSPENSION: Independiente en las cuatro ruedas, con carrocería rebajada 35 milímetros y amortiguadores y muelles más firmes
FRENOS: De disco ventilado delante y disco detrás. ABS.
NEUMATICOS: 215/50 ZR 17 delante y 235/45 ZR 17 detrás. Llantas de aleación Monoblock III de 8JX17.
VELOCIDAD MAXIMA: 255 kilómetros por hora.
ACELERACION DE 0 A 100: 6,4 segundos
PESO EN ORDEN DE MARCHA: 1.710 kg

que la discreción dentro de la exclusividad está asegurada: asientos en cuero negro así como la capota, elegancia de líneas y cuatro auténticas plazas al viento.

¿Cuánto puede costar tener un 300 CE 24 Cabrio exclusivo? En España habría que sumar a los nueve millones y medio de pesetas, 2.600.000 pesetas en concepto de preparación. Una cifra que da para pensar y sobre todo para soñar. ○

Hans Jürgen Tucherer



Manuel Doménech
Enviado especial

A pesar de las dificultades para poder entrar en tal «santuario», Porsche nos lo ha permitido, para mostrarnos cuál es su postura ante los temas de medio ambiente, que se han convertido en su más importante reto de cara al futuro más próximo.

Weissach, que se creó en 1959, cuenta en la actualidad con una superficie total de 643.000 metros cuadrados y cuenta con todo lo necesario para ser el más moderno centro de investigación y desarrollo, no sólo para la propia Porsche sino para sus numerosos clientes. No hay que olvidar que una de las más importantes actividades de la firma es vender tecnología, y así, por ejemplo, ade-

PORSCHE Y EL MEDIO AMBIENTE

EN LA CIUDAD PROHIBIDA

Weissach es el secreto mejor guardado de Porsche, una pequeña ciudad acotada y vigilada como ninguna, donde se fragua toda la capacidad tecnológica de la prestigiosa marca alemana.

La OCU* le ofrece una Tarjeta de Socio única:
UNA AGENDA ELECTRONICA DE BOLSILLO.

Para usted... esta tarjeta es gratis!



Vea en las páginas centrales como recibir este regalo.

SU TARJETA DE SOCIO



↑ **ANVERSO**

Agenda de bolsillo multifuncional: memoria de 2K (1910 caracteres); listín telefónico que le recordará rápida y fácilmente los números de teléfono; memoriza mensajes cortos y datos como precios, valores, etc. para su utilización directa en los cálculos; posee una alarma que le avisará del día y la hora de sus citas (recordándole con quién); calculadora de ocho cifras y cuatro funciones; control de número de caracteres disponibles en memoria; apagado automático que ahorra pilas.

* Organización de Consumidores y Usuarios



↑ **REVERSO**

Esta tarjeta le da acceso a todos nuestros servicios.

APROVECHE ESTA OFERTA ESPECIAL DE PRUEBA CON TRES MESES DE SUSCRIPCION GRATUITA A NUESTRAS REVISTAS.

TE Una agenda de bolsillo muy fácil de utilizar.

Con su memoria de 1.910 caracteres y su teclado digital de 20 signos, le servirá de agenda telefónica, reloj, calculadora, memoria con alarma sonora para sus citas, etc. Como tiene el formato de una tarjeta bancaria, podrá guardarla siempre en su cartera y utilizarla varias veces al día y en múltiples ocasiones.

Remita hoy mismo su Cúpon Especial de Prueba.



Esta tarjeta de socio le permite

- Recibir nuestras revistas, "OCU-Compra-Maestra" y "Dinero y Derechos," muchas páginas de informaciones concretas sobre calidad y precios de productos y servicios, opiniones y experiencias de otros socios, nuevas leyes que le afectarán, etc.
- Acudir a nuestra asesoría jurídica y técnica:
 - cuando lo desee, a través del correo, podrá solicitar el consejo y/o la opinión de nuestros asesores y técnicos sobre las cuestiones que le preocupen
 - extraordinariamente, y de lunes a viernes, por medio del teléfono.
- Ejercer sus derechos como socio de la OCU, de acuerdo con nuestros Estatutos.
- Obtener descuentos importantes en nuestras guías prácticas. Siendo socio podrá disfrutar



Aproveche todo el año nuestros servicios, nuestra información y nuestros consejos.

Para comprar mejor y más barato

En "OCU-Compra-Maestra" encontrará los resultados de análisis comparativos de productos, estudios detallados, encuestas exclusivas, valiosos consejos y artículos sobre bricolaje, salud, medio ambiente, informática, fuentes de energía, etc. Todos los temas incluidos se tratan con rigor e imparcialidad.

"OCU-Compra-Maestra":
11 NUMEROS AL AÑO
(528 páginas).

Para administrar mejor su presupuesto y conocer mejor sus derechos

"Dinero y Derechos" le ayuda a elegir bien en materia de seguros y de inversiones y le orienta en estos campos tan poco transparentes. También le informa de sus derechos y deberes en múltiples circunstancias de la vida: como usuario, empleado, casero, inquilino, automovilista, contribuyente, etc. Es una revista imprescindible para administrar mejor su dinero y defenderse mejor en

"Dinero y Derechos":
6 NUMEROS AL AÑO
(240 páginas).

la vida. Además, recibirá, en su momento, un completo suplemento fiscal que le ayudará a hacer su declaración de la renta de forma que consiga importantes ahorros fiscales.

Para conocer sus derechos y ejercitarlos, suscríbase hoy mismo.

Automáticamente se asociará a la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU).

Manuel Doménech

Enviado especial

A pesar de las «ra poder entrar tuario», Porsche permitido, para mostrar su postura ante los te ambiente, que se han su más importante reto más próximo.

Weissach, que se cuenta en la actualidad perficie total de 643.000 metros cuadrados y cuenta con todo lo necesario para ser el más moderno centro de investigación y desarrollo, no sólo para la propia Porsche sino para sus numerosos clientes. No hay que olvidar que una de las más importantes actividades de la firma es vender tecnología, y así, por ejemplo, ade-

Para recibir gratuitamente su agenda electrónica de bolsillo, basta con que desprenda su "sello-regalo" y lo pegue en su Cupón Especial de Prueba, en el lugar correspondiente. No olvide rellenar su Cupón y remitírnoslo hoy mismo.

PROHIBIDA

Weissach es el secreto mejor guardado de Porsche, una pequeña ciudad acotada y vigilada como ninguna, donde se fragua toda la capacidad tecnológica de la prestigiosa marca alemana.



ESTE ES SU
"SELLO-REGALO"

- ¿Cómo puede beneficiarse de esta oferta?
- Desprenda el "sello-regalo" y péguelo en su Cupón;
 - rellene el Cupón sin olvidar el aviso de domiciliación;
 - desprenda y remítanos su Cupón sin franquearlo.

La OCU le ofrece 3 meses de suscripción gratuita a sus revistas.

Gracias a esta oferta especial de prueba, puede beneficiarse inmediatamente de 3 meses de suscripción gratuita. Así pues, recibirá 5 números gratis de nuestras revistas: 3 de "OCU-Compra Maestra" y 2 de "Dinero y Derechos." Un regalo valorado en 3.540 ptas.



Tres ejemplares gratis de "OCU-Compra Maestra" significan decenas de artículos prácticos, análisis comparativos, informaciones y valiosos consejos para vivir mejor aborrandó dinero.

Dos ejemplares de "Dinero y Derechos." es decir, decenas de artículos claros y rentables sobre sus seguros, sus inversiones y sus derechos en cualquier circunstancia.

Para aprovechar esta oferta, rellene y envíe por correo el Cupón Especial de Prueba que le adjuntamos.

SUSCRIBASE A PRUEBA SIN COMPROMISO Y SYN RIESGO

La objetividad de la información y los consejos publicados en las revistas "OCU-Compra Maestra" y "Dinero y Derechos" están garantizados por la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU). Si, por cualquier razón, no quedara plenamente satisfecho con nuestra oferta, le garantizamos el derecho a interrumpir la suscripción mediante una

simple carta a EDOCUSA (Editorial de la OCU). Un cordial saludo,

Música Flores

José María Música Flores
Redactor Jefe.

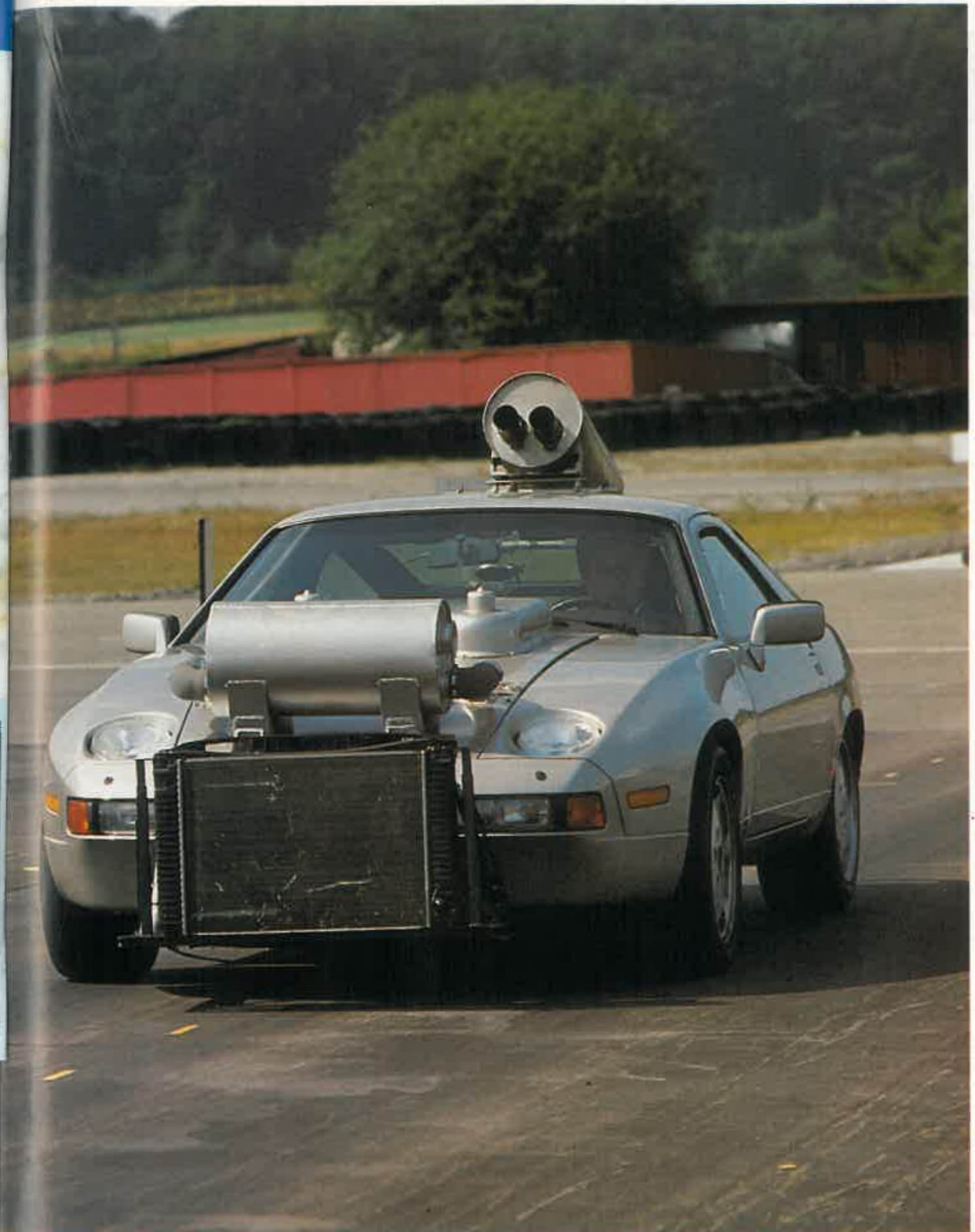
PROHIBIDA

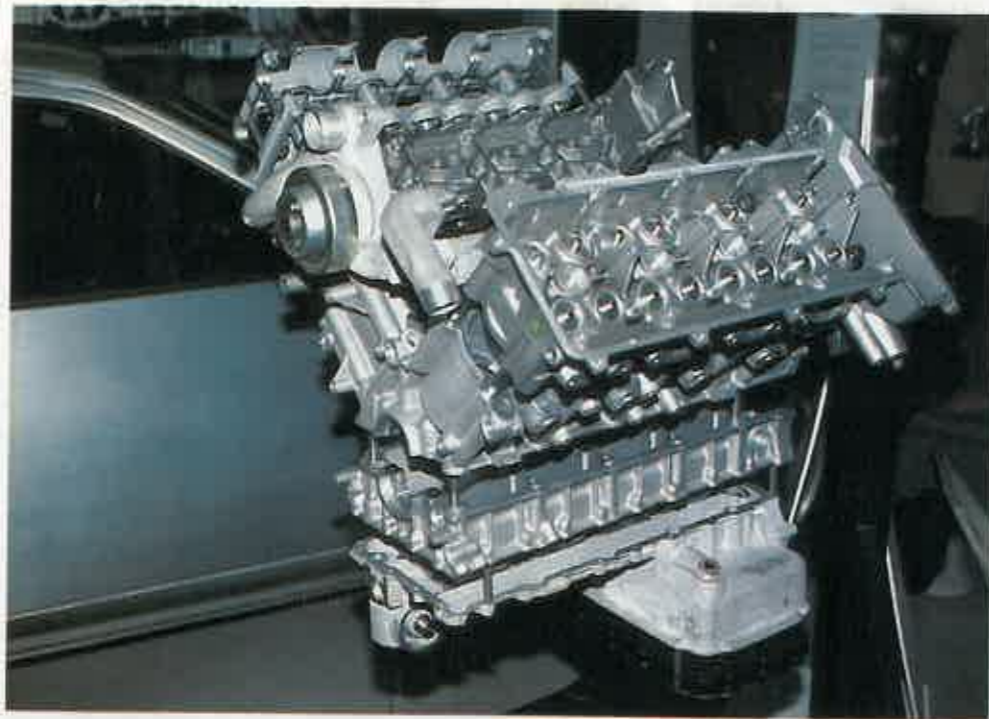
Weissach es el secreto mejor guardado de Porsche, una pequeña ciudad acotada y vigilada como ninguna, donde se fragua toda la capacidad tecnológica de la prestigiosa marca alemana.

Manuel Domér
Enviado especi

A pesar de
ra poder
tuario»,
permitido, para
su postura ante
ambiente, que s
su más importar
turo más próxim

Weissach, qu
cuenta en la ac
perficie total de 643.000 metros
cuadrados y cuenta con todo lo neces
sario para ser el más moderno cent
tro de investigación y desarrollo, no
sólo para la propia Porsche sino para
sus numerosos clientes. No hay que
olvidar que una de las más importan
tes actividades de la firma es vender
tecnología, y así, por ejemplo, ade





MOTOR FLEXIBLE
Este V8, casi desnudo, es un motor de 4,2 litros y 32 válvulas de 350 caballos de potencia, caracterizado por su ligereza, tanto en peso como en emisiones y en consumo. Ejemplo de «Flexible Fuel».

más del modelo 500 E que produce para Mercedes, últimamente ha participado en el desarrollo del motor de seis cilindros y 24 válvulas del Volvo 960, en el motor 1,8i de Renault, y ha realizado totalmente un motor de 1,1 litros con cambio de cinco velocidades para la firma rusa Vaz (Lada) que, por las dificultades económicas de aquel país, aún no ha entrado en producción.

En Weissach trabajan 2.300 personas, de las que 1.450 son ingenieros y diseñadores, 810 técnicos y

NUEVAS TÉCNICAS
El desarrollo de catalizadores es imparable. Como ejemplo este precatalizador metálico. Igualmente se estudian nuevos tipos de dirección, como éste, con sistema de control electrohidráulico.



especialistas y 40 estilistas. Con el tiempo, sus actividades han ido creciendo, y desde 1976 cuenta con un avanzadísimo túnel de viento y un completo departamento de crash test. Aerodinámica y seguridad han sido una constante para Porsche, a lo que se ha unido, ahora, una creciente preocupación por la adecuación de sus productos con el entorno, por lo que sus especialistas ocupan todo su tiempo en investigar soluciones sobre polución, nivel de ruidos, minimización de consumo, combustibles alternativos, reciclaje y un largo etcétera que componen su decidida vocación medioambiental. Pero esa vocación no es nueva, sino tradicional en una marca que, hoy en día, reacciona con prontitud a las actuales necesidades y normas existentes al respecto.

