

NUEVO SEAT IBIZA: TODA LA GAMA ESPAÑOLA

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

30 de marzo 1993

Núm. 493 • 350 ptas.

CIUDADANOS ECONOMICOS

- Citroën AX 14 TD
- Fiat Cinquecento
- Fiat Uno TDS
- Ford Fiesta 1.8 D
- Peugeot 106 XND
- Peugeot 205 XAD
- Renault Clio RL 1.9 D



**AL
VOLANTE**

LANCIA DELTA: CASTA DE CAMPEONES



Ya puedo.

Ya no dependo de nadie. Ahora tengo 110 c.v. por delante y un motor 1.8 inyección multipunto. Yo decido. Y elijo su equipamiento totalmente deportivo con volante de tres radios y asientos delanteros envolventes. Me gusta su línea, con el alerón trasero y las llantas deportivas. Y, además, me da opciones tan importantes como el ABS, la dirección asistida y el aire acondicionado.

Es mi Clio RSi. Me lo he ganado. ¡Porque puedo!

Clio RSi

110 c.v.

RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidentes: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidentes: 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 Cerruda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefe:** M^o Jesús Benet (Información) Víctor Piccione (Producto) Mignel Ángel Turci (Edición). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garza, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Moltó, Ángel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel 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 Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Pinedera (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.

Director Gerente: Simón Molero. **Marketing:** Jorge Dorrego y Teresa Ouma. **Directora de Promoción:** Charo Oñate. **Director de Producción:** Antonio Toribio Triviño. **Directora Tarjeta Motor 16:** Marta Sedano.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha y M^o Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguezudo. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Irujo. **Director de Publicidad Internacional:** M. 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 20. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 70. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Barastegui, 1, 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 01 88. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^o 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 88. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romaldo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Hta. 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 00.

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

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

ESTAS SEMANAS



56
Maserati
6CM

PUNTO DE MIRA	4
SU CASO	14
LO ÚLTIMO	18
Ford Fiesta	
BMW Z 13	22
AL VOLANTE	28
Nuevo Lancia Delta	
Gama Seat Ibiza	36
A FONDO	42
BMW 530i	
REPORTAJE	48
Con diez litros en el depósito	
FUERA DE SERIE	56
Maserati 6CM	
ACTUALIDAD	62
Seguridad vial	



PRECIOS	65	90
MOTOS	90	Kawasaki ZZR 600
Kawasaki ZZR 600		
DEPORTE	96	
Fórmula Indy		
Campeonato de España de Turismos	102	
FIRMA DE LA CASA	114	



22
BMW Z 13

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

El camino es bueno...

LA pasada semana, durante la entrega del Premio R.A.C.E. de periodismo se habló, y mucho, de seguridad vial, no en vano es el motivo principal del certamen. Y una vez más, como cada año, su presidente, **Fernando Falcó**, Marqués de Cubas, nos regaló con un encendido discurso en defensa del automóvil y del automovilista como protagonistas de la compleja problemática que supone, en su conjunto, la seguridad vial. Es gratificante ver cómo una persona como Fernando Falcó expone con crudeza temas espinosos que atacan directamente a la **Administración**, siempre representada en la entrega de premios por la **Dirección General de Tráfico**. No se amilana ante nadie y emplea los calificativos justos ante situaciones que no son de recibo.

Sin embargo, en esta ocasión, el ambiente era más distendido que otros años. Por un lado está la promesa de un nuevo **Plan de Infraestructuras** que hace hincapié en el transporte terrestre que significará que, para el año 2007, nuestro país contará con **10.700 kilómetros de autovías**. No está mal, desde luego, aunque sea a largo plazo, pero Falcó recalcó que antes deberá terminarse el actual, y retrasado, **Plan de Carreteras**. Una alabanza y una crítica unidas. También hizo referencia al esperado «**carné de puntos**», sin atacarlo directamente pero sí poniendo el énfasis justo en los agravios comparativos que puede traer consigo si no se regula perfectamente, y eso es tan difícil... En cuanto a **Tráfico**, felicitó -y nosotros nos unimos a la felicitación- a la **DGT** por la labor desarrollada en 1992, que ha dado como fruto una reducción significativa del número de víctimas por accidente. Pero aprovechó para dar un toque de atención para que tenga una mayor imaginación a la hora de diseñar las campañas de concienciación, propugnando que se evite todo dramatismo. El pasado año el drama presidió la campaña, y desató no pocas polémicas a pesar de lo positivo de su resultado. Este año parece que la nueva campaña va en la misma dirección y nos preguntamos si es necesario **abondar en la berida**. La **DGT** debería recapacitar sobre ello, porque el automovilista se merece una nueva oportunidad, aunque sólo sea por su buen comportamiento pasado.

Manuel Doménech

P U N T O D E M I R A



LOPEZ ARRIORTUA YA EN VW

SE deshojó la margarita e Ignacio López de Arriortúa ya trabaja para Volkswagen. Mientras el ejecutivo español mantuvo en vilo a los medios de comunicación de todo el mundo por su marcha o no marcha de **General Motors**, Arriortúa ya debía tener su decisión tomada y, mientras un amigo entregaba una carta manuscrita en la que anunciaba su intención de dejar la compañía, volaba a Wolfsburg, sede del Grupo Volkswagen, para firmar el contrato definitivo, por cinco años y la escalofriante cifra de **2.360 millones de pesetas**. Su responsabilidad dentro del grupo alemán será la «optimización de producto y compras», división creada para el nuevo y millonario fichaje por un Consejo de Administración que oficializaba este nombramiento y reestructuraba el Consejo de Dirección. Tras esta reestructuración salen del máximo órgano de decisión del grupo el hasta ahora responsable de finanzas **Dieter Ullsperger**, que deja la compañía, el responsable de producción **Günter Hartwich**, que queda en situación de disponible, y el responsable de investigación y desarrollo del grupo, **Ulrich Seiffert**, a quien se ha reducido su responsabilidad a la marca Volkswagen.

HONDA: CRECE LA FAMILIA ESPAÑOLA

LA oferta de Honda en España se ha incrementado con la comercialización del CRX y el Prelude VTEC, que ya están disponibles en los concesionarios de la marca por 3.690.000 pesetas y 4.445.000 pesetas respectivamente.

Realizado sobre la base del Civic VTEC y con su mismo motor 1.6 inyección de 160 caballos, el atractivo **Honda CRX** es un versátil deportivo que puede utilizarse también como descapotable. La operación de quitar o poner la capota se realiza eléctricamente, simplemente apretando un botón desde el asiento del conductor y el techo duro se aloja o sale del maletero. La operación dura solamente cuarenta y cinco se-



gundos y el modelo también dispone de una ventanilla trasera que funciona eléctricamente.

Por su parte, el nuevo **Prelude** sustituye en nuestro país a la versión anterior de 160 caballos. El motor 2.2 VTEC confiere a este coupé de altas prestaciones, en el que todos los elementos de seguridad son de serie, una potencia de 185 caballos que le permiten alcanzar los 230 kilómetros por hora.



S E M A F O R O S

Las alarmas de los coches pueden ser motivo de multa, eso al menos es lo que ocurre si, según la legislación vigente, la alarma suena y el propietario no está allí para pararla. Avisada la policía por algún vecino o transeúnte a quien molesta el ruido, la grúa llega para llevarse el coche y hay que pagar traslado y multa. La multa es por «alterar el orden público», ya que según la legislación el propietario del vehículo debe estar pendiente de su coche. Nosotros decimos, «si hay que estar cerca para anular la alarma ¿qué utilidad tiene?».

Tomás Cavanaugh, hasta ahora responsable del Departamento de Asuntos Públicos y Gubernamentales de Ford España, cargo que ha desempeñado durante más de una década, ha dejado recientemente su puesto en la compañía. La intención del que fuera el primer director de Motor 16, es reintegrarse al mundo del periodismo del motor, actividad que abandonó para iniciar su andadura en Ford. Para esta nueva etapa profesional, un reto del que como siempre Cavanaugh saldrá vencedor, le deseamos que alcance los mayores éxitos.

B R E V E S

◆ LINARES SIGUE EN LA CUERDA FLOJA

No acaba de estar claro el futuro de la fábrica de Santana en Linares. El accionista mayoritario de la empresa, Suzuki, está empeñado en cerrar la factoría si no se alcanza un acuerdo con los trabajadores para mejorar la productividad. De momento los trabajadores han aceptado que el gobierno andaluz dicte un laudo para tratar de arreglar la situación.

◆ PRESIDENTES DISTINGUIDOS

Sebastián Salvadó continuará como presidente del Real Automóvil Club de Cataluña, después de las elecciones que la entidad ha celebrado recientemente para renovar la Junta Directiva. Por su parte, Carmelo Olmo, presidente de la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Aíneas, ha sido nombrado miembro del Comité del Comercio y la Distribución de la CEE, a propuesta del Comité Europeo del Comercio y la Reparación del Automóvil.

◆ RENAULT PREMIADOS

Mientras que el Renault Safrane



ha sido elegido como «Auto nº 1», empatado a puntos con el BMW Serie 3 Coupé, por siete publicaciones especializadas europeas, el Twingo ha sido el modelo más votado por el jurado internacional de Car Decing Award entre los coches de producción. Por su parte, el Ultralite de General Motors era el más votado entre los prototipos.

Tokio

Daniel Monteverde

▶ **LA CE Y JAPÓN SIN ACUERDO**
Japón y la CE han fracasado de nuevo en su objetivo de fijar el tope de automóviles nipones a exportar a la CE en 1993. Robert Verrue, jefe de la delegación europea, declaró en Tokio: «1993 va a ser un año tan malo que pueda que la decisión final tengan que tomarla los políticos».

▶ **INMUEBLES EN VENTA**
Nissan ha vendido propiedades inmobiliarias por valor de 44.500 millones de pesetas. Los beneficios de la operación se utilizarán para enmascarar los 29.000 millones de pesetas de pérdidas que la compañía prevé durante este ejercicio que finaliza el 31 de marzo.

▶ **TV PARA AUTOMÓVILES**
Gaslo va a comercializar un

televisor en color para automóviles con pantalla de cristal líquido. El modelo, cuyo precio ronda las cien mil pesetas, tiene selección automática de canales, memoria y eliminación de las perturbaciones en pantalla mientras se conduce.

▶ **TOYOTA AMERICANOS**
Toyota ha exportado ya más de cien mil vehículos desde sus plantas norteamericanas. Las exportaciones, que empezaron en 1988 con el envío de algunos coches a Taiwán, van destinadas a 22 países, entre los que se encuentran Japón y varios europeos. Según Toyota, sus exportaciones desde la planta de Kentucky van muy bien y sobrepasarán los 80.000 coches en 1994.



Londres

Ian Adcock

▶ **INVERSIONES PARA EL MONDEO**
Más de 200 millones de libras (alrededor de 35.000 millones de pesetas) ha invertido Ford en su nuevo centro de Investigación y Desarrollo en la localidad británica de Dunton, donde trabajan cuatro mil empleados. El nuevo centro es el responsable del diseño del nuevo Mondeo, en estrecha colaboración con el centro alemán de Merckelich.

▶ **ROVER 600 TURBO**
El Rover 600 incorporará, a finales del 94, una versión deportiva de tracción integral con el motor 2 litros turbo. Esta operación se interpreta

como un regreso al espíritu Rover, que había sido abandonado en beneficio de los motores Honda. El director de diseño de la marca británica, Gordon Sked, es el artífice de esta nueva era y entre sus proyectos futuros se cuenta la potenciación de los motores de la serie K, incluida una versión V6, que también se montará en el modelo 600.

▶ **MERCEDES EN USA**
Frente a las especulaciones de los últimos meses, los planes de construcción de la nueva planta en Estados Unidos han sido confirmados por Edzard Reuter, director general de la marca de la «estrella».



BMW CAMBIA DE PRESIDENTE

TRAS veintidós años en la presidencia de BMW, Eberhard Von Kuenheim abandonará su cargo, que será ocupado por Bernd Pischetsrieder, actual responsable del departamento de producción, el próximo trece de mayo. Kuenheim, que cumplirá 65 años durante este año, no dejará la empresa, ya que será propuesto como nuevo miembro del consejo de vigilancia, puesto en el que sustituirá a Hans Graf.

LAS SEÑALES CRECEN

PARA adaptarse a la normativa europea, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes está actualizando la señalización de la red de carreteras bajo su competencia. Esta adaptación se notará sobre todo en la **señalización vertical**, ya que las señales serán más grandes y más altas, modificación posible al mejorar los materiales reflectantes utilizados. Pasar del metro actual entre la base de la señal y el suelo a los dos metros en las vías de alta capacidad y 1,80 en el resto, aumentará la visibilidad y evitará que la vegetación pueda tapanlas. Además, el convenio suscrito por la Dirección General de Carreteras y el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas -Cedex-, permitirá que el MOPT efectúe el seguimiento de la señalización y pueda controlar la calidad de los elementos que se van instalando.

CONDUCTORES MAS SEGUROS

EL concurso que organiza Volvo para buscar al «Conductor más seguro de Europa», cada año va teniendo una mayor relevancia. En la edición 93, los países que han tomado parte han sido once, más que en el 92, y en España también ha aumentado el interés por esta competición; en total, la filial de la marca sueca en España ha recibido siete mil solicitudes. Por medio de un cuestionario entre estas solicitudes se eligieron 45 y de ellas, con la colaboración del RACE y en selecciones organizadas en Barcelona, Madrid y Sevilla, quedaron cuatro, cuatro afortunados que tendrán que ir a competir a Saalfelden en Austria, donde se encuentra el centro de pruebas más avanzado de Europa, en una final



en la que coincidirán los mejores conductores del continente. Al premio, un Volvo 850 que se llevará el vencedor, podrán optar por parte española Francisco Mateo Mur, Ángel Pérez Fuentes, Antonio López Pascualvaca y Luis Merino Juez que, para imponerse en las clasificatorias, tuvieron que superar diferentes pruebas de control del coche en suelo deslizante, realizadas en una pista especial de plástico con una adherencia similar a la del hielo, ya que se trataba de controlar frenadas y evitar obstáculos en condiciones límite. Otra prueba muy importante era contestar de forma correcta a unas situaciones que se producían en un vídeo. Para realizar las pruebas dinámicas se utilizaron Volvo 440 sin y con ABS.

▶ **BANDEJA PARA EL FRONTERA**
El equipaje o los objetos guardados en el maletero del Opel Frontera no tiene por qué estar a la vista. Entre los accesorios para este todo terreno, la marca ofrece, como opción, una cubierta para la zona de carga cuyo precio es de 20.971 pesetas.

▶ **NOMBRAMIENTOS EN FIAT AUTO ESPAÑA**
Alfa Romeo y Lancia tienen nuevos responsables de prensa que actuarán bajo la dirección de relaciones externas de Fiat Auto España. Para la marca del cuadrifoglio ha sido designado Manuel Lique, mientras que el nuevo jefe de prensa de Lancia es Pedro Romero.



BARCELONA: SIGUEN LOS EMBARGOS

EN medio de una enorme polémica, el Ayuntamiento de Barcelona ha embargado trece mil cuentas corrientes, existen otras fuentes que aseguran que son 21.500, por impago de multas o impuestos, y ha anunciado que prepara nada menos que 89.000 notificaciones más. Se trata de sanciones impuestas durante los años 90, 91 y comienzos del 1992, cuyo total asciende a 1.500 millones de pesetas que, una vez deducido el setenta por ciento de gastos de cobro, se dedicarán a mejoras viarias y de seguridad vial. Esta iniciativa ha provocado, además de colas en las oficinas municipales de recaudación, la respuesta airada de la oposición, que acusa al gobierno municipal de romper el pacto según el cual se iban a limitar estas ac-

ciones a los multirreincidentes o los sancionados por faltas muy graves. También, claro está, la protesta de los ciudadanos, como es el caso de una mujer que ha denunciado al Ayuntamiento, que podría ser acusado de «prevaricación, robo o burto», por que las multas habían prescrito.



▶ **ITV PARLANTE**
Itaue S.A., la empresa concesionaria más importante del sector en España, ha puesto en marcha un sistema revolucionario de atención al cliente: en minuto y medio de conversación telefónica con un ordenador se concerta la cita para pasar la revisión. La máquina, capaz de atender ocho llamadas a la vez y hablar en catalán o castellano, da hora en el lugar de la red que el solicitante escoja y en caso de necesidad la máquina pasa la llamada a una operadora. La llamada es gratuita y el 900/10 10 20 funciona 24 horas.

LAS EXPORTACIONES TOCAN TECHO

Las exportaciones de automóviles de turismo fueron de 1.274.370 unidades durante 1992, cifra que representa un descenso del 0,8 por ciento con relación al año anterior y supone la primera caída de las ventas exteriores tras cinco años de continuos ascensos. Esta caída es el fiel reflejo de lo que ocurre en el mercado europeo, que sufrió un descenso del 0,14 por ciento en su conjunto, motivado fundamentalmente por la caída de las ventas en un 5,5 por ciento en el gran mercado alemán, **verdadero termómetro** de la industria automovilística europea, aunque tampoco hay que olvidar la ralentización que en los dos últimos años vienen experimentando el resto de los principales países europeos.

Todo parece indicar que las exportaciones de turismos, que representan el 71,2 por ciento de toda la producción española de automóviles, no sólo han tocado ya techo, sino que pueden haber iniciado una caída acelerada debi-



MODELOS MÁS EXPORTADOS

MODELO	1992	1991	%92/91
Opel Corsa	291.233	324.510	-10,25
VW Polo	212.063	177.620	19,39
Ford Fiesta	133.703	123.915	7,89
Renault 19	102.861	82.696	24,38
Seat Toledo	95.860	42.816	123,88
Seat Ibiza	82.069	130.312	-37,02
Renault Clio	79.417	68.771	15,48
Peugeot 205	79.175	82.665	-4,22
Seat Marbella	62.232	66.256	-6,07
Ford Escort	40.613	73.426	-44,68
Citroën ZX	36.874	23.370	57,78
Opel Astra	30.419	4.829	529,92
Ford Orion	26.278	53.763	-51,12

EXPORTACIONES DE TURISMOS

MARCA	1992	1991	Variación
Opel	321.652	329.339	-2,33
Seat	240.161	245.063	-2,01
Volkswagen	212.063	177.620	19,39
Ford	200.594	251.104	-20,11
Renault	182.278	155.892	16,92
Peugeot	79.190	82.865	-4,43
Citroën	38.432	42.557	-9,69
TOTAL	1.274.370	1.284.440	-0,78

do a la **crisis económica** que afecta a toda Europa, crisis que donde primero se deja sentir es en la venta de automóviles. De hecho, las ventas a nivel europeo experimentaron en los dos primeros meses de este año un preocupante descenso en torno al 20 por ciento con relación al año pasado, que además ya fue un año bastante gris para la industria del automóvil.

Por marcas, tan sólo Volkswagen (+19,39 por ciento) y Fasa Renault (+16,92 por ciento) registraron incrementos; Ford (-20,11 por ciento) es la que más pierde y General Motors (Opel), con 321.652 unidades, fue el mayor exportador, seguida de Seat con 240.161, y Volkswagen con 212.963 unidades.

En cuanto a modelos, sigue destacando el Opel Corsa, con 291.233 unidades exportadas, aunque haya sufrido un retroceso del 10,25 por ciento con relación al último año, seguido del VW Polo y Ford Fiesta. Cabría destacar el fuerte incremento del **Seat Toledo**, del que se han vendido en Europa cerca de cien mil unidades en un solo año, así como el gran ascenso del Citroën ZX y del Opel Astra.

Para entender el altísimo grado de dependencia del mercado exterior de la industria española del automóvil, basta recordar que Volkswagen exporta el 95,5 por ciento de toda su producción centralizada en Landaben; General Motors (Opel) el 87,8 por ciento; Seat el 72,9 por ciento y Peugeot el 71,2 por ciento, siendo Citroën, con un 27,2 por ciento, la marca que menos depende de sus ventas al exterior. Esta fuerte dependencia del mercado exterior se hace más peligrosa cuando a su caída se suma el agudo descenso de las ventas interiores.

¿Qué diría tu mamá si te viese con Eristoff?

VODKA ERISTOFF

Un lenguaje distinto.

◆ EL SIERZO EN 4x4

«Por la senda de los monjes» descubrirá en esta tercera edición la concentración que organiza anualmente el Club 4x4 Sierzo. Prevista para el 24 y 25 de abril, el bonito recorrido del sábado se completará con la tradicional prueba nocturna y una espectacular trialera. El precio por persona, en el que se incluye una noche de hotel, es de 8.000 pesetas.

◆ A INGLATERRA EN MG

El Club MG de Cataluña convoca el 1 Raliye Internacional Barcelona-Londres, que se celebrará del 2 al 11 de agosto. Los participantes, evidentemente a bordo de sus MG, saldrán de la Ciudad Condal, embarcarán en



Santander, visitarán varios castillos ingleses y el Museo del Automóvil de Warwick durante el recorrido, y «peregrinarán» a Abingdon, cuna de la marca. Las inscripciones deberán hacerse antes del 30 de abril en la sede social del Club: calle Rollán, 150, 08037 Barcelona. Teléfono 93/457 50 10.

◆ AMERICANOS JUNTOS

El American Car Club de Cataluña convoca, en su sede de Caldes de Montbui, su cuarta concentración. Prevista para el 18 de abril, habrá una excursión de cuarenta kilómetros por el Maresme, aperitivo, comida y concurso de restauración. Para las inscripciones hay que ponerse en contacto con el Sr. Santiago Ponce en el 93/424 22 11.

LA CALIDAD COMO META

MONROE, el mayor fabricante de amortiguadores del mundo, se ha marcado como objetivo prioritario para 1993 mejorar su ya de por sí excelente calidad, para lograr que las devoluciones no superen las cien unidades por millón. Además, a pesar de la crisis, en los planes de la empresa no se contempla reducir plantilla ya que, según el responsable europeo de la marca, la crisis pasará y por eso no tiene sentido prescindir de obreros ya formados que luego volverán a ser necesarios. En total, **8.000 personas** trabajan en los centros que la compañía tiene por todo el mundo, de los cuales 410 pertenecen a la planta de Ermua en Vizcaya y 275 a la de Gijón, fábricas de las que salen al año cinco millones de amortiguadores, de los cuales un 70 por ciento se destinan



a la exportación. La compañía, que facturó el pasado año **84.600 millones** de pesetas y fabricó sesenta millones de amortiguadores, trabaja en dos frentes: como proveedor de primer equipo, entre sus clientes más importantes se encuentran Ford y Nissan, y en el mercado del recambio, en el que su amplio catálogo cubre el 99 por ciento del parque automovilístico.

CRISIS PARA TODOS

LAS ventas de vehículos todo terreno, durante los dos primeros meses del año, han descendido un 35,1 por ciento con respecto al mismo periodo del año anterior y tampoco los vehículos comerciales ligeros y las motos se han salvado en este periodo. La crisis acuciante y el encarecimiento que ha supuesto, en el caso de los TT, la nueva tasa de matriculación son las causas principales del descenso de ventas. Mientras que entre enero y febrero del 92 se vendieron un total de 7.904 unidades de coches TT, en estos

mismos meses de 1993 tan sólo se ha llegado a las 5.130 unidades. En el mercado de las motos, febrero, con un 52,04 por ciento menos de matriculaciones que en el 93, ha seguido la marcha negativa de enero y un 53,98 por ciento de caída en tan sólo dos meses no deja de ser preocupante. Por su parte, los **vehículos comerciales ligeros** tampoco se han salvado de la crisis y sus ventas han descendido en un 44,8 por ciento en los derivados de turismo, un 22,7 por ciento en los pick-up y un 73,6 por ciento en los Micro-van.

PINS DE LUJO

LOS entusiastas de Ferrari no podrán poner pegats al producto que ofrece el fabricante de insignias y joyas **Capfeeling**. Cuidados hasta en los menores detalles, los nueve Ferrari ganadores de Le Mans, comparten estuche de lujo con el escudo de la marca y la calidad es tan buena que a través de las ventanillas se puede apreciar el interior de los

coches. Las minuciosas y acertadas copias del 166 MM de 1949, el 375 «Plus» de 1954, el 250 TR de 1958, el TR 60 de 1960, el 250 TRI de 1961, el 330 LM de 1962, el 250 P de 1963, el 275 P de 1964 y el 250 LM de 1965, forman una excepcional colección que se vende por **580 francos**, unas 11.000 pesetas, y el fabricante asegura que su valor real es casi el doble.



Maldito coche.

Siempre pasa lo mismo. De repente aparece en tu retrovisor. Y no lo has visto venir.

Te pide paso. Te sitúas a la derecha y rápidamente te adelanta. Sin contemplaciones.

¡Maldito coche!

¿Qué tendrá bajo su capó que se destaca del resto, con una alegría y una soberbia que provoca la envidia?

¡Maldito coche! ¡Con qué aplomo aco-

mete los trazados más sinuosos! Haciendo gala de un tren de rodaje excepcional.

Maldito, por su mecánica legendaria. Por su motor a inyección. Por sus 115 CV.

Maldito porque cuanto más lo conduces, más claras deja las diferencias: nervio, poderío, inigualables prestaciones. Porque unos pocos kilómetros son suficientes para valorar su inmejorable equipamiento: frenos ABS, dirección asistida, computadora de a bordo.

Maldito porque demuestra su seguridad activa y pasiva superando las más estrictas normativas internacionales.

¡Maldito coche por lo mucho que se hace desear! Sobre todo cuando el Golf GTI impone su categoría sin importarle en absoluto todo lo que se diga de él.



Ahora el Golf con las mejores condiciones en los Concesionarios Volkswagen.

**SONIDO KENWOOD
ALTA CALIDAD**

La marca japonesa Kenwood, especialista en todo lo referente al sonido en el automóvil, tiene en los altavoces uno de sus productos de más éxito. Entre la extensa gama que comercializa, uno de los más interesantes es el modelo KFC-MQ160, tanto por su calidad de sonido como por la potencia que ofrece. Este altavoz se distingue por disponer de elementos tan avanzados como el cono de altavoz de bajos, realizado en mica de polipropileno resistente al agua y de gran rigidez, el amortiguador de poliamida resistente al calor y tres vías de sonido. Entre las especificaciones técnicas de este elemento destaca una respuesta de frecuencia de 35 Hz, una sensibilidad de 95 dB, la realización del equipo de



montaje y del cable sin oxígeno, lo que asegura su longevidad y una elevada respuesta de sonido, así como una potencia de pico de entrada de 150W. Este altavoz está diseñado para ser montado tanto en las puertas como en la bandeja posterior, elemento este último para el que se ha diseñado un equipo completo.



NUEVO AMPLIFICADOR PIONEER

CONTINUANDO su agresiva política comercial en nuestro país, la firma japonesa Pioneer presenta un equilibrado amplificador de potencia de cuatro canales para automóvil. El GM-840 presenta unas excelentes características técnicas, como es habitual en esta marca y además con un precio bastante contenido. Entre las especificaciones técnicas más relevantes cabe destacar: entrada RCA, potencia máxima de 4x35 W, terminal de la salida de tipo acoplador para el óptimo silenciamiento de chasquidos, amplificador BTL y doble entrada con control de ganancia.

Otras particularidades y funciones de este nuevo modelo GM-840 son: respuesta en frecuencias de 20 Hz hasta 30 kHz (entre +1 dB y -3 dB), con una distorsión de 0,03 por ciento THD, respuesta señal/ruido de 95 dB, impedancia de carga entre 2 y 8 ohmios, nivel de entrada de 0,2 a 2 V. También las dimensiones lo configuran como un producto óptimo para su colocación en cualquier rincón del automóvil y son: anchura 190 milímetros, al-

tura 32 milímetros y fondo 140 milímetros.

Con todo lo anteriormente mencionado y sobre todo con un precio bastante asequible en relación a su calidad, el Pioneer GM-840 se configura como una opción muy válida y apetecible para los amantes del mejor sonido Hi-Fi en el automóvil.

Este modelo completa una de las gamas de amplificadores de potencia más interesantes de nuestro mercado, la GM de Pioneer incluye modelos con las más variadas especificaciones, aptos para las más diversas necesidades. Así la gama comienza por su parte baja con el GM-620 con una potencia máxima de salida de 2x35 vatios y una respuesta de frecuencia entre 10 y 50.000 Hz (+0 dB,-1 dB). En la parte alta de la gama encontramos al GM-3400 con una potencia máxima de salida de 4x80 W, puenteable y con las características más sofisticadas. Todavía más potencia proporciona el GM-4200 con 2x 240 W y una respuesta realmente espectacular.

***También
fabricamos
coches!***



SISTEMAS DE AUDIO FORD

Te presentamos a uno de los mayores fabricantes del mundo en sistemas de audio para automóviles: **Ford**.

Una marca que te ofrece la calidad y ventajas de un sonido creado especialmente para tu **Ford**. Con toda la experiencia que dan más de cinco millones de equipos producidos al año.

Descubre en los **Sistemas de Audio**

Ford la combinación más excitante de tecnología, potencia y fiabilidad. Todo un recital de medidas de seguridad: panel de seguridad desmontable, luz intermitente al desmontar el panel, superficie reflectante bajo el panel, código de seguridad de cuatro dígitos, adhesivos antirrobo... Y muchos detalles más.

Ven a los **Sistemas de Audio Ford**

y disfruta del sonido que mejor sintoniza con tu coche. Porque tenemos mucho que ver con tu **Ford**. Después de todo, también lo fabricamos.

Seguridad Total



SISTEMAS AUDIO

Alarma ROJA!!



Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

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

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti



COMPUTER ALARM

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

PEQUEÑO MARCHOSO

T ENGO un Seat Panda 40 con el que trabajo y ahora lo tengo que cambiar por los muchos kilómetros que éste tiene. El coche me ha dado muy buen resultado, salvo en una cosa, cuando hace frío o hay humedad por la mañana no se pone en marcha. Le he cambiado bujías, platinos, tapa del delco y el delco completo sin ningún resultado. Ahora al cambiar de coche les agradecería que me indiquen si a los Fiat Panda, Seat Marbella, Fiat Cinquecento les pasa lo mismo, pues estos coches son los que por precio y espacio de carga más me convienen.

A. Perxachs
Barcelona

R.- Nos cuenta que le ha cambiado casi todo menos la batería. Ojo a este elemento que le puede engañar, funcionando normalmente salvo en las condiciones que usted apunta. Ninguno de los coches que usted nos comenta le va a dejar tirado en ese sentido.

NUEVO 2 CV DE RAIDS

E SPERO que publiquéis esta foto, ya que rompe con todo. Como véis se trata de un Citroën 2 CV «de Raids», el sustituto del ZX



para el próximo París-Dakar. La necesidad de alargar la autonomía ha obligado a desplazar el asiento, los pedales y el volante. El «piloto» va sentado en la butaca de detrás y delante de él van no menos de tres bidones y una lata de aceite de Seat. Creo que los de Mitsubishi están alucinados...

