

MONDEO

Probamos a fondo el último Ford



**AL VOLANTE
ROVER 600**



**UN INGLES
CON FUTURO**



BIENVENIDO

Motor 16



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

Director:
 Manuel Doménech

Director adjunto: Cigi Corbetta. **Subdirector:** José María Carmuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefes:** M^o Jesús Benoit (Información) Víctor Pioline (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañal, Simonetta Garín, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Moltó, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Montevedo (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tücherer (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 Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). **Autoedición:** José M^o Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M^o Ormazábal. **Director Gerente:** Simón Molero. **Marketing:** Jorge Darrego y Teresa Orma. **Director de Promoción:** Charo Oñate. **Director de Producción:** Antonio Turillo Triviño. **Directora Tarjeta Motor 16:** Marta Sedano. Isabel Moreno

Publicidad:
 Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha y M^o Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calina Rus. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Molina. **Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Irujo. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 65 00. **Teléfono:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Teléfono:** 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 5^o Dcha. 48002 Bilbao. **Teléfono:** (94) 423 81 38. Fax: 424 41 05. **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^o 46006 Valencia. **Teléfono:** (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. **ANDALUCÍA:** Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 46 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. **Teléfono:** 686 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. 1988. Difusión controlada por OJD.

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

ESTA SEMANA



40
 Lancia
 Dedra
 2.0 ie-
 Rover
 414 GSi

PUNTO DE MIRA	6	PRECIOS	61
SU CASO	16	MOTOS	92
AL VOLANTE	18	Honda CBR 1000 F	
Rover Serie 600		DEPORTE	96
Lotus Esprit	24	Campeonato de España	
Volvo ECC	28	de Turismos	
A FONDO	32	A todo gas	102
Ford Mondeo		FIRMA DE LA CASA	106
FRENTE A FRENTE	40		
Lancia Dedra 2.0 ie/Rover			
414 GSi			
FUERA DE SERIE	48		
Plymouth Prowler			
ACTUALIDAD	54		
Campaña de Tráfico			
Entrevista con el director	56		
general de Tráfico			



92
 Honda CBR
 1000 F

24
 Lotus
 Esprit



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



LLEGA EL GRAN RESPLANDOR. LA GRAN INNOVACIÓN DE SEAT.
YA ESTÁ AQUÍ TU IBIZA NUEVO. TODO UN COCHE.

CON UNA LÍNEA PROVOCATIVA. CALIENTE. DESLUMBRANTE.
COMO LA LUZ DEL MEDITERRÁNEO.

CON MOTORES DE ÚLTIMA GENERACIÓN. TECNOLÓGICAMENTE
PERFECTOS. QUE TE OFRECEN ALTAS PRESTACIONES Y CONSUMOS
BAJO MÍNIMOS.

CON LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD, LA AMPLITUD Y UN NIVEL
DE EQUIPAMIENTO QUE SÓLO ESTÁ AL ALCANCE DE LOS GRANDES
TURISMOS.

HOY POR HOY, EL SEAT IBIZA ES EL PRIMERO DE SU CLASE.
UN COCHE APASIONANTE. VITAL. QUE TE VA A SEDUCIR DESDE
EL MISMO INSTANTE QUE LO PRUEBAS. QUE HARÁ ESTALLAR
TUS EMOCIONES.

SÚBETE AL SEAT IBIZA Y DISFRUTA DE TODO UN COCHE. EN TODOS
LOS SENTIDOS. ¡BIENVENIDO!

ESTALLA LA EMOCION

BIEN
VENIDO
SEAT

IBIZA

SEAT *Si!*

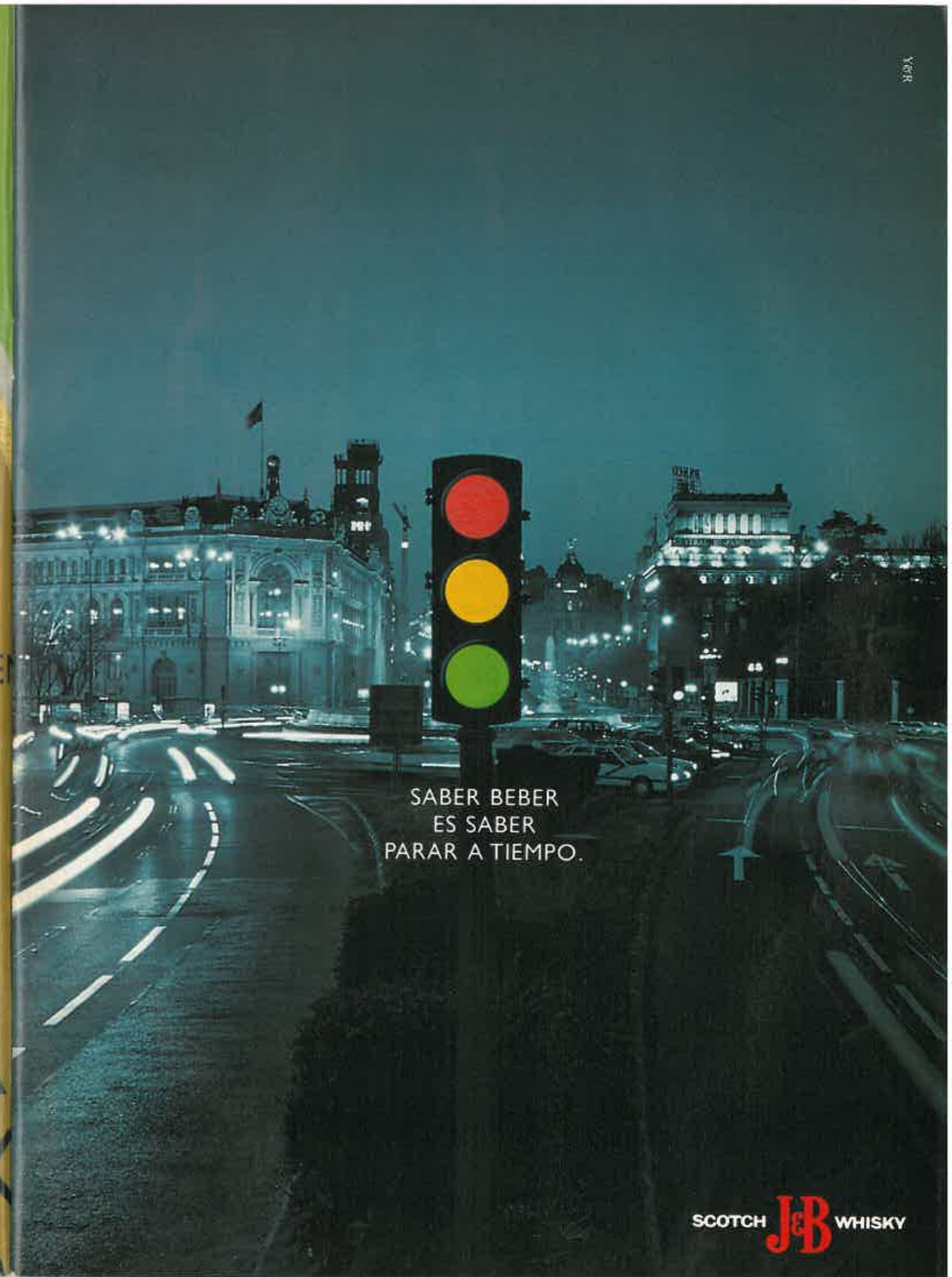


BY APPOINTMENT TO HER MAJESTY THE QUEEN
WINE MERCHANTS
JUSTERINI & BROOKS LTD.
61 ST. JAMES'S STREET, LONDON, ENGLAND

RARE

BLEND OF THE PUR D SCOTCH WHISK

STILLED, BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND



SABER BEBER
ES SABER
PARAR A TIEMPO.

SCOTCH **J&B** WHISKY

Fuga, o robo, de cerebros

LA «fuga» de José Ignacio López de Arriortúa de General Motors Corporation para fichar, con un contrato multimillonario, por el Grupo Volkswagen está trayendo cola. Cuando parecía, después de varias jornadas de rumores de todo tipo, de comunicados contradictorios, que todo había acabado, recibimos una nota firmada por David Herman, presidente de Adam Opel AG (filial europea de GM), en la que se expresa contundentemente sobre una supuesta captación de directivos de su firma por parte de Volkswagen. Muy grave tiene que ser lo que ha supuesto la marcha de «SuperLópez» de la multinacional americana para que se produzca un comunicado tan duro en el que se recalca la frase «captación masiva». Pero no se ha tratado sólo de un comunicado, de una declaración de protesta, Herman se ha dirigido al Consejo de Dirección de Volkswagen para que vuelvan a la conducta aplicada hasta ahora en la industria alemana, incluso entre duros competidores.

El hecho en sí, el grave conflicto que se ha planteado, es muy simple. Volkswagen está utilizando listas de nombres como base para hacerse con los servicios de cuarenta directivos de General Motors con ofertas que duplican sus actuales sueldos. Y, según las fuentes de Opel, es precisamente López de Arriortúa quien está en el centro de la trama, animando a esos directivos para que abandonen Adam Opel AG y le sigan en su paso a Volkswagen. Está claro, cada uno es muy dueño de aceptar las ofertas que les hagan, independientemente de quién las haga, pero lo que ha creado la alarma es lo que supone de ataque sistemático de un competidor. Y en eso no hay quien les pueda quitar la razón, sobre todo cuando el encargado de hacer esas ofertas hace menos de un mes declaraba su intención de seguir trabajando para General Motors «para la compañía que amo y la gente que amo». Sólo un día después dejó constancia de que su frase quedaba para la galería, se iba sin despedirse y, acto seguido, se ha esforzado en atraer hacia sí un completo grupo de directivos de General Motors. López de Arriortúa nos tiene acostumbrados a métodos inusuales pero esta vez nos parece que está yendo demasiado lejos.

Manuel Doménech



P U N T O D E M I R A

JAPONESES PARA ESPAÑA

DURANTE tres días, en cinco sesiones de trabajo, las delegaciones europea (encabezada por Martin Bangemann) y japonesa (con Yudi Tanahashi al frente), han tratado en ponerse de acuerdo sobre el número máximo de coches japoneses que pueden venderse en los 12 países de la CEE. Un pacto entre ambas partes, firmado en 1991, establecía un período transitorio entre 1993 (entrada en vigor del Mercado Único) y el año 2000, en que desaparecerán definitivamente las limitaciones a la exportación. Año a año, las dos delegaciones deben fijar los cupos, no sin dificultades.

Para 1993 se ha fijado definitivamente en 1.089.000 coches japoneses los que se pueden vender en la CEE, lo que representa un retroceso del 9,4 por ciento respecto a la cifra alcanzada el pasado año, en que se matricularon 1.202.000 unidades, a las que hay que añadir 318.000 coches «trasplantados» (hechos en Europa con licencia japonesa). España es uno de los cinco países comunitarios en los que la venta de coches japoneses está limitada. Pues bien, el acuerdo de Tokio ha fijado en 34.200 las unidades que se podrán vender en nuestro país, incluido el mercado extrapeninsular, donde se venden 15.000 coches japoneses anuales. En principio, la cifra es ligeramente superior a la autorizada en 1992 (30.800 unidades), pero lo cierto es que el año pasado se vendieron en España 36.449 unidades, casi 6.000 más de las autorizadas. No se saben las razones de este desfase y, por consiguiente, la cifra real de automóviles que podrán venderse en España a lo largo de este año. Según el acuerdo de Tokio, un 11 por ciento más que el año pasado, pero ¿sobre qué cifra se aplica este incremento?