El responsable del departamento «Entorno y Energía» es el profesor

Dusan Gruden que, según sus palabras, no se considera un policía del entorno, sino más bien un catalizador de nuevas ideas.

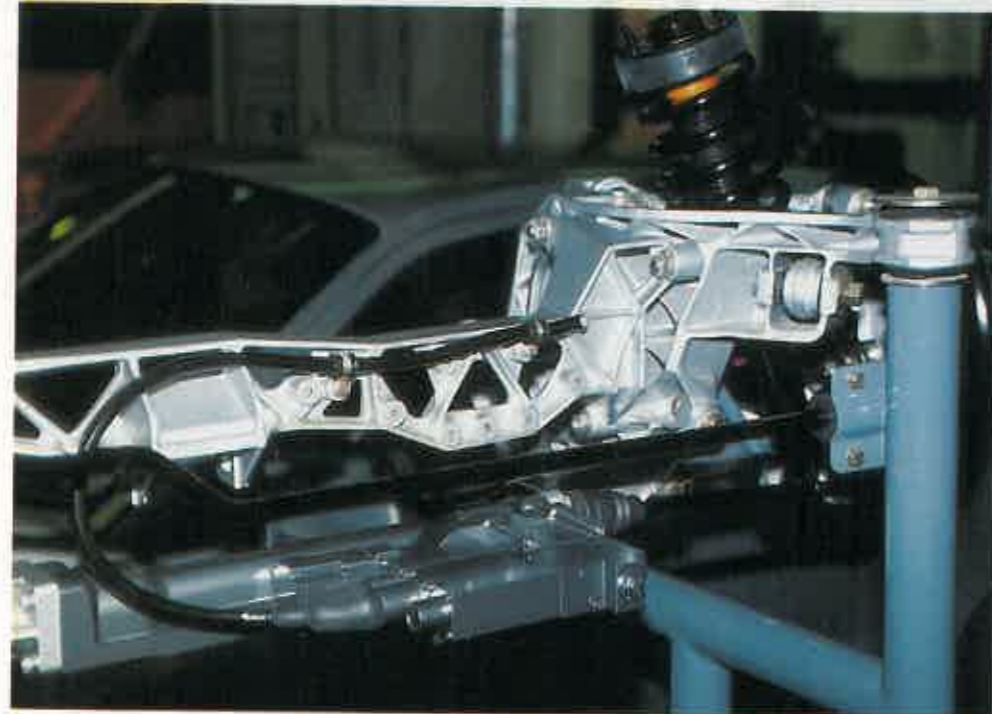
Y hablando de catalizadores, en Porsche no cejan en el empeño de desarrollarlos cada día más. El nacimiento del catalizador metálico supone un importante reto y día a día estudian los mejores materiales para que su rendimiento sea más y más perfecto. Lo mismo ocurre con el nivel de ruidos. La optimización de la sonoridad de sus productos se estudia concienzudamente con la ayuda de la más evolucionada telemetría. Todos y cada uno de los elementos que componen sus coches pasan por dicha «prueba de fuego». Llegar a una cifra máxima de 66 decibelios es la meta, 18 menos de los que da un viejo Porsche 356.

Los combustibles alternativos son otra primordial preocupación. Por un

lado, estudian la posibilidad de aumentar la proporción de hidrógeno en la gasolina, lo que traería consigo conservar las infraestructuras de almacenaje y distribución al tiempo que disminuir las emisiones de gas carbónico. Por otro lado, dirigen sus pasos hacia el empleo de combustibles a base de alcohol, lo que han experimentado en su participación en las competiciones CART en Estados Unidos. El metanol ha sido el elegido por el menor potencial fotoquímico de sus gases de escape y, por tanto, una menor formación de ozono y de smogs. Teniendo en cuenta la definición del metanol como «combustible alternativo limpio», en Porsche se trabaja para poner a punto el concepto «Flexible Fuel». El me-

tanol, han demostrado, entraña un aumento de la potencia y del par de los motores de un diez por ciento con un descenso del consumo de energía. Un diez por ciento bajan las emisiones de anhídrido de carbono y tiene ventajas suplementarias con respecto a otros agentes contaminantes como el dióxido de carbono e hidróxido de nitrógeno. Están avanzando en el estudio de la aplicación de aceites vegetales (colza) como combustible para motores diésel. Necesitaríamos un libro para contar todo lo que en Weissach se lleva a cabo para que el automóvil se integre mejor en su entorno y contribuya a la mejora del medio ambiente. Para dejar de ser ese «enemigo nº 1» como algunos, muchos quizá, lo califican.

PRUEBAS Y MÁS PRUEBAS
Desde el más completo estudio aerodinámico de los coches a su optimización sonora por telemetría, pasando por continuos crash-test y mejoras en su airbag. En Weissach se investiga sin descanso.



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.

Es una publicación del

MAGAZINE

LO QUE HAY
QUE SABER

CONducIR POR CIUDAD

QUIEN haya pasado la época estival en la ciudad, echará de menos la tranquilidad con la que se circula durante los meses de julio y agosto. Pero, como no queda más remedio que seguir moviéndose, es interesante hacerlo de la forma más razonable posible, tanto en beneficio de la fluidez del tráfico, como de la conservación de la mecánica del coche y de la pureza del aire.

-Antes que nada conviene recordar que **no siempre es imprescindible utilizar el coche**. En algunas ocasiones, los transportes públicos resultan más cómodos, rápidos y baratos.

Si se opta por el coche, hay que saber que los prime-



ros kilómetros de utilización, mientras el motor está frío, son los que más perjudican a la mecánica. Sin embargo, **no es bueno calentar el motor al ralentí**. Tarda más en coger temperatura y se contamina más la atmósfera sin que el motor obtenga beneficio de ello. Lo que hay que hacer es circular sin superar las 3.000 revoluciones por minuto durante los primeros kilómetros. En los modelos dotados de estarter manual, conviene estar pendiente para ir quitándolo apenas transcurrido medio minuto.

-**En los cruces, no se gana tiempo pegándose al coche que nos precede**. Si existe peligro de bloquear el cruce, es mucho mejor detenerse antes. Esto lo sabe todo el mundo, pero poca gente parece atenta para cumplir esta norma elemental.

En los semáforos, no tiene ningún sentido esperar con la marcha puesta y el embrague apre-

tado. Aunque pueda no parecerlo, el embrague, por bien apretado que esté el pedal, sufre en estas condiciones. **Lo mejor para la mecánica es poner punto muerto y soltar el pedal**. Ello no quiere decir dormirse en los semáforos (de nada sirve tener la marcha puesta y leer el periódico). Cuando se pone verde, lo ideal sería que arrancara casi al unísono toda la fila de coches que espera.

-En las incorporaciones a **vías más rápidas**, hay que aprovechar los carriles de **aceleración**. Pero además, cuando dos vías se convierten en una, lo civilizado y eficiente es **dejar un espacio** con el coche que nos precede para que se puedan intercalar coches del otro ramal. **Si nos pegamos al coche de delante, los ocupantes de la otra vía deberán frenar, perdiendo fluidez**. Pero cuando consigan pasar, lo harán también sin ceder el paso, circunstancia que provoca retenciones en ambos ramales, que por efecto muelle se multiplican, ralentizan el tráfico y provocan situaciones de peligro en cada frenada.

-En el casco urbano propiamente dicho, hay cuestiones de importancia a tener en cuenta. Dar vueltas en busca de aparcamiento, puede resultar **más caro** que dejar el coche en un **aparcamiento**

público, especialmente si se trata de una detención corta. Aparcar en **doble fila** acarrea graves perjuicios al resto de conductores, también en calles anchas, porque un obstáculo quieto provoca frenazos, dificultades para utilizar el carril correcto para girar, en el que, por cierto, hay que **situarse con antelación** suficiente. Por último, los peatones tienen todo el derecho a moverse con comodidad y disfrutar de la ciudad. **Aparcar en las aceras o en pasos de peatones** es una falta de respeto intolerable. Quizá las motos, en lugares determinados y colocadas con cuidado, tengan un pase.

-**La atención al volante**, incluso a velocidad reducida, es condición indispensable para que el tráfico, circule por un cauce correcto. Cualquier golpe, por pequeño que sea, **conlleva trastornos** importantes. Desprestarse mirando cartelera de cine, anuncios, un golpe entre dos coches o cualquier otro objeto del deseo, entretenerse con la radio o encender un cigarro son distracciones peligrosas. En general, si en las calles se cediera el paso, se facilitaría el movimiento a los otros conductores, se respetaría a los peatones y se prestaría atención a lo que se hace, los recorridos resultarían más rápidos y también más relajados.



MERCADO

6.000.000 DE MODELOS RENAULT ESPAÑOLES

El pasado miércoles 9 de septiembre, salió, de la cadena de montaje que Fasa-Renault posee en Palencia, el Renault número 6.000.000 fabricado en España. El modelo que ha ostentado tal honor ha sido un Renault 19 RT 1.8, equipado

con el nuevo motor 1.8 con inyección monopunto, que rinde 95 caballos de potencia. Como se puede apreciar en el cuadro adjunto, el primer Renault fabricado en España fue el conocido (para todos aquellos que superen los 30 años) Cuatro-cuatro. En realidad, este modelo se denominaba Renault 4CV, pero nadie lo llamaba de esta forma. El primer año, la producción no superó las mil unidades y se debieron esperar 9 años para pasar de las 10.000, justo en el año 1961, durante el cual, prácticamente, se dobló la cifra del año anterior. Justo diez años más tarde, en 1971 se superaron los 100.000 vehículos fabricados. El año récord, en cuanto a producción, fue el año mágico del automóvil en España, 1989, período en el que se fabricaron más de 350.000 vehículos. Durante el '92, hasta el 9 de septiembre salieron de la cadena pocos más de 150.000 unidades, por lo



que parece muy poco probable que este año se produzcan más de 300.000 unidades de vehículos, la peor cifra de estos últimos años.

En la primera época, Fasa Renault tardó 20 años para conseguir acumular el primer millón de coches fabricados. En la actualidad, esta cifra se alcanza en apenas tres años de producción. De aquel primer Cuatro-cuatro hasta el actual Renault 19 media un abismo.

NISSAN SIGUE LIDER

DURANTE el pasado mes de julio, las ventas de vehículos de Todo Terreno aumentaron un 6,84 por ciento con respecto a idéntico período del año anterior. El modelo más vendido fue el Lada Niva que, junto con las ventas del Toyota 4Runner y el Daihatsu Fe-

roza, han sido los modelos que han permitido que la cifra de unidades vendidas supere a la del año anterior. Todos los modelos situados entre los diez más vendidos, salvo el Lada Niva, han sufrido una importante caída de ventas que oscila entre el 10,7 por ciento del Nissan Terrano y el 42,1 por ciento del Range Rover.

Sin embargo, en el acumulado de enero a julio, Nissan sigue en primera posición del ranking de ventas con un índice de penetración en el mercado del 24,37 por ciento, seguida por Lada con el 18,30 y por Suzuki con un 16,67 por ciento de penetración. Entre estas tres marcas copan más de la mitad de las ventas. Aún no se conocen datos del mes de agosto, pero la bajada de ventas de turismo, que se han comportado bien durante el resto del año, no permite augurar nada bueno para un sector más deprimido como el del todo terreno.

LIBROS

GUÍA HONDA DE CARRETERAS DE EUROPA

Durante el pasado verano, Honda, en colaboración con la editorial Plaza & Janés, ha sacado a la luz un completo mapa denominado Guía Honda de Carreteras de Europa, que contiene un completo índice de todos los topónimos, sin abreviaturas, que aparecen en sus páginas ilustradas, cada uno en la lengua propia de cada país, para facilitar la identificación con las señales indicadoras, salvo en los países con alfabetos diferentes al latino, que cada nombre está traducido en la propia ilustración. Existen dos mapas diferentes. Uno que abarca desde el atlántico hasta el denominado cinturón de los países del Este pero sin mucho detalle a escala de 1:2.500.000 y que no se puede considerar mapa de carreteras propiamente dicho.

El mapa de carreteras verdadero incluye por el Este a Alemania, Austria, Yugoslavia y Grecia. En el Norte, Finlandia se queda fuera, al igual que Islandia y parte de Suecia y Noruega. Al sur incluye hasta Chipre, Sicilia y la Península Ibérica. En España, el trazado de carreteras está perfectamente actualizado y es de suponer que suceda lo mismo con el resto de Europa, circunstancia que otorga a esta guía plena validez.



NUEVOS PRODUCTOS

HIDRAULICO PARA CAPOTAS

BOSCH acaba de desarrollar un nuevo grupo electrohidráulico para accionar las capotas de los vehículos descapotables. Según los responsables de la marca «la alta densidad de potencia que ofrece el sistema hidráulico es la más adecuada para accionar el techo del automóvil». Con este sistema se consigue una apertura y un cierre totalmente automáticos por accionamiento hidráulico. La pieza fundamental del sistema es el nuevo grupo electrohidráulico de Bosch, cu-



EL ROBO DEL PINCHAZO

Si al salir de una entidad bancaria, con el bolsillo repleto de billetes, ve que su coche tiene una rueda pinchada, no lo dude, vuelva al banco e ingrese de nuevo su dinero. En fechas recientes, a un ciudadano madrileño le sustrajeron 1.300.000 pesetas con semejante artimaña, según publicaba recientemente un periódico de la capital. No se percató del problema hasta que llevaba recorrido unos metros y cuando detuvo su vehículo para solucionar el problema, le asaltaron tres hombres armados con navajas. Una comprobación posterior, determinó, como era lógico, que el pinchazo de la rueda se realizó mediante un habilidoso navajazo.

yas características fundamentales son lo reducido de su tamaño y peso, pero con potencia suficiente para abrir y cerrar de forma totalmente automática las capotas de cualquier automóvil descapotable.

LLANTA PRINCE DE ALEACION



EN la Feria de la automecánica de Francofort, Prince ha presentado una nueva llanta de aleación de 7 x 15 pulgadas, denominada VH9. Esta llanta es utilizable en los Audi 100, los BMW de la serie 3 y en los Mazda 626 y MX6 entre otros. Con ellas se pueden utilizar los neumáticos de serie u otros de menor perfil. El precio recomendado en Alemania es de 21.000 pesetas.

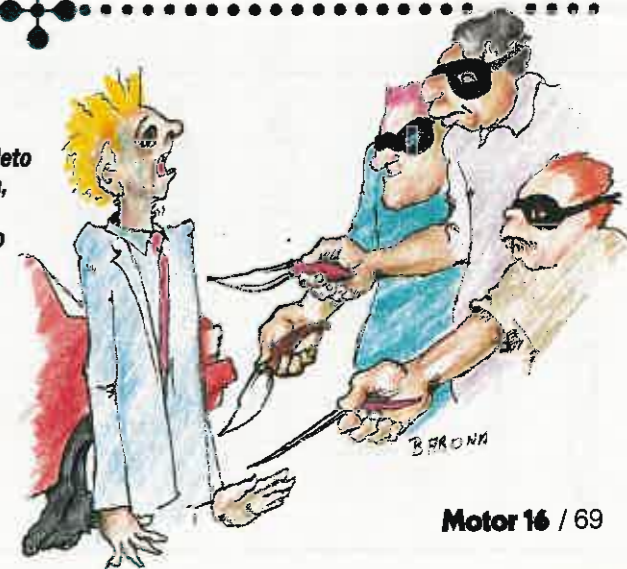


INFORMATICA MOVIL

LA dependencia de la informática, cada día más presente en todos los ámbitos, obliga a numerosos profesionales de los más diversos campos a la utilización de ordenadores portátiles. Panasonic ofrece varios modelos en nuestro mercado para satisfacer las necesidades de los diferentes tipos de usuarios. El CF-380 es un portátil tipo «Bloc de notas» con un peso de 3,8 kilogramos y reducidas dimensiones, cuenta con un procesador 80386SX de 20 Mhz de velocidad y un disco duro de 60 Mb, con memoria RAM estándar de 2Mb y una pantalla cuadrada compatible VGA. El portátil estrella de la marca es el CF-480 con un peso de sólo 2,7 kilogramos y un procesador 80386SL a 25Mhz de velocidad. Cuenta con un disco duro de 80 Mb y con una utilidad de compresión de datos del disco duro que duplica la capacidad del mismo hasta 150 Mb. Además, tiene un mini ratón integrado que lo convierten en uno de los productos más interesantes del mercado.