Eduardo Moreno
Cádiz



CARNÉ DE MOTO

L ES escribo para protestar enérgicamente contra la decisión de eliminar las motos de prácticas que alquilaban al lado de la pista de exámenes. Esto obliga a apuntarse a una autoescuela con un desembolso mínimo de 40.000 pesetas o a ir con algún conocido que tenga moto y quiera dejártela para entrenar antes del examen. Lo bueno de las motos que alquilaban es que eran muy parecidas a las Vespa que se emplean en las pruebas. El resultado es el mismo y los que andamos mal de dinero lo teníamos más fácil.

Pedro Román
Madrid

NEUMATICOS TRADUCIDOS

S IEMPRE estoy por preguntarle a alguien lo que significan todos los datos que una rueda lleva apuntados. Sin embargo no he llegado a averiguarlo nunca. Sobre todo me intriga la última letra, que por lo que tengo entendido indica la velocidad a la que puede circular el coche. Me pueden explicar de qué va el tema.

Remedios Ibañez
Sevilla

R.- Tomemos por ejemplo un neumático de 185/60 R14 H. Pues 185 es el ancho en milímetros, 60 es la relación de sección transversal en porcentaje, R es la letra de identificación de neumático de tipo Radial, 14 el diámetro de la llanta en pulgadas y H la letra indicativa

de la velocidad máxima admisible por esos neumáticos. En este sentido S es la letra utilizada para neumáticos de hasta 180 Km/h; T, hasta 190 Km/h; H, hasta 210 Km/h; V, hasta 240 Km/h y ZR más de 240 Km/h.

¿UN PORSCHE AUTOMÁTICO?

S OY un enamorado de los coches automáticos, puesto que me he criado entre ellos allá en Estados Unidos. Ahora vivo en Málaga y mi otra pasión son los Porsche. Mis planes para los próximos meses incluyen la compra de un 911, pero dudo entre la opción Tiptronic o la manual. Sé que el sistema Tiptronic no es un cambio automático como los demás, pero ¿merece realmente la pena? ¿Se justifica ese medio millón más que cuesta? ¿Se disparará el consumo?

Espero su respuesta impaciente, pues paso todos los días por la exposición.

Robert Miller
Marbella



R.- El Tiptronic es un complemento ideal para el 911 Carrera 2. Uno se olvida del embrague en los incómodos atascos, pero recupera el hábito y entretenimiento de cambiar cuando quiere mediante ligeros impulsos a la palanca y, por supuesto, sin tener que pisar ningún pedal. Su utilización es sencillísima y, además, cuenta con cinco programas electrónicos según las fuerzas longitudinales, las fuerzas transversales, la velocidad, el régimen del motor, etcétera.

Nuestro consejo es que no lo dude ni un momento, el Tiptronic en el 911 Carrera 2 es la solución definitiva para uso turístico.

SI EL AUTOMOVIL DE DELANTE PUEDE FRENAR DE GOLPE, FRENARA DE GOLPE.

SI UN PEATON PUEDE CRUZARSE DELANTE DE SU AUTOMOVIL DE REPENTE, LO HARA.

SI A LA SALIDA DE UNA CURVA PUEDE HABER UN OBSTACULO ATRAVESADO, LO HABRA.

Y, SI DESPUES DE FRENAR, EL OBSTACULO Y SU AUTOMOVIL SIGUEN ACERCANDOSE, SIN DUDA, SE ENCONTRARAN.

SI HAY UNA MARCA CAPAZ DE HACER FRENTE A LOS IMPREVISTOS Y EVITAR SUS CONSECUENCIAS, ESTA MARCA ES BMW.



SEGURIDAD INTEGRAL BMW.



Ruiz Nicoli

Las pruebas demuestran que en la protección en caso de accidente los BMW están muy por delante. Tanto como en ofrecer a su conductor sistemas para evitar tales accidentes.

Así, al alcanzar el mayor nivel de protección y prevención posible a bordo, podemos aplicar toda nuestra capacidad de desarrollo a extender la seguridad incluso fuera de cada BMW.

Es la **Seguridad Integral BMW**. Con ella se pone en marcha la fórmula perfecta: Máxima seguridad en el automóvil, apoyada por revolucionarios sistemas, también con la marca de BMW, para lograr carreteras, ciudades y conductores más seguros.

AUTOMOVILES MAS SEGUROS.

Prevención: Incluye sistemas antibloqueo de frenos, o de antideslizamiento en aceleración y deceleración, regulación electrónica de la suspensión y servodirección electrónica.

Protección: Parachoques autorregenerables, zonas de deformación programada, habitáculo de alta rigidez, columna de dirección articulada, airbag y crash-sensor.

Protección a terceros: Eliminación de todos aquellos elementos peligrosos para el peatón, suavizando aristas de la carrocería y escondiendo elementos que sobresalgan.

CARRETERAS MAS SEGURAS.

BMW colabora en programas como Prometeus, de asistencia e información en ruta al conductor y en el desarrollo del proyecto Companion, para dotar de señalización inteligente e interactiva a las autovías.

BMW coopera, además, en un proyecto piloto para la gestión coordinada del tráfico público y privado, en el área del Gran Munich.

CONDUCTAS MAS SEGURAS.

BMW ha desarrollado, también, programas de educación vial en colegios, así como escuelas de perfeccionamiento de la conducción.

PLACER MAS SEGURO.

Es la mayor demostración de eficacia de la **Seguridad Integral BMW**. ¿Existe mejor forma de disfrutar del placer de conducir que la de hacerlo rodeado de la mayor seguridad posible?



ACTUAL
Como ocurre en casi todas las marcas, el nuevo Ford Fiesta también contará con una línea más redondeada, paragolpes integrados y faros rasgados.



FOTOS
ESPÍAS

Nuevo Ford Fiesta 94

RETOQUES FAMILIARES

Tras la aparición del Ford Mondeo y el reciente restyling de los Ford Escort y Orion, ahora le toca el turno al pequeño de la marca. Un nuevo frontal con imagen de marca, casi idéntico al de los dos modelos antes reseñados, definirá a partir de primavera del próximo año la línea del Ford Fiesta.

DE unos años a esta parte, suele ser habitual entre las marcas que, con la llegada de un modelo completamente nuevo, toda la gama sufra una renovación estética para ofrecer una imagen común en todos sus modelos. Así está sucediendo en Ford. Incluso antes de la aparición del Mondeo, y casi por sorpresa habida cuenta de la escasez de noticias previas que se tuvieron, llegaron los remodelados Escort y Orion. Y ahora ya se conocen las primeras fotos del futuro Fiesta. La modificación funda-

mental con respecto al modelo anterior se produce en el frontal, en tanto que las puertas, el techo y las aletas posteriores resultan idénticas a las actuales. Salvo cambios posteriores, por lo que se aprecia en la foto, sólo el capó y las aletas delanteras, así como el paragolpes sufren variaciones de consideración en el apartado que concierne a la chapa. La línea resultante aparece mucho más redondeada, con el paragolpes integrado en la curvatura general, a diferencia del modelo actual en el que el paragolpes rompe

drásticamente con la línea del capó y las aletas del coche. Esta integración se inserta en la tendencia actual, quizá definida claramente por primera vez en el Mazda MX-5. Los faros rasgados, todavía en proceso de desarrollo, y el ondulado capó, sin tener en cuenta la entrada de aire, recuerdan en un primer vistazo al recién aparecido Opel Corsa. Sin

embargo, la entrada de aire, en forma elipsoidal, tronca perfectamente con las del resto de la gama. En cuanto a medidas de seguridad, el incremento de éstas también se mueve acorde con las tendencias actuales. Tanto, que resulta probable que el *airbag* pertenezca al equipo de serie en algunos países.

Al unísono con la presentación de este Fiesta remodelado, se presentará un nuevo motor que equipará los modelos básicos de los Fiesta, con lo cual Ford cierra un ciclo de cambios. Nuevas formas de carrocería, nuevos motores Z, aparecidos hace poco más de un año, para las versiones más potentes y nuevos motores, denominados Sigma para las versiones de menor cilindrada. Estos propulsores, que están siendo desarrollados conjuntamente con Yamaha, formarán una generación completamente nueva, con culatas de



cuatro válvulas por cilindro y cuyas cilindradas abarcarán el intervalo comprendido entre 1,1 y 1,4 litros de cilindrada, con potencias que oscilarán en-

tre 60 y 90 caballos y que permitirán un solapamiento adecuada con la gama de motores Z. Tras muchas dudas, al final se llegó a un acuerdo para que la producción de estos motores se llevara a cabo en la factoría Ford de Almusafes, circunstancia que posibilita un alto porcentaje de producción del nuevo Fiesta con marchamo de origen español. La inversión prevista en Almusafes para acometer esta fabricación se sitúa en torno a los 90.000 millones de pesetas.

La fecha y lugar de presentación previstos para mostrar las modificaciones realizadas sobre este modelo son el Salón de Ginebra, que se celebrará el mes de marzo de 1994. Pero

antes, el próximo mes de septiembre, presentarán el lavado de cara de la furgoneta Transit. ○

NUEVOS MOTORES
Propulsores de baja cilindrada, desarrollados conjuntamente con Yamaha y de cuatro válvulas por cilindro, se montarán en los futuros Fiesta.



SEAT TOLEDO GT 16 V.

EXIJALE MAS A LA VIDA

128 CV, ABS MARK IV, DIRECCION ASISTIDA, AIRE ACONDICIONADO... DISFRUTE DE LAS PRESTACIONES AL MAS ALTO NIVEL.

Exija más a la vida. Sin asumir riesgos. Sin renunciar a nada. Póngase al volante del SEAT TOLEDO GT 16 V.

EXIJA TEMPERAMENTO.

Todo el que puede proporcionarle un corazón de avanzada tecnología multiválvula con una motorización perfecta: 16 válvulas y 1.781 c.c. que suponen 128 CV de potencia y más de 200 Km/h.



Su innovador sistema de inyección Multipunto "K-Jetronic" permite determinar el instante adecuado de encendido según las condiciones de carga y vueltas del motor. Una brillante gestión que ofrece un sobresaliente comportamiento a cualquier nivel de rendimiento.

EXIJA SEGURIDAD.

El SEAT TOLEDO GT 16 V. alcanza los más altos niveles de seguridad que una conducción temperamental y deportiva requiere.



Con la estructura de su habitáculo de pasajeros formada por 6 anillos de máxima seguridad, en la que destaca su Sistema de Protección

Lateral en puertas.

Y la sofisticación de la última generación en sistemas antibloqueo de frenos: el ABS Mark IV. 140 mediciones por segundo permiten controlar todas las circunstancias de la fase de frenado, que se modifican en rápida sucesión, logrando un dominio absoluto del vehículo en situaciones límite.

EXIJA AIRE ACONDICIONADO DE SERIE.

Disfrute de un confort sin límites con el SEAT TOLEDO GT 16 V. Desde dirección asistida y Aire Acondicionado de serie, hasta ordenador de a bordo.

Y un equipamiento de talante radiocassette, y asientos deportivos: spoiler, llantas de aleación deportivos.



SEAT
MAXIMO RESPETO
POR LA NATURALEZA

**DISFRUTE DE LA GAMA SEAT TOLEDO
DESDE 1.590.000 PTAS.**

Precio final recomendado por el fabricante (IVA, transporte y tasas de matriculación incluidos).

SEAT

*BMW Z 13*

LA MEDIDA EXACTA

Puede parecer un contrasentido observar un coche presidido por el doble riñón de BMW con un tamaño tan pequeño, pero no lo es en absoluto. Bien al contrario, es el reflejo de la búsqueda de una nueva dimensión, no sólo en centímetros sino en lo referente a una filosofía distinta de cómo disfrutar de un coche sin importar sus magnitudes físicas. El BMW Z 13 representa, por lo tanto, la dosis justa, la medida exacta de esa filosofía.

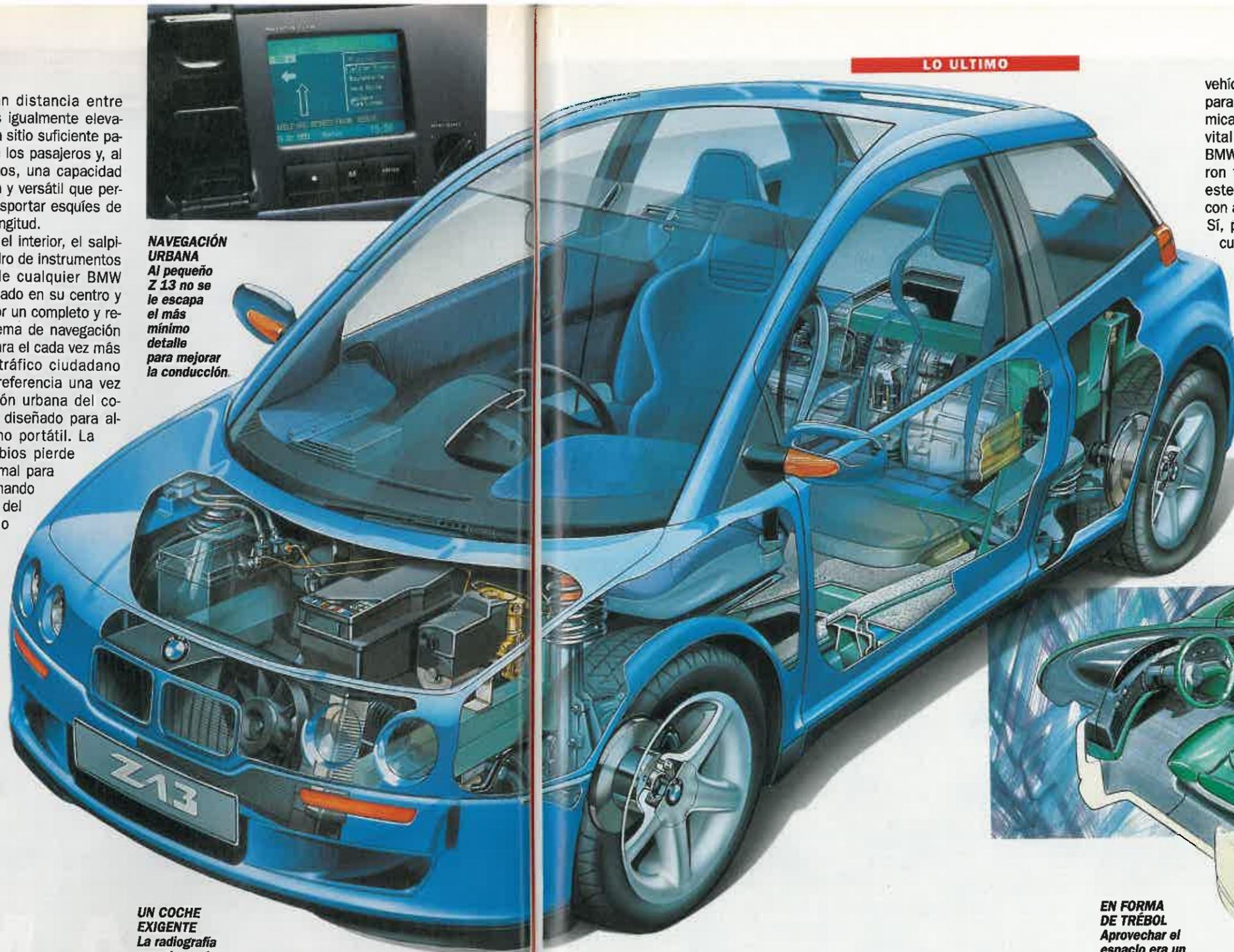
UNA medida que, en cifras, se para en los tres metros y cuarenta y cuatro centímetros; poco, muy poco para un BMW, pero suficiente para expresar esa filosofía de ofrecer una idea de futuro para aquellos que quieren, o tienen, que viajar solos en coche en unas ciudades cada vez menos preparadas para acoger a los grandes vehículos. Una filosofía que, por otro lado tiene una segunda meta; que el conductor sienta un inusitado placer de conducir un coche a la vez inusual y exigente, un automóvil que les aporte las mismas dosis de seguridad que un BMW Serie 7, por poner un ejemplo, sin tener que «soportar» esos, tantas veces engorrosos, cinco metros de longitud.

El BMW Z 13 es un coche orientado preferentemente a quienes viajan solos, pero sin olvidar a los posibles acompañantes, y por ello en su interior se ha tenido muy en

che de una gran distancia entre ejes y unas vías igualmente elevadas. Así, se logra sitio suficiente para las piernas de los pasajeros y, al abatir los asientos, una capacidad de carga elevada y versátil que permite incluso transportar esquís de dos metros de longitud.

Siguiendo con el interior, el salpicadero cuyo cuadro de instrumentos (semejante al de cualquier BMW normal) está situado en su centro y se ve rodeado por un completo y revolucionario sistema de navegación imprescindible para el cada vez más congestionado tráfico ciudadano (hay que hacer referencia una vez más a la vocación urbana del coche) y un hueco diseñado para albergar el teléfono portátil. La palanca de cambios pierde su ubicación normal para pasar a ser un mando que forma parte del salpicadero. No

NAVEGACIÓN URBANA
Al pequeño Z 13 no se le escapa el más mínimo detalle para mejorar la conducción.



UN COCHE EXIGENTE
La radiografía muestra cuán exigentes han sido en su desarrollo. El motor, que va en posición central trasera, es de moto.

ofrece como rendimiento la generosa potencia de 82 caballos. Se trata de un motor dotado de unas prestaciones que llaman la atención, al alcanzar los 180 kilómetros por hora de velocidad punta y una aceleración de 0 a 100 menor a los 10 segundos, y todo ello con unos consumos estimados entre 5 y 6 litros de gasolina sin plomo, porque el Z 13 cumple, como el resto de los BMW, con las más estrictas normas de seguridad (a pesar de sus

LO ÚLTIMO

vehículos especialmente diseñados para el tráfico urbano, la aerodinámica no ha sido una preocupación vital para los técnicos del equipo BMW Technik, sus creadores lo fueron también del inimitable Z1. En este aspecto, se han conformado con alcanzar un coeficiente de 0,34. Sí, por el contrario, han tenido en cuenta el marco idóneo de utilización del coche, y así las partes frontal y trasera se han realizado a base de plásticos regenerables para evitar las siempre fastidiosas abolladuras. Pero más aún, se ha hecho hincapié en la seguridad pasiva: estructura de aluminio con todos los elementos portantes, cinturón de seguridad integrado para el conductor, airbag y protección para las rodillas. El Z 13 responde a las más altas exigencias en materia de choque.

EN FORMA DE TRÉBOL
Aprovechar el espacio era un reto vital. Tras el conductor se acomodan dos pasajeros.

dimensiones y de un peso de tan sólo 830 kilos) y de protección del medio ambiente. Para servir a ese motor se emplea una transmisión automática CVT (Continuous Variable Transmisión) que se manifiesta idónea para el tipo de utilización que el Z 13 requiere y que tiene mucho que ver en los bajos consumos que logra. Hasta ahora hemos hablado de las cosas ocultas a las miradas más indiscretas, pero lo que más llama la atención, aparte de las medidas, es el diseño de su carrocería, tan espectacular como deportivo, sobre todo en su zaga, con ciertas reminiscencias de los antiguos grupo B de rallye realizadas por la presencia de unas enormes ruedas de 16 pulgadas. El frontal, muy agresivo con su doble riñón rodeado por cuatro pequeños faros redondos y un generoso faldón integrado en el paragolpes, es ligero y afilado, a pesar de que, a diferencia de otros

En definitiva, el BMW Z 13 se puede calificar de «automóvil a la medida», del medio de transporte más adecuado para una finalidad concreta, que responde tanto a exigencias de movilidad como de compatibilidad ecológica aparte de ofrecer nuevas metas en cuanto a la necesidad social del transporte individual; adecuando éste a la problemática de las grandes ciudades, y todo ello a base de tecnología, personalidad y mucho colorido. ○



cuenta esa posible opción. Y llegados a este punto entramos de lleno en un producto tan inusual en sus medidas como en su configuración total, porque, si bien diseñado como un monoplaza (de ahí que el conductor se sitúe solo en primera línea y en posición central, dominando un complejo y completo salpicadero) se ve escoltado por dos asientos traseros perfectamente definidos. El espacio se ha aprovechado al máximo, al disponer el co-

fa falta, como equipamiento de ese salpicadero el equipo de alta fidelidad y el aire acondicionado, además de sofisticados elementos de confort, que tiene muchos, se cuenta incluso con cristales calorífugos.

El BMW Z 13 hereda de sus «hermanos mucho mayores» la tradicional tracción a las ruedas traseras, mientras que su motor, el cuatro cilindros de 1,1 litros y 16 válvulas de la motocicleta BMW K 1.100, se sitúa en posición central trasera y

Audi 80



GAMA AUDI 80:

AUDI 80 2.0 115 CV AUDI 80 2.3 133 CV AUDI 80 2.6 150 CV AUDI 80 2.6 AUTOMATICO 150 CV AUDI 80 2.8 174 CV AUDI 80 2.8 QUATTRO 174 CV AUDI 80 TDI 90 CV.

Felicidades a todos los que saben lo que quieren y lo consiguen.

Quien conduce un Audi 80 tiene las ideas muy claras. Desea exclusividad. Y una visión del diseño que combine con éxito elegancia de líneas y el más puro estilo deportivo. Busca potencia. Y la encuentra en motorizaciones de hasta 174 CV. Exige los más avanzados sistemas de seguridad. Ambiciona espacio. Así como un refinamiento, un confort y unos acabados tan concienzudos que le aseguran

que la decisión que ha tomado al elegir un Audi 80 es la mejor. Y necesita saber que la tecnología que lleva entre manos, es de vanguardia. Un Audi 80 es para aquellos que saben muy bien lo que quieren y se proponen conseguirlo. A todos ellos, felicidades.



A la vanguardia de la técnica

Nuevo Lancia δ

LARGA HERENCIA

Sustituir a un modelo con casi catorce años en el mercado y con seis Campeonatos del Mundo en su haber, no resulta fácil. Por fin se han decidido a hacerlo con un modelo que toma su filosofía pero que incorpora la última tecnología del Grupo Fiat.



INICIALMENTE el nuevo Lancia Delta llega con cuatro motores diferentes con los cuales se cubre un amplio abanico de posibilidades pero en todos ellos, incluso en los menos potentes, se encuentra como punto común el carácter deportivo.

El nuevo Delta es un coche compacto, cuatro metros escasos de longitud, que mejora sustancialmente sus cualidades de habitabilidad respecto a la anterior versión, pero que no presenta esta característica como principal argumento de venta. Su longitud ha crecido en once centímetros respecto a la anterior versión, lo cual se deja notar en el habitáculo y en el maletero. Éste ha crecido desde 260 litros que cubicaba hasta los 310 que tiene ac-



GRAN CONFORT
Los asientos del nuevo Delta son muy cómodos y, en las versiones altas, pueden ser de Alcantara.



tualmente. No obstante, sigue siendo un maletero un tanto reducido. Como ejemplo basta decir que un Peugeot 205 dispone de una capacidad de 290 litros en su maletero, sólo veinte menos que el nuevo Lancia.

Esta ligera desventaja en cotas de habitabilidad respecto a sus rivales más directos se compensa por el estilo y las cualidades dinámicas del coche. Ya en el pasado Salón de Ginebra, donde el coche hizo su primera aparición oficial, destacó el diseño que ha sabido conjugar las formas modernas y aerodinámicas con la personalidad tradicional de los Lancia. La semejanza del frontal del nuevo Delta con su hermano el Dedra, es evidente. Sin embargo, la gracia de su línea posterior, que

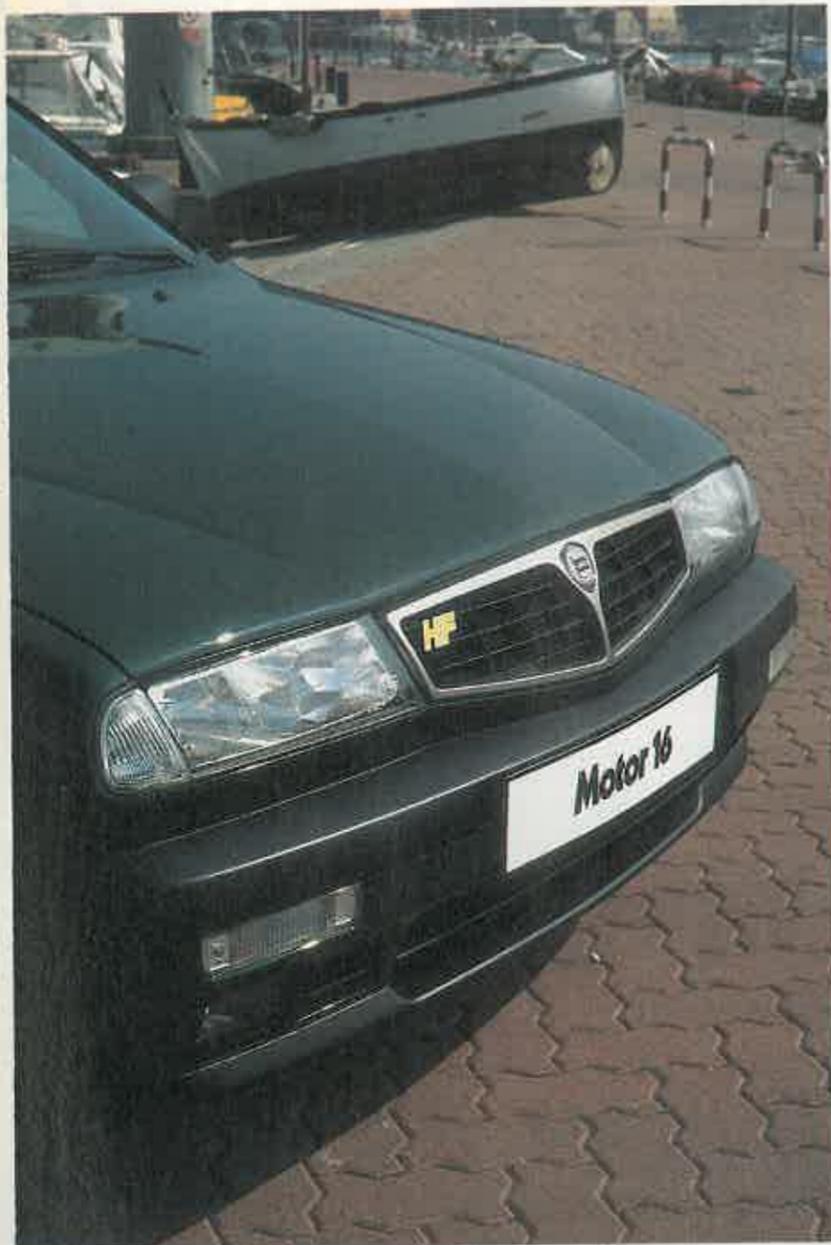
AL VOLANTE

MUY COMPACTO
La línea del Lancia resulta agradable y da sensación de robustez. La trasera recuerda a los antiguos Alfasud.



FICHA TECNICA

	DELTA 1.6	DELTA 1.8	DELTA 2.0	DELTA HF
MOTOR				
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.581	1.756	1.995	1.995
Nº válvulas por cilindro	Uno en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyec. electr. + turbo
Compresión	9,2 a 1	9,5 a 1	10,5 a 1	8,1 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	76 CV/6.000	105 CV/6.000	142 CV/6.000	190 CV/5.750
Par máximo / r.p.m.	13 mkg/3.000	14,3 mkg/3.000	18,7 mkg/4.500	30,2 mkg/3.500
TRANSMISIÓN				
Traacción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,3	10,3	10,3	10,3
FRENOS				
Sistema Del/Tras	Discos/tambores	Discos/discos	Discos vent./discos	Disc. vent./discos, ABS
SUSPENSIONES				
Delantero	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES				
En orden de marcha (kg.)	1.120	1.200	1.250	1.330
Largo/ancho/alto (mm)	4.011/1.703/1.401	4.011/1.703/1.401	4.011/1.703/1.401	4.011/1.759/1.401
Capacidad del depósito (l)	51	51	51	51
PRESTACIONES Y CONSUMOS				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	13,8	11,8	9,6	7,5
Velocidad Máxima (km/h)	172	185	206	220
Consumo Urbano (l/100 km)	10,5	11,5	11,5	11,8
A 90 km/h (l/100 km)	6,3	7,3	7,2	7,4
A 120 km/h (l/100 km)	8,2	8,8	8,8	9,2



HF
Estas siglas lo dicen todo. La eficacia de esta versión no defraudará a los fieles a la marca. El maletero (abajo) resulta, sólo suficiente.

recuerda a la de los míticos Alfa sud, dejan claro que se trata de un coche muy diferente.

En esta primera toma de contacto hemos podido comprobar cómo, con elementos muy parecidos se pueden conseguir resultados muy diferentes. En el interior del Delta nos encontramos con elementos mecánicos conocidos de otros modelos del Grupo Fiat, pero que gracias a sus reglajes y ajustes se consigue un conjunto muy equilibrado, bastante cómodo de conducir y con muchas posibilidades para disfrutar conduciendo, sobre todo en las versiones de mayor potencia.



Como decíamos, inicialmente se lanzan cuatro motores un 1.6 con inyección monopunto, un 1.8 con inyección multipunto y los dos litros con culata de 16 válvulas en su versión Turbo y atmosférica. En cuanto a acabados hay dos niveles, por lo que en total la gama se compone de ocho versiones diferentes.

El motor va colocado delante en posición transversal y la tracción es a las ruedas delanteras.

La suspensión delantera es de tipo McPherson, mientras que para las ruedas posteriores se ha optado por un sistema de brazo tirado. En las versiones 1.6 y 1.8 no se emplean barras estabilizadoras, mientras que en las más deportivas de dos litros sí.

Una de las cosas que más llama la atención de los nuevos Lancia es el excelente equilibrio conseguido en cuestiones de suspensión. El comportamiento es intachable, tal y como pudimos comprobar en las reviradas carreteras italianas, pero en ningún momento sus ocupantes se ven sacudidos por unas suspensiones excesivamente firmes. El confort se mantiene a un buen nivel sin por ello perder ni un ápice de seguridad.

El sistema de frenos es de discos en las cuatro ruedas para todos, salvo en la versión 1.6 que dispone de tambores en el eje posterior. Estos son efectivos y bastante resistentes a la fatiga. En el HF Turbo se aprecia que el sistema antibloqueo de frenos comienza a actuar con cierta premura en cuanto se abusa un poco y el mecanismo toma mucha temperatura.



ÚLTIMA TECNOLOGÍA
Aquí se recogen todas las tendencias actuales. Estructura reforzada, airbag opcional, reciclaje y un largo etcétera.

Aunque los Delta con motor 1.6 y 1.8 resultan coches muy razonables, los que más llaman la atención son las versiones de dos litros. Su filosofía encaja en lo que tendría

que ser un Volkswagen Golf italiano. Es decir, un coche ágil, seguro y capaz de responder como un noble familiar los fines de semana. En este sentido los 142 caballos de la versión atmosférica son más que suficientes para calmar los ánimos del conductor más beligerante. El motor resulta muy agradable de utilizar ya que dispone de un amplio régimen de utilización. Incluso a bajas vueltas dispone de suficiente energía. En este punto colaboran decisivamente los desarrollos, más

bien tirando a cortitos. Salvo en situaciones límite, el dos litros no pierde motricidad. El coche se comporta con bastante neutralidad.