MAS VERSIONES PARA EL RENAULT 19

POCOS modelos pueden presumir de tener 27 versiones diferentes. Pues bien, el R-19 es el primer coche que se ofrece en más de 30 versiones, con la llegada de algunas más, que pronto van a comenzar a comercializarse. La incorporación de una inyección multipunto al popular motor 1.8 (vista ya en el Clio) ha permitido el lanzamiento de la versión RSI que, con sus 113 caballos, se posiciona entre el S de inyección monopunto y 95 caballos y el 16 válvulas. El RSI se adorna de un cierto aire deportivo, con una decoración en la que destaca el alerón posterior, el volante de tres radios y los neumáticos 185/60.

Como equipamiento opcional encontramos el aire acondicionado (153.000 pesetas), el asiento para niños integrado en las plazas traseras (26.000 ptas.) y la dirección asistida (74.500 ptas.). Este RSI sólo se ofrece en la carrocería de tres puertas. Por otro lado, se lanzan las versiones S en gasolina (95 caballos) y en turbodiesel (93 caballos), también con decoración específica y el mismo equipo opcional que el anterior.

En cuanto a los precios, el RSI se vende a 1.980.000 ptas; S-3 puertas, 1.720.000 ptas; S-5 puertas, 1.780.000 ptas. y S Turbodiesel, 2.080.000 ptas, tanto en la carrocería de tres como de cinco puertas.

S E M A F O R O S

Parece mentira que en algo tan serio como los controles de alcoholemia, aún haya organismos que incumplan la Ley. Nos referimos a la Guardia Urbana de Barcelona, cuyos aparatos medidores del grado de alcohol en sangre no están homologados por el Centro Español de Metrología. Lo que no se acaba de entender es cómo es posible que dispongan de estos aparatos ilegales cuando ni siquiera su venta está autorizada sin la homologación correspondiente. Medir «a ojo» debería estar desterrado de este país.

Angel Perversi, Presidente y Director General de General Motors España, es uno de esos ejemplos de directivos que destacan, además de por su gestión, por su labor en pro del desarrollo de una región y de un colectivo humano. En reconocimiento a su contribución al desarrollo regional de Aragón, como defensor de la calidad, productividad y competitividad y destacando como innovador en el nuevo concepto de recursos humanos, ha sido recientemente galardonado con la medalla de plata de Ibercaja.

♦ DRAMÁTICA SITUACIÓN DE VOLKSWAGEN

Amargo ha sido el primer año oficial al que ha asistido Ignacio López de Arriortúa como hombre fuerte de Volkswagen. Durante su primera comparecencia pública, su presidente, Ferdinand Piëch, ha anunciado unas pérdidas de 89.000 millones de pesetas en el primer trimestre del año y, lo que es peor, la calificación de «dramática» a la situación por la que atraviesa el grupo alemán. Piëch se ha dado un plazo de dos años para poner a la compañía en un balance más favorable, para lo que cuenta con el ejecutivo español.

♦ DINERO PARA PEGASO

Veintidós mil millones de pesetas es el capital que Fiat aportará a Iveco Pegaso, sociedad que será administrada por Iveco España con esta ampliación de capital. Una vez realizada la operación y constituida la nueva sociedad, según Paolo Annibaldi, presidente de Fiat Iberica, se efectuará un cambio de nombre para volver a llamarla Iveco Pegaso.



♦ COCHES JAPONESES

En el Dossier sobre coches japoneses publicado en el número 494 de Motor 16 se incluyeron, erróneamente, los nuevos Honda Accord. Tal como se ha dicho en anteriores ocasiones, los nuevos Accord se fabrican en el Reino Unido y están considerados como productos europeos, igual que ocurre con el Nissan Primera.

EL FICHAJE DEL AÑO

La polémica entre General Motors y Volkswagen por el fichaje de Ignacio López de Arriortúa, sigue. General Motors ha hecho público un duro comunicado en el que entre otras cosas dice:

«El grupo VW está dando la impresión de querer resolver sus problemas a base de una campaña de captación masiva de directivos de Opel. Esto ha comentado el chairman y managing director de Adam Opel AG, David J. Herman, a la vista del hecho de que Volkswagen está utilizando listas de nombres como base para conseguir más de cuarenta directivos de Opel y GM con ofertas financieras que incluyen hasta el doble de sus sueldos actuales.

El Dr. J.I. López, antiguo responsable de compras de GM, ha utilizado estas ofertas durante los últimos días para animar a un grupo grande de altos directivos a abandonar Adam Opel. Anteriormente, el grupo Volkswagen ya había conseguido contratar al responsable de la nueva planta de Eisenach, justo a mitad de la fase de puesta en marcha de la fábrica.

Herman ha dicho que cualquier empleado tiene el derecho de sacar partido de las oportunidades profesionales que surjan, donde quiera que sea, pero ha dicho también que es un estilo nuevo en la industria alemana el que un competidor ataque sistemáticamente a otra compañía, y que para conseguir este objetivo boga ofertas financieras excesivas. El chairman de Opel también ha dicho que se le ha pedido al Dr. López que

confirme por escrito que ha respetado sus obligaciones contractuales previas, referentes a «información de propiedad» y que no se ha llevado ningún documento referente a planes presentes o futuros de su antigua compañía. Herman ha mostrado su confusión por el hecho de que el Dr. López confirmara el domingo 14, en una declaración que preparó personalmente, su intención de continuar trabajando para General Motors, «para la compañía que amo y a la gente que amo». Al día siguiente, sin ninguna explicación, dejó la compañía y, con la aprobación aparente de la Dirección de Volkswagen, ha comenzado este

esfuerzo por contratar grupos completos de directivos de Opel y General Motors. Herman ha dicho: «Hemos considerado cuidadosamente la posibilidad de no hacer comentarios sobre estos hechos. Lamentablemente, hemos llegado a la conclusión de que estos métodos, tan inusuales, tienen

que ser hechos públicos. Hacemos esto dentro de nuestra responsabilidad sobre cuatrocientos mil puestos de trabajo. Lo hacemos como compañía con más de 130 años en la industria alemana. Y lo hacemos como compañía que durante la reunificación alemana demostró claramente su compromiso con este país a través de su importante inversión en Eisenach. El conflicto iniciado por Volkswagen llevará en última instancia a contramedidas, dañará la imagen de los fabricantes de automóviles alemanes, y no contribuirá a fortalecer la confianza del público en la integridad de los líderes de la industria clave alemana».



AYUDA DESDE EL CIELO DE MADRID

POCO más de tres minutos fue el tiempo medio empleado por el helicóptero de servicios asistenciales -dependiente de la Dirección General de Tráfico, la Cruz Roja, el Insalud y la Consejería de Salud de la Comunidad de Madrid- en acudir en la ayuda de los 969 heridos atendidos a lo largo de 1992.

Del total de las misiones realizadas, 1.147, más del 65 por ciento, tuvieron un resultado positivo; el equipo médico llegó a tiempo para el traslado del herido, o la prestación de los primeros auxilios para hacer factible su transporte por carretera. El resto, 396 operaciones, tuvieron un resultado negativo -un 2 por ciento menos que en 1991- que contabilizan aquellos casos en los que es imposible acceder al lugar del siniestro, el herido ha sido trasladado con anterioridad a la llegada del equipo médico aéreo o cuando sólo se han producido daños materiales.

El coste medio de las actuaciones asciende a 113.000 pesetas por salvamento, que según los responsables del programa de asistencia queda absolutamente justificado al reducir las consecuencias de las lesiones por la rápida intervención de un equipo médico. Es precisamente esta reducción en las consecuencias de las lesiones la que ha fomentado en el conjunto de las compañías aseguradoras de automóviles la firma de convenios con la DGT para la puesta en marcha de servicios de helicóptero en otras comunidades. Valencia ya dispone de este servicio, y Málaga y Sevilla son las inminentes áreas de actuación.



TODO POR LA SEGURIDAD

EL Real Automóvil Club de Cataluña ha organizado un curso de Seguridad y Conducción (SIC), que introduce varias novedades en cuanto al contenido habitual de este tipo de jornadas de aprendizaje. Por un lado, además de inculcar una mayor responsabilidad y eficacia de la conducción, el RACC pretende aportar a sus alumnos toda la información teórica de las nuevas legislaciones vigentes en materia de seguridad y la preparación psicológica del con-

ductor. Por otro, cuenta con el apoyo de dos de las compañías de mayor prestigio en el sector del seguro del automóvil, Winterthur y Mapfre, que ofrecen descuentos en sus pólizas -hasta un 15 por ciento- a los alumnos que superen de forma satisfactoria el curso. Se celebran los fines de semana y consta de dos partes: la teórica, que tendrá lugar en Barcelona y una segunda, de carácter práctico, que corre a cargo de la Escuela TAC de Calafat.

ACUERDO ENTRE BMW Y PORSCHE

LAS firmas BMW y Porsche han llegado a un importante acuerdo de cooperación, inscrito en la nueva dinámica en la que ha entrado Wenzel Wiedekin, responsable de la marca deportiva. En una primera fase de este acuerdo, valo-

rado en 200 millones de marcos (alrededor de 14.000 millones de pesetas), BMW suministrará diferentes elementos de carrocería para la nueva generación de modelos Porsche, que deberían estar en el mercado en la segunda mitad de esta misma década.

SE RENUEVA LA VANETTE

LA popular furgoneta Vanette, fabricada en España, por Nissan Motor Ibérica para todo el continente europeo, ha sufrido una importante modificación, que afecta a sus aspectos estéticos y comerciales.

En primer lugar, se ha cambiado el frontal, con el logotipo en la parrilla; el paragolpes posterior se ha desplazado para ofrecer mejor protección y se han modificado las manecillas elevadoras, las tapicerías y el parabrisas, ahora en cristal laminado. Desde ahora, la Vanette se ofrecerá en seis colores y se introduce el aire acondicionado como opción. Con el lanzamiento

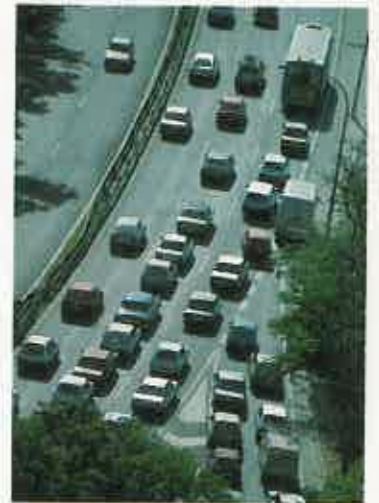
de las versiones 93, la gama Vanette estará compuesta exclusivamente por los modelos «Practic», con más versiones y equipamientos, entre las que destacan un furgón de cinco puertas y un modelo Combi-5, también de cinco puertas.



BREVES

♦ AQUÍ NO PAGA NADIE Sólo seis de cada mil denuncias por infracciones en la zona ORA de Madrid llegan a cobrarse, según ha manifestado el concejal Eugenio Morales. Por si fueran pocas las 14.000 papelitas que todos los días se tiran a la papelera, ahora nos enteramos de que los impresos son ilegales y por tanto, las denuncias nulas.