ALARMA INMOVIL

LA marca italiana Fighter se encuentra en la vanguardia del mercado europeo de antirrobo y alarmas para automóviles. Entre sus últimas novedades destaca la Fighter Block, alarma «inteligente» con sistema anti-movimiento. Dicho sistema está controlado por una válvula de alta precisión unidireccional, cuya activación, mediante llave codificada por perforación, corta el sistema de frenado tanto hidráulico como neumático impidiendo de esta manera cualquier movimiento del vehículo.



VEHÍCULOS PRODUCIDOS POR FASA RENAULT DESDE EL COMIENZO DE LA ACTIVIDAD EN 1.953

AÑO	RENAULT 4CV	RENAULT 4CV (2ª SERIE)	RENAULT 4CV (3ª SERIE)	RENAULT 4CV (4ª SERIE)	RENAULT 4CV (5ª SERIE)	RENAULT 4CV (6ª SERIE)	RENAULT 4CV (7ª SERIE)	RENAULT 4CV (8ª SERIE)	RENAULT 4CV (9ª SERIE)	RENAULT 4CV (10ª SERIE)	RENAULT 4CV (11ª SERIE)	RENAULT 4CV (12ª SERIE)	RENAULT 4CV (13ª SERIE)	RENAULT 4CV (14ª SERIE)	RENAULT 4CV (15ª SERIE)	RENAULT 4CV (16ª SERIE)	RENAULT 4CV (17ª SERIE)	RENAULT 4CV (18ª SERIE)	RENAULT 4CV (19ª SERIE)	RENAULT 4CV (20ª SERIE)	TOTAL POR AÑO	1953-1992
1953	707																				707	707
1954	1.013																				1.013	1.720
1955	4.070																				4.070	5.733
1956	5.571																				5.571	11.304
1957	5.580																				5.580	16.884
1958	8.824																				8.824	25.708
1959		1.000																			1.000	26.708
1960		8.234																			8.234	34.942
1961		14.377																			14.377	49.319
1962		9.860																			9.860	59.179
1963		14.377																			14.377	73.556
1964		14.377																			14.377	87.933
1965		14.377																			14.377	102.310
1966		14.377																			14.377	116.687
1967		14.377																			14.377	131.064
1968		14.377																			14.377	145.441
1969		14.377																			14.377	159.818
1970		14.377																			14.377	174.195
1971		14.377																			14.377	188.572
1972		14.377																			14.377	202.949
1973		14.377																			14.377	217.326
1974		14.377																			14.377	231.703
1975		14.377																			14.377	246.080
1976		14.377																			14.377	260.457
1977		14.377																			14.377	274.834
1978		14.377																			14.377	289.211
1979		14.377																			14.377	303.588
1980		14.377																			14.377	317.965
1981		14.377																			14.377	332.342
1982		14.377																			14.377	346.719
1983		14.377																			14.377	361.096
1984		14.377																			14.377	375.473
1985		14.377																			14.377	389.850
1986		14.377																			14.377	404.227
1987		14.377																			14.377	418.604
1988		14.377																			14.377	432.981
1989		14.377																			14.377	447.358
1990		14.377																			14.377	461.735
1991		14.377																			14.377	476.112
1992		14.377																			14.377	490.489

TELEFONOS DE EMERGENCIA

- DIRECCION GENERAL DE TRAFICO**
Tel.(900) 12 35 05
- CAMPASA**
Tel.(900) 15 25 35
- AYUDA EN CARRETERA**
Tel.(91) 742 12 13
- ADA**
Tel.(900) 10 08 99
- AHSA**
Tel.(91) 259 46 05
- DYA**
Tel.(91) 437 80 00
- EUROPE ASSISTANCE**
Tel.(91) 597 21 25
- MONDIAL ASSISTANCE**
Tel.(91) 441 33 44
- RACE**
Tel.(91) 593 33 33
- RACC**
Tel.(93) 200 07 55
- ALFA ROMEO**
Tel.(91) 654 40 11
- AUDI**
Tel.(900) 11 22 22
- BMW**
Tel.(900) 10 04 82
- CITROËN**
Tel.(91) 519 13 14
- FIAT**
Tel.(91) 519 16 16
- FORD**
Tel.(900) 14 51 45
- HONDA**
Tel.(900) 30 80 80
- LANCIA**
Tel.(91) 450 13 50
- MAZDA**
Tel.(91) 597 21 25
- MERCEDES-BENZ**
Tel.(91) 441 41 77
- MITSUBISHI**
Tel.(91) 441 33 44
- OPEL**
Tel.(91) 556 13 38
- PEUGEOT-TALBOT**
Tel.(900) 597 21 25
- RENAULT**
Tel.(91) 556 39 99
- SEAT**
Tel.(900) 11 22 22
- VOLKSWAGEN**
Tel.(900) 13 65 24

PRECIOS COCHES NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierra	Direc.	ABS	Uantas
Polo Classic CD 1.4	1.353.487	1.395	50	141	19,5	5,8	397,5		25.200					
Golf 1.4 CL 3p	1.524.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0		43.018	148.649	58.173		183.819	
Golf 1.8 CL 75 3p	1.720.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0		43.018	148.649	58.173		183.819	
Golf 1.8 CL 90 3p	1.813.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0		43.018	148.649	58.173		183.819	
Golf 1.8 GL 75 3p	1.904.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 3p	1.998.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 Aut. 3p	2.151.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 2.0 GTI 3p	2.131.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	312.000	43.018	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 3p	3.599.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 D CL 3p	1.875.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0		43.018	148.649	58.173		183.819	
Golf 1.9 D GL 3p	2.158.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0		43.018	148.649	58.173		183.819	125.532
Golf 1.9 D GTD 3p	2.209.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0		43.018	148.649	58.173		183.819	125.532
Golf 1.4 CL 5p	1.618.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0		43.018	148.649	61.541		183.819	
Golf 1.8 CL 75 5p	1.814.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0		43.018	148.649	61.541		183.819	
Golf 1.8 CL 90 5p	1.907.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0		43.018	148.649	61.541		183.819	
Golf 1.8 GL 75 5p	1.998.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 5p	2.092.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 Aut. 5p	2.245.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 2.0 GTI 5p	2.219.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	312.000	43.018	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 5p	3.705.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 D CL 5p	1.969.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0		43.018	148.649	61.541		183.819	
Golf 1.9 D GL 5p	2.252.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0		43.018	148.649	61.541		183.819	125.532
Golf 1.9 D GTD 5p	2.308.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0		43.018	148.649	61.541		183.819	125.532
Golf Cabrio GL	2.250.000	1.595	75	167	14,0	8,0	399,0	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	Serie
Golf Cabrio GLJ	2.570.000	1.781	112	189	10,3	8,8	399,0	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	Serie
Vento 1.8 CL	1.832.000	1.781	75	168	14,4	8,2	438,0		43.018	148.649	58.173		183.819	
Vento 1.8 CL	1.927.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0		43.018	148.649	58.173		183.819	
Vento 1.8 GL	2.028.000	1.781	75	168	14,4	8,2	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Vento 1.8 GL	2.123.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Vento 1.9 D CL	2.069.000	1.896	64	156	18,6	6,3	438,0		43.018	148.649	58.173		183.819	
Vento 1.9 TD CL	2.164.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0		43.018	148.649	58.173		183.819	
Vento 1.9 TD GL	2.310.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Corrado 1.6 V	3.340.000	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0		Serie	31.314	Serie	Serie	134.592	Serie
Corrado G-60	3.615.000	1.781	160	216	8,3	9,6	405,0		Serie	31.314	Serie	Serie	134.592	Serie
Corrado VR6	4.080.000	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0		Serie	31.314	Serie	Serie	134.592	Serie
Passat 1.8 CL	2.195.000	1.781	90	171	16,1	8,7	457,0	252.150	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat 2.0 GL	2.765.000	1.984	115	191	11,3	9,2	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat 2.0 GL Aut.	2.965.000	1.984	115	190	12,7	9,3	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat GT 1.8V	3.210.000	1.781	136	208	10,2	11	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat GT Syncro G-60	3.970.000	1.781	160	210	9,6	10,3	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat VR6	3.810.000	2.792	174	224	8,2	10,6	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat VR6 Aut.	4.010.000	2.792	174	221	8,6	11,7	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat CL Turbodiesel	2.475.000	1.588	80	175	16,0	8,5	457,0		40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat Variant 1.8 CL	2.415.000	1.781	90	171	14,2	8,0	457,0		40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat Variant 2.0 GL	3.000.000	1.984	115	195	11,5	9,2	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	112.600
Passat Variant 2.0 GL Aut.	3.200.000	1.984	115	192	12,7	10,1	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	112.600
Variant GT 1.8V	3.445.000	1.781	136	206	10,4	9,9	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	175.158	112.600
Variant GT Syncro G-60	4.205.000	1.781	160	210	9,8	10,3	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	175.158	112.600
Variant VR6	4.050.000	2.792	174	218	8,3	10,7	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	Serie
Variant VR6 Aut.	4.250.000	2.792	174	215	8,9	12,1	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	Serie
Variant CL T0	2.695.000	1.588	80	171	16,2	7,1	457,0		40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600

NOTA: Todas las versiones del Volkswagen Golf, están también disponibles con catalizador y tienen un sobreprecio de 92.000 ptas. Todas las versiones del Volkswagen Vento, están también disponibles con catalizador y tienen un sobreprecio de 98.000 ptas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierra	Direc.	ABS	Uantas
440 GL	1.986.000	1.721	90	175	11,5	9,1	431,0	198.000	72.000					
440 GLS	2.198.000	1.721	90	175	11,5	9,1	431,0		Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	
440 GLJ	2.274.000	1.794	90	180	11,5	8,7	431,0		Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	
440 GLT	2.576.000	1.721	109	183	10,8	9,2	431,0		Serie	72.000	Serie	Serie	240.000	
440 Turbo	3.032.000	1.721	122	193	9,0	11,9	431,0		Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GL	2.382.000	1.721	90	175	11,5	9,1	440,5		Serie	72.000				Serie
460 GLE	2.732.000	1.721	109	185	10,8	10,5	440,5		Serie	72.000	Serie	Serie	240.000	
460 GLE Aut.	2.924.000	1.721	109	185	10,8	10,5	440,5		Serie	72.000	Serie	Serie	240.000	
460 Turbo	3.200.000	1.721	122	200	9,0	9,9	440,5		Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie
480 ES	3.036.000	1.721	106	186	10,0	9,0	425,8		Serie	82.000	Serie	Serie	240.000	Serie
480 Turbo	3.516.000	1.721	122	200	9,0	9,3	425,8		Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie
240 Polar 2.3i	2.878.000	2.316	130	185	11,2	11,8	479,0		Serie	82.000	Serie	Serie	240.000	
850 GLT	3.960.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0		Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT Aut.	4.160.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0		Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Royal 2.3i	3.418.000	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0		Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Royal 2.3i Aut.	3.610.000	2.316	130	179	11,7	10,9	487,0		Serie	82.000	Serie	Serie	240.000	Opción
940 2.3i S. Wagon	3.440.000	2.316	130	185	11,2	10,5	484,0		Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Opción
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.634.000	2.316	130	179	11,7	10,9	484,0		Serie	82.000	Serie	Serie	240.000	Opción
940 GLE 1.6V Sedan	4.092.000	2.316	155	200	10,2	11,2	487,0		Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLE 1.6V S. Wagon	4.228.000	2.316	155	200	10,5	11,4	484,0							

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like Fiesta S 1.6 3p, Fiesta Ghia 1.4 5p, Fiesta XR3i, etc.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like Sierra Ghia 2.0 i 5p, Sierra Sport 2.0 i 3p, Sierra XR4 4x4 2.9 i, etc.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like Delta 1600 GT IE, Delta HF Turbo IE, Delta 4x4, etc.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like 300 SE, 300 SEL, 420 SE, etc.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like Kadett 1.6 5p LS y Fan, Kadett 1.6 5p GL, Kadett Beauty, etc.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like 205 Junior 3p, 205 XL, 205 XR, etc.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like 605 SRI, 605 SM, 605 SV 3.0, etc.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like Supercinco GT Turbo, Clio RL 1.1, Clio RL 1.1 5p, etc.

PORSCHE

Porsche models and prices table: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes 944, 944 II, 944 Coupé, etc.

JAGUAR

Jaguar models and prices table: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes Sovereign V12, XJS 3.6 Cabriolet, XJS V12 Cabriolet, etc.

LANCIA

Lancia models and prices table: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes Y 10 Fila, Y 10 Fire, Y 10 Fire LX IE, etc.

OPEL

Opel models and prices table: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes Corsa 1.0, Corsa Joy 1.2 3p, Corsa Swing 1.2 3p, etc.

MERCEDES BENZ

Mercedes-Benz models and prices table: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes 190 D, 190 D 2.5, 190 D 2.5 T, etc.

PEUGEOT

Peugeot models and prices table: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes 205 Junior 3p, 205 XL, 205 XR, etc.

RENAULT

Renault models and prices table: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes R4, R4 TL, Supercinco C/Five, etc.

Sistema Usado Seguro

Con un Vehículo de Ocasión S.U.S. nunca se quedará tirado.

Tel.: (91) 519 33 00. Asistencia Gratuita en Carretera.

Sistema Usado Seguro. Vehículos de Ocasión de todas las marcas garantizados hasta 12 meses. Ahora, con cobertura europea y asistencia en carretera.



Sistema Usado Seguro

Table with columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like R-21 GTS, R-21 TXE, R-21 GTX, etc.

ROVER

Table with columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like 111 L, 111 S 5p, 114 S, etc.

SEAT

Table with columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like Panda 40, Marbella, Sprint, etc.

Table with columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like Marbella GLX, Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9, Ibiza GLX 1.2 3p, etc.

TALBOT

Table with columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like Horizon LS, Horizon GL, Horizon GT, etc.

VOLKSWAGEN

Table with columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like Polo Bunny 1.0 y 40 C, Polo 45 C y Fox 1.0, Polo 55 Cl. y Fox 1.3, etc.

Table with columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like Golf CL D 2 p, Golf CL D 4 p, Golf GTD 2 p, etc.

VOLVO

Table with columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes models like 244 GL, 244 GT, 244 GLD, etc.

OTRAS MARCAS

Table with columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Includes sections for HONDA, INNOCENTI, LADA, LOTUS, MASERATI, MAZDA, MITSUBISHI, MORGAN, NISSAN, SAAB, SKODA, SUBARU, TOYOTA, YUGO.

DE INTERESES

Advertisement for A. ARGÜELLES, featuring text like 'SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO' and 'FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES'.

Advertisement for FORD SIERRA COSWORTH 4X4, stating 'SE VENDE' and 'A MATRICULAR'.

Advertisement for JEEP GRAND CHEROKEE LTD, stating 'FULL EQUIP 4.800.000 PTAS'.

Advertisement for COMINTRA, S.L. VOLKSWAGEN CORRADO VR6, listing features like 'Techo, Cuero, Climatizador'.

Advertisement for BMW 750 I, stating 'VENDO O CAMBIO' and 'TECHO, CUERO, RADIO'.

Advertisement for YAMAHA FZR 1000 EXUP M-MJ, stating 'Si lo tuyo son las dos ruedas, no te conformes con cualquier cosa'.

Advertisement for LAHORE LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR, showing images of car accessories like 'CAJA PORTA-SKI' and 'DEFLECTORES DE VENTANA'.

Advertisement for Valderribas Motor S.A., stating 'Valderribas Motor S.A. TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS'.

Large advertisement for YAMOVIL, featuring the text 'YAMOVIL COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS'.

DE INTERESES 16: Director comercial Antonio Rodríguez. Coordinadora Publicidad Cincha Moreno. Ventas: Fernando Matino.