El HF, admite a la perfección la sobredosis de potencia. Para conseguirlo se ha adoptado un diferencial viscoso que reparte la fuerza hacia la rueda con más agarre, pero sin la violencia de los autoblocantes convencionales. Además, este sistema no interfiere con el funcionamiento del ABS. Este motor resulta mucho más brillante, pero a costa de perder algo de tranquilidad, ya que la respuesta del turbo se muestra de forma contundente. En el HF el mando de la palanca de cambios se realiza mediante cables Bowden en lugar del tradicional varillaje. Este sistema tiene la ventaja de filtrar las vibraciones, pero suele hacer que el manejo sea más impreciso. No es el caso del Lancia, en el cual se cambia con rapidez y bastante precisión. Y hablando de vibraciones hay que decir que estos modelos tienen la virtud de rodar con una gran suavidad. Los motores 1.8 y 2.0 disponen de árboles de equilibrado y no vibran casi nada. Sin embargo, se dejan oír algo más de la cuenta. Habrá que esperar hasta julio para conducir un nuevo Delta, pero merece la pena. ○

Texto y fotos: **Victor Piccione**



TODOS LOS LUNES
EN SU KIOSKO

RECUERDE.

LA PROXIMA SEMANA RECUERDE
LOS "AÑOS 60" CON EL VOLUMEN
Nº 5 "A BAILAR".

AÑOS 6 

5

AÑOS 6 

A BAILAR



Cambio16



Do you wanna dance, el Casatschok, la
Yenka... ¡ Qué tiempos aquellos!

No se olvide coleccionar "Años 60"
todos los lunes con el nuevo Cambio 16. La
nueva imagen del nuevo periodismo.

Cambio16
Es verdad.

CON EL PATROCINIO DE:



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Ahora con Cambio 16, la más completa
colección de música de los "Años 60" en 16
volúmenes con más de 250 títulos.

La próxima semana, el nº 5 "A BAILAR".
¿ Se acuerda ?. Let's twist again, Baby come
back, La danza de Zorba, Mashed Potatoes,

AL VOLANTE

APUESTA POR LA CALIDAD

Seat Ibiza 93

Con cerca de 10 años en su historia y un restyling, al Seat Ibiza le ha llegado la hora del cambio. No se trata de una remodelación, más o menos afortunada, sino de un coche enteramente nuevo, que reúne todas las bazas para convertirse en una de las estrellas del año.



POCAS cosas más pueden decirse del nuevo Seat Ibiza que no hayan aparecido en la prueba a fondo de la versión 1.8i GLX que realizó la semana pasada nuestro compañero Andrés Más, en un auténtico «scoop» periodístico. Intente en esta ocasión, desvelar los planes de la marca y dar a conocer someramente las diferentes versiones que compondrán la gama com-

DE CALIDAD
El nuevo Ibiza está hecho a conciencia. La calidad de acabado es muy buena y la presentación atractiva.



pleta de este nuevo modelo de Seat.

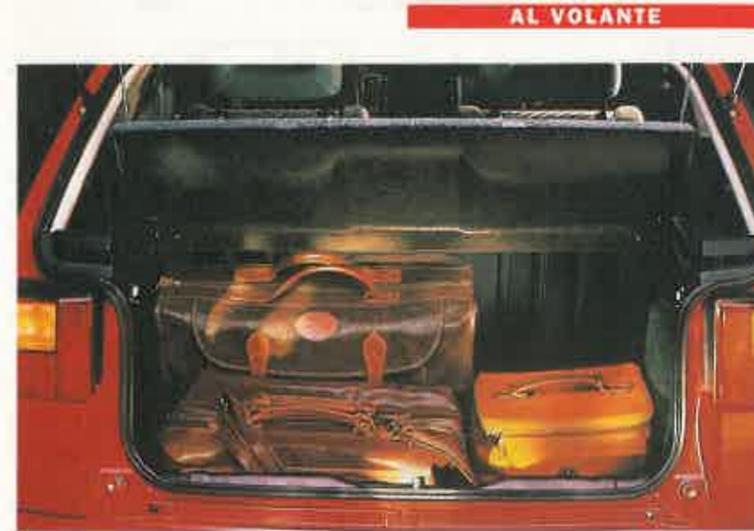
La presentación del modelo a los medios informativos ha permitido desvelar los ambiciosos planes de Seat respecto a su modelo estrella. Y decimos estrella, porque el Ibiza, con 240.000 unidades al año, supondrá la parte más importante de la producción de la marca española.

Con seis motores, cuatro niveles de equipamiento y dos tipos de carrocería (de 3 y 5 puertas), el Ibiza nace con la gama más amplia de su categoría. En meses cercanos habrá incluso otras dos versiones de motor (16 válvulas 2 litros y turbodíesel) y una carrocería de tres volúmenes que configurará un nuevo modelo al que provisionalmente se ha bautizado «Córdoba».

Desde el más modesto 1.0 CL hasta el más caro 2.0 GT, doce versiones completan la gama.

La mecánica de 1.000 centímetros cúbicos es el conocido motor de 45 caballos de los VW Polo, con inyección monopunto. Se abandona por tanto el veterano motor 903 de origen Fiat, de árbol de levas lateral que se sigue utilizando en el Marbella. El origen italiano del Ibiza (no olvidemos que utilizaba la plataforma del Ritmo) ha quedado así totalmente abandonado.

Esta versión de motor básico se ofrece en un único nivel de acabado, el CL, que aunque modesto, incluye



EL MEJOR
El maletero del nuevo Ibiza ofrece el mayor volumen de su clase. La rueda de repuesto es de emergencia y va bajo el plano de carga.



aspectos poco frecuentes en este nivel, como la regulación de la altura de los anclajes del cinturón, limpiaventa trasero, luz trasera antiniebla, antena y preequipo de radio, luneta térmica, reposacabezas delanteros, reostato de iluminación del cuadro de instrumentos y algunos detalles más. Esta versión está destinada a

habituales conductores urbanos, a los que se les ofrece una economía de uso muy notable gracias a unos consumos homologados realmente bajos (7,8 l/100 Km en ciudad y 5,2 a 90 Km/h).

El segundo escalón, en cuanto a motorización se refiere, lo constituye el motor 1.3i, también heredado del

PARECIDO
En habitabilidad se mantienen las cotas del anterior, aunque con ligeros aumentos en altura al techo y anchura.

Polo. Este motor se ofrece en los tres niveles habituales (el cuarto nivel, GT queda por ahora reservado exclusivamente para el 2.0i). Sería eterno hacer una lista de los elementos que componen cada nivel, digamos de pasada que, por ejemplo las dimensiones de las ruedas varían entre 175/70-13 y 185/60-14 para el GLX, con llantas de aleación opcionales. El aire acondicionado es opcional en el tercer nivel.

Este motor permite ya un buen desenvolvimiento en carretera, con 55 caballos de potencia y una velocidad máxima ligeramente superior a los 150 kilómetros por hora. Según palabras del responsable comercial de la Compañía, es con esta versión y con el 1.6i con el que harán la política de precios más agresiva.

Es a partir del 1.6i, tercer escalón en lo que a motores se refiere, donde encontramos la dirección asistida, elemento cada día más importante, incluso en el segmento del Ibiza y que hará que muchas mujeres se decanten por el 1.6i. Ya es un coche de notable rendimiento, con 75 caballos de potencia y 170 kilómetros por hora de velocidad máxima. Se ofrece en versiones CLX y GLX (no existe en la básica) e incorpora ya una barra estabilizadora delantera que mejora apreciablemente la estabilidad en curva, más firme, con menor balanceo de la carrocería que los hermanos menores. Unos desarrollos de cambio bastante largos (moda alemana) hacen que los consumos resulten ajustados, pero penaliza el brío en las aceleraciones y recuperaciones.

Es en el cuarto y quinto escalón, constituidos por los motores 1.8i y 2.0i donde se produce la metamorfosis del nuevo Ibiza. Es aquí donde





encontramos más a un Golf (y todo lo que supone de paradigmático) que a un pequeño polivalente. Es verdaderamente difícil encontrar argumentos para comprar un VW teniendo la oferta del Seat. Habrá que esperar a conocer los precios definitivos (23 de marzo) para valorar las diferencias entre el pequeño y grande y recomendar a cada usuario la mejor opción. Los 90 caballos del 1.8i y los 115 del 2.0i hacen que conducirlos sea verdaderamente agradable. El comportamiento, especialmente el 2.0i, con otra barra estabilizadora

ALEACIÓN OPCIONAL
En el GLX, las llantas de aleación son opcionales. En el GTI de serie. Los embellecedores (drcha.) son bastante atractivos.

en el eje posterior, es convincente y sólo la rumorosidad del motor aparece como elemento perturbador, especialmente en el 1.8i, ya que en el 2 litros se perdona mejor gracias a un espíritu deportivo que enmascara algunas cosas.

Finalmente, el diésel, a la espera del turbo, es una oferta interesante para los rutereros empedernidos. No es desde luego el mejor motor diésel del mercado y pese a sus 1.900 centímetros cúbicos, queda claramente por detrás del motor del grupo PSA o de los Opel. Es la asignatu-

ra pendiente del grupo alemán, pero cumple con honestidad lo que se espera de él, con consumos bajos y prestaciones razonables.

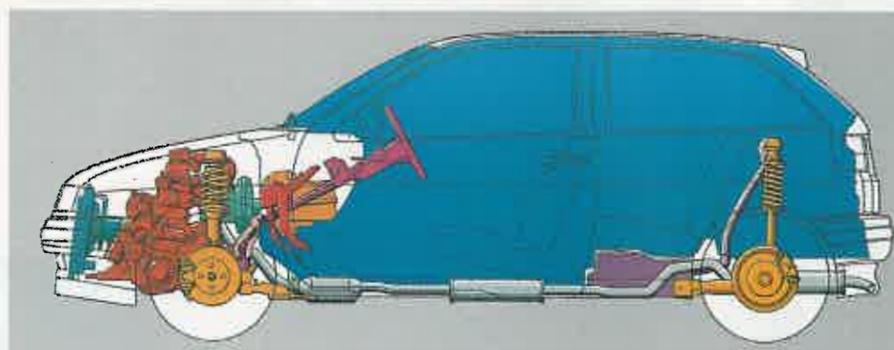
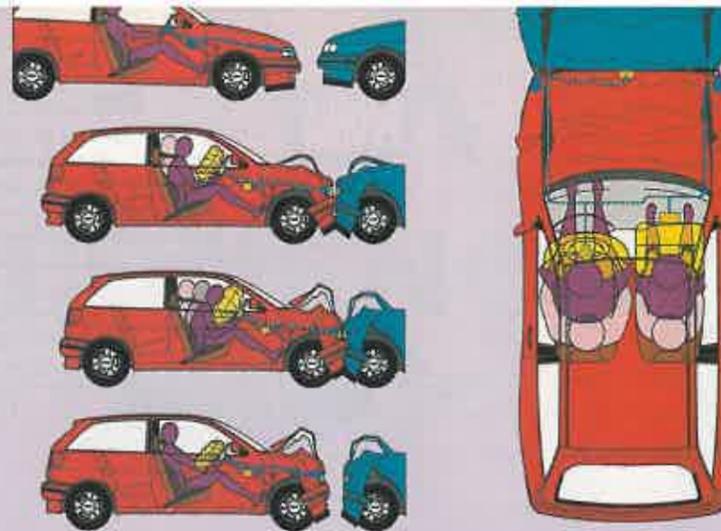
Independientemente de los aspectos mecánicos y comerciales, quedan por contar algunas cosas del nuevo Ibiza. Por ejemplo, el enorme esfuerzo que se ha realizado en materia de seguridad. Más de 2.000 millones de pesetas en investigación y 60 «crash-tests» han permitido realizar un coche que supera ampliamente las especificaciones más severas sobre deformación. Refuerzos laterales y diseño de estructuras permiten que, por ejemplo, las puertas se abran sin dificultad tras impactos frontales a 50 kilómetros por hora. A esta misma velocidad, la deformación del habitáculo es prácticamente nula incluso en la prueba de «roll-over» (vueltes de campana), lo que es poco frecuente en coches de esta categoría. En Martorell y en Wolfsburg están especialmente orgullosos de los resultados obtenidos en este campo.

Otro aspecto muy cuidado es el medio ambiente. El nuevo Ibiza es reciclable en el 96 por ciento de sus componentes y en los procesos de fabricación no hay agresiones ecológicas. Por ejemplo, los procesos de pintado utilizan el agua como disolvente; no se utilizan elementos co-

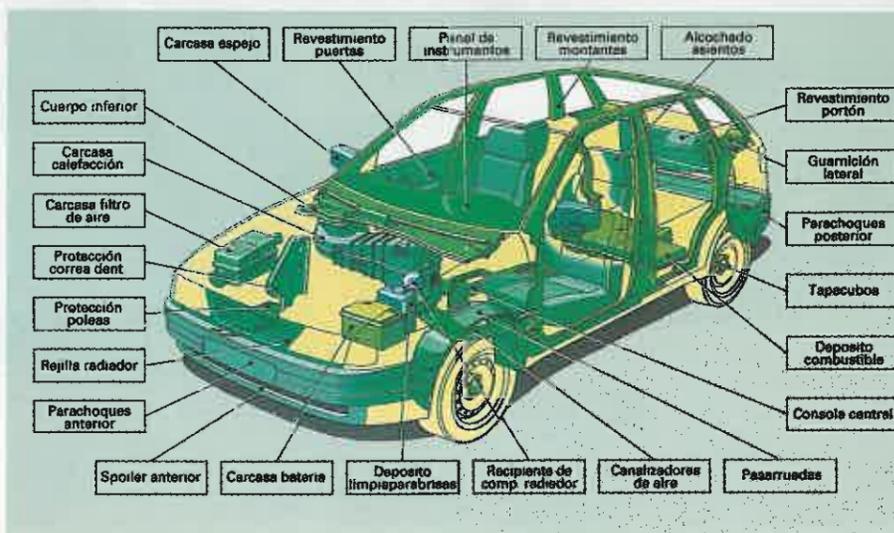
FICHA TECNICA

	1.0i	1.3i	1.6i	1.8i	2.0i	1.9D
MOTOR						
Disposición	Delantero transversal					
Nº de cilindros	4 en línea					
Cilindrada (c.c.)	1.043	1.272	1.598	1.781	1.984	1.896
Nº válvulas por cilindro	2 en cabeza					
Alimentación	Inyección monopunto	Inyección monopunto	Inyección monopunto	Inyección monopunto	Inyección electrónica	Inyección diésel
Compresión	10,0 a 1	9,5 a 1	9,5 a 1	10,0 a 1	10,0 a 1	22,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	45 cv/5.200	55 cv/5.000	75 cv/5.200	90 cv/5.500	115 cv/5.400	64 cv/4.400
Par máximo / r.p.m.	7,6 mkg/2.800	9,5 mkg/3.200	12,5 mkg/3.400	14,5 mkg/2.900	16,6 mkg/3.200	12,0 mkg/2.400
TRANSMISION						
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades					
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10	10	10	10	10	10
FRENOS						
Sistema(Del/Tras)	Discos/Tambor	Discos/Tambor	Discos/Tambor	Discos/Tambor	Discos/Discos vent.	Discos/Tambor
SUSPENSIONES						
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Indep., eje direccional					
PESO Y DIMENSIONES						
En orden de marcha (kg.)	895	895	925	955	1.005	975
Largo/ancho/alto (mm)	3.813 / 1.640 / 1.424	3.813 / 1.640 / 1.424	3.813 / 1.640 / 1.424	3.813 / 1.640 / 1.424	3.813 / 1.640 / 1.424	3.813 / 1.640 / 1.424
Capacidad del depósito (l)	47	47	47	47	47	47
PRESTACIONES Y CONSUMOS						
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	22,3	16,8	12,1	11,4	9,3	15,3
Velocidad Máxima (km/h)	138	151	170	182	198	158
Consumo Urbano (l/100 km)	7,8	8,2	9,2	9,7	10,3	6,7
A 90 km/h (l/100 km)	5,2	5,3	5,6	5,5	5,7	4,4
A 120 km/h (l/100 km)	7,2	7,3	7,4	7,4	7,2	6,2

0,000"
0,050"
0,080"
0,140"



ESPIRITU MEDITERRANEO
El nuevo Ibiza es un fiel representante del espíritu mediterráneo. El Eurobag (bolsa hinchable de seguridad) será opción en el verano.



mo el amianto en pastillas de freno o embragues; no se utilizan clorofluorocarbonados en los moldes de fabricación de espumas para tapicería ni en el aire acondicionado, que incorpora por cierto un filtro de polen que será muy apreciado por las personas alérgicas; en los depósitos de gasolina se añade un filtro de carbón activo para impedir que los gases del depósito vayan a la atmósfera, una forma de contaminación más grave que la producida por los gases de escape... un largo etcétera que hace de la nueva fábrica de Martorell posiblemente la más respetuosa con el medio ambiente de cuantas existen en el mundo.

Por último, hacer alguna mención a las diferentes intervenciones del personal directivo de Seat durante la presentación oficial del Ibiza. La crisis de ventas preocupa gravemente al presidente. La supresión de la Tasa de Matriculación (el famoso 13 por ciento) por la que tantos abogan, no parece ser la solución. Díaz Álvarez no cree posible una recuperación del sector en un ambiente de depre-

sión económica general y no espera grandes milagros hasta que la economía española no comience a recuperarse. Parecidas tesis defiende Rafael Álvarez, secretario general de Seat quien manifestaba que con el Ibiza aspiraban al 5,5 ó 6 por ciento del mercado general, siendo imposible en estos momentos adelantar una cifra global de ventas en el 93, pero que sólo los optimistas colocan por encima de 800.000 unidades y los pesimistas, por debajo de 700.000.

José María Cernuda

PRUEBA

Motor 16

VIRTUDES

Silencio de marcha
Buen acabado
Muy cómodo para viajar

BMW 530i

PRECIO: 6.323.000 PTAS.

Recuperaciones lentas
Precio elevado
Opciones caras

DEFECTOS

A FONDO

BMW 530i

LO BUENO SE PAGA

Al igual que las verdaderas bondades son las que no se ven, este BMW alberga en su interior sus mejores excelencias: motor de ocho cilindros en V, 218 caballos de potencia y nada menos que 32 válvulas.

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

BMW, pionera en fabricar motos ligeras de ocho cilindros en V, los incorpora ahora también en su Serie 5, concretamente en los modelos 530i y 540i. El 540i, auténtica bomba de cuatro litros de cilindrada y 286 caballos de potencia.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de 8 cilindros en V. Culata y bloque de aleación ligera. Distribución: Cuatro árboles de levas en cabeza accionados por un mando de cadena doble. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.997 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84 mm. Carrera: 67,6 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 218 CV (160 kW) a 5.800 rpm. Par máximo: 29,6 mkg (290 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: De accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 39,1 km/h.

DIRECCION

Sistema: De recirculación de bolas y asistida en función de las revoluciones. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 11 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. ABS: Si

SUSPENSION

Delantera: Independiente con brazos transversales dobles y caída negativa. Efecto antihundimiento y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de triángulos oblicuos, efecto antihundimiento y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 225/60 ZR 15. Llantas de aleación de 7 JX15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.565 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	15,0
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	9,2
En conducción rápida	17,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	11,6
A 140 km/h de cruce	13,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	12,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	570

cia, ya se probó en su día en el número 477 de Motor 16, ahora le toca el turno al 530i.

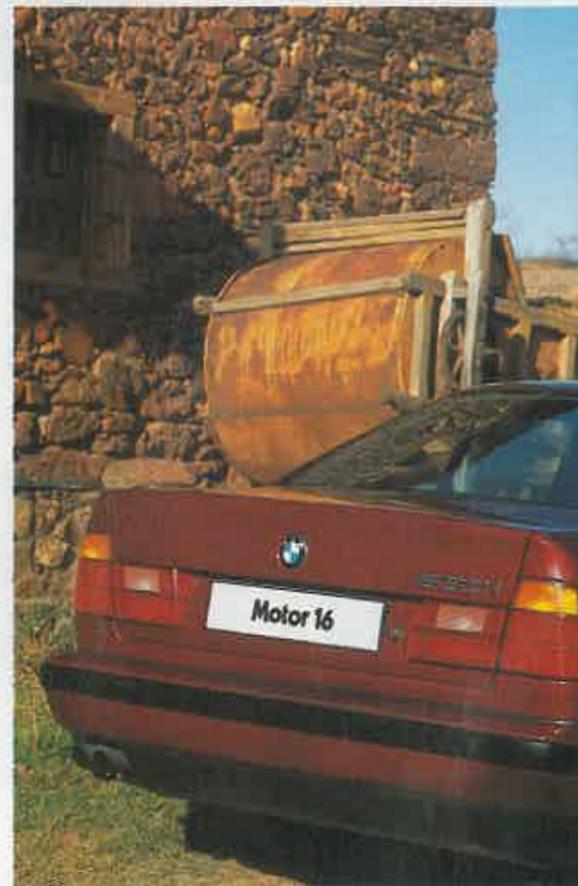
El 530i sustituye al desaparecido 535i de seis cilindros en línea. Lo que tiene este BMW de la Serie 5 de realmente nuevo, por supuesto, es el motor. Motor que hereda directamente de su hermano mayor de serie, el 730i. Las características de este propulsor de aleación ligera se revelan de lo más apetecibles. Los ocho cilindros dispuestos en forma de V a 90 grados, son rematados por dos culatas de cuatro válvulas por cilindro. Las válvulas se abren y se cierran por la acción de cuatro árboles de levas, por supuesto en cabeza, y que a su vez son accionados por un mando de cadena doble. La gestión electrónica del motor corre a cargo de una centralita digitalizada (tiene la ventaja de ocupar menos sitio). Ésta controla la corriente del encendido y el explosionado de la mezcla en los cilindros, a parte de la inyección de combustible-aire en cada cilindro, entre otras cosas.

Un motor de ocho cilindros en V tiene la gran ventaja de ser más compacto y homogéneo. Éste, encima, pesa bastante poco, 203 kilos y es reciclable en un 98 por ciento. En la práctica, es un propulsor muy silencioso de funcionamiento y muy progresivo en cuanto aceleramos. Claro que es en la zona alta del cuentavueeltas donde manifiesta su potencial. Suavidad, elasticidad y silencio son sus mejores atributos.

El 530i acelera rápido como lo demuestran esos 7,7 segundos, que es el tiempo que tarda en alcanzar los cien kilómetros por hora con salida parada. Sin embargo, las cifras obtenidas en recuperaciones son francamente flojas para las características del motor. Y es que, entre los desarrollos del cambio, que son muy largos en cuarta y quinta velocidad, y el peso del coche (1.565 kilos), hacen mella en la potencia del motor. Aunque esto no quiere decir que el 530i sea un coche lento, ni mucho menos. Es un vehículo que permite circular tranquilo, pero llegado el momento, basta con cambiar a una marcha inferior para adelantar en breves segundos.

En cuanto a consumos, nuestras pruebas arrojan una media de casi trece litros cada cien kilómetros. Cifra para nada exagerada tratándose

SIEMPRE ELEGANTE
El anagrama trasero le pone nombre a este BMW. El frontal presenta mayor sección de las típicas tomas de aire en forma de riñones.



de un motor de tres litros y ocho cilindros. Claro que si mantenemos medias altas por autopista el gasto se aproxima a los veinte litros. De todos modos, al comprador de un 530i, lo que menos le importa es el gastar unos cuantos miles de pesetas más al mes.

En comportamiento es indudable que el 530i se maneja mejor por carreteras amplias. Por zonas sinuo-

sas se defiende bastante bien, excepción hecha de las inclinaciones de la carrocería y por la dirección, que, aunque sea de asistencia variable en función de las vueltas del motor, se queda algo ligera de tacto y precisión. En este tipo de carreteras también se dejan notar los kilos del BMW en lo que a agilidad se refiere.

Nuestro 530i disponía de ASC o lo que es lo mismo, un mecanismo

que actúa sobre la inyección, para limitar la transmisión de la fuerza del motor e impedir que las ruedas patinen.

Este sistema se ofrece en opción, pero es sumamente aconsejable para un coche de esta potencia, puesto que evita cualquier susto del tren trasero y además el ir pendiente de dosificar el acelerador, sobre todo si el pavimento está resbaladizo.

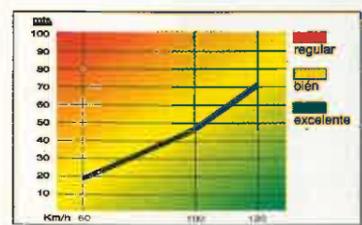
CARRETERA Y MANTA
Auténtico devorador de kilómetros sin que la fatiga apenas pese, el 530i se maneja con desenvoltura también por carreteras salpicadas de curvas.

TODO CORAZÓN
El potente motor de 8 cilindros en V desarrolla 218 caballos y pesa tan sólo 203 kilos.

PRESTACIONES

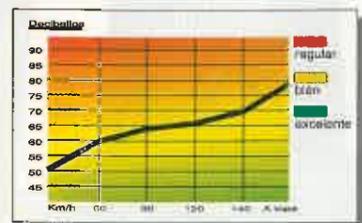
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	235
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	15,6
1.000 m salida parada	28,4
De 0 a 100 km/h	7,7
Recorriendo (metros)	125
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,0
recorriendo (metros)	249
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,8
recorriendo (metros)	358

FRENOS



A 60 Km/h:	19,5
A 100 Km/h:	45,8
A 120 Km/h:	71,1

SONORIDAD



Aí ralenti:	50,3
A 60 Km/h:	59,9
A 90 Km/h:	63,5
A 120 Km/h:	65,9
A 140 Km/h:	69,2
A Tope:	78,3

DATOS DEL COMPRADOR

BMW 530i
Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 335 05 05. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia en toda España.



VESTIDO EN CUERO
 La magnífica tapicería de cuero es, como casi todo en este BMW, opcional. Aunque por lo que cuesta el coche, bien podrían incluirla en el precio.

Los frenos, que disponen de antibloqueo de serie, funcionan bien (algo larga la distancia de frenado a 120 km/h) y son resistentes al uso. Aunque el tacto del pedal al frenar es blando y se hunde bastante. Pasando a la palanca del cambio, ésta es precisa y suficientemente rápida en su manejo; sin embargo, el engranaje de la primera velocidad se puede confundir con la marcha atrás, puesto que ésta no tiene tope, sino un simple muelle.

Otra consideración importante es el dinero que BMW invierte en estudios de choques, en provecho de la seguridad pasiva. Los coches de la marca bávara disponen de zonas deformables, que absorben la energía producida por un impacto. No en vano los BMW están en los primeros



puestos de la lista de los coches más seguros.

Exteriormente el nuevo 530i se presenta con una línea elegante, sobria y reconocible, entre los demás modelos de la Serie 5, por la mayor sección de las típicas tomas de aire en forma de riñones, además de los faros para niebla. El capó también es de nuevo diseño, así como las llantas de aleación son específicas para este modelo.

En el interior, la fama de BMW de fabricar coches con una terminación esmerada, se constata nada más sentarse. El habitáculo está rematado en madera; los relojes del salpicadero se leen sin esfuerzo; y los distintos mandos están situados de forma que se encuentren sin dificultad. El volante, que está recubierto

FRENTE A SUS RIVALES

El rival de toda la vida y más próximo del BMW 530i es evidente que es un Mercedes: el 320 E. Los dos son tracción trasera, casi iguales de tamaño, potencia y equipamiento, y con una diferencia de precio de 587.000 pesetas de más para la marca de la estrella, que incorpora *airbag* de serie.

Los otros coches que pueden competir con el BMW 530i son menos potentes pero también más baratos. Éstos son: el Opel Omega 3.0i 24V, que con 204 caballos de potencia cuesta 5.063.000 pesetas; el Peugeot 605 SV 24V, que cuesta 5.915.300 pesetas y declara 200 caballos; y el Saab 9.000 CDET 2.3 16V, también de 200 caballos y 5.909.700 pesetas de precio.

OPCIONES

Diferencial autoblocante: 107.489 ptas. ASC+T (sistema antipatinamiento incompatible con el autoblocante): 272.056 ptas. Control automático nivel eje trasero: 153.447 ptas. Suspensión deportiva: 58.000 ptas. Enganche de remolque: 138.848 ptas. *Airbag* para conductor: 143.195 ptas. Columna dirección de regulación eléctrica: 94.025 ptas. Pintura metalizada: 122.692 ptas. Alarma antirrobo con mando a distancia: 127.933 ptas. Alerón trasero: 81.751 ptas. Parabrisas con franja verde: 13.404 ptas. Techo corredizo eléctrico: 178.496 ptas. Cortina retráctil eléctrica luna trasera: 93.560 ptas. Asientos delanteros de regulación eléctrica: 224.753 ptas. Bolsa porta esquíes: 26.763 ptas. Asientos traseros abatibles: 101.541 ptas. Reposabrazos delantero central: 40.662 ptas. Tapicería de cuero: 282.541 ptas. Lavafaros: 77.081 ptas. Control de velocidad automático: 80.087 ptas. Computadora de a bordo: 76.308 ptas. Radiocasete: 72.250 ptas.



FÁCIL ACOMODO
 Entre el volante recubierto en cuero y regulable en profundidad, la plataforma para descansar el pie izquierdo, los mandos de fácil acceso y los asientos de inclinación ajustable, la postura al volante es de lo más correcta y agradable.

en cuero, se puede regular en profundidad (es el ajuste más útil), y los asientos delanteros en inclinación. Con todo esto la postura al volante es de lo más correcta para cualquier estatura.

Entre la instrumentación de serie encontramos un reloj, que también marca la fecha y la temperatura exterior. Por cierto, cuando la temperatura baja de los tres grados, el conductor es avisado para que extreme su atención ante posibles placas de hielo. Para la climatización el sistema se elige por grados y es independiente para conductor y acompañante. Pero la regulación es más bien complicada y no muy precisa. Otro detalle destacable entre el equipo de serie es el *check control*, que avisa, entre otras cosas, si nos hemos



DE ALEACIÓN LIGERA
 Las llantas del vehículo son específicas de esta versión.

dejado las luces encendidas o el freno de mano conectado. También dispone de un indicador de intervalos de servicios, para saber cuándo el BMW tiene que visitar el taller, y de un reloj que marca los litros que vamos consumiendo en cada instante. También se agradece el que tenga una pequeña plataforma para descansar el pie izquierdo. Pero quizá lo más destacable es el sensor de accidentes. Este dispositivo actúa, en caso de accidente, cortando la inyección del vehículo, desbloqueando las cerraduras de las puertas y encendiendo los cuatro intermitentes a la vez, a modo de advertencia.