♦ OCASIONES DEL LEÓN Así ha bautizado Peugeot la primera feria dedicada a los vehículos usados que, junto con sus concesionarios, organiza en el Pabellón de Convenciones de la Feria del Campo de Madrid del 14 al 16 de abril. La oferta, que incluye vehículos de todas las marcas, será muy amplia y, además de unas condiciones excelentes de financiación, todos los vehículos se venderán con una garantía de hasta doce meses, con cobertura europea.



♦ MENOS TAPONES PARA SEMANA SANTA

Adelantándose unos meses sobre la fecha prevista, se ha inaugurado parcialmente la variante de Arganda, en la congestionada N-III (Madrid-Valencia). Quienes saigan estos días podrán circular en sentido Valencia por la calzada nueva, aún de doble sentido, con un recorrido de 13,5 kilómetros. La obra completa estará finalizada en el próximo otoño.



NUEVO ROVER 800 COUPE

AUTOESTIMA.

Todos en la vida buscamos la proyección perfecta de nuestra propia imagen. El nuevo Rover 800 Coupe es fiel reflejo de la visión íntima que poseemos de nosotros mismos.

Un vehículo donde la belleza interior sobresale al exterior, apreciándose en todo su diseño la máxima expresión de talento.

Un coche con toda la personalidad de Rover y algo más. La capacidad de respuesta de su potente motor de 2.675 cc., 169 CV y 24 V. La confianza de sentirse seguro en todas partes gracias a su dirección servosistida, ABS y Airbag para el conductor. Por todo esto y por mucho más, el nuevo Rover 800 Coupe transmite esa sensación de serenidad que hace posible disfrutar de la vida.

La sensación de autoestima.



NUEVO ROVER 800 COUPE

SOBRE TODO ES UN ROVER.

PUNTO DE MIRADA



JOVEN Y SOFISTICADA

PIAGGIO-Moto Vespa no cesa en su búsqueda de ofrecer cada vez un producto más sofisticado. Ahora acaba de presentar un nuevo ciclomotor **Gilera** de todo terreno que hará las delicias de los más jóvenes aficionados.

Con una línea estética en concordancia con sus hermanas mayores como la RC 600, la **nueva 50** tiene como principal virtud un fiable motor refrigerado por agua que proporciona una potencia de 7,2 caballos. Además incorpora cambio de

cuatro velocidades, admisión por láminas directo al cárter y encendido electrónico CDI.

El bastidor completa las grandes posibilidades de este vehículo para permitir a los más jóvenes desenvolverse con gran eficacia en su utilización «off-road», con suspensión delantera por horquilla telehidráulica, suspensión posterior con monoamortiguador y freno delantero de disco. El precio de esta nueva *vedette* de su categoría es de **227.500 pesetas**. Muy razonable.

LA TRIBUNA



LUIS ZAPATERO
Director General Adjunto
de Citroën Hispania

«El estancamiento en el conjunto del mercado mundial del automóvil se prevé en 35 millones de vehículos durante esta década y sólo los más optimistas prevén un crecimiento muy moderado, en torno al dos por ciento»

Este estancamiento y la sobre-capacidad de producción han desencadenado una **política agresiva industrial** y comercial de todas las marcas, para obtener el mayor grado de penetración posible en ese mercado, lo que se ajusta a las reglas normales existentes en el mercado libre.

Esto, unido a la creación del Mercado Único Europeo, ha desatado las apetencias de los otros dos grandes productores, Japón y Estados Unidos, de au-

mentar su penetración en el mercado europeo. Pero, en el caso de Japón, no se trata solamente de una política agresiva establecida en términos de libre competencia, sino de una **economía de guerra**, cuyo primer objetivo ha sido el mercado americano y convirtiendo el mercado europeo como su objetivo actual prioritario.

Esta estrategia de guerra la demuestran los siguientes hechos: que su nivel de vida es claramente inferior a sus posibilidades reales, que sus exportaciones están claramente primadas y las abundantes trabas administrativas y comerciales para la entrada de los productos europeos.

Para facilitar aún más esta estrategia japonesa, la CE, en aras de un **falso liberalismo**, ha establecido el acuerdo de julio de 1991, que puede suponer la pérdida de 100.000 puestos de trabajo en Europa».

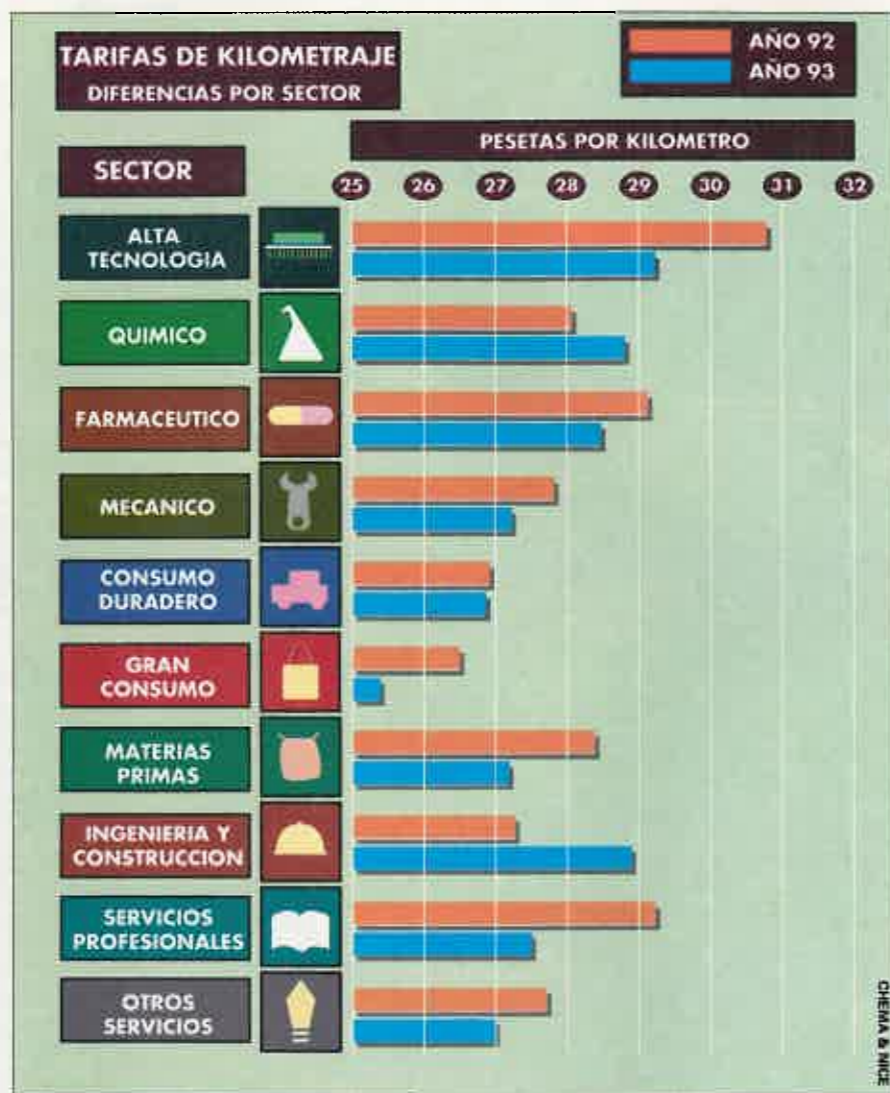
LOS KILOMETROS SE PAGAN MENOS

La crisis se nota en todos los campos y, como consecuencia de ella, las empresas también han reducido, buscando aquilatar los gastos, el kilometraje que pagan a sus empleados por la utilización de sus coches para desplazamientos de trabajo. La media de 28,2 pesetas por kilómetro que se pagaban en 1992 ha pasado este año a ser de 27,5, reducción de casi una peseta que se ha efectuado en la mayoría de los sectores, según el estudio realizado por Ingenieros Consultores S.A., ICSA. Tan sólo el sector químico y el de ingeniería y construcción han aumentado el precio del kilometraje, mientras que las reducciones más significativas afectan a la alta tecnología, el gran consumo y los servicios profesionales.

En cuanto a comunidades se refiere, del recorte sólo se salva Cataluña, donde se ha notado un ligerísimo ascenso. Por su parte, en el País Vasco, que estaba muy por encima de la media, la reducción ha sido muy significativa, a pesar de lo cual continúa siendo la zona que más altas tiene las tarifas de kilometraje, superiores al resto de España, en contraste con los promedios de remuneración que en esta comunidad autónoma son sensiblemente más bajos que en Madrid y Cataluña.

Pese a la reducción prácticamente generalizada, las diferencias entre los distintos niveles profesionales siguen siendo mínimas, ya que en la mayoría de las empresas existe una única tarifa de kilometraje para todas las categorías profesionales. Las diferencias que existen entre unas empresas y otras varían desde las 20 hasta las 35 pesetas por kilómetro y muy pocas están fuera de estas cifras; la mayor parte pagan entre 25 y 30 pesetas.

Por sectores, en el estudio de ICSA destaca que, frente a la alta tecnología, que son los que más cobran -poco más de 29 pesetas por kilómetro- pese a que este año han sufrido una reducción apreciable, se sitúan las empresas de gran consumo que este año apenas superan las 25 pesetas, frente a las 26,50 de 1992.



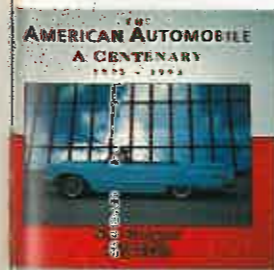
TODO SOBRE SUSPENSIONES

La última novedad de la Biblioteca CEAC del Automóvil es un interesante volumen técnico: «La suspensión de automóviles de competición», una obra de 180 páginas, ilustrada con numerosas fotografías y gráficos, que trata la teoría y la práctica de todos los elementos que tienen que ver con la estabilidad de los vehículos. El autor, Orlando Ríos, es un periodista especializado en temas técnicos del motor y además de haber trabajado con algunos de los más afamados especialistas nacionales lo ha hecho con personajes de tanto prestigio como pueden ser nada menos que pilotos como **Reuteman** o **Stewart**, o ingenieros como Ringland, Scalabroni, Head, el grandísimo Colin Chapman o el actual dominador de la Fórmula Uno, Frank Williams.



LA HISTORIA AMERICANA

De gran formato y cuidadísima presentación, «The American Automobile», presenta la historia del automóvil americano desde sus inicios hasta nuestros días. Numerosas fotografías de **Nicky Wright** complementan la información que ofrece el autor, Nick Georgano, uno de los escritores más importantes del otro lado del Atlántico. El libro, escrito en inglés, tiene un total de trescientas páginas y lo vende, por 7.420 pesetas, la librería Collector, que está en el número 168 de la calle Pau Claris, de Barcelona, teléfono: 93/215 81 15.



Quando
pague imprudencias
con dinero...

EXCESO DE VELOCIDAD
HASTA

100.000
PTAS. DE MULTA.

piense que
podía haberlas pagado
con la vida.



AL FINAL,
LAS IMPRUDENCIAS SE PAGAN.