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, importado desde Alemania. **BENEFICIESE!** Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción, Apartado 375, 30600 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

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

F. TOME, S.A. Audi 100 CD, año 88, con climatizador, dirección asistida, etc., por 1.700.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S.A. Renault 21 GTS, año 87, garantía 12 meses, por 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S.A. Ocasión! Málaga 1.3 Premier, año 88, con llantas, elevallas eléctricas, cierras centralizados, garantía 18 meses, por sólo 575.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.
F. TOME, S.A. Pau-

geot 205 XLD, año 89, garantía 18 meses, 675.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S.A. Ocasión única! Lancia Thema Turbo 16V, año 89, full equip, con pocos kilómetros, estado impecable, con garantía de 18 meses, al precio de 2.150.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S.A. Citroën BX 19 TGS, año 91, como nuevo con A.A., garantía de 24 meses, por sólo 1.350.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Citroën BX, año 88, 18 meses de garantía, 575.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.
F. TOME, S.A. Citroën AX GT, año 88, 18 meses de garantía, 725.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S.A. Seat Marbella, año 89, garantía 18 meses, 430.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S.A. Alfa 33 1.5 TI, precioso, año 87, 12 meses de garantía, 595.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S.A. Citroën AX TRD, año 89, garantía 18 meses, 690.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.
F. TOME, S.A. Seat Ibiza 1.2, año 87, con 18 meses de garantía, 425.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
BMW M3, rojo, impecable, 60.000 km, ruedas nuevas, M-KK, 4.100.000 ptas., acepto moto o coche como parte pago. Tel. 814 08 92. José Ramón.
KARTS competición, nuevos y usados. Tel. (93) 692 18 24.
ROLLS Royce Corniche, año 90, negro. Tel. (971) 24 87 14.
LOTUS Excel S.E., año 90, perla. Tel. (971) 24 87 14.
VENDO Mercedes 190 E, cierre central, cristales climatizados, temperatura exterior, apoyabrazos delantero, P.V.P. 2.650.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.



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

¡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 (91) 658 25 31 (8 LINEAS)

Motor 16

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mora Echevarria Copas
Martinez Peñacoba



**UNA OCASION
DE AMIGO.**

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

PARTICULAR VENDE

BMW M3
BLANCO PRECIOSO
48.000 KM
ESTADO IMP ECABLE
TODOS LOS EXTRAS
3.100.000 PTAS
TEL: (95) 6 46 01 02
DE 10 A 11 MAÑANAS

LANCIA DELTA
INTEGRALE 16 V
EVOLUCIONE (DELTONÉ)

SE VENDE
7.000 KMS AIRE
ACONDICIONADO
TELEFONO (983) 35 24 61

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: (91) Tel. 658 11 97

Motor 16

**¡ANUNCIENSE
HOY!**

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

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

Ruego inserte mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____





DE INTERES



DE INTERES



TALLERES **EMILIO ARENAS S.A.**

Tienda y taller: General Pardeñas, 3 Dpdo.
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

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.
- SIRENA Y ULTRASONIDOS 27.000 PTAS.
- SIRENA 18.000 PTAS.

OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

AUTOMOVILES
CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

COMPRAS Si su coche está en perfectas
condiciones y tiene pocos
kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie.
Compramos coches financiados, pendientes de pago,
resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consútenos.

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

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Audi Coupé, A.A.	90	Bianco	28.000	975.000	Peugeot 405 SRI, A.A.	89	Bianco	41.000	1.400.000
Audi Coupé, A.A.	90	Negro	21.000	2.850.000	Peugeot 405 Fem., A.A., D.A.	90	Gris met.	27.000	1.850.000
Audi 90 2.2, A.A.	88	Azul	39.000	1.950.000	Renault Clio 1.4 RT	92	Gris	3.000	1.175.000
Audi 100 CD, A.A.	89	Verde	42.000	2.100.000	Renault 19 Diesel	89	Rojo	30.000	1.075.000
Citroën AX 1.4 TE	92	Negro	7.000	745.000	Renault 19 TSE, A.A.	89	Bianco	28.000	1.125.000
Citroën AX 1.4 TRS	90	Gris	16.000	835.000	Renault 19 TSE Charnade, A.A.	90	Gris	23.000	1.275.000
Citroën AX 1.4 TRD Diesel	92	Gris	18.000	1.050.000	Renault 21 GTS, A.A.	90	Bianco	32.000	1.480.000
Citroën AX Image 1.4	90	Gris	21.000	795.000	Renault 21 TSE, A.A., ABS.	90	Burdeos	27.000	1.750.000
Citroën AX Stilo 1.1	89	Bianco	32.000	625.000	Renault 25 GTD, A.A., ABS.	90	Gris	40.000	2.250.000
Citroën AX G	90	Rojo	29.000	790.000	Volkswagen Golf GTI, sp., A.A.	90	Bianco	18.000	1.725.000
Citroën BX 1.4 TS, A.A.	91	Gris	17.000	1.175.000	V. Golf Cabrio, A.A.	90	Bianco	23.000	1.875.000
Fiat Uno 90	91	Burdeos	17.000	795.000	Volkswagen Golf GTI G80, A.A.	91	Bianco	17.000	2.250.000
Fiat Uno Turbo IE	90	Bianco	23.000	1.100.000	V. Passat 1.8i 16V, A.A.	89	Rojo	32.000	1.875.000
Fiat Tipo 1.4	90	Azul	19.000	975.000	V. Corrado 16V.	90	Bianco	27.000	2.375.000
Ford Escort 1.6 CLX	92	Azul	9.000	1.275.000	V. Corrado G60.	91	Negro	21.000	2.025.000
Ford Fiesta 1.1	90	Bianco	36.000	625.000	Audi Romeo 33 1.5 IE, A.A., llantas	92	Negro	14.000	1.390.000
Ford Fiesta 1.4 Ghia, 3p.	91	Gris	15.000	945.000	Audi Romeo 33 1.5 TI, A.A.	88	Champán	32.000	875.000
Ford Fiesta XR2i	90	Gris	24.000	1.175.000	Fiat Uno 45, 5 puertas.	90	Bianco	31.000	775.000
Ford Sierra 2.0i Ghia, 4p.	91	Bianco	18.000	1.875.000	Ford Fiesta 1.6 S.	90	Rojo	19.000	870.000
Lancia Delta HF Turbo	91	Rojo	15.000	1.475.000	Ford Fiesta 1.8 Diesel	92	Bianco	0	1.175.000
Nissan Primera 2.0 CLX 16V	91	Bianco	24.000	1.875.000	Ford Sierra 2.0 IS, A.A.	88	Negro	36.000	1.275.000
Opel Corsa City	91	Bianco	13.000	675.000	Ford Sierra 2.0 CLX.	90	Bianco	32.000	1.325.000
Opel Corsa 1.2 S, 5p.	90	Bianco	16.000	725.000	Ford Scorpio 2.0i Ghia 3 Vol. F.E.	92	Gris	12.000	2.450.000
Opel Corsa 1.6 GSI	91	Rojo	22.000	1.125.000	Nissan 2000 SX Turbo 16V, F.E.	91	Gris	13.000	2.450.000
Opel Kadett 1.6 S Top, A.A.	88	Negro	36.000	975.000	Opel Corsa 1.4 Joy Sport.	91	Rojo	12.000	890.000
Opel Kadett GSI 2.0, A.A.	89	Bianco	36.000	1.400.000	Opel Corsa 1.4, 5 puertas.	92	Bianco	150	1.050.000



VAROSA C/ta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
TEL.: 6 06 51 49 - 15 11. FAX: 607 69 05

QUADS

VENDO Volvo 780 Coupé, completo, precioso, P.V.P. 3.100.000 ptas. Teléfono (911) 43 78 13.

VENDO Mercedes 300 E 4 Matic, aire acondicionado, Tempomat, calefacción estática, cierre central, elevalunas, cambio automático, etcétera, P.V.P. 4.200.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

VENDO Opel Frontera TD, nuevo, muchos extras. Teléfono (911) 43 78 13.

VOLKSWAGEN Golf G-60, A.A., año 91, 22.000 km. Tel. 549 64 71.

MITSUBISHI Mirage, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas 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.



MITSUBISHI 3000.

•MITSUBISHI•HONDA•TOYOTA•MAZDA

Varosa Motors. Entrega inmediata de todas las unidades y colores.

VAROSA motors

C/ta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
Tel. 606 51 49 606 15 11 Fax: 607 69 05

SERVICIO POST-VENTA RECAMBIOS GARANTIA

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. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

HONDA Civic.

TOYOTA Celica.

NISSAN 300 ZX.

MITSUBISHI Eclipse GSX Turbo, motor 195 CV, 4x4, Varosa Motors. Tels. 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 modelos, 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.

TELEFONIA móvil, distribuidor oficial Olivetti, seguridad y servicio.

Varosa Motors. Teléfonos 606 15 11 y 606 15 11.

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 MGY, color granate, 650.000 ptas. Varosa Motors.

MERCEDES 190, 2.3, 16V, antracita, full equip, muy cuidado. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

SUZUKI RM 250 Cross, 550.000 ptas. Varosa Motors.

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

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.

MITSUBISHI Eclipse GS Turbo, motor 190 CV, 0-100 6,3 segundos, velocidad máxima: 325 km/h.

VENDO Buggi Beach, entero o despiece. Tel. (96) 287 86 31.

RANGE Rover TD, azul, M-1Y, impecable, muchos extras. 2.500.000 ptas. Tel. 304 28 87, José Antonio.

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.

ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES

SERVICIO POST-VENTA RECAMBIOS GARANTIA

Motor 16

Motor 16



DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

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



VENDO Porsche 911, techo, cuero, aire acondicionado, autoblocante, llantas, etc., P.V.P. 3.900.000. Tel. (911) 43 78 13.

VENDO despiece Porsche 928. Tel. (96) 287 86 31.

VENDO Buggi desca-potable inglés. Tel. (96) 287 86 31.

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

MERCEDES 190 E, 39.000 km, nacional, 2 años, aire, ABS, llantas, elevalunas, urge, 2.750.000 ptas. Tel. 471 65 19, mañanas. Rubén.

NISSAN Trade Van 2, isoterma, urge, como nueva, económica. Tel. 323 40 70. Javier. 5 años.

ALFA 90, extras, 50.000 km. Tel. 549 64 71.

ALFA 75 2.0, A.A., año 87. Tel. 549 57 88.

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

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

FIAT Uno 45, año 90, gris metalizado. Tel. 549 64 71.

FORD Sierra 1.8, año 88, rojo. Teléfono 549 57 88.

FORD Fiesta, año 88, rojo, 56.000 km. Tel. 549 64 71.

MERCEDES 300 E, 24V, año 90, full equip. Tel. 549 57 88.

MERCEDES 300 E, full, 38.000 km. Tel. 549 64 71.

MITSUBISHI 3000 VR4, año 92. Tel. 549 57 88.

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

PORSCHE 944, todos extras, 44.000 km. Tel. 549 57 88.

RENAULT 21 TXE, A.A., 48.000 km, año 88. Tel. 549 64 71.

DE LA OSA, S.A. Cristóbal Bordiú, 13. Madrid 28003. Tels. 534 21 33/533 51 97.

RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 57 88.

STOCK de todoterreno.

WRANGLER Laredo, 1991, techo duro, 1.850.000 ptas. De la Osa, S.A.

WRANGLER Laredo, 1989, techo duro, 1.800.000 ptas. De la Osa, S.A.

WRANGLER Laredo, 1989, techo blando, 1.600.000 ptas. De la Osa, S.A.

WRANGLER Laredo 6 CYL, 1990, techo duro, automático, 1.925.000 ptas. De la Osa, S.A.

WRANGLER Renegade, 1992, techo duro, 2.800.000 ptas. De la Osa, S.A.

GRAND Cherokee, 1993, 4.600.000 ptas. De la Osa, S.A.

CHEROKEE Limited, extras, año 1991, 3.600.000 ptas. De la Osa, S.A.

CHEROKEE Limited, 1992, 3.600.000 ptas. De la Osa, S.A.

CHEROKEE Limited, 1990, 2.800.000 ptas. De la Osa, S.A.

CHEROKEE Laredo, 1989, 2.200.000 ptas. De la Osa, S.A.

STOCK coches nacionales.

CORSA TR, 1990, 650.000 ptas. De la Osa, S.A.

CORSA Don Algodón, 1990, 625.000 ptas. De la Osa, S.A.

AX GT, A.A., 1991, 950.000 ptas. De la Osa, S.A.

AX 14 TRS, A.A., 1991, 850.000 ptas., varios. De la Osa, S.A.

AX 11 TRE, 1989, 550.000 ptas. De la Osa, S.A.

AX 14 TRS, 5 puertas, 1989, 675.000 ptas. De la Osa, S.A.

AX 14 TRS, 3 puertas, 1989, 650.000 ptas. De la Osa, S.A.

ZX Volcane, 1991, 1.890.000 ptas., extras. De la Osa, S.A.

BMW 325 iX, todos los extras, 1.975.000 ptas., garantía 6 meses. Tels. 725 86 21/22.



Sin alcohol

LA mayor empresa cervecera nacional, Cruzcampo, integrada en el grupo multinacional Guinness, ha lanzado recientemente al mercado español una nueva cerveza sin alcohol: Kaliber, una marca que Guinness ya comercializa con éxito en otros países. Líder de las «sin» en Irlanda e Inglaterra, Kaliber es también la importada más vendida en Estados Unidos.



Tecnología de vanguardia

El conmutador selector de luces del VW Goii A III es el resultado de un complejo diseño. Ha sido realizado con Makrofol, una lámina de policarbonato de Bayer que, después de someterse a un conformado tridimensional, recibe la sobreinyección de un termoplástico técnico sobre su cara posterior.

Aparte de las funciones

de conmutación de las luces, de los faros antiniebla y de los pilotos antiniebla traseros, integra además las diminutas luces de control (indicadores de la función activa en cada momento), la regulación de los faros (cruce o carretera) y el réostato de iluminación del cuadro.

Brudisa, española

Las empresas Brugarolas Distribución, S.A. (Brudisa) y Brugarolas S.A., fabricantes de los aceites «Bradol» y centenarios en el sector de los lubricantes, tuvieron en los últimos meses varias ofertas de adquisición del 75 por ciento de su capital por empresas extranjeras.

Sin embargo, D. Luis Brugarolas ha podido adquirir el paquete de acciones que representaba ese 75 por ciento y en la actualidad posee el 98,6 por ciento de ambas socieda-



TIEMPO EXCLUSIVO

Los relojes TAG-HEUER son conocidos por sus altas prestaciones en cualquier situación, en las profundidades del mar o las más altas cimas y sobre todo se asocian a la pasión por el automovilismo deportivo. Son relojes diseñados para responder fielmente en las más extremas condiciones. La nueva colección 6000 mantiene el estilo clásico de la marca, introduciendo nuevos diseños que mantienen su sobriedad característica y presentando las nuevas pulseras de acero o de acero y oro, también de cuero y en una extensa gama de colores.

líder de ventas en su sector. Este otoño, Aramis verá actualizado el clásico diseño de «Concha de Tortuga» para, manteniendo su tradicional espíritu, llamar la atención de las nuevas generaciones. Además, Aramis lanza una nueva línea de cuidado para la piel y el cabello que combina la ciencia moder-



na con los conocimientos de los antiguos chinos.



Buena idea

La nueva funda protectora para motocicletas de Argoplast, está fabricada en Poliamida plastificada y tratada para su exposición al sol. Protege su vehículo de la lluvia, humedades, polvo y suciedad, evitando así su oxidación.

Son totalmente impermeables y se comercializan en seis diferentes

combinaciones bicolors. Su transporte no reviste dificultad pues, además de ser muy resistentes son muy ligeras y una vez dobladas caben en un bolsillo o debajo del asiento.

Se fabrican en distintas medidas para adaptarse a todo tipo de ciclomotores, motocicletas y scooters.

Todas las fundas están provistas de cierre anti-robbo.



A sus 24 años, el cántabro Pedro Javier Diego ha logrado su primera victoria absoluta en una prueba del Campeonato de España de Rallyes. Una victoria en un momento trascendente de su carrera deportiva, cuando muchos cuestionaban su capacidad al volante. Diego viene hoy a nuestras páginas en su faceta humana, sin casco ni mono.

DE príncipe tiene, la juventud y su cara de niño. No es de Asturias, sino cántabro, pero para Pedro J. Diego, el Rallye del Principado tiene mucha historia; hasta ahora, amarga, porque en la edición 91 perdió el rallye en la última curva del último tramo; desde ahora, dulce, porque su victoria en el 92 es su primer triunfo en el Campeonato de España y, además, de Europa. No podía comenzar mejor su retorno a los rallyes de asfalto. Ahora, a confirmar la alternativa.

¿Nombre?

Pedro Javier Diego.

¿Nacido en... ?

Madrid, el 18 de mayo de 1968.

¿Signo del Zodiaco?

Tauro.

¿Crees mucho en esto de los signos del Zodiaco?

No mucho.

¿Estado Civil?

PEDRO JAVIER DIEGO

PRINCIPE DE ASTURIAS

Soltero.

¿Hasta cuándo?

Hasta que me lo planteen.

¿Cuánto mides y cuánto pesas?

Mido 1,82 y peso 76 kilos.

¿Te cuesta mantenerte en plena forma?

No; en absoluto.

¿Te sacrificas mucho por tu forma física?

Sí.

¿Y por tu formación cultural?