Nuestro BMW se proclama idóneo para viajar de lo más cómodo: los asientos son amplios y más bien duros; la insonorización excelente; y el motor es de andar suave y potente, aunque lento en recuperarse dadas sus peculiaridades. Sin embargo nuestras críticas se vuelven agrías al hablar de dinero. Afirmamos que el BMW 530i es un coche caro. La pregunta que surge, pues, es si merece la pena pagar tanto por la chulería de disponer de ocho cilindros. Y más si se considera que el equipamiento de serie tiene poco más que el aire acondicionado, los elevalunas eléctricos o los retrovisores regulables. Equipamiento que es ofrecido, de serie, en coches que cuestan menos de la mitad del 530i. Por este precio se debe exigir al menos unos simples reposacabezas traseros o el *air-bag* para el conductor, elementos muy en la política de BMW en materia de seguridad. Seguridad a la que la marca germana hace tanto hincapié en su publicidad. ○

Simonetta Garib
 Fotos: Ramón Rodríguez

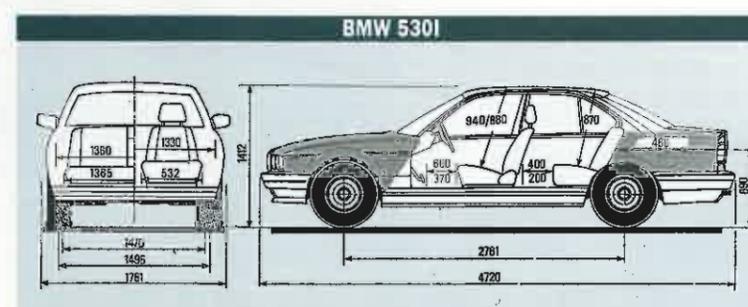
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ Lo más curioso del equipamiento de serie es el sensor de accidentes. Este mecanismo funciona, en caso de colisión, desbloqueando automáticamente las cerraduras de las puertas y accionando todos los intermitentes a la vez.

EN CONTRA

▼ Tiene infinidad de opciones pero excesivamente caras de precio.
 ▼ Por lo que cuesta este modelo, el *airbag* podría estar incluido en el equipo de serie.
 ▼ El sistema de climatización no está muy bien resuelto.



Citroën AX 14 TD, Fiat Cinquecento,
Fiat Uno TD, Ford Fiesta 1.8 D, Peugeot 106 XND,
Peugeot 205 XAD y Renault Clio 1.9D

AHORRAR ES LO PRIMERO



Cuando la crisis aprieta, todos los ojos se vuelven hacia las mil y una fórmulas para ahorrar. En ciudad, la forma más efectiva para conseguir el mejor rendimiento a nuestro dinero es recurrir a un coche diésel. En esta peculiar prueba, reunimos a los ahorradores más representativos de nuestro mercado, donde destacan los pequeños diésel y el superciudadano Fiat Cinquecento, con motor de gasolina. Setenta litros de combustible fueron suficientes.



PEUGEOT 106 XND

FICHA TECNICA



ES, entre los pequeños diésel, el de más reciente aparición. El motor es un viejo conocido por ser el mismo que equipa el Citroën AX diésel, pero con algo menos de par y potencia. En consumo queda segundo de nuestra prueba, por detrás del AX que pesa 130 kilos menos. Sin embargo, en prestaciones queda el último entre los diésel; sólo el Cinquecento de Fiat es más lento. Y es que, aunque monte el mismo propulsor del diésel atmosférico más rápido, el AX, los desarrollos del cambio son más largos. Nuestro 106 diésel llanea bien en carretera, pero en cuanto encuentra un repecho le cuesta subir y sobre todo recuperarse. El comportamiento en carretera es agradable, ayudado por una palanca de cambios que se maneja con precisión y suavidad. El pequeño de la marca del león se maneja con gran desenfado por ciudad, gracias a su reducido tamaño. En el interior, el espacio se ha aprovechado al máximo para ofrecer buena habitabilidad. La postura al volante es correcta, los asientos delanteros son cómodos, más bien duros de mullido aunque cortos en su base. En general el 106 se presenta bien acabado.

106 XND	
MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.360
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	22,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	50 CV(37 kW)/5.000
Par máximo / r.p.m.	8,4 mkg(82 Nm)/2.500
TRANSMISION	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	De cremallera
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/tambores
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	840
Largo/ancho/alto (mm)	3.564/1.575/1.369
Capacidad del depósito (l)	45
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	18,8
Velocidad Máxima (km/h)	145
Consumo Urbano (l/100 km)	5,9
A 90 km/h (l/100 km)	5,0
A 120 km/h (l/100 km)	7,3

LO MEJOR

- Precio interesante

LO PEOR

- Asientos cortos



CITROËN AX TD

INDISCUTIBLE campeón de consumo de esta pequeña maratón, el utilitario de Citroën se sitúa, además, entre los más rápidos, es segundo justo detrás del Uno turbodiésel. Parte de este éxito lo debe al pequeño motor de 1.360 centímetros cúbicos de excelente rendimiento. Rendimiento favorecido, también, por un peso reducido del vehículo que, con 710 kilos, se equipara al peso del diminuto Fiat Cinquecento, el único coche que funciona con ga-

solina, entre los elegidos para nuestra prueba. El AX diésel no solamente aporta un económico y eficaz motor, sino que, además, es el más barato de comprar. Claro que esto también se pone de manifiesto en algunos remates y acabados de su interior.

De lo que menos nos convence en este modelo, es lo mucho que se oye el motor dentro del habitáculo. Mientras que los asientos delanteros son bastante envolventes pero cortos.



FIAT CINQUECENTO

AUNQUE no está prevista la comercialización de un Cinquecento que funcione con gasóleo, se decidió su «incorporación a filas» en esta prueba, porque es el utilitario por excelencia y puede rivalizar perfectamente con los pequeños diésel a la hora de consumir poco. Y desde luego es un vehículo óptimo para circular por ciudad y arrabales, dado su tamaño reducido y buena manejabilidad. La sencillez mecánica del Cinquecento, derivada del experi-

mentado 127, no es obstáculo para que incorpore inyección electrónica como sistema de alimentación. Aparte de sus buenas aptitudes para moverse por las grandes urbes, no cabe duda de que el Cinquecento aporta una carrocería simpática, de las que, como reza su campaña publicitaria, enamora a primera vista. Entre los aspectos menos favorables, destaca, como es lógico en un vehículo de tan sólo 41 caballos, sus prestaciones limitadas.

FICHA TECNICA

AX TD

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.360
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Bomba inyectora
Compresión	22,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	53 CV (39 kW) / 5.000
Par máximo / r.p.m.	8,6 mkg(84 Nm) / 2.500
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	- Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	De cremallera
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/tambores
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	710
Largo/ancho/alto (mm)	3.495/1.555/1.355
Capacidad del depósito (l)	43
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	14,4
Velocidad Máxima (km/h)	155
Consumo Urbano (l/100 km)	5,0
A 90 km/h (l/100 km)	4,3
A 120 km/h (l/100 km)	6,7

LO MEJOR

- Consumo y buenas prestaciones.

LO PEOR

- Sonoridad elevada.

FICHA TECNICA

CINQUECENTO

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	903
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	9,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	41 CV (30 kW) / 5.500
Par máximo / r.p.m.	6,7 mkg (65Nm) / 3.000
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	De cremallera
Diámetro de giro (m)	8,8
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/tambores
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	710
Largo/ancho/alto (mm)	3.225 / 1.485 / 1.435
Capacidad del depósito (l)	35
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	21,0
Velocidad Máxima (km/h)	131
Consumo Urbano (l/100 km)	7,2
A 90 km/h (l/100 km)	5,3
A 120 km/h (l/100 km)	7,9

LO MEJOR

- Aptitudes urbanas

LO PEOR

- Prestaciones pobres



FIAT UNO TD

LA elección de la versión turboalimentada para el Uno diésel se debe a que este tipo de mecánicas consumen prácticamente igual que las atmosféricas, pero aportan la ventaja de responder con más brío. El Uno se sitúa en la quinta posición de nuestra maratón de los «diez litros», consume exactamente un litro más que el vencedor, el Citroën AX, cada cien kilómetros. Aunque gasta poco gasóleo, no es el consumo lo más notable en este ve-

hículo, sino el excelente aprovechamiento de su espacio interior. El Uno hace gala de una habitabilidad fuera de lo común respecto a sus reducidas dimensiones externas. Aunque la habitabilidad sea buena, otra cosa es la postura de conducción, que, debido a tener más altura de lo que es normal, de la banqueta al suelo, es un tanto especial. Entre las faltas, no nos ha gustado el único mando del limpiaparabrisas por dejar amplias zonas sin limpiar.



FORD FIESTA 1.8 D

A pesar de que el motor del Fiesta es, entre los de esta prueba, de los más altos de cilindrada, se sitúa, en consumo, en una decorosa cuarta posición entre los siete coches en liza. Es un propulsor que acelera dignamente y que casi alcanza una velocidad punta de ciento sesenta kilómetros por hora. Sin embargo, es un motor que vibra y se oye mucho, sobre todo al ralentí. El Fiesta diésel se muestra de lo más confortable para viajar, el interior

está bien rematado, los materiales usados son de calidad y la suspensión es cómoda, lo único que se podría pedir es algo más de apoyo lumbar a los respaldos de los asientos delanteros.

La dirección adolece de falta de rapidez de respuesta, aunque esto no impide que la conducción del Ford Fiesta destaque por su facilidad.

Otro inconveniente del pequeño de Ford es el de no equipar un simple testigo luminoso de reserva de gasóleo.

FICHA TECNICA

UNO TD

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.367
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Bomba inyectora Turbo
Compresión	20,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	72 CV (53 kW) / 4.800
Par máximo / r.p.m.	13,3 mkg(131 Nm) / 3.000
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	De cremallera
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/tambores
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Semindependiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	910
Largo/ancho/alto (mm)	3.689 / 1.562 / 1.405
Capacidad del depósito (l)	42
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	12,7
Velocidad Máxima (km/h)	168
Consumo Urbano (l/100 km)	5,8
A 90 km/h (l/100 km)	4,6
A 120 km/h (l/100 km)	5,8

LO MEJOR

- Amplitud interior

LO PEOR

- Limpiaparabrisas monobrazo

FICHA TECNICA

FIESTA 1.8 D

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.753
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Bomba inyectora
Compresión	21,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	60 CV(44 kW) / 4.800
Par máximo / r.p.m.	11,2 mkg(110 Nm) / 2.500
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	De cremallera
Diámetro de giro (m)	9,8
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/tambores
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Eje torsional
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	815
Largo/ancho/alto (mm)	3.743 / 1.606 / 1.389
Capacidad del depósito (l)	42
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	16,0
Velocidad Máxima (km/h)	157
Consumo Urbano (l/100 km)	5,2
A 90 km/h (l/100 km)	4,3
A 120 km/h (l/100 km)	6,7

LO MEJOR

- Acabado interior

LO PEOR

- Motor ruidoso y con vibraciones



PEUGEOT 205 XAD

AUTENTICO veterano en el mercado de la automoción, el Peugeot 205 no sólo se niega a desaparecer, sino que presenta batalla a modelos actuales con brillantez, ayudado por una habitabilidad que está por encima del paso del tiempo. En nuestra comparativa fue el tercero que más kilómetros recorrió, con diez litros de gasóleo en el depósito. El motor, de casi 1,8 litros de cilindrada, destaca por su buena elasticidad, es económico y de eficacia más

que comprobada a lo largo de los muchos años de su existencia. Sus sesenta caballos de potencia le permiten desenvolverse con soltura y la estupenda estabilidad ayuda a que se comporte de forma ágil a su paso por carreteras viradas. Es su comportamiento dinámico, pues, su virtud más loable.

Entre los aspectos mejorables, es indudable que podría ofrecer una terminación algo más cuidada y unos materiales algo mejores de calidad.



RENAULT CLIO D

ULTIMO en nuestra clasificación de consumos, llega a gastar 2,3 litros más cada cien kilómetros que el ganador, el Citroën AX. Claro que en su descargo concurre el motor de mayor cilindrada, 1.870 centímetros cúbicos y el segundo, después del Uno turbodíesel, que más caballos declara, 65. El motor acelera bastante bien y llanea alcanzando los 160 kilómetros por hora sin grandes esfuerzos. Sin embargo, los desarrollos largos de la caja de cambios

obligan a reducir con frecuencia, si queremos salir airosos de los adelantamientos. En comportamiento tiene el Clio su mejor virtud, se maneja con suma facilidad y su tendencia en curvas se muestra de lo más neutro. Otro aspecto interesante es la habitabilidad, está bien aprovechada, aunque los asientos son blandos de mullido y fatigan en viajes largos. Con la rueda de repuesto habrá que tener cuidado con los cacos, puesto que va por fuera del maletero.

FICHA TECNICA

205 XAD

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.769
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Bomba inyectora
Compresión	23 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	60 CV(82 kW)/4.600
Par máximo / r.p.m.	11,4 mkg(112 Nm)/3.000
TRANSMISION	
Traacción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENS	
Sistema	De cremallera
Diámetro de giro (m)	10,5
Frenos: Sistema(Del/Tras)	Discos/tambores
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	895
Largo/ancho/alto (mm)	3.705/1.560/1.375
Capacidad del depósito (l)	50
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	16,1
Velocidad Máxima (km/h)	155
Consumo Urbano (l/100 km)	5,9
A 90 km/h (l/100 km)	5,0
A 120 km/h (l/100 km)	7,5

LO MEJOR

- Comportamiento dinámico

LO PEOR

- Acabados mejorables

FICHA TECNICA

CLIO RL

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.870
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Bomba rotativa
Compresión	21,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	65 CV(47 kW)/4.500
Par máximo / r.p.m.	12,3 mkg(118 Nm)/3.500
TRANSMISION	
Traacción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENS	
Sistema	De cremallera
Diámetro de giro (m)	10,15
Frenos: Sistema(Del/Tras)	Discos/tambores
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	915
Largo/ancho/alto (mm)	3.700/1.640/1.395
Capacidad del depósito (l)	43
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	15,4
Velocidad Máxima (km/h)	160
Consumo Urbano (l/100 km)	7,5
A 90 km/h (l/100 km)	5,4
A 120 km/h (l/100 km)	8,2

LO MEJOR

- Comportamiento

LO PEOR

- Rueda de repuesto expuesta

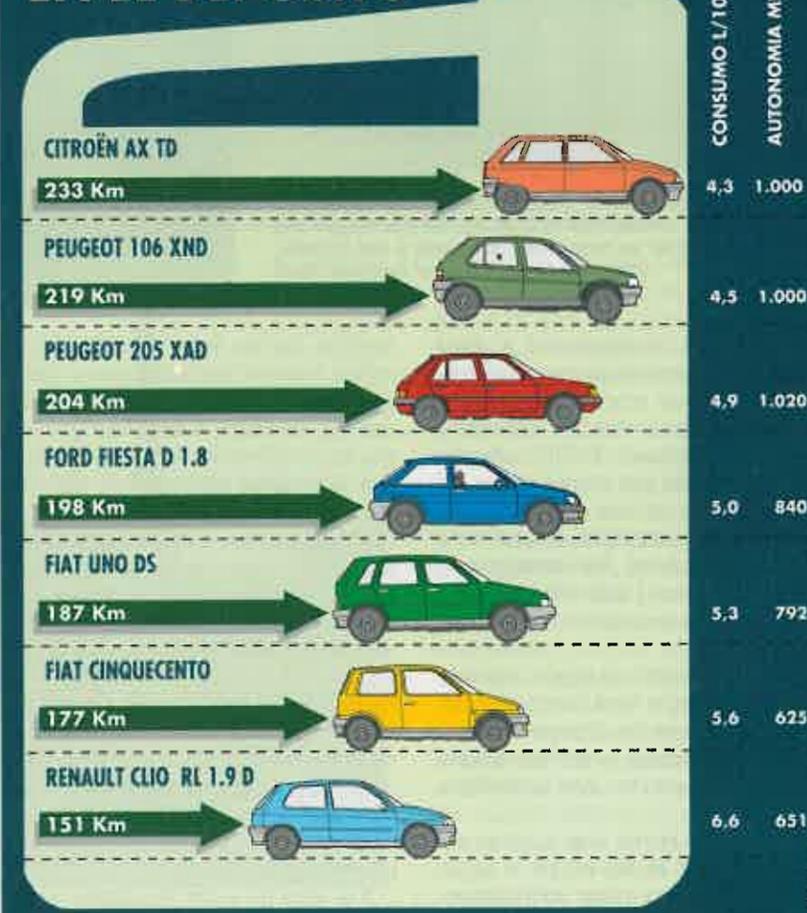
CUANDO se habla del coche urbano se manejan varios conceptos. Por una parte se contempla la cuestión del tamaño. Éste condiciona su capacidad interna, pero resulta definitivo a la hora de conseguir una buena maniobrabilidad y facilidad para encontrar sitio donde aparcar. Otro de los aspectos fundamentalmente observados es la economía de funcionamiento. Las extremas condiciones de nuestras superpobladas ciudades exigen mucho a las mecánicas. Así pues, si se atiende a estos dos requisitos, nos encontramos con toda una nube de pequeños coches que encajan perfectamente en lo que se espera de un coche urbano. La reciente aparición de la versión diésel del Peugeot 106, pone de nuevo en el punto de mira a estos pequeños ciudadanos alimentados con gasóleo. Para determinar cuál de ellos es realmente el más económico en el entorno urbano, hemos sometido a los seis pequeños diésel más representativos a una prueba comparativa, a la cual, se ha unido el pequeño Fiat Ciquecento que, a pesar de disponer de un motor de gasolina, resulta un coche urbano por excelencia. Para comparar el consumo de unos y de otros, vaciamos totalmente los depósitos de combustible de todos los coches, aspirando el combustible por la toma de la bomba de inyección. A continuación se echaron diez litros en cada depósito y a rodar. Se trataba de rodar hasta que el motor se parase por falta de combustible. El circuito establecido discurría por la M-40, vía rápida de circunvalación a Madrid, así como por las principales arterias de la ciudad, de forma que, un cuarenta por ciento del recorrido se realizaba por calles y el resto por vías periféricas y de acceso a Madrid, no exentas de retenciones y atascos. Tal y como suele ser habitual cada vez que se organiza una macro prueba, el día despertó con la intención de acabar con la sequía de un plumazo.

Con sólo diez litros en el depósito, los siete utilitarios iniciaron su andadura a las siete y media de la mañana, con la sana intención de someter a los coches al mismo trato que a diario reciben cientos de miles de utilitarios en los desplazamientos desde el extrarradio hacia los centros de trabajo.

Los siete conductores implicados en la prueba se fueron alternando el volante de los coches para evitar que los diferentes hábitos de conducción se reflejasen en el consumo. En ningún momento se pretendió realizar una conducción económica o ahorradora, por lo



CON 10 LITROS EN EL DEPÓSITO



que los sorprendentes consumos obtenidos son únicamente fruto de la bondad de las mecánicas. El promedio total de la prueba fue de 56 kilómetros por hora.

Desde el punto de vista del consumo, el vencedor indiscutible de la prueba fue el Citroën AX, cuyo portentoso motor reúne una gran alegría de funcionamiento con una excelente economía. El recién llegado, el Peugeot 106 se ha colocado detrás de su hermano. No es de extrañar puesto que comparten el mismo motor. En estas circunstancias, los desarrollos, más largos en el 106, han jugado en contra, ya que por ciudad ha sido necesario recurrir con más frecuencia de la deseada a marchas cortas. El tercero ha sido el Peugeot 205, por lo que el podio ha sido copa-

POCA VISIBILIDAD
El día de la prueba amaneció muy negro y pudimos comprobar la nefasta influencia de este elemento en las condiciones del tráfico. En las vías rápidas de la periferia la visibilidad se redujo al mínimo, debido al agua que levantan los coches.



BRIEFING DE SALIDA
Antes de arrancar, desde el Parque Juan Carlos I, se comentan las condiciones de la prueba para conseguir una homogeneidad en las formas de conducción y, por lo tanto, evitar una influencia en el resultado final. Madrid fue testigo del experimento.



do por coches del Grupo P.S.A. Esto tampoco es sorpresa, ya que desde hace muchos años sus dos fabricantes han dedicado una especial atención a este tipo de motores. El 205, además de ser el tercero que menos gasta, es el que dispone de una autonomía mayor, gracias a su depósito de cincuenta litros de capacidad. Por carretera se deben superar los 1.000 kilómetros sin que se llegue a encender la luz de la reserva.

Con un estrecho margen, apenas seis kilómetros, el Ford Fiesta se colocó en cuarta posición. A pesar de su cilindrada, el ajustado tarado de la bomba inyectora permite unos excelentes consumos.

Tras él llegó el Fiat Uno, cuya principal peculiaridad reside en ser el único representante con motor sobrealimentado. Con su presencia se pretende de-

mostrar que en estas condiciones un motor sobrealimentado apenas gasta algo más que uno atmosférico, pero que, sin embargo, cuenta con una alegría de funcionamiento y una potencia muy apreciadas en carretera. Son, por lo tanto, vehículos muy polivalentes. El Fiat Cinquecento, representante de los coches con motor de gasolina, obtuvo un consumo muy ajustado de tan sólo 5,6 litros cada cien kilómetros. Su ligereza es un aliado inestimable para conseguir unas buenas cifras de consumo. El séptimo clasificado fue el Renault Clio diésel. Sin lugar a dudas, el hecho de disponer del motor de mayor cilindrada del grupo le penalizó en el apartado de consumo, pero la potencia y el par de su motor fueron muy valorados por los conductores.

A la vista de estos resultados queda claro que el nivel de consumo de estos

coches es realmente increíble. Hoy por hoy, la mecánica diésel sigue siendo la más económica. El Fiat Cinquecento, único representante con motor de gasolina, obtuvo un consumo muy digno, pero por detrás de coches como el AX o el 106, que con un peso superior supera al pequeño Fiat en consumo y prestaciones. Si a esto le sumamos la diferencia de precio entre el gasóleo y la gasolina, las cuentas quedan claras.

Para una utilización intensiva en ciudad, tal y como se realizó en la prueba, los motores diésel tienen una ventaja adicional, especialmente los de más cilindrada: su excelente elasticidad. Gracias al poder de recuperación de estos motores, se puede rodar en marchas largas sin necesidad de andar cambiando de marcha continuamente, lo cual hace más llevadero el transcurrir de los kilómetros.



MADRID, MADRID
Cada mañana se repite el mismo espectáculo. En esta ocasión los siete pequeños utilitarios fueron protagonistas de los atascos de la periferia.



DÍA COMPLICADO
Los pequeños utilitarios se enfrentaron a unas malas condiciones.



BAJO TIERRA
Las modernas vías suponen un importante alivio.



HORA PUNTA
El centro de Madrid es ideal para sufrir condiciones extremas de tráfico urbano.

Hoy en día, los nuevos motores diésel no tienen los mismos inconvenientes que tenían hace algunos años. Si bien el nivel sonoro sigue siendo elevado, en general resultan aceptables. Otro punto que pudimos comprobar es la facilidad con la que estos motores se vuelven a poner en marcha después de haberse quedado sin combustible. Antiguamente, esta operación requería de algún conocimiento y resultaba complicada y sucia. Ahora basta con apretar una perilla o un pulsador en el filtro de combustible y girar la llave de arranque para que el motor se ponga en marcha. En este sentido, el único de todos que tardó algo más de la cuenta en arrancar fue el Ford Fiesta.

Con las cifras de la prueba en la mano se obtienen otras conclusiones interesantes. Una de ellas es la cuestión de la autonomía. Una vez más es un re-

presentante del Grupo PSA el que se lleva el gato al agua, puesto que el Peugeot 205, con sus cincuenta litros de depósito, puede rodar 1.020 kilómetros por Madrid en estas condiciones. Tanto el Peugeot 106 como el Citroën AX alcanzan los mil kilómetros sin problemas. Esto supone que un conductor que realice un uso intensivo en ciudad, y contando con cinco días laborables a la semana, puede estar sin visitar la gasolinera casi dos semanas.

En cualquier caso, cualquiera de estos modelos supera sin esfuerzo los seiscientos kilómetros de autonomía.

La única pega que tienen los pequeños diésel es que en algunos modelos su precio de adquisición es del orden de unas cien mil pesetas más caro. Esta diferencia sólo se amortiza si se hacen muchos kilómetros al año, por lo que cada usuario tendrá que hacer el cálculo en función de su uso. ○

Equipo de pruebas de Motor 16

Maserati 6CM 1936

EL DIABLO ROJO

Poco antes de la Segunda Guerra Mundial la Maserati sacó un pequeño monoplaza, el 6CM que con sus 155 caballos era capaz de alcanzar los 230 kilómetros por hora. Uno de ellos, conducido primero por los pilotos oficiales de la casa, Villoresi y Taruffi, fue llevado a la Argentina por Varzi después del conflicto bélico. Allí conoció una segunda juventud. Ahora ha sido felizmente restaurado y antes del verano volverá a los circuitos.



CLASICISMO
Su alargado morro, presidido por una impresionante parrilla, es una de las características tradicionales de los bólidos de su época.

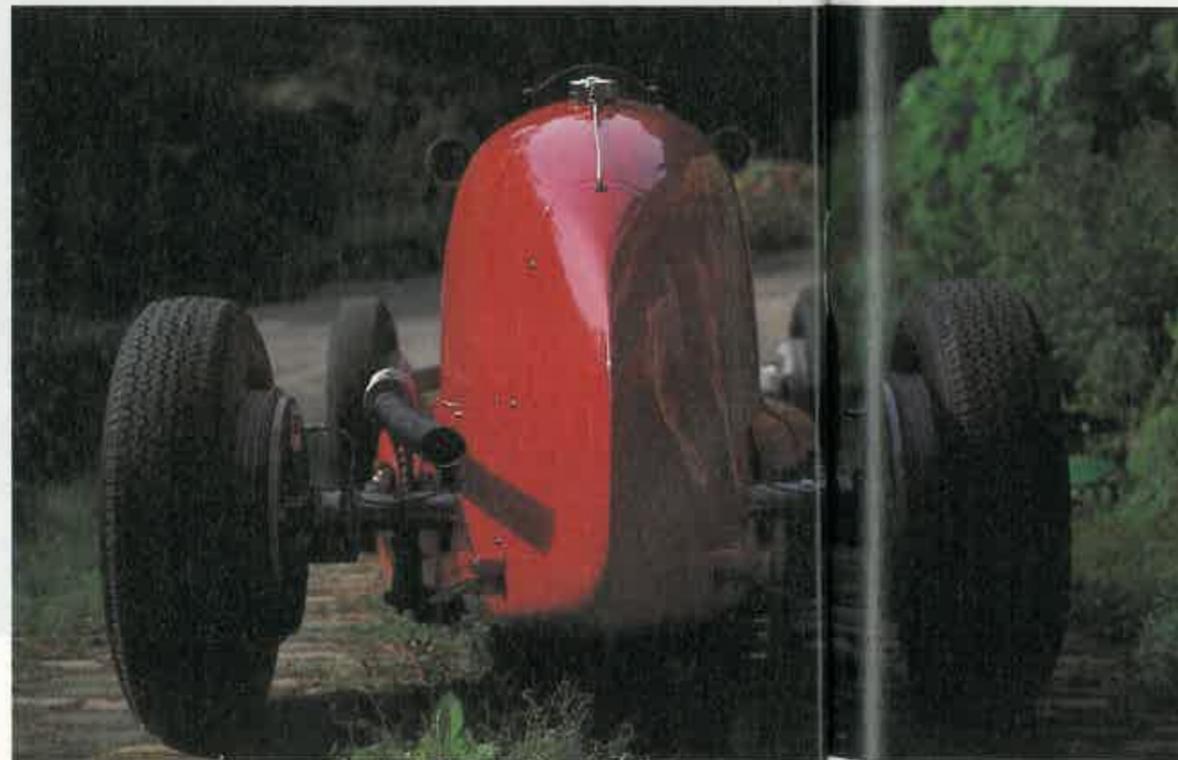
EN el año 1936 la Maserati construyó un pequeño monoplaça, el 6CM 1500. Estas siglas lo dicen todo: Seis cilindros, Corsa, Monoposto y, obviamente, litro y medio de cilindrada. Su primera aparición en carrera tuvo lugar en el Gran Premio de Montecarlo, pero su presentación oficial fue en el Salón de Milán de ese mismo año. Allí se mostró con todo cariño y aparecía maravilloso en el stand de la marca del Tridente en cuanto que en la unidad expuesta se había cuidado el acabado de un modo superlativo: brillante la carrocería, pulido el aluminio y cromados inusuales como podían ser los escapes, los radios, etc... El precio de venta era de 95.000 liras en ese octubre de 1936. Sólo se construirían once de estos preciosos coches, aunque hubo luego dieciséis Tipo 6C, es decir un hermano gemelo pero con un chasis más ancho y que a menudo fue carrozado en «sport».

Aun existió luego la versión 6CS para carreras en ruta, cuyo máximo exponente eran las Mil Millas.

Varzi pilotó uno de esos coches en Barcelona y también en la carrera de Brescia aunque para esta ocasión le montaron un motor especial de 3,7 litros.

Este es uno de los últimos co-

ches diseñados bajo la íntegra responsabilidad de los hermanos Maserati, en cuanto que debido a los problemas económicos que padecían -nunca ha sido fácil el negocio de las carreras- debieron dejar,



FUERA DE SERIE

durante el año 1937, que fuese el Commendatore Orsi y todo su potente grupo industrial quien tomara el control de la firma. Una vez más se cumplía la tradición, según la cual muchos artistas no tienen para los negocios el mismo talento del que hacen gala en su trabajo de creación. Con ello la casa pasó de Bolonia a Módena y Etto- re, Bindo y Ernesto -ya había fallecido Alfieri, el fundador- sólo fueron meros consultores, labor a la que contractualmente tuvieron que estar ligados durante diez años. Así, en 1947, una vez libres de su compromiso con los Orsi, regresaron a Bolonia y fundaron una nueva marca propia: la OSCA. Era el arma de la revancha, pero su vida no fue lo larga que cabía esperar.

ESPIRITU DE UNA EPOCA

El Tipo 6CM era y es un pequeño monoplaça, típico producto de la industria italiana automovilística de aquellos años. Eran coches conducidos tanto por los pilotos oficiales como por los privados y que se hicieron con un brillante palmarés por doquier, eso sí, siempre que no estuvieran en pista los bólidos alemanes...

Su carrocería escueta y graciosa, especialmente la cola, sus dimensiones bastante reducidas, su clasicismo, en suma, hacen de él una pequeña joya de la competi-



ción. Un chasis por largueros reforzados, una suspensión independiente en el tren delantero y por eje rígido atrás, son sus características en cuanto a la construcción.