Dirección General de Tráfico





SANYO FXR-203: NUEVO CAR AUDIO

SISTEMA TWIN DRIVE DE SANYO
Este sistema está formado por una placa osciladora colocada entre dos «drives», uno delante y otro detrás. Las señales positivas y negativas se envían simultáneamente en direcciones opuestas, provocando un efecto de empuje contra el cono que mejora el rendimiento y la respuesta en toda la gama de frecuencias. Las ventajas de este sistema creado por Sanyo son entre otras:



provocar una menor distorsión en frecuencias altas. Conseguir una reproducción perfecta de los sonidos graves, incluso a bajo volumen, y dividir la potencia total de entrada en dos circuitos magnéticos, de esta manera el calor producido se reduce a la mitad y posibilita una respuesta fiel.

YA se puede encontrar en todos los comercios especializados el nuevo modelo de radio cassette **FXR-203**, de la prestigiosa marca japonesa Sanyo, que incorpora un elevado número de prestaciones que lo convierten en una interesante opción, sobre todo para todas aquellas personas que deseen un auto radio de sencillo manejo pero sumamente útil y muy eficaz.

Entre sus características más relevantes sobresale el sistema **Quick Auto-reverse**, que mejora sustancialmente los tiempos de avance y de rebobinado, así como el tiempo de respuesta en el cambio de dirección de marcha de la cinta.

El sintonizador es de tipo digital y posee una capacidad para memorizar sorprendente: hasta **42 presintonías** diferentes, captadas con la máxima perfección de sonido.

Está dotado, igualmente, de sistema **ATP** (Auto Travel Preset),

que memoriza de forma automática las seis emisoras más fuertes de la zona por la que se está circulando, todo con tan sólo pulsar un botón.

Su potencia de sonido puede ser de 7,5 vatios x 2 ó de 6 vatios x 4 y posee selector **Loudness** y control de tono.

Otros detalles importantes que lo convierten en una interesante opción para su vehículo son: el sistema **Fader**, que permite ajustar el balance entre los altavoces delanteros y traseros; el sistema **Radio-Monitor**, que permite escuchar la radio mientras se realizan las operaciones de avance y rebobinado o siempre que usted lo desee, todo ello sin necesidad de extraer la cinta magnetofónica y, finalmente, el **sistema extraíble**, que permite transportarlo de forma cómoda, gracias a su práctica asa, evitando la posibilidad de los consabidos robos.

No olvide que su funcionamiento es realmente sencillo.

ALFA 155. INSTINTO Y TECNOLOGIA.



Es el triunfo de una unión perfecta. El instinto competitivo de ALFA ROMEO, junto a la tecnología del más alto nivel han dado como resultado un automóvil que ha superado todas las previsiones: el **ALFA 155**. Es la unión de un instinto más seguro, más fuerte, con los últimos avances tecnológicos: motores de 6 cilindros en V,

Turbo 16V y de doble encendido (Twin Spark), gestión electrónica, control electrónico de la suspensión, tracción integral permanente (Quadrifoglio 4), dirección asistida de dureza variable (HRS), ABS de última generación, climatizador automático, habitáculo con alta capacidad de protección. Todo ello para disfrutar, con

dos años de garantía*, del auténtico placer de conducir. Así es el ALFA 155. Instinto y tecnología.

VERSION ALFA 155	P.V.P.
1.8 T.S. 129 CV	2.250.000
1.8 T.S. "L" 129 CV	2.574.000
2.0 T.S. 143 CV	2.750.000
2.5 V6 166 CV	3.495.000
Q4 190 CV	4.200.000

P.V.P., IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos. Todas las versiones están catalizadas.



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.

* Por iniciativa de los Concesionarios, un año de garantía contractual más el segundo año de Superprotección (mismas condiciones que la garantía contractual o hasta 70.000 Kms.). Además, dos años gratis de ALFA CONTACT (Asistencia en Carretera).

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

RANGER
COMPUTER ALARM

RADIOVOX, S.A.

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

¿UN PORSCHE ANFIBIO?

T ENGO entendido que Porsche diseñó un vehículo anfibia que tuvo mucho éxito y del que se fabricaron bastantes unidades. Me gustaría que me dieran datos precisos sobre sus características y que me digan si realmente funcionaba o fue un fracaso.

Marcial Latorre
Vigo

R.- Usted se refiere al Schwimmwagen o Volkswagen anfibia, eso sí, diseñado por Porsche.

Durante la guerra y sobre la base de lo que sería el futuro Escarabajo, se fabricaron vehículos todo terreno y anfibios para utilización militar.

En total se construyeron cerca de 15.000 anfibios de los que quedan, rodando, generalmente por carreteras alemanas, unos 100.

El Schwimmwagen flotaba mientras que las balas no le provocasen vías de agua y contaba con una hélice abatible acoplada al cigüeñal de un motor que proporcionaba 30 caballos.

Tenía tracción total y cinco velocidades.



FAROLAS DEFORMABLES

L EÍ en una de sus revistas que se han diseñado unas farolas deformables que disminuirían las consecuencias de los terribles accidentes que ahora sí se producen. La inexistencia de vallas protectoras en los bordes de la calzada facilita el accidente en cuanto surge el despiste. Con ese tipo de farolas se evitarían muchas muertes. Espero que no se quede sólo en una noticia.

Victor Sole
Alcobendas



CUIDAR UN TURBO

S OY asiduo lector y coleccionista de su revista y me gustaría que me explicasen algunas cosas respecto al Renault Supercinco GT Turbo con Intercooler, ya que desde el nº 452 no he visto publicado nada sobre él.

Quisiera que me dijeran si es conveniente darle más presión al Turbo, si perjudica ponerle unas cubiertas más anchas y, sobre todo, la mejor manera de tratarlo en cuanto a mantenimiento y conducción.

José Luis Arribas
Madrid

R.- Con la salida al mercado del Clio 16V, el Supercinco GT Turbo dejó de fabricarse y nosotros dejamos de hablar de él. Darle más presión al turbo de su coche no es difícil y en cualquier taller especializado le pueden realizar la operación. Otra cosa es que sea o no recomendable. Sinceramente, no creemos que sea necesario, ya que este coche rebosaba brillantez por los cuatro costados. Con unos neumáticos más anchos ganará en agarre en seco, pero se mantendrá esa sensación de vacío en el tren delantero al acelerar.

MUCHO HUMO NEGRO

T ENGO un Fiat Uno diésel que emite un humo negro exagerado por el tubo de escape. La verdad es que me tiene preocupado, pero si no lo he llevado todavía al taller es porque el coche va bien y no he notado nada raro en su funcionamiento. Y como sé que los diésel ya de por sí son bastante su-

cios... ¿Me tengo o no que preocupar ante esta situación o es normal?

Paulino Cárdenas
Cáceres

R.- No se trata de una avería grave y su coche no corre peligro, sin embargo convendría que lo llevase a revisión, ya que o los inyectores están muy sucios y realizan mal su función de aportar el gasóleo necesario, o la bomba inyectora necesita un ajuste.

El coche seguramente no rinde como normalmente lo hace y gastará más de lo normal.

¿PONGO UN TECHO SOLAR?

H E comprado un coche nuevo y en vez de montarme un casete de regalo u otro elemento me dicen que me montan un techo solar que no es de serie ni opcional en ese modelo.

¿Me recomiendan que acepte sin rechistar su instalación o pierdo la



posibilidad de que me regalen alguna opción más interesante?

Carlos Jesús Fernández
Oviedo

R.- Aunque se lo monte el propio concesionario, con las garantías que esto puede ofrecer, lo cierto es que no resulta muy aconsejable agujerear el techo de un coche nuevo para instalar un techo solar tan sencillo.

Si tiene mucho capricho no lo dude, pero si le da igual no lo monte, le dará más problemas que alegrías.

¡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



Rover Serie 600

ELEGANCIA CLASICA

El programa más ambicioso de Rover, que comenzó en 1989, termina con la llegada de la gama 600. La colaboración del fabricante británico con los japoneses de

Honda está siendo de lo más fructífera y nuevos productos aparecerán a corto plazo.

La base del modelo recién presentado es la del Honda Accord pero el estilo es muy diferente.

ROVER mantiene con Honda una relación importante y la investigación es conjunta pero la línea de productos es distinta. Los ingleses buscan más la elegancia clásica, ese estilo tan particular que caracteriza a sus coches y que no sigue las tendencias de la moda más actual. Cromados, empleo de madera y piel, y

los tejidos especiales típicos de la artesanía inglesa siguen siendo una constante. Si añadimos una acertada política de precios, el resultado es atractivo.

La fabricación de la nueva gama 600 se realiza en la factoría que Rover tiene en la localidad inglesa de Cowley. Una planta de pequeñas dimensiones en la que se han

invertido 36.000 millones de pesetas y donde también se produce la Serie 800; del nuevo modelo se espera que se exporte la mitad de la producción. Aunque el Rover 600 va a estar presente en el ya cercano Salón de Barcelona -es la primera presentación al público en España no se empieza a vender hasta octubre. Además, sorpren-

den las optimistas previsiones de ventas de Rover España en los últimos tres meses del año; el importador español ha anunciado que se matricularán por encima de los 450 coches al mes, cifra que aún no ha conseguido la Serie 400. Eso sí, los argumentos son muy buenos porque los precios varían entre los 2.600.000 y 3.600.000 pesetas. Si se cumple lo anunciado, una vez más se pondrá de manifiesto la excelente calidad/precio de los coches británicos.

El nuevo Rover 600 se encuadra en el segmento medio-alto, una «porción» del mercado