También. Estoy estudiando Ciencias Empresariales.

¿Qué libro estás leyendo en estos días?

He estado entrenando intensamente y durante estos últimos cinco días no he leído ninguno.

¿Y la última película que has visto?

La última de Julia Roberts, pero no me acuerdo en este momento del

GRAN PREMIO DE ITALIA DE FORMULA 1

CARRERA EMBRUJADA

Una vez proclamado Nigel Mansell Campeón del Mundo, en la Fórmula 1 no ha quedado más incógnita que la lucha por el título de Subcampeón. En el Gran Premio de Italia, Riccardo Patrese y Michael Schumacher, con un punto de diferencia, se alinearon para la contienda final.

Gigi Corbetta

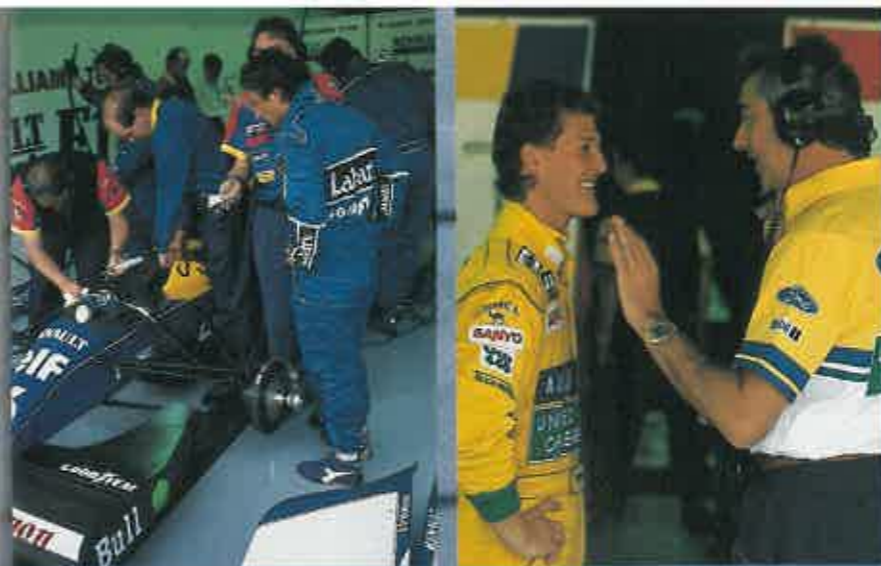
Enviado especial

DESPUÉS de la sorpresa que se llevó el equipo Williams Renault en Spa, se presentó en Monza con el firme propósito de hacer un doblete que reafirmara su desmesurada superioridad. Al mismo tiempo, era de gran importancia lograr que Riccardo Patrese se subiera a lo más alto del podio y, en consecuencia, distanciarse de Mi-

chael Schumacher en la clasificación para el subcampeonato del Mundo.

En este epílogo de temporada, la única emoción que encierra la Fórmula 1 es esa y los pronósticos daban a Patrese como favorito.

Las características del circuito de Monza se ceñían a las prestaciones del Williams Renault FW 14B y, junto con eso, se sabía que para Nigel Mansell había llegado el momento de ayudar a su compañero, que tantas veces, a lo largo de la tempora-



DESESPERACIÓN
Los fallos en el motor del coche de Patrese llegaron a hacerle perder la paciencia.

TODO SOBRE RUEDAS
Desde el comienzo de los entrenamientos hasta el final del G.P. todo le salió bien.





BOFETADA MORAL
A pesar del acuerdo mutuo entre ambos pilotos, Mansell quiso dejar bien claro que le cedía la primera posición a Patrese.

da, se había prestado a favorecerle. Por el contrario, la situación de Schumacher frente a Patrese no estaba tan clara: la inferioridad del motor Ford Cosworth HB-V8 Serie VII en relación al nuevo RS4 Renault era una evidencia y, además, las suspensiones activas del FW 14B representaban una ventaja determinante en el momento de encontrar, en la puesta a punto, el mejor compromiso entre las grandes rectas del trazado italiano y las tres variantes.

Patrese se presentó en Monza dichoso como pocas veces. Los técnicos de Renault le habían asegurado que dispondría de unos motores RS4 ligeramente modificados, y que con toda seguridad no plantearían problemas. Junto a esto, se trataba de una carrera en la que no existía ninguna orden de escudería y, por lo tanto, era de suponer que Mansell jugaría a su favor.

En el caso de Schumacher, la situación era muy similar a la del Gran Premio de Bélgica. Su Benetton Ford B192 se perfilaba inferior a los Williams y a los McLaren, únicamente por lo que al motor respecta y, por lo tanto, había que plantear la carrera a la expectativa.

El primer día de entrenamientos se convirtió en un infierno para Patrese. Desde su primera salida a la pista, se encontró con la sorpresa de que el motor rateaba al llegar a tope de revoluciones. De inmediato

le cambiaron las bujías; sin embargo, seguía igual. Durante una larga parada en boxes se substituyó el cableado del encendido, y se verificó el correcto funcionamiento de las centralitas electrónicas. A pesar de eso, el problema no se solucionaba y como el «muletto» pertenecía a Mansell, volvió a quedarse parado veinte minutos a la espera de que los técnicos detectaran el problema. Después de montar un sistema



LA GLORIA. La remontada de Schumacher se vio recompensada con el tercer lugar, y al mismo tiempo, la victoria de Senna le situó en la posición de optar al subcampeonato.

de inyección totalmente nuevo, Patrese volvió a la pista y tres vueltas más tarde entró en boxes con el mismo problema. Todo esto le hizo perder la posibilidad de poner a punto el coche y, para colmo, durante la sesión de clasificación su coche continuaba fallando, a pesar de que le hubiesen cambiado todo lo relacionado con la inyección y el encendido. Por condescendencia de Mansell, pudo utilizar el «muletto» en los últimos minutos de la sesión sin lograr mejorar, ya que todas las regulaciones estaban hechas para Mansell. A pesar de eso, se adjudicó el cuarto mejor tiempo, mientras que Schumacher fue sexto con casi un segundo de diferencia.

En los entrenamientos del sábado por la mañana, Patrese recuperó la confianza en su coche, al que le habían sustituido el motor y el cambio. Registró el segundo mejor tiempo: a ciento ochenta y tres milésimas de Mansell, y con más de un segundo de ventaja sobre Schumacher, que era cinco kilómetros por hora más lento en recta respecto a Patrese.

Con vista a la última sesión de clasificación, las condiciones climatológicas habían cambiado a mejor y todo hacía esperar que Patrese, ayudado por Mansell, alcanzara la pole position. Sin embargo, todo se le puso en contra.

En primer lugar, el sistema de suspensión no mantenía los regla-

MERCADO DE PILOTOS

NO puede haber cosa más triste en la F-1 que un Campeón del Mundo falto de consideración y sin un puesto de trabajo. Esto es lo que le ha ocurrido a Nigel Mansell, después de haber luchado como un «león» para ser Campeón del Mundo. Los contubernios de Alain Prost, la desconsideración de Frank Williams y la insistencia de Ayrton Senna por ocupar su puesto, le han hartado, por no decir echado de la F-1. El pasado domingo, Mansell dio lectura a un comunicado en el que daba las gracias a todo el equipo, y dejaba claro que abandonaba la F-1 no por razones económicas. El hecho de que Ayrton Senna se ofreciera a Williams sin recompensa económica, aclara la postura de este último en relación a Mansell. Se comenta que la oferta hecha por la escudería de Didcot al Campeón del Mundo no superaba los cinco millones de dólares y, además, debía aceptar las



condiciones estipuladas en el contrato de Alain Prost, que al parecer son leoninas. Sin lugar a dudas, la oferta de Senna ha apalancado la posición del tenaz piloto británico, y al mismo tiempo ha favorecido el drástico rebaje en el precio de los pilotos que quieren imponer los grandes patrones de la F-1. La última oportunidad para Mansell tuvo lugar el sábado por la tarde, cuando

Mansell ha dicho adiós



se reunió con Ron Dennis. Anteriormente, en los últimos compases de la segunda sesión de clasificación, Mansell se acercó a la línea de boxes para acordar con Dennis una reunión posterior. La conversación con Dennis fue breve, ya que no pudo ofrecer al Campeón del Mundo un motor competitivo para 1993. A raíz de eso, Mansell se reunió con los técnicos y los mecánicos de su coche, y les comunicó su decisión de abandonar la F-1. A continuación se fue a



jugar un partido de fútbol. La retirada de Mansell encierra un significado de gran trascendencia: es la primera vez en la historia de la F-1 que un Campeón del Mundo no rentabiliza su título por falta de un puesto de trabajo en condiciones. En segundo lugar, la deshumanización ha calado tan hondo en la F-1 que las maniobras maquiavélicas, hechas con terceras intenciones, pueden propiciar que la máxima expresión del deporte automovilístico se quede sin dos pilotos de la talla de Senna y Mansell. A la vista de tan decepcionante situación, es evidente que lo principal a restaurar en la F-1 es el espíritu deportivo que sembraron los pioneros de esta especialidad, últimamente poblada de usurpadores sin escrúpulos.

Monza en breve

ORDENO Y MANDO. El presidente de la FISA, Max Mosley, ha reiterado que la fecha límite para presentar la formación de los equipos, es el día quince de noviembre. Las escuderías que no cumplan sus fichajes en ese plazo, no podrán modificar sus pilotos bajo ningún concepto.

DIÓS AUTÓPOLIS. La sociedad que llevaba la gestión del circuito de Autópolis, ha sido condenada por el tribunal de Tokio por unas irregularidades económicas que han dado lugar a la quiebra. En consecuencia, parece claro que el Gran Premio de Asia no podrá ser disputado en Autópolis.

POCOS CAMBIOS. En el equipo Lotus se tiende a realizar los mínimos cambios; después de haber confirmado a Johnny Herbert para 1993, se le ha renovado el contrato también al finlandés Mika Hakkinen. Por lo que respecta al equipo técnico, tampoco habrá ninguna modificación.



RUTO DEL DESENGAÑO. Al contrario que en tiempos pasados, cuando Nigel Mansell no desvelaba el más mínimo secreto técnico relacionado con su coche, ahora, después de la ruptura con Williams, no se resiste en aclarar con todo detalle soluciones técnicas actuales y las que se aplicarán al monoplaque de la próxima temporada. Es comprensible que cuando una persona no se siente correspondida, actúe de esa forma.

LLANTO DEL CAMPEÓN. Mientras un grupo de periodistas preguntaban a Ayrton Senna detalles sobre su porvenir, inexplicablemente el piloto brasileño comenzó a llorar y salió de estampida hacia su «motorhome». Nadie le hizo preguntas indiscretas, con lo cual, su actuación es todavía más misteriosa.

UEVOS CEREBROS. El ingeniero John Davis, ha ocupado el puesto de Gerard Ducarouge en la escudería Ligier. Se trata de un retoque en el organigrama del equipo, Davis se encargará del desarrollo técnico.

CONFUSIÓN TOTAL. Al contrario de lo que pareció en un primer momento, algo de cierto hay en la posible colaboración entre Brian Hart y Ferrari. Hay comentarios que aseguran que en un determinado momento, en el seno de la escudería Ferrari, se planteó la posibilidad de entablar una colaboración con Hart basada en la utilización y evolución de su motor de diez cilindros. No hay que olvidar que en el proyecto de John Barnard para Toyota, se hubiese utilizado el motor Hart en un principio.



IMPERDONABLE. A pesar de la severidad de las normas impuestas conjuntamente por la FISA y por la FOCA, sobre el máximo rigor en no dejar entrar niños en los boxes, en Monza se vio a los hijos de Niki Lauda que correteaban por el de Ferrari y otros cercanos. Junto a ellos había otro buen número de chicos con edades inferiores a los quince años que lucían pases de boxes. Parece que las reglas en el Gran Premio de Italia son distintas de las que rigen en los demás circuitos del calendario de Fórmula 1.



EL BANCO BUENO. Al ver la precaria situación económica que atraviesan la mayoría de los equipos de F-1, Bernie Ecclestone ha tomado la decisión de prestar ayuda a quien más se lo merece. Varios equipos han gozado del adelanto de importantes cantidades económicas salidas de los fondos de la FOCA, sin recargo alguno y sin prisas para su devolución. Si por una parte esta medida favorece la permanencia de algunos equipos en la F1, por otra convierte a Ecclestone en benefactor.



OSAS DE BRUJAS. La debacle que ha ocurrido en el equipo Ferrari sólo tiene una explicación esotérica: el día del Gran Premio era el trece de septiembre, y ambos coches se retiraron en la vuelta número trece. De no ser así, es para llorar.

STRENO MODESTO Y FINAL FELIZ. Durante la primera sesión de entrenamientos, la escudería McLaren estrenó en sus monoplaques el sistema de suspensión activa, todavía en fase de evolución. Senna, al respecto, se mostró relativamente contento, aunque dichas suspensiones desgastaban con exceso los neumáticos. Durante la carrera, se utilizó el MP4/7 convencional, con el que Senna logró su victoria número treinta y seis y en consecuencia la setenta de Honda. La gran duda del campeón brasileño consistía en saber cuanto camino queda por recorrer hasta alcanzar el nivel de competitividad de Williams; siempre que el camino sea el acertado.



VAGUEDADES. En la rueda de prensa convocada por Ron Dennis para desvelar el futuro de la escudería McLaren, sólo se escucharon vaguedades. Lo único que se confirmó totalmente fue el fichaje de Michael Andretti para la temporada 93, y la renovación del contrato con sus actuales patrocinadores por el plazo de cuatro años más. En cuanto al motor que empleará en sus monoplaques, no hay noticias precisas, aunque se comenta que se podría tratar del propulsor de diez cilindros realizado por Brian Hart.

jes elegidos, y el cambio presentaba cierta lentitud al engranar las velocidades. Al no tener más remedio, utilizó de nuevo el «muletto» con los resultados previsibles. Los tiempos registrados fueron pésimos y se vio superado por Schumacher en cuarenta y cuatro milésimas de segundo. Este último, por el contrario, a lo largo de todos los entrenamientos había gozado de un coche fiable, que respondía positivamente a las regulaciones, y el único problema era la inferioridad de potencia del motor respecto al Renault RS4 y al Honda RA 122 E.

Según personas muy allegadas al equipo Williams, Patrese y Mansell acordaron una estrategia a seguir en la carrera. Dicho compromiso consistía en que Mansell rodara en primera posición durante unas cuantas vueltas, y posteriormente, dejara paso a Patrese, de una forma disimulada, a raíz de mantener un pique ficticio. Junto a esto, en ningún momento Mansell se distanciaría de Patrese para hacer creíble la competitividad acordada.

Sin embargo, una vez tomada la salida, Mansell emprendió una huida desenfundada que duró dieciocho

vueltas, a lo largo de las cuales se distanció considerablemente de Patrese, que por no castigar la mecánica y los neumáticos se limitó a adelantar a Ayrton Senna que rodaba en segunda posición.

La gran bofetada moral para Patrese, llegó en la vuelta dieciocho, momento en el que Mansell aminó descaradamente su marcha y le dejó pasar de una forma humillante. A continuación, hizo el paripé acordado simulando una lucha ficticia, distanciándose en un primer tiempo, para recuperar luego adjudicándose el récord de la vuelta rápida

DESCUBRE UNA SENSACION UNICA: PILOTAR UN FORMULA RENAULT

Ahora puedes hacerlo en los circuitos del JARAMA, JEREZ Y CATALUÑA. Descubre la sensación de pilotar un Fórmula Renault con total seguridad.

Más de 500 hombres de empresa, profesionales liberales y estudiantes de ambos sexos ya han experimentado esta sensación única.

Privilege Formula

TORRE PICASSO. Planta 19, Módulo A 28046. Madrid.



Llámanos para pedir precios y programas de cursos
Teléfono (91) 657 04 67.
Fax (91) 657 06 16.