Evidentemente, la joya es el motor, bien es sabido que en esos años la mayor responsabilidad recaía en ese elemento y, aun siendo un poco radicales, se puede decir que los coches se construían alrededor de un propulsor. Ya hemos dicho que se trata de un seis cilindros de litro y medio de cilindrada. Este seis en línea, con doble árbol de levas en cabeza, lleva

un compresor mecánico y es capaz de dar 155 caballos a 6.800 revoluciones por minuto lo que propulsa al monoplaça, que pesa seiscientos kilogramos en vacío, a la velocidad de 230 kilómetros por hora.

Ya hemos dicho que su estreno en competición tuvo lugar en el Gran Premio de Montecarlo de 1936. Esa primera aparición se saldó con un abandono, pero luego en el Nurburgring se presentaron dos coches que terminaron nada menos que primero y segundo, batiendo a los que serían unos de sus enemigos naturales: los ERA. Era el comienzo de una fructuosa y larga carrera.

El ejemplar de nuestro reportaje es el número de chasis 1562, un coche que estrenó el gran Villorosi en 1938 y con el cual ganara en Lucca, la Coppa Acerbo en Pescara -aquí en categoría «cycle-car» frente a los Alfa 158 ya que en la de Gran Cubicaje vencieron los coches alemanes- y fuese tercero en la Targa Florio.

El año siguiente lo pilotó Taruffi, con menos éxito en cuanto que no venció carrera alguna pero sí con buenos resultados como son dos segundos en Nápoles y la Targa Florio, y dos cuartos en la Coppa Ciano y en Trípoli. Ese mismo año volvió a conducirlo Villorosi y ganó en Sudáfrica.

En la campaña de 1940 se sentó en él un joven motociclista debutante en las cuatro ruedas. Su

MONOPOSTO
En su calidad de auténtico vehículo de competición, el Maserati 6CM sólo tenía capacidad para el piloto, protegido por este pequeño parabrisas.



DESTELLOS DE CROMO
Los bellos cromados en las llantas y los tubos de escape ponen una nota agresiva.



nombre: ¡Alberto Ascari! Con él fue noveno en Trípoli y abandonó en la Targa Florio. Con la guerra, las actividades de competición quedaron en punto muerto y una vez terminada aquella se volvieron a emplear los mismos automóviles de antaño.

También en Sudamérica las carreras gozaban de gran predicamento y en numerosas ocasiones acudían los pilotos europeos que

veían en estas competiciones una agradable forma de redondear sus ingresos puesto que, a menudo invitados por los organizadores, la carrera era una excusa para unas vacaciones y para hacer además algún pequeño negocio como era el de vender los automóviles que llevaban.

Así, para la primera carrera de la Temporada Internacional Argentina de 1947 se vino Achille Varzi

con sendos coches. Uno era un Alfa Romeo tres litros Monoposto y el otro «nuestro» 6CM. La carrera la ganó Gigi Villolosi con otro Maserati y fue Victorio Rosa quien adquirió el 6CM.

Rosa era un italiano afincado en Argentina desde antes de la guerra. Éste había sido probador de la Alfa Romeo y fue a Argentina a correr y hacer demostraciones con un P-2. Rosa se quedó y trabajó de mecánico en Rosario y Mar del Plata y, naturalmente se dedicó a correr con el Maserati. Los resultados de Rosa no fueron brillantes: abandono en las 500 Millas de Rafaela de 1948, quinto en Palermo, etc... En los diarios de la época se puede leer que Rosa se quejaba de que «poco se puede hacer con un auto de 160 caballos frente a otros con cien más». Y también el cronista de El Gráfico que glosaba las victorias del entonces imbatible Oscar Gálvez ante Perón y su esposa Evita, narra que «Rosa dice tener *canas verdes* con la mecánica de su Maserati que envejece de forma acelerada».

El siguiente propietario fue un uruguayo, Luzardo, el cual le puso

un motor americano para correr en «Mecánica Nacional» y, según cuentan, pero sin poderse confirmar, el coche terminó su carrera con dos motores DKW de tres cilindros puestos en tándem.

Actualmente, el coche pertenece a Marichu Gaminde y «Bubby» Salzmán que es quien lo encontró. «Un día me llamaron y me dijeron que había un montón de piezas de Maserati a la venta. Al mostrar mi interés el precio subió dos veces antes de que yo llegara» cuenta divertido. De esto hará unos cinco años y ante su sorpresa el coche estaba casi completo pero todo desmontado y lo que más había sufrido era la carrocería. El depósito se sabía donde estaba y fue toda una odisea convencer al propietario para que aceptara desprenderse de él. La recuperación de la caja de cambios fue otra aventura: «estaba montada en un Mecánica Nacional con un motor Chevrolet y tuve que comprar el coche entero para conseguirla» nos sigue contando «Bubby» Salzmán.



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal, de seis cilindros en línea. Cilindrada total: 1.493 centímetros cúbicos. Diámetro por carrera: 65x75 mm. Relación de compresión: 6 a 1. Potencia máxima 155 cv a 6.800 rpm. Alimentación: Un carburador de doble cuerpo. Compresor. **BASTIDOR:** Chasis de largueros reforzados. Suspensión delantera independiente. Suspensión posterior de eje rígido con ballestas. Frenos de tambor delante y detrás. Neumáticos delanteros: 5,25x17". Neumáticos traseros: 6,00x16". Dimensiones: Distancia entre ejes: 2.900 mm. Vías: 1.200 mm Longitud: 3.720 mm. Anchura: 1.480 mm. Altura: 1.200 mm. Depósito: 122 litros.

Una vez montado el puzzle y a punto de terminar la reconstrucción se llevó el coche a Inglaterra donde es el especialista Sean Danaher quien se encarga de acabarlo, en especial de poner el motor en condiciones y todo el coche en estado de revista y otra vez a punto para poder volver a la pista.

Este automóvil fue la estrella del pasado Auto Retro de Barcelona, en donde el coche y sus perfectos acabados llamaron poderosamente la atención. Llegó desde Inglaterra donde acababa de ser montado para la exhibición barcelonesa. Montado, sí, pero todavía no totalmente terminado como para poder rodar, puesto que el motor, el compresor y parte del cableado no estaban todavía conectados, trabajo que en este momento se está llevando a cabo.

Si todo va como está previsto, este verano, el precioso 6CM chasis 1562 volverá a pisar un circuito. Será en Silverstone, pero esa es otra historia.

Texto y fotos: José Luis Aznar

UAN JOYA DE MOTOR
El magnífico propulsor de 1,5 litros de cilindrada con estructura seis en línea con doble árbol de levas en cabeza y compresor mecánico proporcionaba 155 caballos a 6.800 rpm.



MAS ALLA DE LA REALIDAD

ALTAVOCES PARA AUTOMOVIL JBL

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



JBL

Seguridad vial

CONDUCCION HUMANA

El Instituto Catalán de Seguridad Vial se distingue por su dinamismo, sin duda contagiado por el empuje de ese ex-jugador de cesta punta que es su director Josep Lluís Pedragosa. Con él repasamos cuáles son las actuaciones e iniciativas que están llevándose a cabo en este, verdaderamente especial, Instituto.

La siempre difícil entente entre las administraciones central y autonómicas ha condicionado, en gran manera, el desarrollo y funcionamiento del Instituto Catalán de Seguridad Vial, un ente formado por 18 personas «pero que movilizamos a otras mil» y cuyo presupuesto anual es de 250 millones de pesetas. Las páginas de Motor 16 ya se hicieron eco en su día de esta problemática de falta de colaboración, cuyo aspecto más llamativo es la sistemática negativa de la Jefatura Provincial de Tráfico a facilitar los datos de accidentes y muertos en las 24 horas. No es extraño, pues, que en nuestra conversación con Josep Lluís Pedragosa sea el tema de la relación institucional el primero en ser tratado. «Nuestra política actual es la de mejorar las relaciones con la Dirección General de Tráfico. No nos ha quedado más remedio que aceptar que no nos lleguen directamente los datos de los accidentes con víctimas, estamos resignados a tenerlos cuando el jefe de Tráfico lo considere oportuno». Este cambio de actitud es debido al relevo en la Conselleria de Gobernación: ahora, su máximo responsable, María Eugenia Cuenca, ha dictado una política de no enfrentamiento para hacer cosas positivas y no perder el tiempo en discusiones. Ello no impide que el Instituto siga sufriendo el entorpecimiento de Tráfico y, así pues, Pedragosa ha tenido que cambiar su estrategia para tener las cifras exactas de los accidentes para elaborar las estadísticas. La metodología seguida es la siguiente: «Para conocer los accidentes con víctimas en carretera



MUY CONTAGIOSO
El dinamismo que envuelve a Josep Lluís Pedragosa es definitivo para la buena marcha del Instituto.

seguimos dependiendo de Tráfico, mientras que de los acaecidos en zona urbana nos los facilitan los jefes de los 250 policías locales. El número de heridos lo conocemos gracias a los 81 hospitales de la red catalana y el de fallecidos a través de los certificados de defunción. Todo este proceso es lento, pero al menos tenemos una información de absoluto rigor», sentencia Pedragosa.

Si con Tráfico las relaciones siguen cuando menos «tibias», aquellas mantenidas con las otras instituciones «van muy bien, y como ejemplo de ello están los Consejos Comarcales» tercia Pedragosa. Este sistema comarcal está en pleno desarrollo, tal y como nos explica el

Director del Instituto. «En Cataluña siempre nos hemos quejado de que Madrid estaba muy lejos; pero, para las comarcas, Barcelona también lo está. Nosotros no podemos llegar a los mil municipios catalanes, pero los 41 Consejos sí, ellos conocen la realidad. Constituyen un paso intermedio que funciona muy bien y por eso lo potenciamos. De momento ya hemos creado 21 y esperamos terminar a final de año». Estos Consejos están formados por políticos de la comarca, las autoescuelas, los talleres, los concesionarios, los médicos de urgencias, los centros de enseñanza, etc... que son convocados por los colegios profesionales. «En algunas comarcas acude también, y con gran interés, el responsable de la Guardia Civil de Tráfico, pero eso es algo que depende de su talante» hace notar Pedragosa, distinguiendo así que en Tráfico hay quienes están dispuestos a colaborar con el Instituto. «Por el momento el trabajo es muy duro, viaje constantemente, pero los resultados son palpables porque la gente se lo toma con mucha ilusión y funciona mucho. Es un trabajo muy costoso, engorroso, pero hacemos una cultura de seguridad viaria, llegamos a las raíces. Estamos en contacto permanente con ellos, les damos información y cada mes se reúnen. Mediante subcomisiones y grupos de expertos, se establecen programas para llevar la Seguridad Viaria a los colegios, se llevan a cabo campañas divulgativas y se potencian las de origen institucional, se potencia el auxilio sanitario a los heridos, etc..., en suma, conseguimos que se ponga en práctica el

Plan de Seguridad Viaria». El Plan de Seguridad Viaria de Cataluña, que cada año elabora el Instituto, es la columna vertebral según la cual se rigen las actuaciones del tráfico en el territorio catalán. «En él se destacan dos cosas -explica Pedragosa-. Por un lado están las actuaciones preventivas y por otro las de investigación. Como actividades de prevención cabe destacar la educación viaria y las campañas divulgativas. Las más importantes de este año son las de la «Conducción Tranquila» con un presupuesto de 40 millones de pesetas, la del alcohol con otros cuarenta y la del cinturón con 80. La primera es el eje maestro de nuestro mensaje, la segunda va contra una de las causas más graves de los accidentes y la tercera va en beneficio de la reducción de muertos y heridos». Cuando expone estas líneas de actuación, Pedragosa nos hace patente el interés de algunos fabricantes, en concreto está a punto de firmarse el patrocinio por parte de Renault, lo que significa la apuesta también de éstos por la seguridad en la conducción, frente a actitudes anteriores más agresivas.

Otro tema muy importante es el de la investigación y su divulgación. Así se publican unos *dossiers* informativos con temas monográficos, como pueden ser sobre las travas, las rotondas, etc... que se envían a los ayuntamientos para que puedan basarse en ellos para sus actuaciones. «En ellos les mostramos cómo convertir las ciudades en algo agradable, como eran antes». También cada año se publica una obra importante. La de éste será de las que marquen un hito puesto que se trata del libro «La reconstrucción del accidente de tráfico», una obra de elaboración propia y de puesta al día de tratados hasta hoy considerados como modelos a seguir y del cual podremos hablar en el futuro, puesto que todavía no ha sido presentado oficialmente.

Otra carta en la baraja del Instituto es el SEM, es decir el «Sistema de Emergencias Médicas», destinado a una más rápida y eficaz asis-

tencia a los heridos en la carretera. Brevemente, ello funciona del modo siguiente: «El SEM es una empresa pública con intervención de la Cruz Roja, los bomberos y los policías locales. Su ámbito es el comarcal y la cuestión es que en cada hospital haya un médico y un ATS especialistas y que en el momento en que lleguen los primeros auxilios sólo se traslade al herido en caso de que la cosa esté muy clara, de lo contrario sólo se le mueve cuando llega el médico. De momento funcionan tres de estos servicios y tenemos que llegar a 21. Si por ahora el capital es público, en el futuro queremos que participe el privado, como son las compañías de seguros, las autopistas, el Real Automóvil Club, etc.

CUANDO SEA OPORTUNO
Los datos sobre los accidentes de tráfico no llegan, por desgracia, hasta que el jefe de Tráfico no lo considere conveniente.



Es éste un sistema novedoso y que a la larga pretendemos que funcione de modo que los gastos del accidente corran a cargo del SEM y las compañías de seguros luego paguen directamente a este organismo».

Como acabamos de ver, la actividad del Instituto es ingente y con poyección de futuro. Para Pedragosa es muy importante la mentalidad

PLAN DE SEGURIDAD VIARIA
Engloba dos importantes temas: las actuaciones preventivas y las de investigación.

del conductor. Su reto es cambiar la actitud al volante: «Queremos implantar una nueva filosofía, queremos la moderación y la forma tranquila de conducción. Nuestros votos van hacia una humanización de la carretera. Eso sólo puede traer beneficios», concluye esperanzado Pedragosa. ○

José Luis Aznar

PARA CONOCER LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS EN CARRETERA SEGUIMOS DEPENDIENDO DE TRÁFICO; LOS DE ZONA URBANA NOS LOS DA LA POLICÍA LOCAL.

QUERREMOS IMPLANTAR UNA NUEVA FILOSOFÍA, QUERREMOS LA MODERACIÓN Y LA FORMA TRANQUILA DE CONDUCCIÓN. UNA HUMANIZACIÓN DE LA CARRETERA.

NUEVO RACC

EL RACC inauguró el pasado mes de febrero la nueva oficina de Girona. El local consta de 370 metros cuadrados y está situado en la carretera de Barcelona nº 22 de Girona. El RACC cuenta en estas comarcas con 21.000 asociados (20.940 exactamente), a los que atiende a través de las delegaciones de Girona y Olot.



VEHICULOS TOPIC

ASIA Motors CO., INC, fabricante coreano que inició sus actividades en España a mediados del año pasado a través de su importador exclusivo, lanza al mercado español un nuevo producto: la gama de vehículos TOPIC, que consta de tres tipos diferentes de furgonetas (la normal de tres plazas+carga, la mixta seis plazas+carga y la furgoneta mixta ocho plazas+carga) y dos microbuses (de doce y quince asientos).

RELANZAMIENTO DE L&M



PHILIP Morris presenta una marca internacional de rubio americano, al precio de 160 pesetas en estanco y 185 en las máquinas expendedoras. L&M vuelve a estar entre los consumidores con la calidad y el prestigio que le caracteriza y con dos versiones diferentes: Full Flavor y Lights.

PROTECTOR NEOVAG



LA firma de accesorios CAR, S.L., comercializará próximamente en España un nuevo accesorio para el automóvil. Se trata de la almohadilla para el cinturón de seguridad NeoVag, que evita el roce de los bordes del cinturón en el cuello y alivia la presión ejercida por tal en la zona pectoral. Es lavable, ajustable y reversible.

NUEVA DIRECTIVA EN TOYOTA

TOYOTA España ha anunciado dos nuevas incorporaciones a su equipo directivo: Carlos Yagüe como director comercial y Luis Gil-Casares (en la fotografía) como director financiero. Ambos han desarrollado su actividad profesional anterior en la dirección económica y comercial de varias empresas relacionadas con el sector industrial.



PRECIOS NUEVOS

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
ACM														
ACM Off D Techo metálico	1.619.760	1.588	54	114			382,7		32.000			Serie		
ACM Off D Techo duro	1.683.000	1.588	54	114			382,7		32.000			Serie		
ACM Off TD Techo duro	1.799.900	1.588	70	147			382,7		32.000			Serie		

ALEKO														
Aleko 214L	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							70.000

ALFA ROMEO														
33 1.3 Cat.	1.557.585	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.3 Veloce	1.482.585	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.5 le	1.692.585	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.5 le Cat.	1.742.586	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.7 le	1.842.585	1.712	110	190	9,4	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 le Cat.	1.892.585	1.712	105	188	9,5	8,4	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 le 16V Cat.	2.032.585	1.712	132	202	8,4	8,8	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 1.7 le 16V	2.044.015	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.931	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Permanent 4	2.578.149	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 16V Permanent 4 Cat.	2.652.585	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.645	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	(1)	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.0 Twin Spark	3.004.495	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	218.541	76.992	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.0 V6 Turbo	4.748.375	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.621.336	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 Quadrifoglio	5.354.690	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.872.104	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 le	3.252.795	1.982	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie		Serie		Serie

NOTA: Opción 1: Incluye el climatizador, cortinillas y desempañador eléctrico de los espejos retrovisores. 250.000 ptas. El cambio automático está disponible en los Alfa 164 por 288.722 ptas.

ARO														
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	25,0	9,5	380,0							
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000
243 D	1.707.007	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							

ASIA MOTORS														
Rocsta 1.8i G-Cat.	2.272.000	1.789	85	159			360,5	Serie				Serie	Serie	Serie
Rocsta 2.2 D Básico	1.845.000	2.184	72	138			360,5					Serie	Serie	Serie
Rocsta 2.2 D	2.145.000	2.184	72	138			360,5	Serie				Serie	Serie	Serie

AUDI														
80 2.0 E	2.995.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	161.000	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.560.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	56.948	125.000	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.770.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	56.948	125.000	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.140.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	56.948		Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.365.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	56.948		Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Quattro	4.940.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	56.948		Serie	Serie	Serie	163.498
80 1.9 TDI	3.245.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	235.000	56.948	161.000	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Avant	4.235.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	56.948		Serie	Serie	Serie	163.498
100 2.3 E	3.880.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.190.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	4.780.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.075.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.430.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.275.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI	4.630.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.650.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 Avant 2.5 TDI	5.075.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	4.120.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	56.948		Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.400.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.810.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.415.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.610.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.530.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie
V8 3.6	10.120.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	Serie
V8 3.6 Aut.	10.120.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	Serie
V8 4.2	11.020.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie
V8 4.2 Aut.	11.020.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie

BERTONE														
Freeclimber 2 R I	2.793.960	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	203.478				Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502				Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502				Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502				Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502				Serie	Serie	Serie

BMW														
318i 4p	2.758.000	1.596	102	191	12,8									

MODELO	92	91	90	89	88
Supercinco GTD	---	---	630	460	370
Supercinco GTD 5p	---	---	650	480	380
Supercinco GT Turbo	---	---	780	670	480
Clio RL 1.1	740	670	600	---	---
Clio RL 1.1 5p	780	700	630	---	---
Clio RL 1.1 5V	780	680	610	---	---
Clio RL 1.1 5V 5p	800	720	650	---	---
Clio RL 1.2	790	710	640	---	---
Clio RL 1.2 5p	840	760	680	---	---
Clio RN 1.2 5p	890	800	720	---	---
Clio RT 1.2	910	820	740	---	---
Clio RT 1.2 5p	950	860	770	---	---
Clio RN 1.4	920	830	750	---	---
Clio RN 1.4 5p	960	860	770	---	---
Clio RT 1.4	980	880	790	---	---
Clio RT 1.4 5p	1030	930	840	---	---
Clio RT 1.7	1050	950	860	---	---
Clio RT 1.7 5p	1090	980	880	---	---
Clio 16V	1200	1080	---	---	---
Clio RL 1.9 D	940	850	770	---	---
Clio RN 1.9 D	990	890	800	---	---
Clio RL 1.9 D 5p	1030	930	840	---	---
Clio RN 1.9 D 5p	1050	950	860	---	---
Clio RT 1.9 D 5p	1120	1010	910	---	---
R9 GTC	---	---	580	490	360
R9 GTL	---	---	610	520	370
R9 TSE	---	---	670	580	410
R9 TXE	---	---	730	620	450
R9 GTD	---	---	680	540	380
R11 GTC	---	---	630	540	390
R11 GTL y Broadway	---	---	680	580	420
R11 TSE	---	---	740	630	480
R11 GTX	---	---	760	650	490
R11 TXE	---	---	810	690	540
R11 Turbo	---	---	870	750	570
R11 GTD	---	---	710	550	410
R-19 TR 4V	900	800	680	610	550
R-19 TR 5V	1000	850	720	650	590
R-19 GTX 5p	1070	910	770	690	620
R-19 GTX 5p	1130	960	820	740	670
R-19 TSE 5p	1140	970	820	740	670
R-19 TXE 3p	1190	1010	860	770	690
R-19 TXE 3p DA y AA	1330	1130	960	860	770
R-19 TXE 5p	1230	1050	890	800	720
R-19 TXE 5p DA y AA	1370	1170	990	890	800
R-19 TXI 3p	1230	1110	1000	---	---
R-19 TXI 5p	1270	1140	1030	---	---
R-19 16V 3p	1440	1300	1170	---	---
R-19 GTD 5p	1160	990	840	760	680
R-19 GTD 3p DA	1210	1020	870	780	700
R21 TS	1230	1040	870	780	670
R21 GTS	1380	1170	970	870	770
R21 TXE	1620	1450	1210	1080	870
R21 GTX	1440	1300	1100	990	800
R21 TXI	1820	1640	1470	---	---
R21 2.1 Turbo	2340	1980	1650	1480	1270
R21 GTD	1400	1250	1040	930	780
R21 Turbo D	1540	1400	1170	1050	900
R21 Turbo DX	1740	1490	1250	1120	950
R21 Nevada GTX	1450	1290	1080	960	780
R21 Nevada TXE	1650	1480	1240	1100	890
R21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	990
R21 Nevada GTD	1560	1410	1180	1050	880
R21 Nevada Turbo D	1710	1540	1290	1150	980
R21 Nevada Turbo DX	1870	1620	1350	1210	1040
R25 GTS	1250	1060	950	860	730
R25 GTX	1760	1500	1350	1210	1030
R25 TX	1800	1530	1380	1230	1040
R25 TXI	2200	1870	1680	1510	---
R25 V6 i	2590	2200	1990	1770	1510
R25 V6 Turbo	3570	3030	2740	2430	2080
R25 GTD	1400	1120	1010	890	770
R25 Turbo D	2180	1850	1670	1490	1270
Espace GTS	2000	1700	1530	1380	---
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quatra	2650	2250	2020	1820	---
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Espace RN 2.1 i	2100	1870	---	---	---
Espace RT 2.1 i	2550	2260	---	---	---
Espace RT Quatra 2.1 i	2960	2620	---	---	---
Espace RXE V6 i	3370	2990	---	---	---
Espace RN 2.1 DT	2420	2140	---	---	---
Espace RT 2.1 DT	2830	2510	---	---	---
Alpine V6 Turbo	5350	4800	4100	3490	3140

MODELO	92	91	90	89	88
111 i	720	650	---	---	---
111 S 5p	770	690	---	---	---
114 S	790	710	---	---	---
114 SL 5p	850	760	---	---	---
114 GTI	990	890	---	---	---
114 Si	1020	920	830	---	---
114 GSi	1150	1040	940	---	---
216 S	---	---	610	550	490
216 Sprint	---	---	660	580	520
216 SE/ER	---	---	750	670	570
216 Vitesse	---	---	860	750	670
216 GSi	1300	1170	1050	---	---
116 GTI	1400	1190	---	---	---
414 GSi	1230	1050	---	---	---
416 GSi	1360	1160	---	---	---
416 GTI	1570	1330	---	---	---
820 Si	1800	1700	1500	1300	1100
827 Sterling/Vitesse	2500	2200	1900	1600	1300
Metro 1.3	---	---	470	400	320
Metro MG	---	---	570	470	400
Metro 4p	---	---	520	450	380
Maestro 2.0 EFI	950	810	680	570	470
Montego 1.6 SL	850	760	680	610	---
Montego 2.0 EFI	---	---	---	---	880
Montego GSi 2.0	950	850	770	690	---
Montego GTI 2.0	1000	900	810	730	---
Montego State 2.0 GTI	1040	950	850	760	680
Montego DSL Turbo	1040	900	810	730	---

MODELO	92	91	90	89	88
Marbella L, Playa Sp., y Jun	530	420	360	310	280
Marbella XL, GL y GLX	570	490	410	370	320
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	690	590	520	400	290
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	710	600	550	460	390
Ibiza GLX 1.2 3p	790	670	610	520	380
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	680	580	490	440	390
Ibiza XL 1.5 3p	770	650	580	500	350
Ibiza GLX 1.5 3p	840	720	660	550	400
Ibiza SM 1.5 3p	920	770	700	630	570
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	670	570	510	430	390
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	740	620	570	430	390
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	720	610	560	480	430
Ibiza GLX 1.2 5p	840	710	660	550	500
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	760	640	580	490	440
Ibiza GLX 1.5 5p	900	760	690	580	520
Ibiza Inyección 5p	940	790	710	640	---
Ibiza Disc. Spc. y Jun. D 3p	570	480	440	380	320
Ibiza GLD y XLD 3p	770	670	590	450	330
Ibiza Disc. Spc. y Jun. D 5p	610	520	470	400	310
Ibiza GLD y XLD 5p	820	700	630	490	440
Malaga L, GL Touring 1.2	610	530	450	400	360
Malaga GLX 1.2	640	570	480	430	390
Malaga L, GL y Bn y Tour 1.5 670	690	590	480	360	310
Malaga GLX 1.5	700	630	530	410	350
Malaga 1.5 Inyección	800	720	610	470	400
Malaga LD y Touring D	720	550	420	320	280
Malaga GLD y GLD	770	600	470	370	310
Toledo 1.6 CL	1140	1020	---	---	---
Toledo 1.6 GL	1220	1100	---	---	---
Toledo 1.8 CL	1230	1110	---	---	---
Toledo 1.8 GL	1310	1180	---	---	---
Toledo 1.8 GLX	1470	1320	---	---	---
Toledo 2.0 CL	1400	1260	---	---	---
Toledo 2.0 GL	1480	1330	---	---	---
Toledo 2.0 GLX	1620	1460	---	---	---
Toledo 2.0 GT	1640	1480	---	---	---
Toledo 1.8 GT 16V	1820	1640	---	---	---
Toledo 2.0 GLX Aut.	1780	1580	---	---	---
Toledo 2.0 GT Aut.	1790	1510	---	---	---
Toledo 1.9 D CL	1320	1190	---	---	---
Toledo 1.9 D GL	1390	1250	---	---	---
Toledo 1.9 TD GL	1420	1280	---	---	---
Toledo 1.9 TD GLX	1570	1410	---	---	---

MODELO	92	91	90	89	88
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	220
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340

MODELO	92	91	90	89	88
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	480	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic C 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	520	---
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	480
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	440
Polo Coupé CL	820	700	590	530	480
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	520
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	550
Golf CL 60 3p	1130	---	---	---	---
Golf CL 75 3p	1280	---	---	---	---
Golf GL 75 3p	1400	---	---	---	---
Golf GL 90 3p	1470	---	---	---	---
Golf GL 90 3p Aut. y GTI 3p	1590	---	---	---	---
Golf VR6 3p	2580	---	---	---	---
Golf CLD 3p	1320	---	---	---	---
Golf GTD 3p	1530	---	---	---	---
Golf GTD 3p	1570	---	---	---	---
Golf GTI 60 5p	1190	---	---	---	---
Golf CL 75 5p	1340	---	---	---	---
Golf GL 75 5p	1460	---	---	---	---
Golf GL 90 5p	1530	---	---	---	---
Golf GL 90 5p Aut. y GTI 5p	1650	---	---	---	---
Golf VR6 5p	2640	---	---	---	---
Golf CLD 5p	1380	---	---	---	---
Golf GTD 5p	1590	---	---	---	---
Golf GTD 5p	1580	---	---	---	---
Golf Sprinter 2 p	1120	950	880	770	---
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	810	---
Golf CL 75 cv 2 p	1130	1020	920	780	580
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	740
Golf CL 90 cv 2 p	1360	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	840
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	880
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	910	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	580
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLJ	1520	1300	1170	980	800
Golf Cabrio Quartett	1700	1450	1300	1100	900
Vento CL 75	1350	---	---	---	---
Vento CL 90	1420	---	---	---	---
Vento GL 75	1490	---	---	---	---
Vento GL 90	1550	---	---	---	---
Vento GL 90 Aut.	1660	---	---	---	---
Vento GT	1870	---	---	---	---
Vento CLD	1450	---	---	---	---
Vento CLD	1650	---	---	---	---
Jetta CL 75 cv	840	710	650	580	520
Jetta CL 90 cv	920	780	700	630	560
Jetta GT	1200	1040	880	660	500
Jetta CLD	970	830	740	660	590
Jetta CL TD	980	840	750	670	600
Passat 1.8 CL	---	---	---	---	420
Passat 2.0 GLS	---	---	---	---	620
Passat 1.6 CL D Turbo	---	---	---	---	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	870
Passat GL					

COMPRAR Y VENDER

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!** Ahora sin aranceles. Conozca los trámites para importar vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Solamente 2.800 ptas. También recurrimos jurídicamente la posible cancelación o reducción de **MULTAS**. Import-automoción y Gestrafic. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Infor.: Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

F. TOME. Citroën AX, 12 meses de garantía, por 495.000 pesetas. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME. Seat Ibiza ranchera, año 93, por 175.000 pesetas. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME. Seat Ronda,

1989, con garantía, por sólo 1.050.000 pesetas. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME. Ford Orion 1.6i Ghia, año 87, garantizado, por 690.000 pesetas. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME. Volkswagen Golf 1.6, año 88,

GT A.A., año 88, 825.000 pesetas, 18 meses de garantía. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME. Seat Ibiza 1.2 GLX, año 86, 390.000 pesetas, 12 meses de garantía. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME. Peugeot 309 GL, año 88, 12 meses de garantía, 650.000 pesetas. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME. Seat Málaga Inyection, año 90, por sólo 375.000 pesetas. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME. Citroën BX GTI A.A., ABS, año 88, 12 meses de garantía, por 790.000 pesetas. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
AUDI 90 2.2 E, año 88, 1.600.000. Tel. (91) 715 35 50. Ferper.
FORD Orion 1.6i, año 90, 950.000 ptas. Tel. (91) 715 35 50. Ferper.
PEUGEOT 405 GTX4, año 90, 1.400.000

PARTICULAR
Vende
ALFA 33 1.7 SW, FAMILIAR
Aire acondicionado, llantas, radio M-KG., 50.000 kilómetros, muy buen estado.
800.000. Ptas.
TEL: (91) 767 06 72.

ptas. Tel.: 715 35 50. Ferper.
GOLF GTi 16V, año 88, 1.400.000 ptas. Tel. (91) 715 35 50. Ferper.
PORSCHE 911 Carrera, negro, perfecto estado, 4.250.000 pesetas, 50.000 kms. Teléfono (91) 577 55 02, señorita Mari Paz.