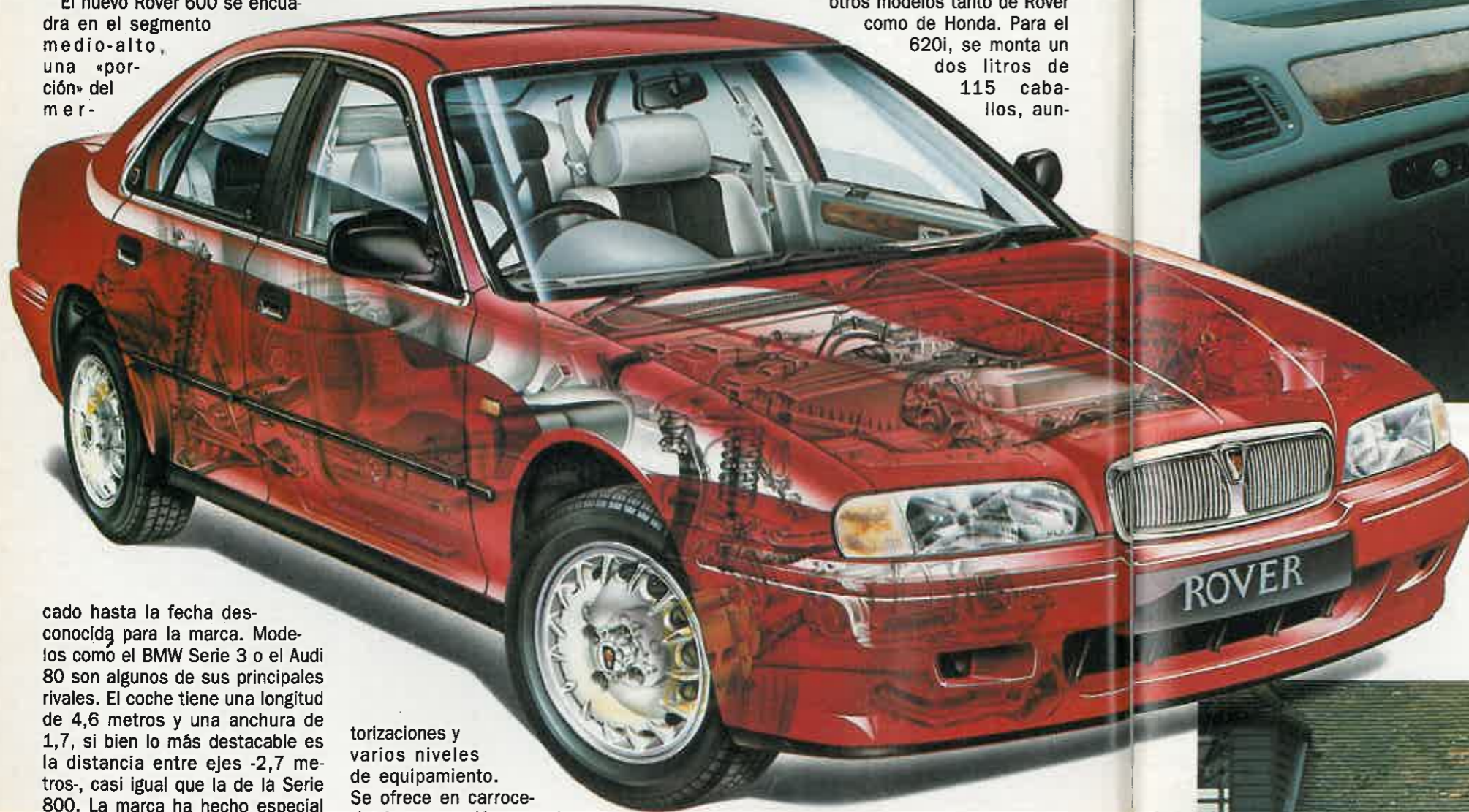
ba que su fábrica disponía de la mejor «cataforesis», ahora empieza a resultar aburrido cuando el fabricante resalta que el chasis de un nuevo modelo está reforzado, tiene barras de protección en las puertas, es reciclable casi en su totalidad o no le falta *airbag* para el conductor y pasajero. Y eso son precisamente detalles de la nueva gama 600 de Rover. Por supuesto, es algo muy a tener en cuenta y que no debe pasarse por alto.

En la nueva gama hay tres mo-

ESTILO PROPIO
Aunque la investigación entre Honda y Rover es conjunta, Rover mantiene unos criterios propios en la nueva gama 600.

interior, llama la atención el habitual ambiente inglés con inserciones de madera en el salpicadero y puertas en las versiones mejor equipadas.

Los motores que se lanzan inicialmente son de gasolina y para el año que viene se pondrá a la venta una motorización diésel, un motor Rover completamente nuevo de unos dos litros de cilindrada y una potencia aproximada de 75 caballos. Los de gasolina son ya conocidos porque ya se montan en otros modelos tanto de Rover como de Honda. Para el 620i, se monta un dos litros de 115 caballos, aun-



gado hasta la fecha desconocida para la marca. Modelos como el BMW Serie 3 o el Audi 80 son algunos de sus principales rivales. El coche tiene una longitud de 4,6 metros y una anchura de 1,7, si bien lo más destacable es la distancia entre ejes -2,7 metros-, casi igual que la de la Serie 800. La marca ha hecho especial hincapié en estudios de mercado para comprobar la reacción del público ante su nuevo producto y los resultados no pueden ser más esperanzadores. En el apartado estético, la gran mayoría se inclina decididamente por el coche inglés cuando se compara con todos sus rivales.

Si hace algunos años era una rutina cuando una marca anuncia-

torizaciones y varios niveles de equipamiento. Se ofrece en carrocería tipo tres volúmenes de cuatro puertas y, por el momento, no está prevista una carrocería coupé. El coche se diferencia del Honda Accord en aspectos como el capó, parachoques delantero y faros; la parrilla es muy similar a la de sus hermanos de gama. También difiere la luneta trasera, tapa del maletero y la zona de los grupos ópticos posteriores. En el

que si las denominaciones son Si, SLi o GSi el motor, también de 2.000 centímetros cúbicos, desarrolla una potencia de 131 caballos; la variante más potente de la nueva Serie 600 lleva el motor 2.3 del Honda Prelude y rinde casi 160 caballos de potencia (se denomina 623). Los primeros en lle-



gar a España serán las versiones con el motor de 131 caballos, después se pondrá a la venta el menos potente y antes de que acabe el año deberá comercializarse el 623 en sus dos versiones de equipamiento.

En cuanto al equipamiento, todos los modelos incorporarán de serie dirección asistida, elevallas eléctricas, cierre centralizado,

lunas tintadas y radio casete con antena eléctrica entre lo más destacable. En los mejor equipados destaca el asiento trasero abatible de forma asimétrica, el techo solar eléctrico, ABS, espejos exteriores eléctricos, tapicería de cuero, llantas de aleación ligera, inserciones de madera, *airbag*, aire acondicionado y un largo etcétera. También está previsto el cambio

AIRE INGLÉS
Los Rover 600 mantienen en su interior el típico acabado y elegancia inglesa que caracteriza a la marca.



NUEVO RIVAL
La serie 600 se encuadra en el segmento medio-alto. Sus rivales más peligrosos serán el BMW Serie 3 y el Audi 80. El Rover, con una línea muy elegante, tendrá mucho que decir.

automático en la motorización de 131 caballos.

Las primeras impresiones de conducción han sido positivas. Sobre un recorrido variado por carreteras y un pequeño tramo de autopista cerca de la localidad inglesa de Oxford, lo primero que nos ha llamado la atención es que cada versión tiene un sitio, dentro de su segmento, muy definido. Hay algunas veces que en gamas de otras marcas es frecuente oír que no es necesario decidirse por una versión determinada porque la inmediatamente inferior o superior merece más la pena que la en un principio elegida. Nada de lo anterior ocurre con la Serie 600 de Rover. Aunque las versiones con motor dos litros alcanzan una velocidad máxima casi igual y unas recuperaciones muy parecidas, el consumo -sobre todo en tráfico urbano- es más bajo en la menos potente. Sin embargo, los 16 caballos de diferencia se notan en carretera y la opción de compra no debe ser tan clara para el más barato, haciendo referencia a lo dicho unas cuantas líneas antes. Respecto al 623, es el más potente con sus 158 caballos; la velocidad máxima es superior a los 215 kilómetros por hora y acelera de



TRES MECÁNICAS
La gama 600 de Rover en un principio estará animada por tres motorizaciones. Dos de ellas de 115 y 131 caballos. El tope de gama lo constituye el motor de 2,3 litros, similar al del Honda Prelude con 158 caballos de potencia. Todos ellos cuentan con la tecnología de cuatro válvulas por cilindro.

SUAVIDAD Y EQUILIBRIO
La nueva serie 600 destaca por su facilidad de conducción y suavidad. Es un modelo que tiene un notable equilibrio entre la suspensión, no demasiado dura, y la estabilidad.



FICHA TECNICA

	620i	620Si	623i
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997	1.997	2.259
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,0 a 1	9,5 a 1	9,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	115 CV/5.300	131 CV/5.400	158 CV/5.800
Par máximo / r.p.m.	17,5 mkg/4.200	18,2 mkg/4.800	21,0 mkg/4.500
TRANSMISION			
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,8	11,8	11,8
Frenos. Sistema(Del/Tras)	D. v./D. ABS en opción	D. v./D. ABS en opción	D. v./D. ABS de serie
SUSPENSIONES			
Delantero	Independiente	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	1.255	1.310	1.320
Largo/ancho/alto (mm)	4.645/1.715/1.380	4.645/1.715/1.380	4.645/1.715/1.380
Capacidad del depósito (l)	65	65	65
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,8	10,2	8,5
Velocidad Máxima (km/h)	197	200	216
Consumo Urbano (l/100 km)	10,2	11,1	11,1
A 90 km/h (l/100 km)	6,5	6,9	6,9
A 120 km/h (l/100 km)	8,0	8,3	8,6



cero a cien en 8,5 segundos. No se le puede considerar como un deportivo y sí como una versión de elevadas prestaciones con un equipamiento de primera categoría, principalmente la denominada GSi.

En nuestro primer contacto con la nueva Serie 600, la primera impresión es que las tres versiones destacan por una conducción fácil y el confort de marcha es más que correcto. El manejo del cambio es muy suave y se ha conseguido un notable equilibrio entre una suspensión no demasiado dura y estabilidad. El acabado y calidad de los materiales es el habitual de la marca y el espacio en las plazas traseras, sin ser enorme, sí es bastante amplio para dos personas. A la espera de la comercialización en nuestro mercado, se puede pensar que la nueva Serie 600 de Rover va a animar el segmento medio alto.

J.G.

Lotus Esprit S4

FIEBRE AMARILLA

Lotus está, una vez más, en el buen camino, en la brecha del éxito. Sin embargo, pocas marcas han estado regularmente tan cerca del abismo, del colapso financiero.

LOS vehículos de la marca Lotus han estado a menudo inspirados en piezas de diseño e ingeniería v. sin embargo, enseguida eran tachadas de poco fiables, una mala imagen que se tradujo en un significado para las iniciales LOTUS: Lots Of Trouble Usually Serious (un montón de problemas habitualmente serios). Así que las noticias de que General Motors absorbera Lotus en

1986 fueron recibidas como una señal de resurgimiento. El trato permitiría a Lotus, con el respaldo de GM, emprender el proceso de producción de una gama de supercoches, desde el Elan hasta el Excel.

Desafortunadamente, el sueño se convirtió en una pesadilla. Cuando todavía se espera la llegada de un super deportivo firmado por Lotus, la producción del Excel se detuvo y el

Elan llegó tarde y fuera de presupuesto y cuando lo hizo el mercado ya estaba colapsado. Ahora mismo, los rumores hablan de que la dirección de Lotus se ha disuelto indefinidamente. Lógicamente, GM ya se está planteando el sacrificio a Lotus en los altísimos de la reducción de costes. La situación de la fábrica es de una quietud fantasmagórica. Los trabajadores tienen muy claro que, de mo-



DETALLES EXTERNOS. Las llantas y el alerón son algo más llamativos que en la versión anterior, pero no resultan exagerados.

mento sólo pueden fabricar 300 Esprit S4 al año. En cualquier caso, los 18 años de antigüedad del Esprit deberían ser un dato suficiente para prevenir a Lotus de que está cerca del abismo.

Si Lotus ha vivido a lo largo de los años con el lastre de una mala gestión financiera, uno se pregunta cómo ha logrado mantenerse a lo largo de los años y, sobre todo, cómo ha encontrando gente que asuma los gastos para desarrollar el S4.

Externamente, el coche es un restyling de la versión de Peter Steven's de 1987 actualizada entonces por el diseño de Giugiaro.