SITUACIÓN DE LA F1

En cierta ocasión, Bernie Ecclestone dijo que él no organizaba espectáculos para pobres, y que por lo tanto, las entradas de los Grandes Premios eran caras. En Monza, como en Spa, ha recibido la confirmación al batir el récord de menos asistencia de espectadores en toda la historia de ambos circuitos. Al parecer, cuando iban también los pobres a ver la F1, en Monza entraban docientos mil espectadores, y ahora que sólo van los ricos, se llega a duras penas a los cuarenta mil en el día de la carrera. Por si este fracaso económico no delata con evidencia una desastrosa gestión deportiva, en la que Senna y Mansell parecen no tener cabida en el Gran Circo, ocurre también que se presencian escenas tan deplorables como la que montó Andrea Sasseti, titular del equipo Andrea Moda. Al haber sido expulsado del campeonato de F1 por no dar el nivel necesario, estimación

de la FISA y de la FOCA, Sasseti recurrió judicialmente para ser readmitido y poder participar en el Gran Premio de Italia. El juez de Monza dictó una orden judicial en la que obligaba a la FISA a admitir el equipo entre los inscritos. Sasseti aparcó el camión que transportaba el único monoplaza frente a la entrada del paddock, y Roberto Moreno, su piloto, esperaba pacientemente un feliz desenlace sentado en un scooter al otro lado de la valla. Ecclestone se reunió con Sasseti y con Zago, el director deportivo del equipo, y después de mucho discutir, llegaron a la conclusión de que no podía participar por no haber pasado las verificaciones técnicas. Sasseti recurrió de nuevo a la justicia, y al ver el «pastel», el juez delegó la resolución del caso a la FISA, con lo cual, Sasseti se quedará marginado de la F1. Se van los pilotos, no vienen los espectadores, ¿hacia dónde va entonces la Fórmula 1?

El barco hace aguas



ESPERAR PARA NADA. Roberto Moreno se quedó en esta situación, y el camión al otro lado de la valla.



SUJETAR LAS RIENDAS

Ecclestone intentó explicar a Sasseti el desaguisado. Fue un simple formalismo que no arregló el problema de Andrea Moda.



RÉCORD NEGATIVO

Sólo 40.000 espectadores acudieron al Gran Premio. La falta de público fue el resultado de una situación a remodelar.

en la veintisiete, treinta y ocho y treinta y nueve, dos antes de su abandono por avería mecánica de la bomba de presión del sistema de suspensión.

Una vez retirado Mansell, Patrese desarrolló una carrera ejemplar; mantuvo los mismos tiempos, con ligeras mejoras al perder peso, y de nada sirvieron los intentos de Senna para darle alcance. De algún modo, deseaba dignificar esa segunda parte de la carrera, en la que roda-

ba hacia la victoria incontestado. Mientras, Schumacher se había convertido en la atracción de la carrera al remontar desde la última posición a la tercera. Un ligero choque con Boutsen en la primera vuelta al llegar a la Roggia, le había obligado a entrar en boxes para cambiar el morro. Su remontada fue digna de un campeón y durante los veinte adelantamientos, no dudó ni cometió errores. En resumidas cuentas, rentabilizó al máximo la

competitividad de su coche hasta ponerse a espaldas de su compañero Martin Brundle, que rodaba en tercer lugar.

Aunque creer en las brujas parece cosa de la Edad Media, no cabe duda que la inminente victoria de Patrese estaba embrujada. A seis vueltas del final, la bomba hidráulica, accionada por la rampa izquierda de los cilindros del motor, gripó. El FW14 B de Patrese se quedó sin apenas suspensión en la parte pos-



TODAVÍA CON ESPERANZAS La remotada de Schumacher fue espectacular. En la salida Patrese procuró evitar todos los riesgos.

terior, con un consecuente problema mecánico en el cambio, ya que la lubricación depende de la misma bomba.

Jamás antes se había verificado semejante problema, incluso durante la pasada temporada, cuando las bombas eran dos. En la versión RS3 C, dichas bombas se sustituyeron por una sola de mayor tamaño y, por lo tanto, sometida a menos esfuerzo. Esta modificación aportó también una ganancia de potencia, debido a que sólo restaba seis caballos al motor. Por razones que se están investigando, la victoria más anhelada por Patrese se convirtió en la derrota más amarga, con el agravante de que ahora, además de Schumacher, está Senna en la terna que aspira al Subcampeonato del Mundo. Patrese es, sin dudas, un hombre con mala suerte, igual que Mansell.

CLASIFICACIONES

- 5. N. Mansell (Williams-Renault) 1:22.721
- 27. J. Alesi (Ferrari) 1:22.976
- 2. G. Berger (McLaren-Honda) 1:23.112
- 28. I. Capelli (Ferrari) 1:24.321
- 20. M. Brundle (Benetton-Ford) 1:24.501
- 11. M. Hakkinen (Lotus-Ford) 1:24.507
- 12. J. Herbert (Lotus-Ford) 1:25.140
- 26. E. Comas (Ligier-Renault) 1:25.176
- 16. K. Wendlinger (March-Ilmor) 1:25.243
- 10. A. Suzuki (Footwork) 1:25.234
- 4. A. De Cesaris (Tyrell-Ilmor) 1:25.425
- U. Katayama (Ventur-Lamborghini) 1:26.174
- 18. E. Van de Poele (Footwork-Ford) 1:26.437

- 1. A. Senna (McLaren-Honda) 1:22.822
- 6. R. Patrese (Williams-Renault) 1:23.022
- 19. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1:23.620
- 25. T. Boutsen (Ligier-Renault) 1:24.413
- 29. B. Gachot (Ventur-Lamborghini) 1:24.604
- 24. G. Morbidelli (March-Ilmor) 1:24.912
- 21. J. Letho (BMS Dallara-Ferrari) 1:25.146
- 9. M. Alboreto (Footwork) 1:25.234
- 3. O. Grunwaldt (Tyrell-Ilmor) 1:25.354
- 15. G. Tarquini (Footwork-Ford) 1:25.420
- 22. P. Martini (BMS Dallara-Ferrari) 1:25.528
- 17. E. Nascetti (March-Ilmor) 1:25.279
- 33. M. Gugelmin (Jordan-Yamaha) 1:26.463

CLASIFICACION FINAL

- 1. A. Senna (McLaren-Honda) 1:18.15.349.
- 2. M. Brundle (Benetton-Ford) a 24.373.
- 3. M. Schumacher (McLaren-Honda) a 1.33.158.
- 4. G. Berger (Williams-Renault) a 1.25.470.
- 5. R. Patrese (Williams-Renault) a 1.33.158.
- 6. A. De Cesaris (Tyrell-Ilmor) a 1 vuelta.
- 7. M. Alboreto (Footwork) a 1 vuelta.
- 8. P. Martini (BMS Dallara) a 1 vuelta.
- 9. U. Katayama (Ventur-Lamborghini) a 3 vueltas.
- 10. K. Wendlinger (March-Ilmor) a 3 vueltas.
- 11. J. Letho (BMS Dallara) a 6 vueltas.

VUELTA RÁPIDA: 5. N. Mansell (Williams-Renault), 1:26.119.

ABANDONOS: M. Gugelmin (motor). N. Mansell (suspensión). T. Boutsen (acelerador). E. Comas (accidente). G. Tarquini (cambio). O. Grunwaldt (presión de aceite). J. Herbert (motor). E. Nascetti (accidente). J. Alesi (bomba de gasolina). I. Capelli (accidente). G. Morbidelli (motor). B. Gachot (motor). M. Hakkinen (motor). A. Suzuki (accidente).

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

- 1. N. Mansell, 98 puntos.
- 2. M. Schumacher, 47 puntos.
- 3. A. Senna, 40 puntos.
- 4. R. Patrese, 46 puntos.
- 5. G. Berger, 27 puntos.
- 6. M. Brundle, 27 puntos.
- 7. J. Alesi, 23 puntos.
- 8. M. Hakkinen, 9 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

- 1. Williams-Renault, 144 puntos.
- 2. Benetton-Ford, 74 puntos.
- 3. McLaren-Honda, 73.4 puntos.
- 4. Ferrari, 16 puntos.
- 5. Lotus-Ford, 11 puntos.

NO CLASIFICADOS: C. Fittipaldi (Minardi-Lamborghini) 1:26.510. S. Modena (Jordan-Yamaha) 1:27.321.



el aceite nacido de la competición.





RALLYE PRINCIPE DE ASTURIAS

PRIMERA VICTORIA

En tierras asturianas se ha celebrado la novena prueba del Campeonato de España de Rallyes, una de las pruebas con más carisma de la temporada, puntuable también para el Campeonato de Europa. Pedro Diego, que volvía a esta actividad tras un año en los rallyes de tierra, logró su primer triunfo en el actual Campeonato nacional.

José M^a Cernuda
Ramón Rodríguez

Enviados especiales

EL ACCIDENTE

Martes 8 de septiembre. 18:00 horas.

Pedro Diego e Itziar Muguerza están dando los últimos repases a sus entrenamientos. Tras un año de inactividad, vuelven a los rallyes pa-

ra preparar el Cataluña. Cuentan con un Delta de la escudería Astira. La misma unidad que utilizó Agnini en Portugal. Para el último repaso, prefieren utilizar un «muleto» y recurren a un veterano Ford Sierra. Un coche rápido va delante, advirtiendo por la emisora la presencia de cualquier coche u obstáculo en la carretera.

Una técnica, muy peligrosa, que puso de moda Carlos Sainz en Fin-

landia cuando se entrenaba con muletos.

El coche que va delante se cruza con un Seat 131 azul y anuncia por la radio (Máquina azulra) (está conducido por mecánicos italianos), pero apenas se oye en el interior del Sierra. Inesperadamente, en una curva a izquierdas, Pedro se encuentra con el coche y sin sitio en la carretera. Su única alternativa es tirarse fuera para no colisionar. En



PRUDENTE MONZÓN
 Más preocupado por los puntos del campeonato que por la victoria en el Príncipe, Luis Monzón no pudo en ningún momento con Diego, cometiendo incluso algunos errores.

esa curva hay un barranco de cerca de 80 metros. El Sierra va dando volteretas hacia adelante hasta que al fin queda inmovilizado, totalmente destrozado. Pedro sale con una pequeña herida en la cara e Itziar con dos costillas fisuradas y con una contusión en las cervicales.

Ha sido una temeridad. Los entrenamientos terminan con ambos en el hospital, pero tras un severo reconocimiento, podrán tomar la salida tres días después.

PRUEBAS

Jueves 10 de septiembre. 19:00 horas.

Jesús Puras ha finalizado las verificaciones. Quiere probar su coche antes del rallye y tomar algunas decisiones sobre reglajes. Me pide que le acompañe. Formamos una caravana con dos furgones de la escudería y Mauro Nocentini. Juan Petisco se queda en Oviedo ultimando las asistencias.

Los mecánicos cortan unos kilómetros de carretera y, mientras montan unas cubiertas Michelin S25, Jesús me cuenta que Mauro

ha hecho una suspensión nueva, con los datos del último rallye Mil Lagos, pero adaptada al asfalto español. Quiere probarla. Hace un recorrido de ida y vuelta con José Arrarte a su lado. Cuando llega comenta que las suspensiones son fantásticas, perfectas, no hay que tocar nada. Me dice que me suba a su lado para que viese la efectividad de estas suspensiones y lo redondo que iba el motor. No lo dudo un instante.

Efectivamente, el Deltona es de una eficacia impresionante. Copia el suelo sin la menor protesta, pese a que Jesús conduce con agresividad, llegando hasta el límite de giro del motor, que se manifiesta por un pitido avisador en los auriculares. Tras un viaje de ida y vuelta, Puras quiere probar la diferencia entre las ruedas frías y las calentadas. Las S25 han subido hasta 60 grados en el interior de la banda de rodamiento. Se montan otras, idénticas, precalentadas a esta temperatura. Parto en el Deltona para probar. Jesús fuerza un poco más el ritmo y se queja de que los pelillos de los neumáticos nuevos producen un ligero

flaneo. Al llegar le dice a Jose Arrarte que habrá que desgastar estos pelillos, restos del molde de vulcanizado, antes de cada tramo en el que estrenen ruedas. Su copiloto habitual vuelve a su sitio mientras me quedo en tierra con enorme envidia. Mauro quiere probar una centralita electrónica diferente, con parámetros de inyección apropiados para rallyes de tierra. Cuando llega Jesús, le indica que el motor con esta centralita es más progresivo pero menos potente; que prefiere la primera centralita pero que ésta posiblemente irá bien si llueve. Con toda esta información sobre neumáticos, suspensiones y centralita, se da por terminada la prueba a las nueve de la noche. Al día siguiente había que correr.

VÍSPERAS

Jueves 10 de septiembre. 21:00 horas.

El Hotel de la Reconquista es el cuartel general del rallye. Marlboro ha convocado una rueda de prensa para presentar a Luis Monzón a los medios informativos. Me llama la

PONCE, SUMA Y SIGUE
 En cada actuación, José Mari Ponce suma puntos para el campeonato. Camel Península no quiere saber nada del canario, que ha acabado su presupuesto y no sabe si podrá seguir luchando por renovar el título del pasado año.



atención que allí no están ni Ricardo Avero ni Pedro Diego, que también corren con los rojos colores de la marca de tabaco. Lo cierto es que la convocatoria es del equipo que dirige Fabrizio Tabaton, que es quien más habla. Para el genovés (que ganó este rallye hace cinco años, con un Delta S4), su piloto estaba en condiciones psíquicas de plantar batalla a Puras e iba a tomar la salida con esta idea en la cabeza. Consideraba que el Mitsubishi de Avero no era tan adecuado a los tramos resbaladizos de Castellón, donde Ricardo dio un buen repaso a Luis. Extrañamente, para Tabaton, Diego, con un año de inactividad y tras el golpe de entrenamientos, no contaba para la lucha final. Ponce, con un BMW de sólo dos ruedas motrices, tampoco.

PRIMER ACTO

Viernes 11 de septiembre. Desde las 9:00 horas.

En los dos primeros tramos, Puras pone de manifiesto que está en otro nivel. Tras el cántabro, su pai-

OTRA VEZ ALONSO
 De nuevo Daniel Alonso volvió a realizar una actuación excelente; otra vez primero, tras los intocables grupo A.

ASI VAN LAS COSAS

El Campeonato de España es cosa de tres: Puras, Monzón o Ponce

Piloto	Puntos	puntos por Rally	CI	CAN	SAN	ALI	LLA	OSO	LUG	CER	PAS
MOZON	934	186,8	AB	2º	1º	2º	NP	AB	NP	1º	2º
PONCE	933	186,6	2º	3º	NP	3º	NP	3º	2º	NP	3º
AVERO	810	162,0	5º	1º	NP	AB	NP	2º	1º	2º	AB
PURAS	758	189,5	NP	NP	2º	1º	1º	1º	NP	NP	AB

AB: abandono, NP: no participó, CI: Costa Inglés, CAN: Sierra Cañaman, SAN: Santander, ALI: Capadocia, LLA: Llanos, OSO: Osuna, LUG: San Frolán (Lugo), CER: Coránica, PAS: Principado de Asturias. Solo se puede participar en 9 rallies y puntúan los 5 mejores resultados.

A falta de tres pruebas (Orense, Cataluña y Madrid), la lucha por el título queda limitada a tres hombres, porque Avero aunque matemáticamente puede serlo, lo tiene poco menos que imposible. Quien parece mejor colocado es Puras. Puede participar en las tres pruebas que restan y sumar un resultado completo, ya que sólo tiene cuatro. Lo que no tiene es presupuesto, por lo que probablemente, sólo acuda a Madrid para jugárselo todo en la victoria en la última prueba. Monzón sólo puede acudir a dos pruebas. Si gana en Orense, tendrá que intentar ganar a Puras en Madrid o acudir al Cataluña e intentar quedar tercero, que es un resultado extremadamente difícil en un rallye que es puntuable para

el Campeonato del Mundo y por tanto, con inscritos de otra galaxia. En estos días, Luis está sopesando las distintas alternativas. Finalmente, José María Ponce también tiene posibilidades. Todo depende de los presupuestos. Puede ir a las tres que quedan, pero no tiene dinero. Si consigue apoyos y va a Orense, puede encontrarse solo y ganar en la ciudad del Miño. Pero tiene que descontarse ya dos resultados. En Cataluña, con su BMW no puede hacer nada al scratch y este año sólo puntúan los 12 primeros. Para obtener beneficios, debería quedar entre los cinco primeros, que es poco menos que imposible. Ganar en Madrid sería todo un golpe de fortuna. ¿Quién sabe?



ESTA VEZ LA FORTUNA NO FAVORECIÓ A LOS OPEL CORSA. Pese a ser los pilotos más aplaudidos por la numerosa afición asturiana, ni Lilly (en la foto), ni Climent pudieron llevar a los pequeños Opel Corsa hasta el fin del rallye, por problemas mecánicos.

sano Diego cede 17 segundos, mientras que Monzón comete su primer error (un trompo) y queda relegado a 34". El embrague del Mitsubishi comienza a dar problemas.