SE VENDE
YAMAHA RD 350
V-BX
(JAPONESA)
PERFECTO ESTADO.
BLANCA Y ROJA.
CARENADO.
TEL: (91) 5 94 45 61
(NOCHES) JOSE

SEAT **F. Tomé**

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL ESCRITA

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

año 84, por 150.000 pesetas. Teléfonos 329 33 14/329 33 15.
F. TOME. Austin Metro, 12 meses de garantía, año 88, por sólo 475.000 pesetas. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME. Fiat Tipo 16V, del mes 12 de

725.000 pesetas, 12 meses de garantía. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME. Volkswagen Classic, año 88, 18 meses de garantía, 495.000 pesetas. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME. Peugeot 309

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO



DITECNICA JEEP GRAND CHEROKEE

EXPOSICION Y VENTA: C/ Velázquez, 146. Tel. 564 55 56
TALLERES. Tel. (91) 658 11 97

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

VACACIONES!!!
AHORA ES EL MOMENTO DE INSPECCIONAR SU VEHICULO

Puede realizar una **INSPECCION TECNICA VOLUNTARIA** en cualquiera de las 13 estaciones de la Comunidad de Madrid **PARA VIAJAR MAS SEGURO**

INFORMESE

NO PASE LA ITV SOLO POR OBLIGACION LAS INSPECCIONES VOLUNTARIAS GARANTIZAN SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

New Mode

Pol. Ind. Alparache, Parc. 78. Ctra. Eufemaduro, Km. 29
C/ Dehesa Mary Martín, 19 - P.I. Alparache, Parc. 78
28600 NAVALCARNERO (Madrid)
TELEFONO (91) 811 26 38

BMW - MERCEDES - AUDI
TAPIZADOS EN CUERO

CLASICO deportivo-Porsche 912 modelo Karman, año 66. Premio Club Porsche, conservación original. Orense, 30. Teléfono 555 89 97.
CLASICO deportivo-Alfa Romeo GT, 2000 Bertone, año 72, estado perfecto. Orense, 30. Tel. 555 89 97.
PORSCHE 911 SC 2.7, año 79, a toda prueba. Orense, 30. Teléfono 555 89 97.
TRIUMPH TR 7, año 79, motor, pintura y tapicería nueva. Orense, 20. Tel. 555 89 97.
FERRARI 208 GTB (carburación), año 81, 48.000 kms., estado como nuevo. Orense, 30. Tel. 555 89 97.
LANCIA Thema 2.0ie particular, M-HB, climatizador, tardes. Teléfono 733 84 83. Fin de semana, 404 99 13.
CORRADO G60, año 90, versión americana, 2.250.000 pesetas. Teléfono 650 27 46.
BMW M-5, octubre-90, en perfectas condiciones, metalizado, Airbag, alerón trasero, particular, precio inmejorable. Teléfono (91) 634 07 41.
LANCIA Wolcraft 210, año 84, Mercuriser 185 CV, 1.800.000 pesetas. Teléfonos (95) 277 70 98/277 70 99.

PONTIAC TRANSAN
GTA CONVERTIBLE.
300 C.V. FULL EQUIP
3.650.000 PTAS
OPORTUNIDAD
TEL: 6 32 04 71

LANCIA THEMA FERRARI
8.32
FULL EQUIPO, IMPECABLE
52.000 KM
AÑO 90,
4.250.000 PTAS
TEL: (987) 45 01 20 /
45 01 40

OPORTUNIDAD COLECCIONISTAS Alfa Romeo SZ



J.R. Valle Alfa Romeo

Calle Islas Canarias, 72 Tel. 362 4013 VALENCIA

SEGURO A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO
A. ARGÜELLES
SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

- Alfa 75, año 87.
- Audi V8, año 91.
- BMW 525i 24V, año 91.
- BMW 325i, año 89, full.
- Citroën BX 19 GTS, año 80.
- Ford Escort XR3i, año 89.
- Ford Orion 16i, 15.000 km.
- Jeep Cherokee limited, 20.000 km.
- Mercedes 190E 2.3, año 89.
- Mercedes 300E 24V, años 90 y 91.
- Mercedes 300, familiar, siete plazas.
- Mercedes 300E, años 89 y 90.
- Mercedes 230-CE, año 88, extras.
- Mitsubishi Eclipse, año 93.
- Opel Kadett 1.6 s, año 89.
- Ranger Rover, años 89 y 90.
- Renault R21 Turbo, año 89.
- Renault Clio RT, año 91.
- Rover 820 Si, año 89.
- Volkswagen Golf Rallye, 36.000 km.
- Volkswagen Polo Coupé, año 92.

GRAN VARIEDAD DE MODELOS DE IMPORTACION SEMINUEVOS BMW, MERCEDES, AUDI, PORSCHE, MAZDA, TOYOTA, CHRYSLER, ETC.

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES
COMPRAMOS VEHICULOS SEMINUEVOS
PAGAMOS CONTADO
ANDRES MELLADO, 76 TELS.: 5 49 57 88 Y 5 49 64 71. FAX.: 5 44 62 15

BLITZ HERMANOS, S.L.

Servicio General Motors America

66 AÑOS OFRECIENDO EL MEJOR SERVICIO

VEHICULOS DE IMPORTACION
TALLER DE MECANICA
CHAPA Y PINTURA, NEUMATICOS
Y RESPUESTOS ORIGINALES

PONTIAC CADILLAC CHEVROLET

BUICK OLDSMOBILE

EXPOSICION DOCTOR CASTEJO, 23 TEL. 576 69 52

TALLERES ALMACEN Y OFICINAS DOCTOR CASTEJO, 21 28009 MADRID

TEL. 574 45 20 574 34 32 FAX. 309 20 81

Motor 16

DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

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

CADILLAC Seville STS, marrón (2 tonos), M-F, 2.900.000 pesetas. Teléfono (91) 654 55 56.

WRANGEL Laredo, año 91, color blanco, impecable, 1.900.000 pesetas. Teléfono (91) 564 55 56.

CHEROKEE Limited Turbo Diesel, año 92, color blanco, 16.000 km, impecable, 3.200.000 pesetas. Teléfono (91) 654 55 56.

JEEP Cherokee 4.0 L, año 91, perfecto estado. Tel. (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee 4.0 L, año 92, full equip, perfecto estado. Tel. (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee LTD, año 90, azul, interior beige, 42.000 km, impecable, 2.650.000 pesetas. Teléfono (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee Euro 4.0, manual, año 91, color negro, 35.000 km, asientos electrónicos, radiocassette, engancho remolque, 2.500.000 pesetas. Teléfono (91) 564 55 56.

CHEVROLET Corvette ZR1, año 91, full equip, cuero, compact disc, climatizador, 9.000 km, impecable, 7.200.000 pesetas. Teléfono (91) 564 55 56.

FIAT Uno Turbo, rojo impecable, M-JD, 800.000 pesetas.

CHEVROLET Corvette ZR1 400 CV, negro, año 91, 5.900.000 pesetas. Teléfono (91) 565 20 00.

PORSCHE 968 F.E., rojo, año 92, 5.500.000 pesetas. Yamovil. Tel. (91) 565 20 00.

Cadillac Fleestwood, año 91, azul, 2.850.000 pesetas. Yamovil. Tel. (91) 565 20 00.

PANTHER Kallista, año 93, gris metalizado, 4.500.000. Yamovil. (91) 565 20 00.

AUDI 100 2.2 E, full equip, año 90, verde metalizado, 2.150.000 pesetas. Yamovil. Tel. (91) 565 20 00.

VOLKSWAGEN Corrado G-60, año 91, negro, 2.600.000 pesetas. Yamovil. Teléfono (91) 565 20 00.

JEEP Cherokee Limited F.E., año 91, negro metalizado, 2.850.000 pesetas. Yamovil. Tel. (91) 565 20 00.

BMW 535i, full equip, año 89, gris metalizado, 2.550.000 pesetas. Yamovil. Teléfono (91) 565 20 00.

MERCEDES 260 E, automático, full equip, año 89, gris metalizado, 2.550.000 pesetas. Yamovil. Teléfono (91) 565 20 00.

VOLVO 440, gris metalizado, impecable, 1.400.000 pesetas. Tel. (91) 564 55 56.

VAROSA
Ctra. Fuenlabrada a Moraleja km 4 HUMANES
TEL: 606 51 49 - 1511 FAX: 697 67 50

QUADS

VAROSA
Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 6 06 51 49 - 15 11. FAX: 697 67 50

HONDA CIVIC COUPE

VAROSA



Ctra. Fuenlabrada Moraleja km 4 HUMANES (MADRID)
TEL: 606 51 49-1511 FAX: 697 67 50

LA SEGURIDAD DEL LEADER EN ESPAÑA

ENTREGA INMEDIATA MITSUBISHI MONTERO CORTO, LARGO, GASOLINA, TURBO DIESEL. 3000, 222 Y 305 CV. ECLIPSE TRES VERSIONES, TOYOTA CELICA, HONDA CIVIC/COUPE.

POLARIS

CONCESIONARIO OFICIAL
MOTOS DE AGUA
- QUADS



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.

VAROSA Motors es concesionario oficial Polaris, con toda su gama de motos de cuatro ruedas para la diversión y el trabajo. Existen diferentes modelos adecuados a cada necesidad, con marcha atrás, cambio automático, arranque eléctrico, suspensiones regulables etc.

TOYOTA Land Crusier HDJ 80. La exclusividad de uno de los vehículos todo terreno más potentes y lujosos del mundo. Con un motor de 4200 cc turbo diesel de 167 CV, con un equipamiento al más alto nivel; prestaciones fuera de serie con la economía del diesel. Descúbralo en VAROSA MOTORS. Tels. 606 51 49 y 606 15 95.

NISSAN Patrol GR. Descubre en VAROSA MOTORS un todo terreno impresionante: por su carrocería rebajada y ensanchada; suspensiones por muelles y amortiguadores, cuatro frenos de disco, diferencial central bloqueable; motor turbo diesel de 115 CV, que le hacen rondar los 170 km/h y unas prestaciones sobresalientes en todo terreno ahora VAROSA MOTORS.

MOTOS Acuáticas. VAROSA MOTORS como concesionario oficial Polaris, dispone de toda su gama de motos acuáticas en sus diferentes versiones entre ellas la moto de agua más rápida del mundo. VAROSA MOTORS también dispone de motos para nieve, una gran diversión. **SUZUKI** RM 250 Cross, 550.000 ptas. Varosa Motors.



IMPORT-DIR S.A.

C/ ANTONIO LEIVA, 23
28019 MADRID TEL: 569 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.

• MITSUBISHI MITSUBISHI ECLIPSE 150 CV
• HONDA MITSUBISHI ECLIPSE 195 CV AWD
• TOYOTA MITSUBISHI ECLIPSE 3000 GT 220 CV
• MAZDA MITSUBISHI VR4 300 CV AWD
FORD PROBE 93 V6 2.5 L
MITSUBISHI MIRAGE COLT 4 PUERTAS

ENTREGA INMEDIATA - NOVEDADES EN PRECIOS



COMPRAR Y VENDER



ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

NIUEVO A ESTRENAR
 - JEEP GRAN CHEROKEE LIMITED 4.0 LITROS, 190 CABALLOS, FULL OPTIONS CON COMPACT TASC. DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR BLANCO Y TAPICERIA PIEL BEIG. PRECIO MATRICULADO: 5.200.000 PESETAS.
 - JEEP GRAN CHEROKEE LAREDO ESPECIAL CON KIT OFF-ROAD 4.0 LITROS, 190 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR BLANCO Y TAPICERIA TELA GRIS. PRECIO MATRICULADO: 4.500.000 PESETAS.
 - MITSUBISHI ECLIPSE GSX 4+4 TURBO 16V, 195 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLES EN ENTREGA INMEDIATA EN COLORES BLANCOS, ROJO, PLATA Y CERFEA. TODOS CON TAPICERIA EN TELA GRIS. PRECIO MATRICULADO: 3.900.000 PESETAS.
 - MITSUBISHI 3.000 V6 4+4 DOBLE TURBO 24V, 305 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR NEGRO CON TAPICERIA DE PIEL GRIS. PRECIO MATRICULADO: 6.700.000 PESETAS.

USADOS

- GMC JIMMY 5x5 4x4 3 LITROS, 160 CABALLOS, FULL OPTIONS AÑO 91, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR NEGRO CON TAPICERIA DE TELA NEGRA. PRECIO MATRICULADO: 2.900.000 PESETAS.
 - MERCEDES 190E 2.6 LITROS, FULL OPTIONS, AÑO 89, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR ANTRACITA CON TAPICERIA EN TELA GRIS. 2.500.000 PESETAS.
 - PEUGEOT 405 SRI AUTOMATICO, AÑO 90, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR PLATA CON TAPICERIA DE TELA GRIS. 1.350.000 PESETAS.
 - PEUGEOT 205 GT, AÑO 90, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR BLANCO CON TAPICERIA DE TELA GRIS. 725.000 PESETAS.

TEL. (93) 540 28 38
 FAX (93) 540 28 56

CLIO RT 1.4

M-MV
 13.000 KM
 NUEVO
 995.000 PTAS
 JOSE LUIS
 571 30 01
 EXT: 255
 63 66 85 79
 (noches)

VENDO
RENAULT CLIO
INICIACION
LISTO PARA
LA TEMPORADA 93
BUEN PRECIO
TEL: (91) 4 07 27 00
(EXT: 707)
VICTOR FERNANDEZ

MERCEDES 450 SEL, 6.9 litros, año 79, gris plata, tapicería cuero, ITV, excelente estado. Tel. (91) 319 70 12. Sr. Kindelan.

MITSUBISHI Galan GTI, M-KV, suspensión inteligente 150 CV, 16V inyección 2L, alarma, aire, cierras, radio, extras todos. Teléfono 429 05 32.

PARTICULAR vende Alfa Romeo 1.7 QV, 118 CV, año 90, M-KS, rojo muy buen estado, extras, 895.000. Tel. (91) 616 42 04.

DE PARTICULAR a particular, vendo Mercedes 190-E 2.3, muchos extras, 33.000 kms., automático, instalación completa «Pioneer», teléfono, garaje 14 a 18 h. Teléfono 416 12 80.

PORSCHE 914/4 1.7i, año 71, totalmente restaurado, rojo, descapotable, 1.800.000 pesetas. Teléfonos (958) 27 41 07 y 27 09 12. Horas oficina.

PEUGEOT M16 x 4, año 90, 1.800.000 pesetas. Teléfono (967) 22 72 42. Manolo.

PORSCHE Carrera 4, año 90, full equip. Tel. (96) 361 66 09.

CORVETT 88, rojo Cabriolet, precioso, 3.500.000 pesetas, MA-BG, Tel. (95) 244 83 94.

JAGUAR XJ6, 3.6, oportunidad impecable. Tel. (96) 361 66 09.

MERCEDES SS.K.500, 1929, réplica convertible 2+2, automático 4 CV, blanco totalmente nuevo, 1.000 kms., supremo sacrificio, 3.800.000 pesetas, Alicante. Teléfono (96) 511 34 16.

VENDO Buggi rojo matriculado y despiece de Porsche 928. Tel. (96) 287 86 31.

KARTS ocasión, varios también nuevos de 80, 100 y 125 c.c. Teléfono (93) 692 18 24.

PORSCHE 911 Carrera Targa SC, M-HM, blanco perla, descapotable, 2.500.000 pesetas. Tel. 459 22 81. Pedro.

KARTS nuevos y usados, desde 140.000 pesetas. Teléfono (93) 692 18 24.

MERCEDES 300E, junio 90, 95.000 km reales, un sólo dueño, garaje, asientos climatizados, A.A., suspensión sport line, ruedas anchas, aluminio gris metalizado. Impecable, 3.500.000 pesetas. Teléfonos (95) 597 16 25 y 597 26 31.

COSWORTH 4 x 4 (Sierra), particular a estrenar, matriculado 24-2-93, 3.100.000 pesetas. Teléfono (96) 530 68 33, noches.

OPEL CORSA GT

NEGRO
 M-MV 35.000 KM
 PERFECTO ESTADO 625.000 PTAS
 ALFONSO
 TEL 4072700
 EXT 713

TECNICA

Continental Ecocontact

NEUMATICO VERDE

Hace ya algunos años que los fabricantes de neumáticos están hablando de neumáticos ecológicos o neumáticos verdes. Se trata de mejorar los aspectos medioambientales de las cubiertas para automóviles. Hasta la fecha y pese a algunos anuncios nadie ha sacado uno de estos productos a la calle.

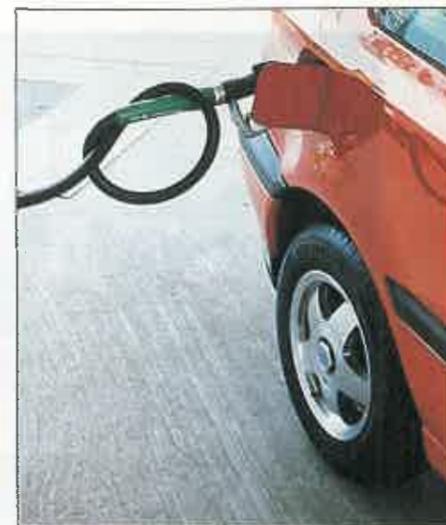
CUBIERTAS ECOLÓGICAS
 Gracias a unos compuestos de goma especiales, se reduce la resistencia a la rodadura y por tanto, los consumos.



Por fin aparece el primero, de la mano del fabricante alemán Continental, bautizado Ecocontact y tras unos meses de su inicio de comercialización en Alemania, llega ahora a España. Las mejoras medioambientales se establecen en dos planos: en el proceso de producción y en su utilización. En lo que al primer aspecto se refiere, el Ecocontact es un neumático más ligero (un 11 por ciento), con lo que emplea menos materias primas. Además, se utilizan materiales naturales en detrimento de otros elementos derivados del petróleo. Así, en la mezcla de cauchos naturales y sintéticos, se han decantado por los primeros, que repone la naturaleza.

En cuanto a su utilización, la gran ventaja del Ecocontact es que logra reducir la resistencia a la rodadura. De la potencia que ofrece un motor, un 16 por ciento se destina a vencer la resistencia del neumático al avance. El roce de las moléculas, que se produce en cada flexión de la goma, se transforma en calor. Cuanto mayor es la flexión (por ejemplo, por una presión más baja de la recomendada), mayor es la energía que consume un automóvil; en definitiva, mayor consumo de combustible. Durante su vida, un neumático es responsable de consumir 200 litros de combustible; las cuatro cubiertas suman 800 litros de combustible. Lograr reducir la resistencia a la rodadura en un 23 por ciento, como han hecho con el Ecocontact, significa un ahorro por coche de 160 litros de combustible. Si todos los coches españoles utilizaran este tipo de neumáticos, ahorraríamos 330 millones de litros de combustible y reducir las emisiones de CO₂, principal causante del efecto invernadero, en 700.000 toneladas anuales. A este aspecto se suma el de su mayor longevidad. Gracias a la reducción de la resistencia a la rodadura, el kilometraje aumenta. En este caso concreto, en un 11 por ciento respecto a la media de los neumáticos standart. La dificultad superada por Continental es haber logrado que estas mejoras no supongan una merma en las otras características de una cubierta: agarre en seco, resistencia al aquaplaning y confort. Tuvimos oportunidad de conducir durante algunos kilómetros el Ecocontact y la primera impresión ha sido muy favorable. A la espera de poder realizar un ensayo más a fondo, podemos decir que el neumático tiene un comportamiento muy progresivo y es muy silencioso. El suelo estaba seco y por tanto no podemos juzgar su comportamiento en mojado, ni, obviamente, su duración. En cuanto al precio, el Ecocontact es un 10 por ciento más caro que un neumático convencional de la misma marca. Pero es un dinero que se ahorra con creces gracias a su mayor duración, su ahorro de combustible y, especialmente, por los efectos beneficiosos sobre nuestro sistema ecológico. ○

J.M.C.



¡ANUNCIARSE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 39
 Madrid 28037

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



Motor 16

Kawasaki ZZR 600

LA DIFERENCIA ESTA DENTRO

VIRTUDES

Motor brillantísimo.
Acabados de primera.
Manejable.

KAWASAKI ZZR 600
PRECIO: 990.000 PTAS.

Suspensión delantera
algo blanda.
Cambio duro en parado.

DEFECTOS
PRUEBA

Motor 16


UNA MOTO CASI NUEVA

Aunque exteriormente no parece tener grandes cambios, en realidad la nueva ZZR incluye muy importantes modificaciones en su motor y en su chasis. También ha variado su tablero de mandos, ahora mucho más completo.

A simple vista son pocas las diferencias estéticas que permiten reconocer una ZZR 600 versión 93 de su antecesora. Sin embargo, dentro han cambiado muchas cosas y se han mejorado muchos detalles. Este trabajo ha ido tan lejos que se trata en realidad de una moto prácticamente nueva. Además es la más veloz de su segmento y también la más económica.

Si la anterior ZZR 600 era ya un misil, la versión 93 todavía la supera. ¿Cómo se ha conseguido eso? Pues bien, aplicando muchas de las soluciones emplea-

das en su hermana mayor la 1100. La más notoria es la del sistema de aire forzado para la admisión, lo que el fabricante nipón denomina «Twin Ram Air». El proceso consiste

FICHA TECNICA



MOTOR

Cuatro cilindros en línea. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 64 x 46,6 mm. Cilindrada total: 599 cc. Potencia máxima: 100 CV a 11.500 rpm. Par máximo: 6,5 mkg a 9.500 rpm.

ALIMENTACION:

Cuatro carburadores Keihin de 36 mm. con sistema TWIN RAM-AIR. Encendido digital TCI. Arranque eléctrico. Batería 12 V. 10 Ah.

TRANSMISION:

Primaria por piñones, secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague multidisco en baño de aceite.

BASTIDOR:

Chasis perimetral de aluminio. Basculante de aluminio y sección cuadrada. Horquilla delantera telehidráulica con barras de 41 mm. y 120 mm. de recorrido. Suspensión trasera con monoamortiguador sistema Uni-Trak con 120 mm. de recorrido y regulable en precarga e hidráulico.

FRENOS:

Doble disco delantero de 300 mm. con pinzas de doble pistón. Simple disco trasero de 240 mm.

DIMENSIONES:

Longitud total: 2.140 mm. Altura del asiento: 780 mm. Distancia entre ejes: 1.410 mm. Llantas de aleación de 17 pulgadas. Neumático delantero: 120/60 17 y 160/60 17. Capacidad del depósito: 18 litros.

PESO EN VACIO: 195 Kg

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30 km/h de promedio	7,3
CARRETERA	
A 100 km/h de crucero	6,5
AUTOPISTA	
A 130 km/h de crucero	10,2

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	246
ACELERACION (seg.)	
De 0 a 400 m.	11,8

CAMBIOS EN EL FRONTAL

La adopción del «Twin Ram Air» heredado de su hermana mayor la 1100, ha hecho necesaria la inclusión de las dos tomas de aire.



AIRE DE FAMILIA
La línea de la ZZR 600 '93 tiene un gran parecido con la de su antecesora, las mayores novedades están en el interior. El doble disco frontal tiene un excelente comportamiento.



en que mediante las dos tomas de lanternas ubicadas bajo el faro, se conduce el aire hacia los carburadores y a más velocidad, mayor presión, y a más presión, se incrementa rendimiento. Hablando en términos muy llanos sería casi un turbo pero «de pobre», es decir que

funciona en virtud de la velocidad. El aire no entra sólo a mayor velocidad por el difusor, sino que por un conducto adyacente también se acelera una vez efectuada la mezcla. Ese procedimiento mejora evidentemente la respuesta en alta, pero para los bajos y los medios se ha trabajado y muy duro: se han aliñado piezas vitales como pistones, bielas, válvulas, bulones, volante de cigüeñal, etc... y además se han variado los reglajes de los árboles de levas -más abiertos los tiempos de admisión y escape-, muelles de válvulas, los carburadores, se ha adoptado una bomba de gasolina eléctrica, y un largo etcétera que como decíamos da por resul-

tado un nuevo motor, cuya potencia es de cien caballos a 11.500 revoluciones. En la culata, un sistema de postcombustión sirve para reducir eficazmente las emisiones contaminantes de escape.

Este motor se estira desde muy abajo y sin ningún desfallecimiento empuja y empuja y parece no acabar nunca, tanto que se llegan a rozar los 250 kilómetros por hora ¡¡REALES!! lo que ridiculiza a motos de incluso superior cilindrada... Esa potencia la da con una suavidad y una finura inigualables, tanto que la ZZR es un lobo vestido de cordero y si el que la conduce sabe lo que lleva entre manos puede disfrutar plenamente de este generoso y brillante motor, que sale casi desde lo

iiiARRRRRANCA!!!

Ya puedes disfrutar de todas las ventajas de la nueva Tarjeta Motor 16

Prepárate y arranca, porque la nueva Tarjeta MOTOR 16 se ha puesto en marcha.

Una TARJETA GRATUITA para todos los que estáis interesados en el mundo del motor, y con la cual vas a poder disfrutar de importantes ventajas exclusivas que aparecerán en una nueva sección mensual de la revista: descuentos, sorteos, ofertas especiales, viajes, artículos a precios muy interesantes...

Sólo tienes que solicitarla, mandándonos el cupón que insertamos en esta página. Hazlo hoy mismo y podrás ser uno de los primeros en disfrutar de estas ventajas... y de muchas más.

¡Ponte en marcha y arranca con MOTOR 16!



Pide ya GRATIS tu nueva Tarjeta Motor 16

4T1 T13

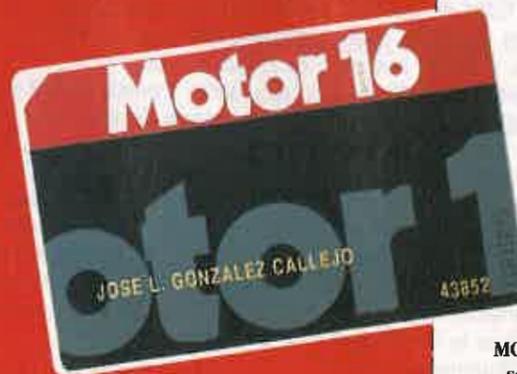
Rellena claramente con tus datos y envía este cupón a la dirección abajo indicada

Nombre	1er Apellido	
2º Apellido	DNI/NIF	
Dirección		
Población		CP
Provincia	Sexo: <input type="checkbox"/> H <input type="checkbox"/> M	
Tlfo. ()	Fecha Nacimiento / /	
Estado Civil	Nº Hijos	Profesión
Trabajo:	<input type="checkbox"/> Cuenta propia	<input type="checkbox"/> Cuenta ajena
Tipo Vivienda:	<input type="checkbox"/> Alquiler	<input type="checkbox"/> Propia <input type="checkbox"/> Otros
Coche: Marca	Modelo	
Cilindrada	Año fabricación	
Uso del coche:	<input type="checkbox"/> Personal	<input type="checkbox"/> Profesional <input type="checkbox"/> Ambos
¿Cuántos Kms./año efectúa aproximadamente?		

MOTOR 16. MAD, S.A., Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid, indicando en el sobre: "Solicitud de Tarjeta MOTOR 16". Recibirás gratis tu Tarjeta personalizada.

La cumplimentación de los datos antes solicitados es totalmente voluntaria. La finalidad de los mismos es la de ayudarnos a conocer mejor el perfil de nuestros lectores, lo que nos permite diseñar y realizar las ofertas que más se puedan adaptar a tus deseos y características. Los datos que nos facilites se conservarán de forma confidencial en MAD, S.A. y tienes el derecho de acceder a los mismos en cualquier momento para solicitar su consulta, actualización, rectificación o anulación, si así lo deseas.

Si no deseas recibir ninguna oferta comercial por correo, por favor escribe "NO" en la siguiente casilla:



PRUEBA... CARLOS CHECA

ESTE muchacho de veinte años nacido en Sant Fruitós del Bages pilotó con brío nuestra ZZR de pruebas. Hace cuatro años que compete, fue Campeón de Cataluña y vencedor del Criterium -por ende Campeón de España- en 1991 con una Rieju 80 centímetros cúbicos.

El pasado año fue octavo en el Europeo y cuarto en el Nacional y en el Trofeo Federación con una Honda y una Vial 125 y en estos momentos es también cuarto y segundo español en el Open Ducados. No es pues en la actualidad una promesa,

sino una realidad que junto con sus incondicionales de la Escudería San Fruitós aspira a llegar a lo más alto. Para Checa la Kawasaki es una excelente moto, le encantó el motor, pero le decepcionó el blando tarado de las suspensiones. La verdad es que muy pocos serán capaces de pilotarla como él lo hizo para nosotros...



na, y el doble disco delantero es francamente elogiado.

El chasis es perimetral, no podía ser de otro modo, es de aluminio. Con todo ello y lo ganado en el motor, se reduce peso, el que desgraciadamente se aumenta luego con una carrocería calificable de «Gran Turismo» en virtud de sus acabados y refinamientos. Las suspensiones son una convencional horquilla sin regulación externa delante y un basculante de aleación y sección rectangular mandado por un sistema Uni-Trak con muelle regulable en precarga y amortiguador en hidráulico. Aquí es donde pensamos se deja escapar una baza decisiva. Es una pena que la horquilla delantera

las notas «flotar» un poquito la cosa no va nunca más allá. Por supuesto, en circuito esto sería otro cantar...

En cuanto a los acabados hay que poner la máxima calificación. La pintura metalizada es de una calidad excelente, los mandos nuevos superan a los antiguos, el cuadro de instrumentos tiene dos parciales de cuentakilómetros -sí, dos-, un nivel de gasolina y termómetro de agua, además del cuentakilómetros y el cuentavueeltas, naturalmente.

Hay un buen espacio para objetos bajo el asiento y una consola con llave en el lateral del carenado. La posición de conducción es agradable, más turística que deportiva por



CASI UNA GRAN TURISMO

Aunque permite también una postura bastante deportiva acorde con su mecánica, su impresionante carrocería responde a criterios de mayor comodidad.

más bajo de la curva de potencia y luego acelera siempre linealmente sin tirón ni vacío intermedio alguno, hasta dar la impresión de no terminar jamás.