Para un observador casual, el cambio más llamativo es el spoiler situado en la parte trasera. El nuevo diseño es mucho mejor. Los detalles deportivos están más elaborados, mientras que el frontal, que en mi opinión parece el bostezo de una boca sin dientes, está claro que se trata de una copia del Elan. También han recibido cambios el techo y los paneles de las puertas y la parrilla delantera cuenta con un diseño diferente. El efecto visual se completa con un juego de llantas de aluminio de cinco radios y 17 pulgadas, que equipan neumáticos Good Year Eagle SSA, algo que por lo menos le da al coche un aire de novedad.

Una vez sentado en los asientos de cuero de Connolly, sorprende la facilidad con la que se toma asiento, gracias al amplio ángulo de apertura de las puertas. También que la altura al techo haya aumentado y ya no sea necesario que las personas que superen los 1,72 conduzcan encojidos. La inteligente redistribución de los interiores ha permitido esta mejora. El habitáculo es un muestrario de cuero, aunque el cuadro de instrumentos tiene un aire demasiado americano. Sin embargo, pocas cosas recuerdan el estilo de General Motors y no es un error. El conductor se encuentra delante de un volante Nardi de óptimas dimensiones y la información le rodea al estilo alemán.

Al otro lado de la columna de la dirección hay un número limitado pero significativo de cambios de ingeniería Lotus. Es el caso de la dirección asistida o de la suspensión, desarrollada durante dos años por Saginaw (fábrica de cambios de GM). En el aspecto mecánico, todos pensaban que Lotus iba a abandonar su potente cuatro ci-



GRISÉS Y NEGROS
En el interior se han conjugado tonos bastante oscuros para la tapicería y paneles.



FICHA TECNICA

ESPRIT S4

MOTOR	
Disposición	Central transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.174
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. electrónica
Compresión	8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	268 CV / 6.500
Par máximo / r.p.m.	36,1 mkg / 3.900
TRANSMISION	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	n.c.
Frenos Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./Tambor.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.339
Largo/ancho/alto (mm)	4.369 / 1.867 / 1.149
Capacidad del depósito (l)	73
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	5,0
Velocidad Máxima (km/h)	265
Consumo Urbano (l/100 km)	15,8
A 90 km/h (l/100 km)	7,8
A 120 km/h (l/100 km)	9,5

lindros en favor de un V6 o un V8, cuya utilización se ha abandonado por el momento. Al cuatro cilindros se le ha incrementado la capacidad de refrigeración y se ha adoptado una nueva centralita electrónica para conseguir un mayor par en la zona baja del cuentavueeltas. También se ha reforzado la transmisión para admitir sin penas esta fuerza.

El Lotus Esprit S4 tiene 268 caballos y un par máximo de 36 mkg. a 3.900 rpm. Al girar la llave de contacto el viejo cuatro cilindros se pone en funcionamiento y lo cierto es que no tiene nada que envidiar a cualquier producto de Maranello o Weisach; el Esprit puede comportarse como un supercoche. ¿Quién puede discutir esto con tantos caballos en un motor de 2,2 litros? Sin embargo, la mayor parte del tiempo suena como un tractor usado. También es verdad que una



PEQUEÑO MOTOR
Bajo una tapa bastante pequeña se halla un motor sorprendentemente reducido de dimensiones, pero muy generoso en potencia y par.



vez que el asfalto comienza a rodar por debajo de los Good Year, puedes olvidarte de la naturaleza casi agrícola del motor. El Esprit S4 pasa de 0 a 100 km/h. en tan sólo cinco segundos y utiliza otros 4,9 para pasar de 160 a 265 kilómetros por hora. Su elasticidad queda demostrada con la cifra de 6,4 segundos para pasar de 80 a 130 km/h. Y lo que es mejor, con todo este par no es apenas necesario apurar las marchas para adelantar. Pero todo no es perfecto. El conjunto de transmisión tiene holgura y hay un vacío en el tiempo de respuesta del turbo que enturbia el buen hacer de otros elementos.

El Esprit S4 no da para más. Puede que tenga un viejo y sencillo chasis pero es efectivo. Su dirección asistida y un motor central de altas prestaciones no pegan pero Lotus ha conseguido combinarlos bien para la

ocasión. La suspensión es blanda y confortable pero agarra el coche como con velcro al asfalto. El Lotus tiene un comportamiento progresivo y uno se puede anticipar a sus reacciones.

Al final de la prueba empiezas a preguntarte si serías capaz de compartir tu vida con un Lotus: su anchura complica la circulación ciudadana; la temperatura en el habitáculo, a pesar del aire acondicionado, llega a ser insostenible debido al techo transparente y la deficiente insonorización convierte el puesto de conducción en una caja de música.

A pesar de todo, el S4 es el mejor Lotus Esprit hasta la fecha, lástima que se hayan cuidado más los aspectos cosméticos en vez del refinamiento mecánico. ○

Texto y Fotos: Ian Adcock

Volvo ECC, un híbrido en serio

¡FUNCIONA!

La necesidad de un futuro con un medio ambiente menos expoliado obliga a buscar soluciones menos contaminantes también para el transporte de personas. El Volvo ECC, un vehículo con turbina de gas y motor eléctrico, es un intento solvente para solucionar el transporte familiar del futuro.



UN planteamiento serio de futuro exige un análisis global de la situación antes de abordar un proyecto de futuro. Así se ha realizado en Volvo. Para ellos, los campos que más deben mejorar

en el futuro en el terreno de protección ambiental son: el control de emisiones tóxicas, la economía de consumo y por tanto de emisiones de CO₂ (efecto invernadero), materiales que no destruyan la capa de

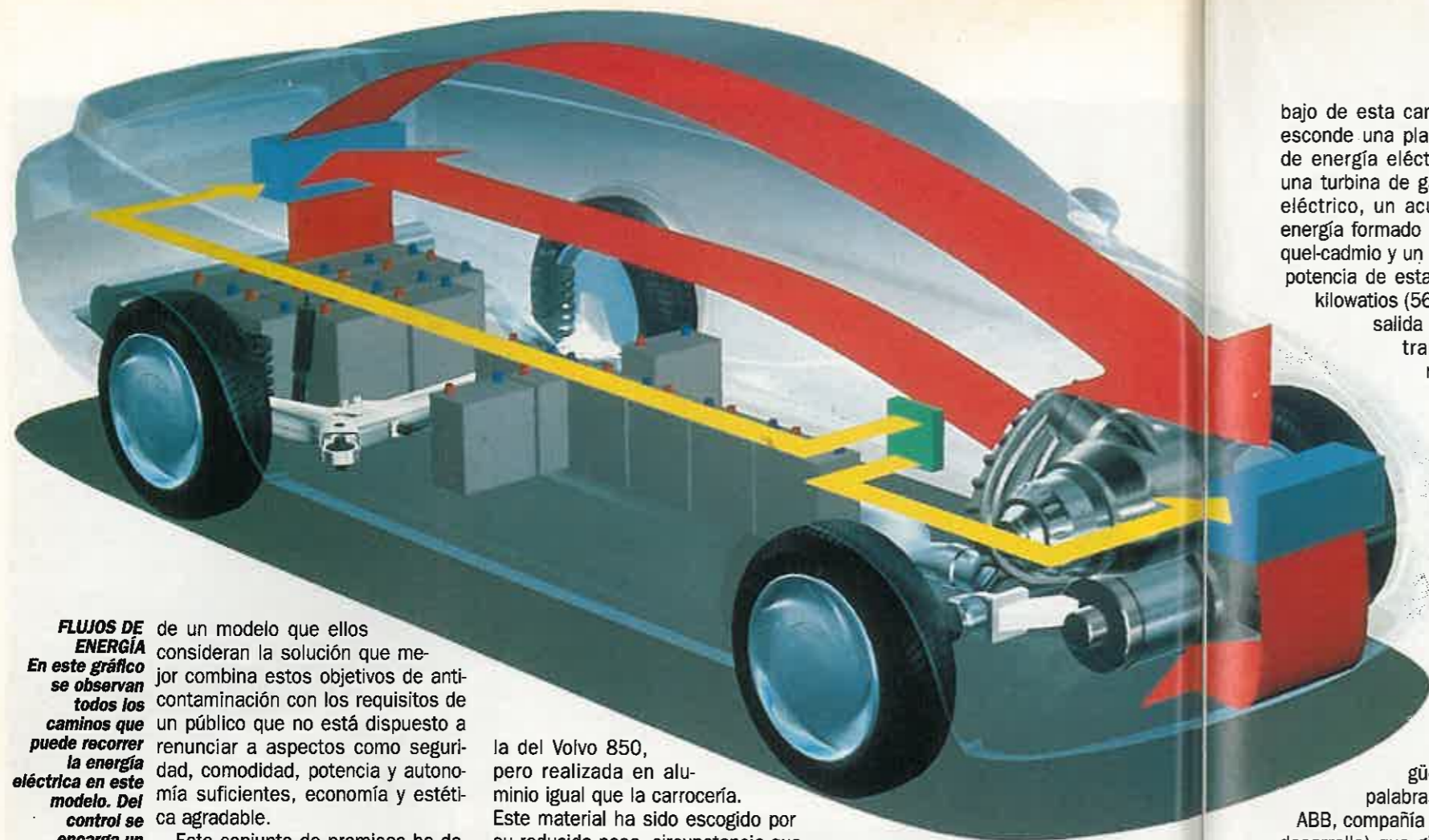
ozono, gerencia de residuos sólidos y reciclaje y por último, pero no menos importante, solución del transporte urbano, cuestión esta última en la que los responsables de Volvo eran reflejo de la impotencia gene-



SORPRESA
Al abrir el capó la turbina y el generador quedan en primer plano.

ralizada en este apartado: no se conocen soluciones técnicamente posibles, y ni siquiera se vislumbran, para solucionar este problema.

Con todo, los técnicos de Volvo están sumergidos en el desarrollo



FLUJOS DE ENERGÍA
En este gráfico se observan todos los caminos que puede recorrer la energía eléctrica en este modelo. Del control se encarga un potente ordenador.

de un modelo que ellos consideran la solución que mejor combina estos objetivos de anti-contaminación con los requisitos de un público que no está dispuesto a renunciar a aspectos como seguridad, comodidad, potencia y autonomía suficientes, economía y estética agradable.