La alegría de Puras dura poco. Un manguito del Lancia se rompe y la subida de temperatura es fatal para el motor. Es el primer abandono de la temporada, pero el que más duele. Diego se instala en cabeza, con 12 segundos de ventaja sobre Monzón, que ataca valientemente. Avero ha perdido seis minutos por la bomba de embrague e intenta recuperar puestos.

José María Ponce es tercero, algo retrasado por una avería en los interfonos. Cima (Renault) y Saiz (Peugeot) también han abandonado prematuramente, por salida de carretera y rotura del motor respectivamente. Al mando del segundo pelotón queda Carlos Otamendi (Sierra grupo N) que domina con claridad a Daniel Alonso.

ESPECULACIÓN

Viernes 11 de septiembre. 21:00 horas.

A la llegada a Oviedo, al fin de la primera etapa, Diego aventaja a Monzón en 54 segundos, a Ponce en 2'35" y a Otamendi en más de cuatro minutos. Avero está a 8'43", en el puesto decimotercero. En el parque cerrado se forma una tertulia con Hugo Von Veschler (responsable máximo de Marlboro), a quien se pregunta sobre la posibilidad de frenar a Diego para que Monzón mantenga sus posibilidades en el Campeonato de España. Ríe Hugo, consciente de que esta hipótesis es absolutamente descabellada.

DESENLACE

Sábado 12 de septiembre. 18:00 horas.

En el podio, Pedro no oculta su alegría. Izar tampoco. Ha sufrido mucho porque el arnés le oprimía las costillas rotas y ha tenido que utilizar calmantes, pero no en dosis elevadas, porque los copilotos deben estar bien despiertos.

Por la cabeza de Pedro pasan los recuerdos del año pasado, con un final amargo y polémico. Esta es su primera gran victoria. La confirmación para quienes han creído en él, que últimamente ya eran pocos.



ORIOI GÓMEZ YA ROZA EL VOLANTE DEL PEUGEOT OFICIAL. El catalán Oriol Gómez prácticamente se ha adjudicado el Desafío Peugeot al vencer en Oviedo, tras el abandono de sus rivales.



JAIME AZCONA, LÍDER DE LOS PEQUEÑOS. Otra buena carrera del hermano pequeño de los Azcona, que venció entre los muchos Peugeot 205 inscritos en la prueba del Principado.



EL DELTONA SÓLO LE DURÓ DOS TRAMOS A PURAS. Dominador indiscutible mientras duró en carrera, Jesús Puras tuvo que abandonar con el motor del Lancia fuera de uso por un recalentamiento.



EN EL BACQUET DEL DOLOR. Itziar Muguerza, copiloto de Pedro Diego, participó (¡y ganó!) con un collarín y con las costillas vendadas.

CLASIFICACIONES

1º Diego-Muguerza (Lancia Integrale HF), en 3'06"15. 2º Monzón-Leon (Lancia Integrale HF), a 2'32". 3º Ponce-De-nis (BMW M-3), a 3'29". 4º Alonso-Belzunces (Ford Sierra Cosworth), 1º grupo N, a 11'12". 5º Oriol-Marti (Peugeot 309 GTI), 2º grupo N, a 14'4". 6º Otamendi-Cofado (Ford Sierra Cosworth), 3º grupo N, a 15'51". 7º Martínez-Conde-Aguirre (Renault Clio), a 19'10". 8º Vallejo-Caiafat (Peugeot 309 GTI), 4º grupo N, a 19'55". 9º Cardin-Marcos (Lancia Integrale HF), a 20'26". 10º Azcona-Bilimale (Peugeot 205 Rallye), 5º grupo N, a 24'42".

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1º Luis Monzón (Lancia), 934 puntos. 2º José M. Ponce (BMW), 933 puntos. 3º Ricardo Avero (Mitsubishi), 810 puntos. 4º Jesús Puras (Lancia), 758 puntos. 5º Oriol Gómez (Peugeot), 687 puntos. 6º Luis Climent (Opel), 652 puntos. 7º Kiko Cima (Renault), 614 puntos. 8º Carlos Otamendi (Ford), 384 puntos. 9º Inigo Lilly (Opel), 362 puntos. 10º Antonio Ponce (BMW), 342 puntos.



FORMULA 3000/ALBACETE

LOS ASPIRANTES

Cinco pilotos llegaron a Albacete con posibilidades de vencer el Campeonato de Fórmula 3000 y los cinco sueñan con llegar a la Fórmula 1. Todos ellos siguen teniendo posibilidades de proclamarse campeones y de utilizar su victoria como catapulta para encontrar un buen volante en la Fórmula Reina.

Javier Moltó y Alex Blanco
Enviados especiales

El dinero, la potencia, la fama y la máxima complejidad técnica se dan cita en la Fórmu-

la 1. Luca Badoer, Andrea Montermini, Michael Bartels, Rubens Barrichello y Jordi Gené aspiran a alcanzar esa especialidad dorada, que, por cierto, no está en su mejor momento. En las dos carreras que

restan y en la recién disputada de Albacete, la tensión en los equipos y en los pilotos resulta evidente y no cometer equivocaciones es primordial para no quedar totalmente descartados de la lucha por la victo-



LUCA BADOER
37 Puntos



ANDREA MONTERMINI
31 Puntos



MICHAEL BARTELS
25 Puntos



RUBENS BARRICHELLO
24 Puntos



JORDI GENÉ
21 Puntos

FORMULA Y COPA
RENAULT

Ganaron Javi Díaz e Irizar

Como teloneros de la Fórmula 3000 actuaron la Fórmula Renault y la Copa Clío 16v. Entre los monoplazas, Javi Díaz fue la estrella del fin de semana, ya que obtuvo el mejor tiempo de entrenamientos y después venció en la carrera. La manga de entrenamientos estuvo marcada por la igualdad. En medio segundo se situaron cinco pilotos, entre los que

denomina, desde este fin de semana, Jordi Gené. La lucha se centró entre Pérez-Sala y Morback por el tercer puesto, que finalmente se llevó el piloto catalán. Así finalizó la carrera que, a falta de tres resultados para acabar el Campeonato, deja abierta la lucha por el título. En la Copa Clío 16 válvulas, Pablo Irizar, Santiago Moya e Ignacio Hervás se



figuraban los cuatro que tienen posibilidades de vencer el Campeonato. Morback marcó el segundo tiempo, Carlos Pérez-Sala el cuarto y Ricardo Gallano el quinto. Gallano, arrancaba perfectamente y, desde la tercera fila, se colocaba primero a final de recta pasando a todos los pilotos por el exterior. Javi Díaz se colocó tras él y Pérez-Sala tercero. En la tercera vuelta, Javi superó a Gallano en la curva anterior a la que se

situaron primero, segundo y tercero tanto en entrenamientos como en carrera. La salsa de la carrera la puso Rodríguez, que remontó hasta el cuarto puesto final. Sin embargo, los comisarios lo excluyeron por conducción antideportiva, decisión que ha sido recurrida por el piloto. Dependiendo del fallo final, la clasificación del campeonato tiene dos lecturas, que reflejamos en nuestro cuadro de clasificaciones.

ria. El punto de mira de estos cinco pilotos está dividido entre conseguir un buen volante en la Fórmula 1 y vencer el Campeonato, aunque el segundo objetivo va en beneficio del primero. Para acrecentar la tensión, este año ha llegado a la Fórmula 3000 una novedad técnica que trae de cabeza a los equipos: la utilización de uno o dos amortiguadores en el eje delantero. Jordi Gené comentaba días antes de la carrera: «Un único amortiguador va claramente mejor en curvas rápidas, pero en curvas lentas y largas, como las de Albacete, aún no hemos conseguido ponerlo a punto. Vamos a trabajar en el Jarama, que tiene algunas curvas parecidas, para dejarlo a punto».

En Albacete, la duda entre los equipos era tal, que el equipo de Luca Badoer, el Team Crypton, se decidía por montar dos amortiguadores. Este dato no sería sorprendente si no fuera porque esta escudería es la más experimentada en la utilización del monoamortiguador. Después de la carrera, en la que Badoer quedó segundo, su ingeniero nos comentaba: «Nos hemos equivocado. Con un solo amortiguador hubiéramos ido más rápido». Sin embargo Montermini, que ganó la carrera, llevaba en su monoplaza dos amortiguadores. «Nosotros no creemos en el monoamortiguador. Aunque se hayan ganado carreras así, nosotros creemos que no funciona» nos confesaba Guido Forti, el director del equipo. Y quizá, por los resultados que obtienen, haya que darles la razón. De los cinco pilotos en liza por el título, sólo montaron monoamortiguador Barrichello y Gené, que obtuvieron malos resultados. El brasileño realizó unos buenos entrenamientos y salía en primera fila, con el segundo tiempo. Sin embargo falló la arrancada: sol-



CURVA JORDI GENÉ
En Albacete, se ha dado el nombre del piloto catalán a una curva del circuito.



tó el embrague antes de tiempo, tuvo que volver a pisar, para arrancar de nuevo, por lo que le superaron diez pilotos y sólo pudo acabar sexto, gracias a los abandonos de los que le precedían. Jordi Gené, por el contrario, tuvo unos entrenamientos amargos. No le salían los tiempos, obteniendo el 8º mejor crono. Por fin, la noche del sábado al domingo descubrieron la causa: un amortiguador defectuoso. Con el problema solucionado, arrancó de forma fantástica y se colocó cuarto, hasta que la rueda trasera izquierda, mal fijada, le obligó a abandonar. Con todo, el peor fin de semana fue para el piloto alemán Michael Bartels, que salía con dos amortiguadores, al igual que su compañero de equipo Luca Badoer. «No estamos muy seguros de lo que pasa en mi coche. Hace dos semanas, en Spa,

parece que está en el monoamortiguador y debo experimentar con él».

No todos los pilotos pueden permitirse el lujo del piloto español. Andrea Montermini tiene ya 27 años y no puede permitirse riesgos para llegar a la Fórmula 1. Para él «es sólo un problema de dinero, con la actual crisis mundial, los equipos medios necesitan dinero. Si yo tuviese un patrocinador, ya habría entrado en la Fórmula 1. Minardi, March, Tyrrell o Fondmetal son escuderías adecuadas para comenzar. Si gano el Campeonato quizá abra los ojos a algún patrocinador». También el alemán Michael Bartels, de 24 años, debe tener cierta prisa, pero analiza las cosas con calma; «Los equipos medios de Fórmula 1 aún no están en condiciones de decir: disponemos de este motor, estos ingenieros, suficiente dinero para toda la

ellos en este momento». Y le preguntamos por Ferrari, para el futuro: «Estoy bien visto en Ferrari. Me siguen todos, tanto de Ferrari como de Marlboro. El primer año es imposible entrar en Ferrari, pero si lo hago bien durante ese año, después podría entrar».

El más joven de los cinco, Rubens Barrichello está en una situación parecida a la de Gené. Barrichello nos decía: «Si sólo puedo entrar en un equipo en el que tenga que luchar para calificarme, me quedaré en la 3000. Lo óptimo sería Benetton, el primer contacto que tuve. Como ese equipo ya está definido, para mí sería bueno Tyrrell, Jordan... ese tipo de escuderías que miran el futuro con otros ojos». Jordi Gené, declara exactamente lo mismo, pero sin dar nombres propios. ○

VENCEDOR
Andrea Montermini está realizando un sensacional final de temporada, que le puede llevar a alcanzar el Campeonato de F 3000

URBANO MCNISH
Alan McNish se salió de la pista en la primera sesión de entrenamientos y al fin consiguió que volvieran a dejar el coche sobre el asfalto. Él mismo dirigió la operación. Al arrancar, llenó toda la pista de gravilla.



iba perfecto y aquí en Albacete va fatal». A él se debía referir el ingeniero que nos comentaba que se habían equivocado montando dos amortiguadores. Finalmente, Bartels abandonó en la vuelta 27 cuando iba decimotercero.

En principio, los equipos que montaban dos amortiguadores, optaron por la opción más conservadora. Quizá con un amortiguador pudiera irse más rápido, pero también podía perderse más tiempo. Sin embargo, Jordi Gené no dudaba: «Este es mi primer año en Fórmula 3000 y yo tengo que aprender. El futuro

temporada... Pero si consigo buenos resultados en las carreras que faltan, tengo muchas posibilidades de realizar un programa completo en Fórmula 1.» Sobre la llegada de Sauber a la Fórmula 1, comentó: «Es una buena noticia para los jóvenes pilotos alemanes. Parece que para el próximo año el equipo ya está completo con Wendlinger y Lehto. Pero para el futuro creo que es una gran posibilidad».

Parece que Luca Badoer también lo tiene claro: «Yo creo que de un modo u otro debería entrar. Tengo contactos pero no puedo hablar de

CLASIFICACIONES

FÓRMULA 3000

1. A. Montermini (Reynard-Judd), las 58 vueltas en 1h 20'36"
2. L. Badoer (Reynard-Ford), 1h 20'41"
3. E. Collard (Loia-Ford), 1h 20'47"
4. P. Stewart (Reynard-Judd), 1h 21'33"
5. A. McNish (Reynard-Mugen), 1h 21'51"
6. R. Barrichello (Reynard-Mader), 1h 21'52"

CLASIFICACIÓN CAMPEONATO

1. L. Badoer, 37 puntos
2. A. Montermini, 31 puntos
3. M. Bartels, 25 puntos
4. R. Barrichello, 24 puntos
5. J. Gené, 21 puntos

FÓRMULA RENAULT

1. J. Díaz, Renault (Alpa), las 21 vueltas en 34'11"84
2. R.G. Gallano, (Oron), 34'20"37
3. C. Pérez-Sala, Renault (Martin), 34'30"60
4. R. Morback, Renault (Martin), 34'31"23
5. I. Soto, Renault (Martin), 29'51"307

CLASIFICACIÓN CAMPEONATO

1. Gallano, 50 puntos
2. Pérez-Sala, 45 puntos
3. Morback, 43 puntos
4. Díaz, 43 puntos
5. Cutillas, 24 puntos

COPA CLIO 16 V

1. P. Irizar, las 15 vueltas en 28'36"44
2. S. Moya, 28'39"05
3. I. Hervás, 28'39"55
4. M. Rodríguez, 28'51"73
5. B. Tramont, 28'53"40

CLASIFICACIÓN CAMPEONATO

1. Hervás, 57 puntos
2. Tramont, 42 ó 44 puntos
3. Irizar, 39 puntos
4. Moya, 38 puntos
5. Llovera, 32 ó 34 puntos



CAMINO DE PEKÍN. El equipo Citroën parece perfilarse como favorito para la victoria, siempre que los hombres de Mitsubishi se lo permitan. De momento Lartigue es el líder pero todavía quedan muchas etapas.

Rallye París - Moscú - Pekín

El primer París-Moscú-Pekín se ha convertido en una prueba de extremada dureza debido al tremendo ritmo impuesto por las dos principales escuadras oficiales, Citroën y Mitsubishi. Las diferencias entre los pilotos de estas dos marcas y los demás son de horas. Después de 11 etapas, y ya preparados para entrar en territorio chino, quedan en

carrera 72 participantes (66 coches y 6 motos) de los 150 que partieron de París. Las últimas etapas en territorio ruso se han disputado a un ritmo endiablado, más propio de un rallye del mundial que de un raid que atraviesa dos continentes, y como consecuencia de esto las alternativas en la cabeza de la prueba han sido múltiples.

Las deficiencias del Road-Book oficial han propiciado la victoria, en las dos últimas etapas en territorio de la CEI, del dúo de Citroën Lartigue-Perin que ha demostrado su superioridad en la navegación. El piloto de Mitsubishi Bruno Saby, hasta entonces líder, perdía mucho tiempo y sólo su compañero, el japonés Shinozuka, podía seguir la estela de Lartigue. Sin embargo, ante las 11 etapas que se disputarán en territorio chino nada está aún decidido. Además, tras el francés de Citroën hay tres coches de la marca nipona, por lo que cualquier di-



POCAS MOTOS. Peterhansel y Magnaldi con Yamaha, son los dominadores absolutos del raid.

ficultad de Lartigue haría recaer la victoria en un Mitsubishi.

Entre las motos las cosas están más claras puesto que hasta ahora los dos pilotos oficiales de Yamaha-Francia, Magnaldi y Peterhansel, lideran cómodamente la exigua clasificación. La opinión que

está mereciendo este Raid entre los pilotos más destacados es unánime y todos elogian la importante labor realizada por René Metgé, aunque también en opinión general es un trazado realmente muy duro y exigente, tanto para los pilotos como para sus mecánicas.



DIFICULTADES. Bruno Saby perdía la primera posición por las dificultades de navegación.