Uno de los puntos negros de su antecesora era el cambio, que resultaba un tanto duro, ruidoso y farragoso. Ahora ha mejorado y eso con la colaboración del departamento técnico de Derbi que ha diseñado, probado y mandado a Japón -y posteriormente han incorporado los técnicos de Kawasaki- un distinto tallado de los tetones del cambio. En ciudad todavía no es una maravilla, especialmente en parado, pero en carretera la cosa ha dado un franco paso adelante. Los frenos no son motivo de crítica algu-

no se pueda regular, dado que el tarado original, si bien es cómodo en ciudad y conducción normal, en cuanto simplemente te animas un poquito en carreteras viradas, peca de una excesiva falta de dureza. Con ello la moto se hunde en exceso en las frenadas, y en los apoyos se nota falta de firmeza. Dado que la moto es muy ágil y nerviosa por sus geometrías y se mete en las curvas con una facilidad increíble, todavía sabe peor encontrarse con esa horquilla tan blanda porque inmediatamente piensas que con ese motor y una suspensión más rígida la moto sería realmente fantástica. En las curvas veloces la cosa pasa mejor porque, evidentemente, no se va tan al límite y porque si a veces

cuanto el asiento es muy bajo, aunque cuando te aplanas sobre el depósito la joroba de éste se te clava en el esternón hasta que no te acostumbras a ello. Los retrovisores son muy aparatosos, pero por ello eficaces que es al fin y al cabo de lo que se trata.

En cuanto a precio la ZZR 600 es la más barata de entre sus rivales más cualificadas en la actualidad, la Honda CBR y la Suzuki RF: le faltan diez mil pesetas para llegar hasta el millón. A ambas las supera en velocidad y acabados, pero no en la parte ciclo cuando se la pone cerca del límite. La lucha se presenta bastante cerrada. ○

Texto y fotos: José Luis Aznar

ANTES DE QUE TE VENDAN UNA MOTO ¿POR QUE NO TE COMPRAS EL CATALOGO?



En el Catálogo de Motor 16 tienes motos para dar y tomar. Motos, scooters, ciclomotores... lo que tú quieras. Desde la más deslumbrante BMW hasta la Vespa más resultona. Con novedades, precios, direcciones y comentarios. Para que te enteres.

CATALOGO
Motor 16

Conduzca con ventaja.

Es una publicación del 

Mansell venció en la Formula Indy

VINI, VIDI, VINCI

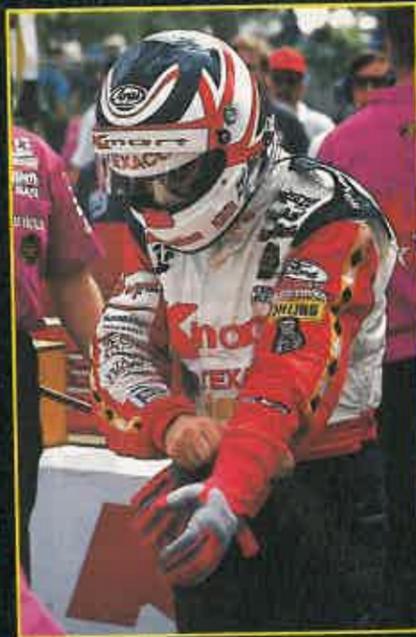
Como el emperador Julio César en su momento, Nigel Mansell llegó a la Fórmula-Indy, vio como estaba el panorama y a la primera venció. En la carrera del debut en su nueva competición, el piloto inglés, todavía Campeón del Mundo de Fórmula-1, demostró que con el cambio no ha perdido, en absoluto, la agresividad ni la ambición.



Se marchó de la F-1 porque quería vivir más tranquilo, harto de tensiones, de disputas y de mala relación con todos. No porque estuviera cansado de ganar.

Su explicación del cambio es clara y contundente: «Cuando eres campeón de algo tienes dos opciones: defender tu título o bien intentar ser campeón de otra cosa. Eso es lo que estoy haciendo ahora».

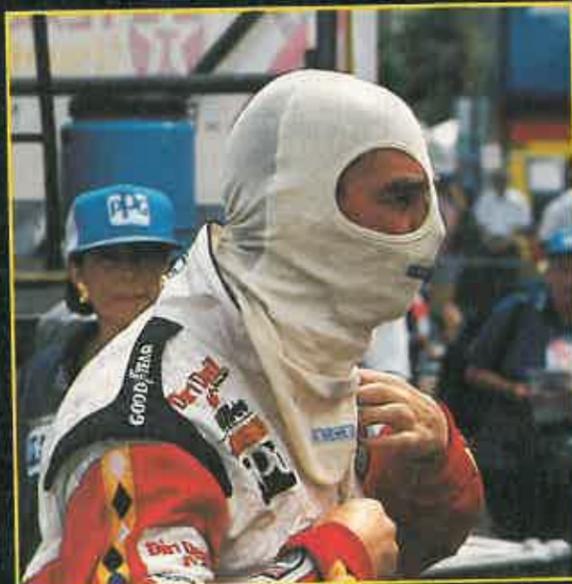
La intención de Mansell es conquistar la Fórmula Indy en su primera temporada. Quiere pasar a la historia como el primer piloto en ganar, de manera consecutiva, las dos grandes competiciones en circuito del automó-



vilismo mundial. Hasta ahora sólo un mito como es el brasileño Emerson Fittipaldi, todavía en activo, ha logrado vencer en las dos (1972 y 74 la F-1; 1989 la Indy).

Mansell puso en Australia la primera piedra hacia el difícil objetivo que se ha marcado. Curiosamente, la Indy inició su campeonato de 1993, en el mismo continente donde la F-1 acabó el suyo en 1992. Mansell, por tanto, debutó en la Indy en el mismo sitio donde se despidió de la F-1. Claro que lo hizo de una forma radicalmente opuesta.

En Adelaída, allá por el mes de noviembre, su Williams-Renault acabó fuera de la pista empujado por el McLaren-Honda del brasileño Ayrton Senna. Mansell terminó perdiendo, aunque hacía semanas que se había



EL RETO DEL LEÓN

La característica garra y valentía del británico Nigel Mansell quedaron patentes con la increíble actuación en su primera carrera en F-Indy. Desde el primer momento Nigel se ha dedicado a batir todo tipo de records.



Mansell venció en la Formula Indy

VINI, VIDI, VINCI

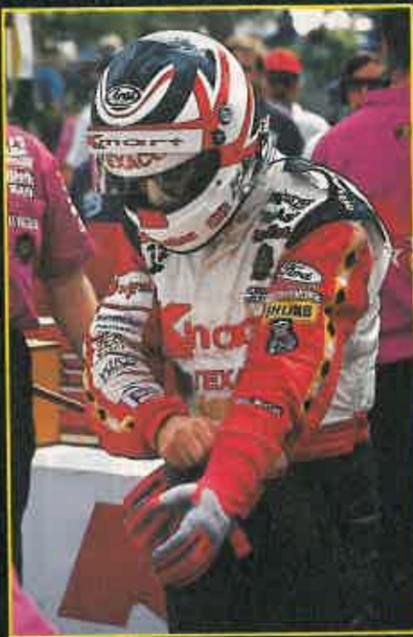
Como el emperador Julio César en su momento, Nigel Mansell llegó a la Fórmula-Indy, vio como estaba el panorama y a la primera venció. En la carrera del debú en su nueva competición, el piloto inglés, todavía Campeón del Mundo de Fórmula-1, demostró que con el cambio no ha perdido, en absoluto, la agresividad ni la ambición.



SE marchó de la F-1 porque quería vivir más tranquilo, harto de tensiones, de disputas y de mala relación con todos. No porque estuviera cansado de ganar.

Su explicación del cambio es clara y contundente: «Cuando eres campeón de algo tienes dos opciones: defender tu título o bien intentar ser campeón de otra cosa. Eso es lo que estoy haciendo ahora».

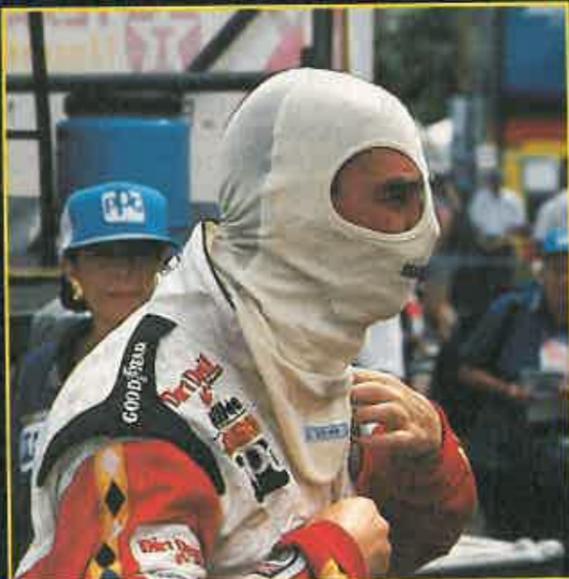
La intención de Mansell es conquistar la Fórmula Indy en su primera temporada. Quiere pasar a la historia como el primer piloto en ganar, de manera consecutiva, las dos grandes competiciones en circuito del automóvil



villismo mundial. Hasta ahora sólo un mito como es el brasileño Emerson Fittipaldi, todavía en activo, ha logrado vencer en las dos (1972 y 74 la F-1; 1989 la Indy).

Mansell puso en Australia la primera piedra hacia el difícil objetivo que se ha marcado. Curiosamente, la Indy inició su campeonato de 1993, en el mismo continente donde la F-1 acabó el suyo en 1992. Mansell, por tanto, debutó en la Indy en el mismo sitio donde se despidió de la F-1. Claro que lo hizo de una forma radicalmente opuesta.

En Adelaida, allá por el mes de noviembre, su Williams-Renault acabó fuera de la pista empujado por el McLaren-Honda del brasileño Ayrton Senna. Mansell terminó perdiendo, aunque hacía semanas que se había



EL RETO DEL LEÓN

La característica garra y valentía del británico Nigel Mansell quedaron patentes con la increíble actuación en su primera carrera en F-Indy. Desde el primer momento Nigel se ha dedicado a batir todo tipo de records.



proclamado Campeón del Mundo. En Surfers Paradise, un circuito urbano situado a más de dos mil kilómetros al noreste, empezó ganando, inscribiendo su nombre en la interminable estadística de records de la Indy.

Desde el domingo 21 de marzo de 1993, Nigel Mansell figura entre los privilegiados, entre los pilotos míticos que han logrado imponerse en la carrera de su debú. Es el tercero. Está, como es obvio, junto al ganador de la primera prueba de la historia de esta competición. Un tal Howard Covey, ganador en Portland en 1909 y, sobre todo, al lado del ídolo de juventud, el legendario Graham Hill, capaz de estrenarse ganando las 500 millas de Indianápolis en 1966.

Antes de triunfar, antes de recibir todos los elogios, Mansell no lo tuvo fácil. Ciertamente, la Fórmula Indy ofrece un ambiente menos tenso que la F-1, pero su debú había despertado muchísima expectación, demasiada. Toda la presión del mundo pesaba sobre su cabeza. Cualquier comparación resulta odiosa, pero él y sólo él repre-



sentaba el enfrentamiento de moda en los últimos meses, el que opone a estas dos competiciones. Como Campeón del Mundo de F-1 y debutante en la Fórmula Indy, Mansell encarna el nexo de unión entre estos dos campeonatos antagónicos. Tenía que demostrar dos cosas: que había cambiado la Fórmula 1 por algo mejor y que en su nueva aventura también podía ser competitivo.

La empresa, por tanto, era complicada. Todo era nuevo, diferente: un coche más pesado, frenos de acero, cambio manual, motor turbo, circuitos desconocidos con muros a medio metro de la trazada. En definitiva, la apuesta de Mansell era arriesgada. A la vez tuvo que adaptarse y triunfar con su nuevo coche. El chasis Lola y el motor Ford eran bien diferentes al Williams-Renault que tan fácilmente le



QUIEN TUVO RETUVO
Emerson Fittipaldi fue el gran rival del campeón mundial de Fórmula 1. No en vano el también lo fue. Los brasileños parecen querer hacer sombra al británico allí donde vaya.

llevó al título de la F-1 la temporada pasada. La Indy también ofrecía a su nuevo protagonista unas reglas diferentes (*pace car*, repostajes, sesiones de entrenamiento de 30 minutos, etc.). Eran características desconocidas por Mansell en condiciones de carrera y esa falta de experiencia tenía que influir en su rendimiento en este primer Gran Premio. Y además, por descontado, estaban los nuevos riva-

les. El «león» había sustituido a sus enemigos de la F-1, a los Prost o Senna con los que apenas se habla, por dos docenas de pilotos preparados para demostrarle, a él y al Mundo, que el nivel es por lo menos tal alto y que su aventura americana no será un paseo. Eso sí, los Fittipaldi, Rahal, Unser Jr., Sullivan, Tracy, Cheever o Andretti, le recibieron con los brazos abiertos. Durante el fin de semana, Mansell, además de impresionar en la pista, no hizo otra cosa que repartir abrazos y apretones de mano. En la Fórmula Indy no hay enemigos.

En medio de la expectación por su debú y de la cordialidad reinante, Mansell también tuvo tiempo para demostrar que es feliz con su nueva vida. Desde que llegó a Australia, seis días antes de la carrera, procedente de Florida, donde tiene instalado su hogar, el piloto británico ofreció más sonrisas y autógrafos que en toda la temporada anterior.

Así, con todo el mundo pendiente de él, llegó el día del estreno. Los primeros entrenamientos debían mostrar lo difícil de la tarea que esperaba a Mansell.

En realidad sirvieron para comprobar su rápida adaptación a la Indy.

En los primeros libres, el viernes por la mañana, consiguió el tercer mejor tiempo, pese a desconocer por completo el circuito urbano de Surfers Paradise. Los organizadores habían habilitado en esta ciudad turística, comparable a Marbella o Benidom, un trazado de 4,737 m., con cuatro curvas y cinco «chicanes» que rompían las dos larguísima rectas. La climatología, muy variable durante los tres días de este Gran Premio de Australia, tampoco parecía dispuesta a ayudar a Mansell.

Sin embargo, el nuevo piloto de la escudería propiedad de Carl Haas y del actor Paul Newman, superó todas las dificultades que se le presentaron. En la primera clasificación de la Indy con su nombre, Mansell figuraba por detrás del estadounidense Robby Gordon (Lola-Ford) y del veterano Emerson Fittipaldi (Penske-Chevrolet). Las diferencias fueron escasas, confirmando que en esta especialidad existe mucha más igualdad que en la F-1. En teoría, estos primeros resultados no eran demasiado indicativos pues los 26 pilotos participantes en la carrera se habían limitado a rodar, a reconocer el circuito. Sin embargo, es-

DEPORTE



EL TERCERO A LA ESPERA
Robby Gordon consiguió la tercera plaza, pero no inquietó en ningún caso al dúo de cabeza.

tos tres hombre acabarían siendo los protagonistas de la carrera. Especialmente activo estuvo Fittipaldi.

Aunque su actitud hacia Mansell fue siempre amistosa, no estaba dispuesto a dejar su papel de gran estrella al recién llegado. Por su parte, Gordon es uno de los máximos exponentes de la nueva generación de pilotos norteamericanos, un hombre destinado a triunfar en la Indy.

Mansell se mostró muy satisfecho de la primera toma de contacto real con su nuevo coche, con su nuevo campeonato. «Todo va bien», comentó simplemente, envuelto en una nube de fotógrafos y cámaras de televisión.

Por la tarde, en los primeros entrenamientos clasificatorios, Mansell empezó pagando su condición de debutante. Los rectores de Indy le colocaron en la segunda serie, junto a los teóricos hombres de menor categoría. No tuvieron en cuenta su histo-

rial y dejaron claro que, como todos, tiene que ganarse los privilegios sobre la pista. Y desde luego lo hizo. En la escasa media hora de prácticas, fue capaz de lograr el mejor tiempo.

A una media de 173 km/h y con un registro de 1.38.555., Mansell ocupó la *pole position* provisional por delante de Fittipaldi, el compañero de éste, el canadiense Paul Tracy, y Robby Gordon. El «león» había dado su primer zarpazo. Sus rivales ya podían darse cuenta que les había aparecido un hueso duro de roer. También él había tomado sus primeras notas en serio.

El hombre que a dejado huérfano de número uno la F-1 pudo dormir satisfecho después de su estreno en la Indy. Seguro que estaba convencido de haber acertado, de estar en el buen camino. Los que posiblemente no descansaron tan tranquilos fueron sus nuevos rivales y, sobre todo, el actual campeón americano, Bobby Ra-

EL CAMPEÓN AMERICANO
Aun siendo de origen italiano, el americano Mario Andretti, ex-campeón de F-1, fue el cuarto.



SURFERS PARADISE EN BREVE



RAHAL NO GUSTÓ. Bobby defraudó con el nuevo chasis construido por su equipo.

La igualdad y la emoción de la F1 Indy empieza por las carreras alternativas de instalad que hay entre los equipos. De los 28 coches que corrieron en Surfers Paradise, 12 equipaban el chasis Lola de 1999, seis el de 1992 y dos el de 1991. Otros cinco utilizaban chasis fabricados por Penske y sólo uno, el del campeón Bobby Rahal, llevaba su propio prototipo.

Las autoridades australianas mantienen una constante campaña de seguridad vial. Uno de los hechos principales se centra en los conductores nocturnos. Los controles alrededor del Surfers Paradise fueron exhaustivos, apoyados por numerosos policarros con el lema de la campaña: «Si sabes y conduces eres un auténtico héroe».

Nigel Mansell acabó en Australia lo primero desde su vuelta a la F1. También ganó sus primeros dólares: 10.000 por conseguir la pole position y 15.000 más por ganar la carrera lo fueron entregados por Marlboro. Además, por supuesto, se llevó una buena parte del millón de dólares que se repartieron en premios. Nada en la organización del campeonato que no costó cuánto correspondía al vencedor.

Como es habitual en todas las competiciones de Fórmula Indy, el Gran Premio de Australia incluyó otras actividades paralelas. Los 200.000 espectadores que se dieron cita en Surfers Paradise durante el fin de semana presenciaron conciertos, exhibiciones de «trick» y otras cosas. En una de estas pruebas,

patrocinada por Ford, Alan Jones se impuso a Johnny Snytkerford y al Jack Brabham.

Precisamente el hijo del antiguo tricampeón de F1, Gary Brabham, fue el único piloto australiano que participó en la carrera de F1. Aunque todavía no ha reunido el presupuesto necesario, pretende realizar toda la temporada. Ante sus aficionados consiguió llevar su Lola-Chevy hasta el final y clasificó en 16ª posición.

Los precios de las entradas al circuito de Surfers Paradise oscilan entre las casi 15.000 de la tribuna más cara por los tres días y las 3.000 del simple acceso a la instalación durante el día de la carrera. Como puede comprobarse, se trata de precios más populares que los que se pagan para asistir a las grandes pruebas de Fórmula 1.

En el apartado de motores, el del Ford Cosworth, con nueve, y el Chevrolet, con 17 entre sus diferentes evoluciones, se repartían toda la parrilla. Todas las combinaciones posibles de chasis Lola y Penske con motores Ford y Chevrolet estaban representadas.

La presencia de Nigel Mansell ha abierto la Indy al resto del mundo, pero ya hace años que el campeonato americano es atractivo para pilotos extranjeros. En Australia sólo 11 de los 28 participantes eran estadounidenses. La mayoría incluía además tres canadienses, tres brasileños, tres italianos, un holandés, un colombiano, un británico, un japonés, un australiano y un suizo.

LOS EXTRANJEROS. Sólo la mitad de los pilotos de Indy son de EEUU, en la foto R. Guerrero.



hal, que en esta primera tanda sólo se clasificó octavo. La primera confrontación entre lo que es la Indy y lo que es la F-1, el primer asalto del anunciado duelo entre campeones, entre Rahal y Mansell, fue claramente favorable a este último. Claro que Rahal tenía la excusa de estar probando el nuevo chasis fabricado por su propio equipo. El uno es el único número de este campeonato que no tiene co-

mo soporte un chasis Lola o Penske. En la segunda jornada de entrenamientos las cosas no cambiaron demasiado. Si acaso, hay que destacar que Mansell padeció sus primeros contratiempos. Por la mañana, en la tanda de práctica libre, apenas pudo rodar cinco vueltas, ya que tuvo que hacer frente a problemas con el turbo y después con las suspensiones. Optó por poner a punto el coche reserva

por si era necesario para la sesión clasificatoria. Pese a todo, con esas pocas vueltas, consiguió buenos cronos, cercanos al mejor de Robby Gordon.

En la segunda y definitiva tanda clasificatoria, Mansell ya fue incluido en el grupo de los primeros espadas. Tenía que defender su pole position provisional. Puesto que sus problemas mecánicos continuaron, estuvo a punto de perderla ya que no pudo mejorar su vuelta rápida de la víspera. Fittipaldi y Tracy, que sí bajaron sus tiempos, se le acercaron peligrosamente y se quedaron pisándole los talones. Pero Nigel conservó su pole position y con ello ganó su primer punto para el campeonato.

Una cosa quedó clara. De la configuración de la parrilla de salida, con cinco hombres en el mismo segundo, se podía prever una carrera igualada y emocionante. Por detrás de Mansell, Fittipaldi y Tracy, se clasificaron Gordon y el holandés Arie Luyendyk (Lola-Ford), uno de los exiliados europeos que más tiempo lleva compitiendo en los Estados Unidos. Sorprendieron negativamente las mediocres prestaciones de dos de los grandes favoritos, Al Unser Jr. (Lola-Chevrolet) y sobre todo Bobby Rahal (RH-Chevrolet), que sólo pudo clasificarse decimotercero en los entrenamientos.

Todo estaba preparado. Había llegado la hora de la verdad. Para Mansell y para todos los que aspiran a algo en este campeonato de Fórmula Indy. El domingo, durante el warm-up, el cielo amenazaba lluvia. Nigel Mansell volvió a ser el más rápido, confirmando que había superado cualquier problema mecánico.

En el momento de empezar la carrera, hasta el sol se puso de parte de la Indy. Bernie Ecclestone, en su casa de Londres, no podía creer que todo le saliera tan bien a su competición enemiga. Su compatriota Mansell se dispuso a afrontar de verdad el nuevo camino que se ha trazado. Y lo cierto es que no empezó demasiado bien. Después de tres vueltas de calentamiento en el momento en el que el semáforo se puso verde, Mansell se encontró demasiado cerca del pace car y tuvo que frenar. Fittipaldi y Tracy le adelantaron sin problemas. Había cometido su primer error de principiante.

Sin embargo, el piloto británico tardó en racionar y al final de la pri-



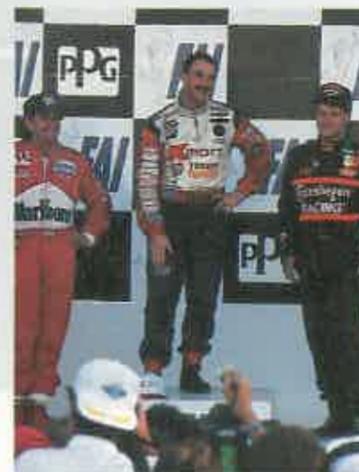
mera vuelta ya estaba a la estela de Fittipaldi. Al decimo sexto paso por la meta le adelantó y se colocó como líder por primera vez. La prueba respondía a las expectativas y durante la siguiente hora y media continuó haciéndolo. Mansell y Fittipaldi se alternaron hasta tres veces a la cabeza de la clasificación. Cada vez que uno de ellos se detenía para repostar (lo hicieron tres veces cada uno), el otro se ponía líder.

El duelo entre Lola y Penske, entre Ford y Chevrolet, entre los dos ex campeones de la F-1, hizo vibrar la Fórmula Indy. Tercero, aunque sin entrar en la pelea, se mantuvo siempre Robby Gordon. En la vuelta 45, Mansell se situó definitivamente en cabe-

za. Ya no dejó esa posición hasta el final. Después de 292 kilómetros, de una hora y 52 minutos de lucha, el «león» logró su principal objetivo, la victoria. Y también el secundario: divertirse y dar realce a su nuevo campeonato. Aunque cojeando, como resultados del esfuerzo y de su pie derecho operado en noviembre, era un hombre completamente feliz. «Hacía tiempo que no lo pasaba tan bien», exclamó al bajar del coche.

Fittipaldi acabó a cinco segundos y sólo otros tres pilotos (Gordon, Andretti y Luyendyk) no fueron doblados por el ganador. En realidad, todos ellos quedaron eclipsados por la estrella de Mansell.

Todos se rindieron ante un hombre



CLASIFICACIONES

5. N. Mansell (Lola-Ford) 1.38.555	4. E. Fittipaldi (Penske-Chevrolet) 1.38.882
12. P. Tracy (Penske-Chevrolet) 1.39.171	14. R. Gordon (Lola-Ford) 1.39.435
10. A. Luyendyk (Lola-Ford) 1.39.635	6. M. Andretti (Lola-Ford) 1.39.739
2. S. Goodyear (Lola-Ford) 1.40.127	9. R. Boesel (Lola-Ford) 1.40.488
18. J. Vasser (Lola-Chevrolet) 1.40.645	S. Brayton (Lola-Ford) 1.40.980
25. M. Smith (Penske-Chevrolet) 1.40.992	8. T. Fabi (Lola-Chevrolet) 1.41.066
1. B. Rahal (RH-Chevrolet) 1.41.096	3. A. Unser Jr (Lola-Chevrolet) 1.41.180
40. R. Guerrero (Lola-Chevrolet) 1.41.481	69. E. Cheever (Penske-Chevrolet) 1.41.848
19. R. Buhl (Lola-Chevrolet) 1.43.311	16. S. Johansson (Penske-Chevrolet) 1.43.908
42. A. Chiesa (Lola-Cosworth DFS) 1.43.985	90. G. Brabham (Lola-Chevrolet) 1.44.351
7. D. Sullivan (Lola-Chevrolet) 1.44.351	39. R. Bentley (Lola-Chevrolet) 1.45.213
50. A. Montermini (Lola-Chevrolet) 1.46.224	15. H. Manshita (Lola-Ford) 1.46.342
20. B. Lazler (Lola-Chevrolet) 1.46.970	30. M. Greco (Lola-Chevrolet) 1.48.068

CLASIFICACION FINAL

1. N. Mansell (Lola-Ford) 1h: 52m.03s.886. 2. E. Fittipaldi (Penske-Chevy) a 5.113. 3. R. Gordon (Lola-Ford) a 5.590. 4. M. Andretti (Lola-Ford) a 14.647. 5. A. Luyendyk (Lola-Ford) a 47.220. 6. B. Rahal (RH-Chevy) a 1 vuelta. 7. E. Cheever (Penske-Chevy) a 1 vuelta. 8. R. Boesel (Lola-Ford) a 1 vuelta. 9. T. Fabi (Lola-Chevy) a 1 vuelta. 10. S. Goodyear (Lola-Ford) a 2 vueltas. 11. H. Matsushita (Lola-Ford) a 2 vueltas. 12. S. Johansson (Penske-Chevy) a 2 vueltas. 13. D. Sullivan (Lola-Chevy) a 3 vueltas. 14. G. Brabham (Lola-Chevy) a 3 vueltas. 15. A. Unser jr (Lola-Chevy) a 3 vueltas. 16. S. Brayton (Lola-Ford) a 4 vueltas. 17. R. Bentley (Lola-Chevy) a 9 vueltas. 18. M. Smith (Penske-Chevy) a 15 vueltas. **VUELTA RÁPIDA:** N. Mansell (Lola-Ford), 1.38.555.

ABANDONOS: R. Guerrero (Transmisión). B. Lazler (Suspensión). P. Tracy (electricidad). M. Greco (Encendido). R. Buhl (Transmisión). J. Vasser (Encendido). A. Montermini (Presión gasolina). A. Chiesa (Electricidad). Letho (motor).

CAMPEONATO DE PILOTOS

1. N. Mansell, 21 puntos. 2. E. Fittipaldi, 16 puntos. 3. R. Gordon, 14 puntos. 4. M. Andretti, 12 puntos. 5. A. Luyendyk, 10 puntos. 6. B. Rahal, 8 puntos. 7. E. Cheever, 6 puntos. 8. R. Boesel, 5 puntos. 9. T. Fabi, 4 puntos. 10. S. Goodyear, 3 puntos. 11. H. Matsushita, 2 puntos. 12. S. Johansson, 1 punto.

OTRO PODIO PARA MANSELL
Los incondicionales de Nigel también estaban presentes en Surfers Paradise. No se fueron defraudados: su ídolo se impuso a Fittipaldi y Gordon sin excesivos problemas.

que se convertía de golpe en el primer líder del campeonato, en leyenda del automovilismo mundial, en record-man de la Fórmula Indy, en ídolo de muchos y en muchas otras cosas. Quizá en los próximos meses haya que ir aumentando esta lista de calificativos, aunque antes su protagonista deberá superar aún algunos obstáculos, el primero de ellos un circuito oval, en Phoenix el 4 de abril. ○

Texto y fotos: Paco Latorre



PRIMER PODIO DEL AÑO
Luis Pérez Sala conquistó la primera carrera del año. Villaciers y Albacete lo secundaron en el podio después de un carrera muy emocionante.

*Campeonato de España
de Turismos/Albacete*

LA VETERANIA ES UN GRADO

Mucho tendrán que evolucionar las nuevas monturas para inquietar a los ya experimentados y competitivos Nissan Skyline y BMW M-3. En la primera carrera en Albacete se pudieron vivir unos momentos muy intensos, que prometen una animada temporada.



IMPACTO SÚBITO
En una carrera al límite, con los neumáticos bajo mínimos, Villaciers hizo un impresionante trompo. Bassas, que no lo pudo esquivar, impactó contra él.

Manuel Madrid
Enviado especial

TRAS la primera carrera del Campeonato de Turismos, disputada en Albacete, se han podido sacar algunas conclusiones muy claras sobre cómo va a discurrir la temporada 93. Se ha podido comprobar que los coches que estuvieron el año pasado al frente de la clasificación, son los que a priori van a dominar la situación. Además todo parece indicar que estamos ante un año fuerte en emociones.

En los entrenamientos el dominador fue Luis Pérez Sala, que al volante del Nissan Skyline oficial batió el récord del circuito. Este coche japonés, que ya en las últimas carreras del 92 estuvo siempre luchando por la victoria, en Albacete se ha confirmado como gran favorito de cara al título. Su punto débil, que eran los frenos, parece estar solucionado. Pérez Sala, al respecto, nos comentaba: «Mi coche tiene unos frenos que, comparados con el de otros, necesitan unas distancias más largas para parar, pero a cambio su eficacia se mantiene desde la primera a la última vuelta». Tras el Nissan en la parrilla de salida se situaron tres BMW M-3, pilotados por «Kuru» Villaceros, Josep Bassas y Antonio Albacete. Para hacernos una idea de lo apretados que estuvieron los tiempos de los hombres de cabeza, baste decir que



REPARACIÓN A FONDO
El BMW de Bassas sufrió importantes daños tras el encontronazo con «Kuru».



EXCELENTE NIVEL
Villaceros, a pesar de los limitados recursos del equipo de Teo Martín, demostró un elevado nivel de competitividad.