Este conjunto de premisas ha dado como resulta el Volvo ECC, un vehículo realizado sobre una plataforma de estructura casi idéntica a

la del Volvo 850, pero realizada en aluminio igual que la carrocería. Este material ha sido escogido por su reducido peso, circunstancia que procura un menor consumo. Así mismo resulta fácil de reciclar. Pero lo más interesante se encuentra de-

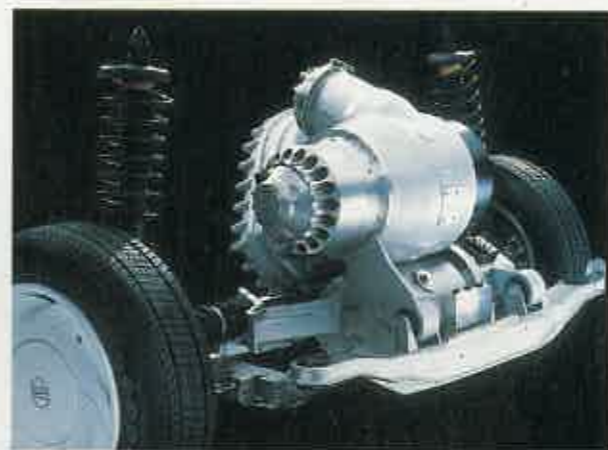
FICHA TECNICA



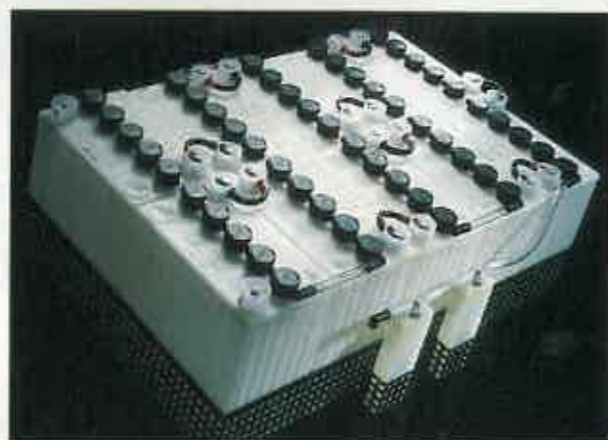
VOLVO ECC

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Tipo híbrido	Turbina / eléctrico
Baterías	Níquel-cadmio
Voltaje	120 voltios
Capacidad energética	16,8 Kwh
Alimentación	Generador HSG
Potencia máxima	95,2 CV 70 kW
Par máximo / r.p.m	
TRANSMISION	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automática 2 marchas
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera
Diámetro de giro (m)	
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Disco/Disco
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.580
Largo/ancho/alto (mm)	4.487 / 1.804 / 1.390
Capacidad del depósito (l)	36
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	13
Velocidad Máxima (km/h)	175
Consumo Urbano Turbina (l/100 km)	6,0
A 90 km/h Turbina (l/100 km)	5,2
Autonomía con turbina (km)	670

TRACCION DELANTERA
Al igual que el Volvo 850, el ECC cuenta con tracción delantera. Las suspensiones son similares a las del 850, reforzadas y con pequeños cambios en la geometría.



ALMACÉN
En las baterías de níquel-cadmio se guarda la energía, producida por la turbina o tomada de la red eléctrica. Existe otra batería auxiliar de 12 voltios.



bajo de esta carrocería, donde se esconde una planta de producción de energía eléctrica, formada por una turbina de gas y un generador eléctrico, un acumulador de esta energía formado por baterías de níquel-cadmio y un motor eléctrico. La potencia de esta turbina es de 41 kilowatios (56 caballos) que a la salida del generador que transforma el movimiento producido por la turbina en electricidad se queda en 39 kW (53 caballos). Este generador es de los de alta velocidad (High Speed Generation), denominación que se corresponde con el elevado régimen de giro de su rotor (el cigüeñal del futuro en

palabras del ingeniero de ABB, compañía responsable de su desarrollo) que gira a 90.000 revoluciones por minuto. La electricidad se acumula en las baterías de donde se toma para hacer funcionar el motor eléctrico que ofrece 70 kW (95 caballos) de potencia máxima, cifra que sólo se obtiene en solicitudes de corta duración. Para conseguirla, el motor recibe energía eléctrica al unísono desde las baterías y del generador conectado a la turbina, por lo que el conductor debe elegir, desde el interruptor situado en el salpicadero la opción de funcionamiento conjunto, con turbina y baterías. Otra posibilidad consiste en la modalidad de energía entregada únicamente por baterías, momento en el que se cumple el objetivo de emisiones cero, circunstancia en la que la potencia no puede superar los 56 kW (76 caballos).

La posibilidad de contar con un generador de alta velocidad se debe a la consecución de nuevas aleaciones de metales magnéticos en los recientes años. Con este tipo de generador, de altas revoluciones, la ganancia que se obtiene es una elevada potencia con un sistema de peso moderado, objetivo principal para obtener un gasto de energía

AL VOLANTE

CÁLIDO
Según el responsable de diseño, el ECC guarda cierta similitud con el carácter de las gentes de su país de origen. Fríos y serios por fuera, pero cálidos en su interior. Para ello, se han utilizado materiales naturales como piel y corcho.



PROPORCIÓN INVERSA
El maletero sufre las consecuencias de un difícil trabajo. Su aspecto está menos cuidado que el del conjunto y su volumen se ve claramente perjudicado. A diferencia de este último, el primer aspecto no resulta difícil de solucionar.



moderado. En este mismo sentido, influye también un coeficiente de penetración aerodinámica reducido. La cifra conseguida en el Volvo ECC experimental resulta muy brillante: la marca anuncia un Cx de 0,23. A ello ha contribuido la adopción de la mecánica particular de este modelo. Requiere unos flujos de aire para refrigeración inferiores a los de un propulsor normal de cuatro tiempos y, gracias a su forma, permite realizar un capó mucho más inclinado que en el Volvo 850, modelo que sirve de base. Sin embargo, pese a las modificaciones, el director de diseño de Volvo sostiene que este modelo recuerda poderosamente a la gama de modelos de la marca, y que su forma se sustenta en modelos anteriores de esta compañía. La

decisión final de llevarlo a la producción en serie en un futuro aún no está tomada y, en cualquier caso, no se revela si la forma de esta carrocería servirá para algún futuro modelo de Volvo. Otra posible solución, que está en cartera, es la de montar todo el sistema propulsor sobre el modelo 850 actual o en su variante futura. Ello requeriría diversas modificaciones de consideración, pero actualmente se están analizando los pros y contras de esta opción. Lo que sí queda claro es la dirección que pretende seguir Volvo para aunar en un modelo todos los requisitos presentados por la sociedad y los clientes en las próximas décadas. ○

Javier Moltó

Ford Mondeo 2.0i Ghia

ANTE TODO, SEGURO

Con la llegada del Mondeo y el lógico cese de producción del Sierra, Ford ha hecho un cambio radical en el sentido de que el nuevo modelo es un tracción delantera en lugar de la propulsión trasera del que ya no se vende. Esta variante es la más cara de las que, de momento, se comercializan en España.



A FONDO

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

EL Sierra se había quedado claramente anticuado. La razón principal: la tracción a las ruedas posteriores. Salvo los dos «grandes», BMW y Mercedes, los demás fabricantes han apostado por la propulsión delantera en este segmento de vehículos. Una apuesta de la que estamos seguros no van a perder y de hecho así se está demostrando. Un coche con tracción delantera es más seguro en condiciones extremas de adherencia que uno con las ruedas traseras motrices. Pero no vamos a descubrir ahora la pólvora y vamos a entrar en materia.

Después de probar el Mondeo, la pregunta es inmediata, ¿qué ofrece de nuevo respecto al Sierra? Una respuesta bien concreta sería que todo. En síntesis, se podría decir que la marca ha buscado más la seguridad y el comportamiento en carretera y ha dejado un tanto de lado la capacidad en las plazas traseras. Además de la ya mencionada tracción delantera, chasis, suspensión, frenos y dirección no se parecen en nada a los utilizados en el Sierra. Si añadimos que se ofrece de serie el sistema de seguridad «airbag», el conjunto brilla a gran altura.

Al analizar por partes los elementos principales del nuevo Ford Mondeo, la suspensión independiente es uno de los que más llama la atención. Si delante se utiliza un eje con columnas McPherson -amortiguadores en el interior de los muelles-, las ruedas traseras van unidas por un eje denominado *Quadralink* con varios brazos que aseguran en todo momento la correcta caída de las ruedas. Y basta salir a carretera para comprobarlo. Si se pasa por las típicas juntas de un puente en curva de una autopista a velocidad elevada, y si están bien bacheadas mejor, el tren trasero del Mondeo no reacciona de forma violenta. Para los más exigentes se ofrece en opción la denominada suspensión dinámica, es decir, por un mando si-

PRUEBA
Motor 16

VIRTUDES

Comportamiento
Equipamiento completo
Frenos

FORD MONDEO 2.0i GHIA 5p.
PRECIO: 2.910.000 PTAS.

Recuperaciones lentas
Motor perezoso
Altura plazas traseras

DEFECTOS

Motor 16



tuado entre los asientos delanteros se endurecen los amortiguadores; un sistema ideal para los amantes de la conducción deportiva, aunque para el usuario normal no es necesario en absoluto. El coche tiene un buen aplomo a la carretera y da una gran confianza al conductor.

El apartado de los frenos también merece un sobresaliente. Son cuatro discos, ventilados los delanteros, y con un ABS que entra en funcionamiento en el momento justo excepto en una carretera de segundo orden con mal piso; el tacto del pedal es correcto, ni esponjoso ni duro, y las distancias de frenada son muy cortas. La dirección es asistida, poco sensible cuando se circula deprisa y son necesarias tres vueltas para girar las ruedas entre extremos; el volante se regula en altura.

Ante tal avalancha de virtudes, ¿tiene algo negativo el Mondeo? Pues más bien poco. La crítica principal se centra en la altura de las plazas traseras, escasa para un conductor de 1,80 metros que se siente correctamente. Tendrá que dejar de llevar la espalda recta más de la cuenta si no quiere que roce

SALPICADERO
El cuadro de instrumentos es de fácil lectura. El acabado es muy bueno.



la cabeza con el techo. Tampoco es del todo buena la accesibilidad a las plazas traseras, y eso que el tamaño de las puertas no es nada pequeño. El maletero admite gran cantidad de bultos y es posible abatir por mitades el respaldo de los asientos para conseguir un mayor volumen.

Otra crítica, ésta menos rígida, es para el motor. Es de la familia denominada Z, totalmente nuevos, que

primero se han montado en el Escort y Orion. En este caso se ha aumentado la cilindrada a dos litros con una pequeña ganancia de seis caballos respecto al Escort más potente. Sin embargo, el valor del par motor no es demasiado elevado, aunque por poco, para un grupo propulsor de más de 135 caballos de potencia. El resultado es que las recuperaciones son más lentas que las de sus principales rivales y eso

se nota a la hora de realizar un adelantamiento; empezar la maniobra con el motor bajo de vueltas no es nada recomendable. El Mondeo dos litros supera los 200 kilómetros por hora y acelera de cero a cien en unos 10 segundos. En cuanto al nivel sonoro, sólo es elevado cuando se superan los 140 kilómetros por hora.

El consumo no merece nota destacada. Para contrarrestar esa «pereza» al pisar el acelerador en marchas largas, la marca ha preferido los desarrollos ideales de la transmisión, cuando lo habitual es que sean largos. Se aprovecha muy bien la potencia en todas las marchas pero el consumo sale algo penalizado.

Ya que hablamos indirectamente de la transmisión, decir que la potencia se transmite de forma correcta a las ruedas delanteras y las pérdidas de motricidad son mínimas. Además, la marca ofrece en opción un sistema de control para evitar el patinamiento de las ruedas, ya sea en una arrancada fuerte o cuando una rueda pisa sobre mojado y la otra en seco.