PREGUNTAMOS A IVAN ARIAS Y PEDRO FERNANDEZ DE LA ROSA



Dos españoles en busca de un título

A falta de dos carreras para que el Campeonato Británico de Fórmula Renault llegue a su fin, dos pilotos españoles, Iván Arias (127 puntos) y Pedro Martínez de la Rosa (123 puntos) ocupan las dos primeras posiciones de la clasificación, considerablemente destacados de sus competidores (Harry Nutall, tercero, lleva 104 puntos). En las dos carreras que faltan (27 de septiembre en Thruxton y el 4 de octubre en Brands Hatch) deben dilucidar quién de los dos se hace con el título, aunque todavía hay 44 puntos en juego (20 de la victoria y 2 de la vuelta rápida por carrera) y Nutall podría ponerles las cosas difíciles.

¿Qué táctica vais a aplicar en las dos carreras que faltan?

- Respuesta conjunta.

- Lo más importante con vistas al futuro es la victoria del programa Racing for Spain. Pero como quedan dos carreras, esperamos que, en la primera, podamos

asegurar la victoria final del equipo. Aunque la táctica de equipo siempre ha sido la misma: nunca tocarse con el compañero de equipo. Así en la segunda, la de Brands Hatch, lucharíamos entre nosotros dos para ganar el Campeonato.

- ¿A quién de vosotros benefician más los dos circuitos que restan?

- **Iván Arias:** Quedan Thruxton y Brands Hatch. En Thruxton tengo mucha confianza porque he corrido dos carreras y he ganado las dos y en Brands Hatch, Pedro hizo la Pole en la última carrera. Quizá a mí me favorezca uno y a Pedro el otro, pero todavía puede pasar de todo.

- **Pedro M. de la Rosa:** Bueno, a Iván le beneficia mucho Thruxton porque ahí va muy

bien y yo en Brands no voy mal, pero Iván tampoco. Thruxton le beneficia más a Iván y Brands a mí, pero creo que el balance final es ligeramente favorable a Iván. De todas formas, por ello es aún más interesante para mí. Tengo que sobreponerme al circuito de Thruxton en el que nunca he conseguido un buen resultado y tampoco he conseguido sacar el 100 por 100 de las posibilidades del coche.

- Por último, haced un balance de la temporada.

- **Iván Arias:** Hemos aprendido muchísimo. Ahora, tanto Pedro como yo tenemos experiencia suficiente en slicks (neumáticos sin dibujo y gran agarre, para seco) y alerones para ir a la Fórmula 3. Sin duda alguna, el siguiente paso sería la Fórmula 3, pero la Federación no nos ha comunicado nada.

- **Pedro M. de la Rosa:** Durante esta temporada, tanto Iván como yo hemos aprendido una barbaridad. Ha sido una temporada llena de pruebas y de carreras. Hemos realizado una temporada completa en Inglaterra, que siempre se aprende muchísimo y que nos ha servido para afrontar el año que viene, si Dios quiere y si los patrocinadores lo creen oportuno, la Fórmula 3 en las mejores condiciones.

Pero a nivel de puesta a punto y de pilotaje, todos los años se aprende mucho, pero éste ha sido especialmente importante tanto para Iván como para mí.

- ¿Creéis que sería justo que alguno de los dos se quedara fuera del programa de Fórmula 3?

- **Iván Arias:** No. Yo creo que los dos hemos conseguido buenos resultados y hemos ganado carreras. Yo estoy muy contacto con mi trayectoria y creo que Pedro puede estarlo con la suya. Creo que deberíamos pasar los dos.

- **Pedro M. de la Rosa:** Si yo quedo apartado, te diré que es injusto y si Iván queda fuera, te diría lo mismo, que es muy injusto. Porque los dos hemos estado a muy buen nivel, los dos hemos ganado carreras, los dos hemos disputado el Campeonato. Creo que por una cuestión de pocos puntos, que es por lo que se va a decidir el Campeonato, sería muy injusto que uno quedara apartado. Pero no creo que sea la política que se vaya a seguir.

- Sí, pero a veces hay que elegir.

Respuesta conjunta: Si hay que elegir, pues que elijan al mejor ¿no?



EL FUTURO ES SUYO. Ivan Arias y Pedro M. de la Rosa serán, a buen seguro dos buenos representantes del automovilismo español en las fórmulas europeas.

¡VICTORIA!



JAVIER DÍAZ

Queridos amigos: Como ya anticipamos al término de la carrera de Calafat, no ha habido vacaciones para ninguno de los componentes de mi equipo, Privilège Fórmula - Central Hispano 20. El periodo estival lo hemos pasado de circuito en circuito, probando nuevas soluciones y preparando el sprint final de la

temporada. Para ello, hemos aprovechado la posibilidad de poder compartir la pista con los cursos de la Escuela y con la selección del Piloto Elf-Privilège Fórmula '93.

De esta manera, llegamos a Albacete muy poco morenos, pero con la moral a tope y mi Alfa FR92 perfectamente puesto a punto. El jueves anterior a la prueba, aún con neumáticos viejos y en ausencia de mi ingeniero, marcamos tiempos muy próximos a los mejores. La sesión de entrenamientos oficiales del sábado estuvo marcada por el sofocante calor tan típico de tierras manchegas en esta época. Desde el principio atacué a fondo, intentando asegurar un buen crono antes de que la temperatura subiera más. Sin que se hubieran cumplido los primeros quince minutos de la sesión, entré en boxes para cambiar el neumático izquierdo de ambos trenes. Nada más regresar a la pista, encontré un hueco y pude realizar una vuelta casi perfecta. De esta manera, fue como obtuve el primer puesto en la parrilla de salida, aunque a tan sólo una décima de diferencia de mi más inmediato seguidor. Al día siguiente, sabía que las cosas no iban a resultar fáciles. Arranqué bien, pero al pasar de segunda a tercera fallé el cambio, perdiendo velocidad. Ricardo García Galiano, que hizo una salida sensacional, me superó por la parte exterior de la pista y se situó primero. Como iba a buen ritmo, preferí no atacarle para marcharnos juntos en solitario. La táctica surtió efecto. Mientras los demás luchaban por detrás, nosotros nos escapamos unos metros. Cuando tan sólo habíamos dado unas vueltas alguien debió romper su motor, porque en la horquilla nos encontramos con una mancha de aceite. Galiano prefirió conservar un poco, por lo que le adelanté y comencé a tirar fuerte para escaparme. El resto de la carrera no tuve problemas. Al fin, hemos conseguido nuestra primera victoria.

Este triunfo nos ha dado mucha moral, por lo que esperamos dar mucha guerra en la próxima cita, que se celebrará en el circuito de Montmeló.

Privilège Formula

Hay que luchar hasta el final

Por primera vez en cinco años he podido tomarme algo más de siete días de vacaciones. Mi destino habitual durante el mes de agosto estaba en Finlandia para correr el Rallye de los 1000 Lagos. Pero esta temporada el reglamento sólo permite participar en un máximo de diez pruebas y, en consecuencia, tarde o temprano había que tomar un descanso en vistas a no agotar el cupo.

Decidimos que ese descanso fuese en el 1000 Lagos para que los ingenieros tuviesen tiempo de fabricar las innovaciones técnicas que queremos ir introduciendo en el Toyota. En estos días de vacaciones en Mallorca he podido ir practicando todo tipo de deportes náuticos y creo que me ha venido muy bien desconectar un poco de los rallyes. He recuperado fuerzas y esto puede ser positivo para el resto de la temporada.

Después del triunfo de Auriol en Finlandia, el campeonato se ha puesto muy, pero que muy difícil. En realidad, Auriol, con cinco victorias en su poder, tiene enfilado el título de la misma forma que yo lo tenía el año pasado. Parecía que era imposible perderlo, aunque luego una serie encadenada de incidentes me apartaron del campeonato. El problema es que veo imposible que Auriol pueda tener la misma mala suerte que tuve yo. Pienso que una racha así sólo se da una vez en la vida. Es irreplicable.

Sin embargo, pese a la dificultad, seguiremos intentándolo. De entrada, en Australia buscaremos la victoria por más que estén los dos Lancia de Auriol y Kankkunen. Antes del rallye realizaremos cuatro días de ensayos para probar un nuevo sistema de transmisión y suspensiones que empezamos a ensayar en Bélgica, durante

la última semana de agosto. Tengo muy claro que hay que pelear hasta el final. Además, aunque no se logre el título este año, es muy importante probar el mayor número posible de soluciones de cara a la próxima temporada. Yo sigo convencido que lograremos llegar a ese punto en el que podremos presionar al máximo a nuestros rivales.

Esta temporada Kankkunen y Auriol han estado situados en ese pequeño escalón superior que les ha permitido afrontar las carreras con cierta tranquilidad.

Tenemos que evitar que esta situación continúe existiendo. No sé si en Australia estaremos ya en ese punto, pero no nos queda más remedio que intentar ganar.



Carlos Sainz

BOXES

● **Jordi Arcarons y Carlos Mas, nuestros más destacados pilotos en los raids internacionales, han decidido, apoyados por Yamaha Motor España, poner en marcha un equipo conjunto de cara al año 93. Por el momento, la principal labor de los pilotos catalanes será la de completar el elevado presupuesto necesario para afrontar pruebas tan costosas como el París-El Cabo.**

● **Maserati presentó por fin, después de muchas incertidumbres, su Barchetta. Según los responsables de la marca se organizará un trofeo monomarca y una de las pruebas se celebrará en el circuito de Cataluña durante la reunión del club Maserati.**

● **Keith Wiggins, patrón de la escudería de F 3000, Pacific Racing, declaraba en Albacete sus intenciones de estar en 1993 en F1. La escudería británica espera contar con los motores Ford V8 con caja de cambios semiautomática, y para los chasis cuentan con la ayuda de Fondmetal. Entre los pilotos que suenan como probables está el español Jordi Gené.**

● **El piloto español de rallyes Fernando Brizuela, participante en el campeonato nacional, ha tenido un «pequeño» tropiezo con la aduana británica al volver a Inglaterra después de haber participado en el Rallye de la Cerámica. En sus coches, atendidos por un preparador británico, fueron encontrados diez kilos de cocaína**

A por el Europeo

TRAS la disputa de la penúltima prueba del Campeonato Europeo de Motociclismo, Juan Bautista Borja, con 18 puntos de ventaja sobre su inmediato competidor, se sitúa en inmejorables condiciones para lograr el título. En la prueba holandesa el piloto del equipo de «Aspar» terminó por de-



trás de su compañero de equipo Emilio Alzamora. Sería el tercer título tras los logrados por Maurel en 250 cc. y Amatriáin en Superbikes. También en Asen se disputó la prueba perteneciente al Mundial de Superbikes, el americano Polen, con Ducati, se impuso en la primera manga y la segunda fue para el italiano Falappa. Dani Amatriáin lograba un honoroso quinto puesto.

La moto de Gardner

DESPUÉS de la definitiva retirada del australiano Wayne Gardner, su compatriota Daryl Bettie, que ya le sustituyó durante su lesión a principio de temporada en los Grandes Premios de Australia y Malasia, y que durante el último año ha disputado el campeonato



De Madrid al RACE

EL Real Automóvil Club de España será, finalmente, el organizador del Rallye de Madrid, el antiguo Rallye Valeo que se había quedado sin el patrocinio de la marca de

componentes. Este rallye tiene una gran tradición dentro del calendario, siendo puntuable para el Europeo y, sobre todo, es la única prueba de este



prestigio que se celebraba en la zona centro. Las fechas para esta prueba serán las mismas que las que habían sido previstas para el Valeo, a finales del mes de noviembre.

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

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.

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

D. _____

Calle _____

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

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

Precio suscripción _____

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

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



¿Prohibir el automóvil en ciudad?

CARLO Ripa Di Meana, comisario europeo (dimisionario) ha dicho al respecto que «el sueño del automóvil que prevaleció durante cuarenta años se ha convertido en una pesadilla». Además añadió que, a partir de ahora, estaría dispuesto a separarse de su coche particular y predicar con el ejemplo en pos de ciudades sin automóviles. Paralelamente, Daniel Goudevert, responsable de Volkswagen, señaló que «un auto si deja de ser móvil ya no puede considerarse como automóvil». Las propuestas de ciudades sin coches se multiplican, y ya son muchas las que han tomado medidas radicales en contra de la utilización del vehículo propio en sus centros urbanos. Un centenar de ciudades de todo el mundo con más de dos millones de habitantes, desde Jartún con 2,5 millones a Tokio con 24, se ahogan en la polución. Al margen de las llamadas a un ahorro de consumo y a las limitaciones de la velocidad máxima, las prohibiciones de circular o aparcar en el centro de las ciudades se multiplican. Los «verdes» de todos los países no cesan de litigar contra el automóvil. Greenpeace en Bélgica ha llegado a hacer pintadas sobre los carteles publicitarios de automóviles donde se culpa a éstos de dañar el medioambiente. Por esta causa, la asociación fue condenada a cubrir sus pintadas. Este hecho no impidió a los verdes alemanes, movidos sin duda por Greenpeace, que pidieran la prohibición de todos los anuncios de coches en los medios mientras los constructores, de la

misma manera que ocurre con el tabaco, no pongan en sus publicidades que «circular en coche es perjudicial para la salud y dañino para el medioambiente». Las campañas de los verdes están teniendo resultados positivos. En una encuesta realizada recientemente en Alemania se demuestra que un 57 por ciento de los ciudadanos está a favor de prohibir los coches en el centro de las ciudades. Otra encuesta, hecha en Francia a propósito de este tema, dio resultados parecidos, más de un 60 por ciento estaba a favor de limitar el tráfico en los centros urbanos pero de no prohibirlo totalmente. En cualquier caso, son muchas las ciudades que han tomado medidas. Roma, Milán o Bolonia, al igual que Atenas en Grecia o Méjico DF. están intentando concienciar a los automovilistas de la necesidad de no circular por el centro en horas punta a la vez que han prohibido el uso del automóvil a ciertas horas y días. En Suiza, por ejemplo, Berna a limitado su velocidad máxima en ciudad a treinta kilómetros por hora y Zurich tiene fe en que sus ciudadanos, cansados de tanto atasco, dejen, por iniciativa propia, el coche en casa. Aplicando una política parecida, Amsterdam ha reducido las plazas de aparcamiento en el centro. En Lübeck, Alemania, no se puede acceder al centro los fines de semana... Los fabricantes están cada día más concienciados con estos temas, por poner un ejemplo, BMW facilita un mapa de transportes públicos para sus empleados. Esta fórmula la aplicará también Mercedes en Stuttgart.



BALLESTA



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,

elevallas eléctricas 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



CITROËN AX

NUEVA SERIE ESPECIAL CITROËN AX

TOP

TEN EL NUEVO CITROËN AX SERIE ESPECIAL
UN TOP EN EQUIPAMIENTO:

- CUENTARREVOLUCIONES ■ ASIENTOS DE TERCIPELO
- VOLANTE DEPORTIVO ■ RELOJ DIGITAL ■ PARAGOLPES COLOR CARROCERIA
- TERMOMETRO DE AGUA ■ PRE-EQUIPO DE RADIO

DESDE **970.000** PTAS.

ACELERACION BRILLANTE, DE 0 A 100 KM/H EN 12,9 SEGUNDOS. DIEZ EN POTENCIA. DIEZ EN DISEÑO. DIEZ EN EQUIPAMIENTO. Y AHORA CON UN PACK OPCIONAL QUE TAMBIEN SE MERECE UN DIEZ: ASIENTOS TRASEROS FRACCIONADOS, LIMPIALUNETAS TRASERO, ELEVACIONES ELECTRICAS, CIERRE CENTRALIZADO, CRISTALES TINTADOS Y PINTURA METALIZADA. TODO ESTO POR SOLO: 72.420 PTAS.

Y UN CITROËN AX TOP TEN DESDE 970.000 PTAS.
HA LLEGADO EL NUEVO CITROËN AX TOP TEN. TODO UN TOP.



CITROËN
RED DE CONCESIONARIOS



NUEVO CITROËN AX TOP TEN. GENIAL

* Precio máximo recomendado. Incluye IVA, transporte y oferta promocional. Válido para vehículos en stock. No acumulable a otras ofertas promocionales.

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

22 de septiembre 1992

Núm. 466 • 350 ptas.

Nissan Serena
**FAMILIAR ESPAÑOL
PARA EUROPA**



8 413042 641506
00466

A FONDO

**FORD
ESCORT RS
COSWORTH**



LO ULTIMO

**GAMA
VOLVO
1993**