DURO DE PELAR
Antonio Albacete de nuevo está en la División I y al volante de un vehículo competitivo, un BMW M-3 a tope de preparación. Habrá que contar con él.



OBJETIVO CUMPLIDO
Josep Arqué, al volante del Opel Calibra, en su primera carrera en circuitos cumplió su objetivo, que no era otro que el de vencer la División II.



NUEVO EN EL RUEDO
Jesús Pareja no tuvo un buen debut en el Campeonato de Turismos. El Ford Escort necesita más evolución.

BUEN NIVEL
Rafael Barrios, con uno de los M-3 del equipo de Santa Lucía, después de una carrera al límite finalizó en quinta posición.

Villaceros y Bassas empataron su tiempo. La organización le dio el segundo puesto de la parrilla al primero de ellos, porque fue quien lo marcó antes. Estos dos BMW se clasificaron a escasas décimas del Nissan y detrás de ellos se situó Antonio Albacete, que también a los mandos de un M-3 marcó un magnífico crono, separado por un mínimo margen de los hombres que le precedían. También, continuando la línea que los caracterizó en el 92, los BMW M-3 del equipo Santa Lucía, pilotados por Rafael Barrios y

Juan Ridruejo, mostraron un magnífico nivel de competitividad.

Otro hombre que también sorprendió fue José Ángel Sasiambarena; a la primera cita del año acudió con su veterano Ford Sierra Cosworth RS, totalmente blanco y con unos curiosos interrogantes por toda publicidad. Pero la falta de medios la suplió con su gran clase al volante y realizó unos magníficos tiempos. Según él, espera poder disponer de más medios para poder optar a los puestos de cabeza.

En esta primera carrera hubo mu-

chas novedades. Alfa Romeo inscribió dos 155 Q4 con Luis Villamil y Adrián Campos a sus mandos. Estos coches no estuvieron a la altura que se podría esperar en un principio. Tras la manga de entrenamientos cronometrados estaban a más de tres segundos de la «pole». Esta falta de competitividad se debe principalmente a que son unos coches que sufren problemas de temperatura, debido a que el *intercooler* está situado en una posición muy retrasada y extraña, resultando imposible conseguir una mejor ventilación y, en consecuencia, el desarrollo del motor se ve perjudicado. También debido a esto se ven lastrados con un depósito de 30 litros de agua en el maletero, previsto para ayudar a enfriar el *intercooler*. Con todo esto, su rendimiento no fue el esperado y además, Villamil, al final de la manga de entrenamientos, se llevó la





POCO COMPETITIVOS
Tanto los Alfa Romeo 155 Q4, como los Ford Escort Cosworth, están muy alejados de las primeras posiciones. Necesitan una evolución mucho mayor para poder alcanzar un buen nivel de competitividad.



en consecuencia el peso disminuyó más de lo previsto, viéndose relegado al último puesto de la parrilla.

El debú de los Ford Escort Cosworth tampoco fue afortunado. Tanto Jesús Pareja como Carlos Palau, sus pilotos, se quejaban del pobre rendimiento de sus mecánicas, debido a una brida de turbo de una medida que penaliza mucho sus prestaciones. Tampoco sus suspensiones eran las más adecuadas. Esto propició que se clasificasen muy alejados de las primeras posiciones en la parrilla de salida. Otra relevante novedad fue la presencia de un Opel Calibra oficial pilotado por Josep Arqué. Este piloto, proveniente de los rallyes, acusó una falta de

tanto que le obligó a ir al límite, hasta que, en la vuelta trece, con los neumáticos totalmente gastados, realizó un impresionante trompo en la chicane. Albacete, por muy poco lo pudo esquivar y seguir, pero Bassas no pudo ver qué sucedía delante de él y lo embistió brutalmente, quedando los dos coches en medio de la pista. El director de Carrera, para evitar males mayores, decidió sacar bandera roja y dar por concluida la prueba, manteniendo la clasificación de la vuelta anterior.

Esto no gustó a muchos participantes, principalmente a los integrantes del equipo Santa Lucía, que después de realizar una carrera al límite, y tras cruzar la línea de meta en cuarta y quinta posición, estimaron que esa decisión les perjudicaba y por lo tanto reclamaron contra la clasificación final.

Los Ford oficiales poco pudieron hacer para inquietar a los hombres de cabeza y finalizaron en novena y décimo primera posiciones Palau y Pareja, respectivamente. Entre ellos se situó el Opel Calibra de Arqué, consiguiendo cumplir su objetivo, que no era otro que el de vencer en la División II. El mejor Alfa Romeo fue el de Villamil, que desde el último puesto de la parrilla remontó algunas posiciones, conformándose al final con una discreta décimo tercera posición. Campos, que en el Warm up rompió la transmisión de su montura, no pudo tomar la salida. Además de esto hay que destacar la actuación de Luis López de la Cámara y Alex Villanueva (BMW M-3), que pelearon en un grupo difícil, finalizando entre los diez primeros. Balba G. Camino, con un coche más competitivo que el del 92, marcó también unos tiempos interesantes. Otro de los animadores habituales, Javier Mora, tomó la salida con uno de los Fiat Tipo 2.0 16V y con unos escasos recursos poco pudo hacer para lograr una buena clasificación.

CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1. Luis Pérez Sala (Nissan Skyline) 22.33.53. 2. Juan Ignacio Villaceros (BMW M-3) 22.35.04. 3. Antonio Albacete (BMW M-3) 22.35.75. 4. Josep Bassas (BMW M-3) 22.37.30. 5. Rafael Barrios (BMW M-3) 22.52.01. 6. Juan Roldruejo (BMW M-3) 22.53.31. 7. Luis López de la Cámara (BMW M-3) 22.55.46. 8. Alex Villanueva (BMW M-3) 22.57.30. 9. Carlos Palau (Ford Escort Cosworth) 23.06.15. 10. Josep Arqué (Opel Calibra) 23.10.87. 1ª División II.



POCOS MEDIOS Saslambarena, con unos medios muy limitados, consiguió unas buenas prestaciones. sorpresa de ser penalizado al pesar su coche menos de lo establecido en el reglamento. Antes de salir a pista el coche tenía un peso superior al que tiene adjudicado; pero, debido al fuerte calor reinante en la pista, se vio obligado a gastar toda el agua del depósito del maletero y

adaptación a los circuitos, que poco a poco fue supliendo, saldando sus primeros entrenamientos cronometrados con un tiempo digno.

La carrera fue la confirmación de lo sucedido en los entrenamientos oficiales. Hubo un grupo compuesto por Pérez Sala, Villaceros, Albacete y Bassas, que lograron una cómoda ventaja sobre el resto de sus perseguidores. En este grupo rodaron siempre muy juntos, realizando una carrera muy espectacular y emocionante. El primer líder fue Villaceros, que en una arrancada fulgurante se impuso a Pérez Sala. El dominio de Villaceros duró hasta la quinta vuelta, en la que fue rebasado por el Nissan Skyline, que ya no perdió el liderato hasta el final. Villaceros, que decidió equipar al BMW M-3 con unos neumáticos de compuesto blando, vio como muy pronto se le degradaron y no pudo aguantar el acoso del Nissan. Es más, Albacete se le acercó muy peligrosamente,

PRIMERA VICTORIA
Angel Burguño conquistó en Albacete, de forma magistral, su primera victoria en Fórmula Renault.



Copas de Promoción

FUERTES EMOCIONES

Como complemento a los Turismos se disputaron las distintas Copas Renault y la Fórmula Fiat Uno. Cada una de estas carreras estuvieron muy emocionantes.

EN Albacete también debutaron las Copas de promoción que organiza Renault y la Fórmula Fiat Uno. La carrera que abrió el fuego fue la correspondiente a la Copa Renault Iniciación. Los jóvenes pilotos de esta categoría se encargaron de calentar el ambiente,

protagonizando una bonita lucha por la victoria. Ramiro Muñoz Mora, familiar de Javier, el que compite en Turismos, fue el dominador de la primera cita, imponiéndose primero en los entrenamientos y después en la carrera. Pero para lograr la victoria antes tuvo que emplearse a con-

ciencia para imponerse a Juan Carlos Ayuso. También, como viene siendo habitual en estos jóvenes pilotos, fue tremendamente emocionante la lucha que protagonizaron los pilotos de las plazas intermedias de la clasificación, que no dieron ningún puesto por perdido.

UN DURO RIVAL
Manuel Izaguirre demostró que en el 92 aprendió mucho, tras una increíble salida ocupó la primera posición durante unas cuantas vueltas.





DE PRINCIPIO A FIN
Santiago Moya no tuvo rivales en la Clio 16V.

MUY DISPUTADA
La Fórmula Flat Uno estuvo muy competitiva, ganó Boeffard (derecha); Nogués no pudo acabar al sufrir una avería.

Tras la Clio Iniciación se disputó la carrera puntuable para la Fórmula Fiat Uno. Aquí en los entrenamientos el más rápido fue Jorge Nogués, integrado en el equipo Ofensiva Uno. Situado muy cerca de él se clasificó Sylvain Boeffard, con lo que todo hacía prever una apasionante lucha por la victoria. Y eso fue lo que pasó, a lo largo de la carrera estos dos pilotos, con un buen margen de distancia sobre sus perseguidores, se fueron intercambiando en la primera posición, hasta que a Nogués, a falta de una vuelta y media para acabar la carrera, se le rompió una transmisión quedándose fuera de la prueba y dejándole el camino libre a su rival. Con este



incidente la segunda posición la heredó Alberto Hevia, compañero de equipo de Nogués. Manuel Rodríguez fue quien completó el podio. Destacar la actuación de José Antonio Paez, debutante en la categoría y uno de los integrantes de Ofensiva Uno, que finalizó en una meritoria cuarta posición.

En la Copa Renault Clio 16V, debido a la numerosa inscripción, la organización se vio obligada a programar dos mangas de entrenamientos. En el computo de las dos el más rápido fue Santiago Moya, seguido, por un escaso margen, de un grupo de peligrosos rivales, encabezado por Gonzalo Arche. En la carrera se confirmó la supremacía de Moya, logrando desde el principio un cómodo margen, que le per-

mitió alzarse con la victoria sin ninguna oposición. Lo más emocionante estuvo en la lucha por los puestos siguientes. El único que pudo seguir en un principio al vencedor fue Arche, pero, poco a poco, fue «perdiendo fuelle» y finalizó en quinta posición. Delante de él, tras una apasionante lucha, se clasificaron: Carlos Arimón, Ignacio Hervás y Bertrand Tramont.

Antes de los Turismos se disputó la primera carrera de la Fórmula Renault, un certamen que cada año ha ido a más y en la actualidad cuenta con una magnífica inscripción y con unos equipos de elevado nivel técnico. En los entrenamientos, y contra todo pronóstico, Bernardo Calatayud logró el mejor tiempo. Tras él se situaron los dos integrantes del equipo Ofensiva Dos, Angel Burgue-



UN BUEN DÍA
Carlos Abella, director de los equipos de la F.E. de A., disfrutó con la actuación de sus chicos.



ño y David Bosch, un poco más atrás se situó otro de los favoritos, Manuel Izaguirre.

En la carrera, Izaguirre, protagonizando una arrancada fulgurante, sorprendió a todos y antes de la primera curva ya estaba en la primera posición. Tras la salida se pudieron vivir unos momentos muy intensos, con un Angel Burgueño entregado al máximo para alcanzarle. Cosa que sucedió pocas vueltas después, logrando la primera posición y mante-

CLASIFICACIONES

FORMULA RENAULT

1. A. Burgueño, 27.27.58.
2. M. Izaguirre, 27.29.66.
3. D. Bosch, 27.33.11.
4. L. Mazzali, 27.41.47.
5. G. Rodríguez, 27.43.21.

FORMULA FIAT UNO

1. S. Boeffard, 18.53.11.
2. A. Hevia, 18.57.65.
3. G. Jiménez, 19.13.41.
4. J. A. Paez, 19.13.59.
5. M. Iglesias, 19.13.83.

RENAULT CLIO 16V

1. S. Moya, 25.01.33.
2. C. Arimón, 25.03.17.
3. I. Hervás, 25.03.56.
4. B. Tramont, 25.04.57.
5. G. Arche, 25.05.69.

RENAULT CLIO INICIACION

1. R. Muñoz, 22.22.18.
2. J. C. Ayuso, 22.24.62.
3. J. Casais, 22.27.35.
4. A. Mesalles, 22.28.52.
5. H. García, 22.34.92.

niéndola ya hasta el final. Izaguirre se tuvo que conformar con la segunda plaza, mientras que un poco más atrás, David Bosch, rodando todo el tiempo en solitario, sin ningún tipo de oposición, ocupó al final de la carrera el tercer puesto.

En esta carrera hay que destacar la presencia de Julio Diéguez, que tras un año ausente ha conseguido los medios para poder volver. ○

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

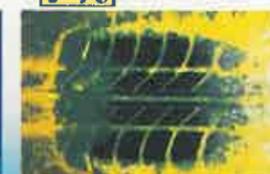
MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

15%



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

9%



MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA. RIESGO DE ACUAPLANING: 9% INFERIOR*

La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. Y ahora, porque para Michelin no hay cliente pequeño, también está disponible el MXTB0. 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 MX1 Michelin.

Nuevas normas FISA

LA FISA en la última reunión del Consejo Mundial, ha dado a conocer una serie de normas que regirán sus distintos campeonatos de cara a las próximas temporadas. En el **Mundial de Rallyes** las diez pruebas puntuables, siete en Europa y tres en otros continentes, serán elegidas entre quince carreras, que se irán alternando cada año. También han acordado una serie de penalizaciones en el caso de no respetar las zonas de asistencia. Estas serán severas. La primera medida será la expulsión de la prueba, a la que seguirán la retirada de 20 puntos de la clasificación de marcas y una multa sustanciosa. Con respecto a la infracción de Toyota en el Rallye de Suecia, a este equipo le han puesto una multa de 300.000 dólares (más de treinta y cinco millones de pesetas).

Una medida que ha entrado ya en vigor ha sido la anulación de la **Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno** prevista para el 93. Esto se ha debido a la falta de acuerdo entre los diferentes organizadores en la cobertura televisiva de las carreras. El Consejo Mundial de la FISA también ha acordado la creación de un Campeonato del Mundo de Constructores de Turismos a partir del 95, reservado a los coches con motores de dos litros atmosféricos y tracción delantera. Sobre los Turismos, ha dado a conocer la fecha de la **Challenge Internacional**, que tendrá lugar en Monza el 17 de octubre del 93. La fecha límite de inscripción será el 1 de agosto.

También en esta reunión tocaron muy de pasada a la **nueva categoría GT**, acordaron finalmente aprobar el definitivo reglamento técnico en la próxima reunión del Consejo Mundial, que se celebrará el próximo mes de junio.



110 / Motor 16

A TODO GAS

MAGNIFICO DEBU EN F-3

PEDRO Martínez de la Rosa no podía haber comenzado con mejor pie su andadura en el Británico de Fórmula 3. En la primera carrera disputada en Silverstone, ha sido uno de los pilotos más destacados. En los entrenamientos libres, sin haber tenido nada de tiempo para poder probar el coche, realizó el **mejor tiempo**. Más tarde, en los entrenamientos oficiales, distintos problemas no le permitieron superar el octavo puesto de la parrilla de salida. En la carrera,



bajo un intenso aguacero, en una magnífica arrancada en la primera vuelta se alzó hasta la cuarta posición. Puesto, que pudo mantener hasta mediada la carrera, momento en el que Martínez de la Rosa fue adelantado por su compañero de equipo, el belga Marc Goossens, pasando a ocupar la quinta posición, que ya no tuvo problemas para mantener hasta el final. Una meritoria clasificación teniendo en cuenta que era la primera carrera en la categoría de Martínez de la Rosa, mucho más, teniendo en cuenta el poco tiempo que ha tenido para prepararla.

En esta misma carrera competía también **Miguel Ángel de Castro**, dentro de la Clase B, coches con chasis antiguos, y finalizó en el puesto diecisiete después de salir desde el diecinueve.



A POR EL TITULO

TAL como está configurado el Campeonato de España de Rallyes, con la actual reglamentación de los F-2, coches de dos ruedas motrices y motores de dos litros atmosféricos, Opel que inscribirá en el certamen un **Astra GSI 16V** pilotado por Luis Climent, tiene muchas posibilidades de alzarse con el título a final de temporada.

El coche preparado por Sydney Meeke en Motorsport, contará con la máxima evolución en grupo A y debutará en la primera carrera del campeonato, el **Rallye Corte Inglés**. Además y ya habitual en Opel en temporadas pasadas, tienen previstas dos participa-

ciones en pruebas internacionales, una segura en el **Rallye San Remo**, puntuable para el Mundial y otra sin definir entre julio y agosto.

Además del programa de rallyes, la marca alemana tiene intención de hacer una incursión en el Campeonato de España de Turismos, especialidad en la que ya debutaron en Albacete con un Calibra 16V pilotado por **Josep Arqué**. En este campeonato tienen la intención de participar sólo en tres carreras, con el ánimo de coger experiencia para una posible entrada a fondo en el 94. El director deportivo de estos programas será José María Ferrer.

RENAULT CATALUÑA: A LA CARGA

RENAULT Cataluña ha decidido volver de nuevo a la competición. Para ello ha resucitado la fórmula que tanto éxito le supuso, crear un equipo oficial financiado por la red de concesionarios, y que llevó a



la fama nada menos que a pilotos como Bassas, Barolet, Pons, Alsina, Frigola, etc... En esta ocasión se contará con un **Clio 16v** con preparación a tope de Grupo A y será conducido por el Campeón de Cataluña **Josep Bruguera y Josep Sánchez** mientras que la preparación correrá a cargo de Bassas & Bonet. Este equipo disputará las nueve carreras del certamen catalán y se intentará alguna participación en el Nacional. Su primera carrera, el Rallye Lloret de Mar-Costa Brava, se ha saldado con una notable actuación finalizando en cuarta posición, en una carrera que dominó con una total autoridad **Jaume Pons** a los mandos de un BMW M-3.

B O X E S

♦ **A SANTIAGO EN MOTO**
Animatur (Deportur) organiza, coincidiendo con los días festivos de Semana Santa una interesante excursión en moto, que recorrerá el Camino de Santiago, desde el mismo Roncesvalles. La salida tendrá lugar el día 7 de abril en Roncesvalles y terminará el 11 de abril en Santiago de Compostela. El precio es muy económico: 25.000 pesetas, que incluyen alojamiento cuatro noches en hotel, guía acompañante, rutómetro y seguro de asistencia. Los interesados pueden dirigirse a: Animatur (Deportur). C/ Santa Engracia, 6 bajo derecha. 28010 Madrid. Teléfono: 319 50 37. Fax: 310 24 24.



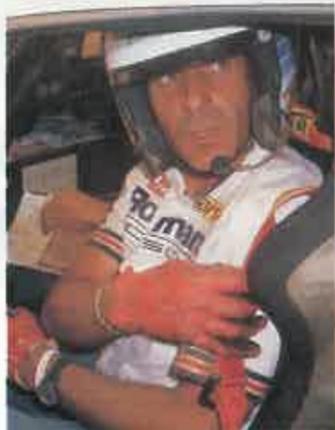
♦ **LA PRIMERA EN MURCIA**
El primer rallye del Campeonato de España de Tierra tendrá lugar en Lorca (Murcia) el próximo día 17 de abril, bajo el nombre «V Rallye RACE Murcia Costa Calida». La salida y llegada del rallye estarán ubicadas en las Instalaciones Deportivas Municipales de esa ciudad. La prueba constará de cuatro tramos que se repetirán dos veces cada uno, con un recorrido total de la carrera de 144.000 kilómetros, de los que 66.380 son cronometrados.

♦ **CHATRIOT EN CORCEGA**
Toyota ya tiene sus planes con respecto al Tour de Corse, François Chatriot sustituirá a Juhani Kangas en el equipo. Esta decisión se debe a que Chatriot es un especialista en asfalto, siendo esta superficie en la que peor se desempeña el finlandés.

♦ **PROYECTO ANDALUCIA**
 El melagrano Javier Morollo, subcampeón de Andalucía de karting en el 92, será el piloto del «Proyecto Andalucía». Esta iniciativa de la Andaluza es hacer correr a un piloto en el Campeonato de España de Fórmula Ford integrado en el equipo de Enrique Ginekenam.

♦ **MORBACK CON GALUPPO**
 La firma gallega de ropa de competición Galuppo, patrocinará el proyecto de Roger Morback en la Fórmula Renault Atomara y en alguna carrera de la F-3 de ese país. Morback disputará la Fórmula Renault con el equipo Kaufmann Motorsport.

♦ **METGE AL VOLANTE**
 Tras vencer en el 86 al París-Dakar al volante de un Porsche 959, René Metge no se había vuelto a poner al volante de un coche de rally. Siguió en la competición como organizador



del París-Dakar tras la muerte de Thierry Sabine y ahora, en el próximo Rallye de Túnez actuará como participante al volante de un buggy del equipo de Gérard Bourgin.

♦ **500 MILLAS DE SILVERSTONE**
 Ya se están realizando los primeros estudios para construir las bases de lo que será el futuro circuito oval en el legendario trazado británico de Silverstone. A tenor de la última reunión de la FISA, que prevé la realización de carreras en este tipo de trazados. En 1995 se podría celebrar la primera prueba en el nuevo óvalo que contará con una longitud de 1.200 metros.



LA F-3000 MAS BARATA

EL máximo organismo del automovilismo mundial, está intentando reducir los costos de la F-3000, de forma que permita a más pilotos formarse en esta especialidad, **cantera de la F-1**. Algunas medidas entrarán en vigor en el 93 y otras en el 94 y 95. Quieren que los presupuestos sean en torno a un **33 por ciento** más baratos.

Las medidas que entrarán en vigor inmediatamente son la prohibición de los colectores de longitud variable. La utilización de válvulas convencionales. La prohibición de materiales cerámicos en los motores. No utilización de la telemetría cuando los coches están en movimiento. Reducción de la cantidad de neumáticos utilizables, treinta juegos por año, incluidos los de los entrenamientos. La fibra de carbono sólo se podrá utilizar en algunas partes. Reducción de los entrenamientos, una hora de entrenos libres y otra de cronometrados, separados entre sí por un intervalo de dos horas y disminu-

ción de las plantillas de los equipos. En el 94 entrarán otras medidas, entre las que hay que destacar: El cambio de denominación de F-3000 a **F-2**. La utilización de acero en la construcción de las bielas y las válvulas. Los discos de freno no podrán ser perforados y deberán tener un peso mínimo y un máximo de cuatro pistones por pinza. Los alerones, tanto el delantero como el trasero, deberán ser más pequeños. La FISA pondrá un **precio máximo** a los motores y a los chasis, además impondrá un número máximo de revisiones del motor por temporada.

En el 95 las medidas más sobresalientes serán: Las carcasas de la caja de cambios deberán ser de aluminio en los nuevos coches. Las ruedas serán de catorce pulgadas. La fibra de carbono sólo se podrá utilizar en el frontal y en la célula de habitabilidad. Prohibición total de la utilización de titanio y control de ruidos e instalación de un catalizador en el escape.

SENNA RENOVADO CON McLAREN

FINALMENTE Ayrton Senna despejó todas las incógnitas con respecto a su continuidad en la Fórmula 1 y sobre todo en McLaren y firmó un contrato que le une con la escudería inglesa **durante el 93**. Este contrato lo firmó en Sao Paulo en presencia de los máximos responsables de McLaren. También dejó claro que el contrato que tenía para el G.P. de Suráfri-

ca era para comprobar el potencial del nuevo monoplaza. Sobre su rendimiento aseguró que el nuevo McLaren es más estable en curvas que el Williams, pero por contra el motor es menos potente. También comentó que pudo haber ganado la carrera y que si no pudo vencer fue porque tuvo un **problema en las suspensiones** desde las primeras vueltas de la carrera.



ESCUELA DE RALLYES

EL piloto italiano Vittorio Caneva, ha puesto en funcionamiento en la región de Asiago una escuela de rallyes, dirigida a todos aquellos que sueñan con aprender en un coche de carreras. Los cursos de esta escuela, que cuenta entre sus monitores con pilotos de **máxima categoría** como es el caso de Miki Biasion, Dario Cerrato ó Gianfranco Cunico entre otros, tiene una duración de cinco días, en los que cada alumno realiza unos trescientos kilómetros



CITROËN, NO A TUNEZ

GUY Frequelin, director deportivo de Citroën, ha anunciado recientemente que la marca francesa no acudirá con los ZX Rallye Raid al **Rallye de Túnez**. El motivo principal por el que esta marca ha tomado esta drástica e irrevocable decisión, se debe a que Frequelin no está seguro de que los tramos cronometrados, tal como asegura la

organización, **sean secretos** y que hasta que le garanticen que esto será así, para intentar preservar la honorabilidad y buena reputación de este tipo de carreras, han decidido sólo tomar parte en pruebas de alto nivel y en las que los organizadores ya han demostrado una buena capacidad de organización.

por nieve, tierra y asfalto seco, al volante de coches de carácter deportivo como el Ford Escort RS 2000, Lancia Delta HF Integrale, Ford Sierra Cosworth RS, etc. Los cursos para pilotos, con hotel y comidas incluidos cuestan en torno a 2.800.000 liras, algo menos de **280.000 pesetas** y los de copilotos, de tres días de duración algo menos de 90.000 pesetas. El teléfono y fax de la escuela es el: 07 39 42464318, con atención al público español en castellano.



♦ **ROVIRA LIDER DESTACADO**
 En el Enduro de Reus, Josep Rovira, piloto del equipo Gas-Gas, se alzó con la victoria. Con este triunfo el piloto catalán se afianza en la clasificación provisional del Campeonato de España con **49 puntos**, seguido por Jordi Arcarons con 38 y Oscar Gallardo con 37.

♦ **STEVE PARRISH JUNTO A BP**
 El actual campeón de Europa de Camiones, Steve Parrish, en el 93 seguirá en esta especialidad junto a su patrocinador de las últimas temporadas, la marca de gasolinas y lubricantes BP. También seguirá pilotando un Mercedes Benz.



♦ **PUNTO Y FINAL**
 En Oviedo se puso fin a la Copa del Mundo FIM de Trial Indoor. En un pabellón lleno de aficionados el triunfo correspondió a Angel García, un joven piloto integrante del equipo oficial Gas-Gas, que con tan sólo dieciocho años, se impuso con autoridad en las dos vueltas a las primeras figuras de la especialidad. La clasificación final de este certamen la ha encabezado Tommi Ahvala, seguido por Jordi Tarrés con tres resultados menos. Tercero ha sido Diego Rosis. Tras el italiano se han situado Marc Colomé y Amós Bilbao.

También Japón

NO es cuestión de regocijarse de las desgracias ajenas. Pero el hecho es que nadie se queda indiferente ante los problemas de la industria japonesa.

Estas dificultades son incontestables y el primero de los fabricantes nipones, **Toyota**, ha tenido que gestionar un enorme préstamo a cinco años tras perder sus beneficios en un 22 por ciento el pasado semestre. Las cosas van peor para el segundo en importancia, **Nissan**, cuyo presidente, señor Tsuji, quien anunciaba a priori que el ejercicio anual sería deficitario para su grupo y que la compañía reducirá sus efectivos en un 9 por ciento en los próximos tres años, además de cerrar la planta de Zama, en Japón. Algunos cifran las pérdidas de producción de las próximas semanas en un 5 por ciento en el caso de Toyota y en un 10 por ciento en el de Nissan. Aunque los demás fabricantes japoneses no son tan categóricos, sus beneficios están en retroceso general. Y con consecuencias en algunos casos muy negativas. **Mazda**, de la que Ford detenta un cuarto del capital, ha renunciado a su proyecto de implantarse en Europa. **Isuzu** ha llegado incluso más lejos renunciando a la producción de coches y se ha aliado con Honda para dedicarse a los camiones. Aunque no alcance los niveles europeos, el paro japonés es de 2,3 por ciento. La recesión se ha hecho notar hasta en los grandes almacenes **Mitsukoshi**, que han decidido reducir su

horario de apertura en media hora para aborrazar energía y salarios. El caso japonés se agrava aún más con la caída del yen ante el dólar. El precio de los coches japoneses en EEUU es ahora tan disuasorio que algunos modelos de Detroit comienzan a ser más competitivos. De controlar el 30 por ciento del mercado norteamericano, los japoneses han pasado a una cota del 27 por ciento, haciendo ya innecesarias las **medidas proteccionistas** previstas. Esta evolución regocija ciertamente a los fabricantes europeos, que creen poder ya resistir la competencia en el libremercado del año 2000. Los japoneses han bajado en Europa de un 12,3 por ciento a un 11,7. Mientras tanto, los europeos aumentan su producción y se deslocalizan, como el caso de VW en España (Seat), Checoslovaquia (Skoda) y Alemania Oriental; BMW va a fabricar coches en EEUU, Mercedes lo estudia hacer en Méjico, Opel produce en Eisenach tras el antiguo telón de acero, Fiat fabrica el Cinquecento y el Uno en Polonia, Eslovenia o Turquía. El presidente de Chrysler, **Bob Eaton**, ya no prevé un 25 por ciento de matriculaciones niponas en Europa en el 2000, sino un 16 por ciento. El pragmatismo europeo sólo permitirá una presencia japonesa de 2,4 millones de coches sobre un mercado total de 15.



Edouard Seidler



YOU & ME
L&M



160
PISSETAS

Juntos por placer.

BRETAÑA

BRETAÑA, ARTE EN CADA ESQUINA.

Si la calle es la mejor escuela, en Bretaña hay una lección en cada esquina. Lección de arte y de historia. Dos cosas que las ciudades Bretonas han acaparado, desde la edad media hasta hoy, en cantidades casi escandalosas. Para mantener un patrimonio cultural tan importante hay una verdadera legión de arquitectos, restauradores, historiadores y artesanos que trabajan constantemente por la buena salud de la madera, la piedra y el metal. Esto significa que siempre puedes ver Bretaña bien cuidada, restaurada e impecable. Para que te diviertas andando por la Historia y aprendas una lección de arte en cada esquina.



FRANCIA, TIENES QUE VIVIRLA.



CONSULTA EN TU AGENCIA DE VIAJES O EN LAS OFICINAS DE MAISON DE LA FRANCE EN MADRID - BARCELONA - BILBAO.

NUEVO SEAT IBIZA: TODA LA GAMA ESPAÑOLA

MOTOR 16

SEMANTAL GRUPO

30 de marzo 1993

Núm. 493 • 350 ptas.

CIUDADANOS ECONOMICOS

- Citroën AX 14 TD
- Fiat Cinquecento
- Fiat Uno TDS
- Ford Fiesta 1.8 D
- Peugeot 106 XND
- Peugeot 205 XAD
- Renault Clio RL 1.9 D



AL VOLANTE

LANCIA DELTA: CASTA DE CAMPEONES



8 473042641306 00493