La versión probada lleva la firma

A FONDO

de Ghia y eso es sinónimo de que no falta un detalle. Aire acondicionado, elevalunas eléctricos en las cuatro puertas o cierre centralizado de puertas entre lo más importante y es opcional la tapicería de cuero, asientos eléctricos, alarma antirrobo, etc. (ver cuadro adjunto). Lo que no pasan por alto son los pequeños detalles lujosos. Por ejemplo, la linterna en la guantera, el hueco para un bolígrafo entre los asientos delanteros, luz en los tiradores de las puertas y doble intensidad de luz en los espejos de cortesía de ambos parasoles (!). Sólo se echa en falta la regulación del apoyo lumbar para el asiento del conductor y un mando para modificar la altura del haz luminoso desde el interior del habitáculo. También es hasta cierto punto criticable que no se pueda abrir desde fuera el portón trasero con un tirador y sea obligado utilizar la llave o hacerlo desde dentro. Por fuera, es reseñable el faldón delantero de goma, en lugar del más común de plástico resistente, y el tapón del depósito de gasolina no se puede caer porque va sujeto con un plástico.

La postura al volante es buena, con un lugar cómodo para apoyar el pie izquierdo cuando no se usa. Todos los mandos están aceptablemente al alcance de la mano del conductor y sólo el de regular los retrovisores exteriores -en la consola central- desentona respecto a la habitual colocación en la puerta izquierda. Hay diversos huecos, amén de la guantera, para alojar pequeños objetos y uno es específico



DETALLES
Al equipamiento de esta versión Ghia no le falta casi nada. El maletero y la tapa del depósito se abren desde dentro.

para cassetes. Una vez en marcha, la visibilidad no es criticable excepto en tres cuartos trasera, porque los montantes de la carrocería son algo gruesos. De noche la iluminación es estupenda, gracias a los faros «achinados» de superficie compleja y no faltan proyectores anti-niebla delanteros.

La conducción del Mondeo 2.0i no plantea el menor problema, incluso para el usuario menos exper-



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionados mediante correa. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,8 mm. Carrera: 88,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 136 CV (100 kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 17,9 mkg (175 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague, monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 17,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 23,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 31,1 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0. Diámetro de giro: 10,9 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: de serie.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, de tipo McPherson, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, sistema *Quadralink* con dos brazos transversales, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 195/60 R 14. Llantas de aleación de 5,5 x 14.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.280 kilos. Capacidad del depósito: 61,5 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 29,9 km/h de promedio **10,4**

CARRETERA

A 90 km/h de crucero **7,1**

En conducción rápida **18,2**

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero **9,6**

A 140 km/h de crucero **11,4**

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **9,3**

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **610**

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h. **204**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **17,3**

1.000 m salida parada **31,5**

De 0 a 100 km/h **10,2**

Recorriendo (metros) **168**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **18,6**

400 m desde 40 km/h en 5ª **21,1**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **34,1**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **39,5**

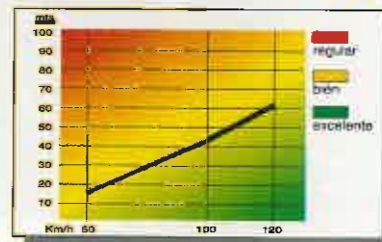
De 80 a 120 km/h en 4ª **10,4**

recorriendo (metros) **290**

De 80 a 120 km/h en 5ª **16,5**

recorriendo (metros) **459**

FRENOS

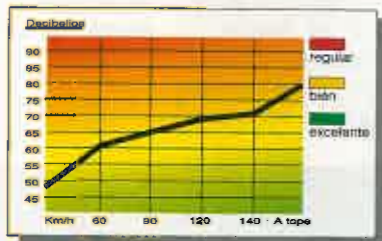


A 60 Km/h: **15,8**

A 100 Km/h: **43,0**

A 120 Km/h: **62,8**

SONORIDAD



Al ralentí: **48,7**

A 60 Km/h: **61,5**

A 90 Km/h: **65,3**

A 120 Km/h: **69,2**

A 140K m/h: **71,4**

A Tope: **80,4**

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 336 91 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.114 puntos de asistencia en toda España.



TAPICERÍA DE CUERO OPCIONAL. Los asientos tapizados en piel, lo mismo que el aro del volante, forman parte de un «paquete» que también incluye la regulación eléctrica de los asientos. Una de las grandes virtudes del Mondeo es su estabilidad en curva.



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ Los espejos de cortesía en ambos parasoles llevan luz de dos intensidades.

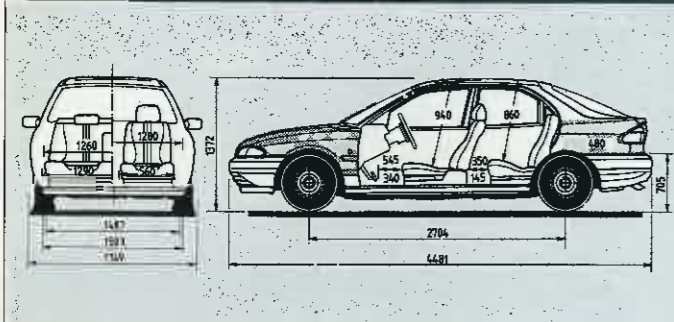
▲ Hay un hueco específico situado entre los asientos delanteros para dejar un bolígrafo.

▲ Una pequeña linterna, recargable, va en la guantera.

EN CONTRA

▼ Encontrar una laguna en un Ford con acabado Ghia es tarea harto difícil. Sin embargo, hemos echado en falta un mando para regular el haz luminoso desde el interior y en el asiento del conductor no es posible regular el apoyo lumbar.

FORD MONDEO



to. Las ruedas siguen fielmente el camino marcado por el conductor e incluso para conseguir que se vaya de delante es obligado forzar la «máquina» hasta límites insospechados.

Hasta la próxima llegada del Mondeo con tracción a las cuatro ruedas, esta versión Ghia supone el buque insignia de la gama.

Javier Gutiérrez

Fotos: José Antonio Díaz

DE GOMA
El faldón delantero no se puede rozar con un pequeño golpe. Es de un material elástico en vez del clásico plástico resistente.

La gran baza de Ford de cara a los próximos años se encuadra en el competido segmento de coches de longitud total sobre los 4,4 metros y algo más de 1,7 metros de anchura. Los principales rivales del Mondeo son el también nuevo Citroën Xantia (cuya comercialización está próxima), Nissan Primera, Opel Vectra, Peugeot 405 y Renault 21. De todos los mencionados, el único que se queda un poco «fuera de sitio» es

ALFA ROMEO 155 2.0 TWIN SPARK



Precio: 2.850.000 pesetas.
Cilindrada: 1.995 cc.
Potencia: 143 CV a 6.000 rpm. Par: 19,3 mKg. a 5.000 rpm. Velocidad máxima: 201 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 10,3 seg.
Consumo medio: 8,9 l/100 km. Peso: 1.215 kg. Volumen del maletero: 525 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 4.443/1.700/1.440.

Si se monta el opcional sistema antibloqueo de frenos, la cifra final es mucho más cercana a la del Ford Mondeo. Esta versión se encuentra a caballo entre el 1.800 y el V6 y como año de gama está el Alfa 155 Q4 con tracción a las cuatro ruedas y una potencia de 190 caballos.

OPEL VECTRA 2.0I GT 5P.



Precio: 2.854.000 pesetas.
Cilindrada: 1.998 cc.
Potencia: 123 CV a 5.600 rpm. Par: 18,4 mKg. a 4.500 rpm. Velocidad máxima: 203 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 9,8 seg.
Consumo medio: 9,1 l/100 km. Peso: 1.125 kg. Volumen del maletero: 450 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 4.430/1.700/1.400.

La conocida gama del fabricante germano se caracteriza porque tiene multitud de versiones. Se comercializan hasta cinco terminaciones diferentes, desde la sencilla GL hasta las completas CD o GT, con cuatro motorizaciones de gasolina y dos versiones diésel: atmosférico y turbo.

FRENTE A SUS RIVALES

el Renault, puesto que un vehículo completamente nuevo le sustituirá en lo que queda de año. Esta primera prueba del Mondeo se ha realizado con la versión de cinco puertas, también se vende con cuatro, y el motor dos litros de 136 caballos de potencia. Un caso similar ocurre con el Nissan, Opel y Renault; el 155 y el 405 sólo tienen carrocería de cuatro puertas, mientras que la del Xantia es exclusivamente de cinco

CITROEN XANTIA 2.0I



Precio aprox.: 2.900.000 pesetas. Cilindrada: 1.998 cc.
Potencia: 123 CV a 5.750 rpm. Par: 18,3 mKg. a 2.750 rpm. Velocidad máxima: 200 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 10,7 seg.
Consumo medio: 10,0 l/100 km. Peso: 1.238 kg. Volumen del maletero: 480 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 4.444/1.755/1.380.

A falta de conocer el precio definitivo, este modelo es, junto al Mondeo, una de las grandes novedades de este año y ambos deben «revolucionar» el competido segmento de los 4,4 metros. Las otras dos versiones de la gama llevan un motor 1.800 y un dos litros con culata de 26 válvulas.

PEUGEOT 405 SRI



Precio: 2.703.000 pesetas.
Cilindrada: 1.998 cc.
Potencia: 121 CV a 5.750 rpm. Par: 17,9 mKg. a 2.750 rpm. Velocidad máxima: 195 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 11,0 seg.
Consumo medio: 10,3 l/100 km. Peso: 1.135 kg. Volumen del maletero: 470 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 4.408/1.694/1.406.

Tampoco este precio es más barato que el del Ford, porque no lleva de serie el ABS ni las llantas de aleación ligera. Si se incluye la motorización aquí mencionada, la gama está compuesta por cuatro grupos propulsores de gasolina y dos de gasóleo. También hay varios niveles de acabado.

NISSAN PRIMERA 2.0I SLX 5P.



Precio: 2.590.000 pesetas.
Cilindrada: 1.998 cc.
Potencia: 121 CV a 6.400 rpm. Par: 16,9 mKg. a 4.000 rpm. Velocidad máxima: 193 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 9,7 seg.
Consumo medio: 8,8 l/100 km. Peso: 1.210 kg. Volumen del maletero: 480 litros.
Longitud/anchura/altura (en mm.): 4.400/1.700/1.385.

Con tres tipos de terminación -LX, SLX y GT-, se vende en carrocería de cuatro puertas además de la de cinco, hay un motor 1.800 de 90 caballos de potencia y otro dos litros -el del GT- de 150; también se ofrece un motor diésel de 75 caballos y un cambio automático para el diésel, algo menos potente.

RENAULT 21 TXI 5P.



Precio: 2.915.000 pesetas.
Cilindrada: 1.995 cc.
Potencia: 136 CV a 6.000 rpm. Par: 17,7 mKg. a 4.300 rpm. Velocidad máxima: 210 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 8,6 seg.
Consumo medio: 10,0 l/100 km. Peso: 1.155 kg. Volumen del maletero: 420 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 4.461/1.726/1.390.

Poco más se puede decir de la gama de la marca del rombo. Desde el modesto Renault 21 TS de 95 caballos (1.995.000 pesetas) hasta el potente y exclusivo Turbo Quadra (4.600.000 pesetas) hay «legión» de tipos de carrocería, acabados, motorizaciones e incluso de series especiales.

*Lancia Dedra 2.0 ie
contra Rover 414 GSi*

TOPICOS CAMBIADOS

Para 1993 Rover ha renovado su serie 400, potenciando su estética y sus motorizaciones. En la presente, el temperamental 414 se enfrenta al Lancia Dedra 1.8 ie, un italiano tranquilo con distinto planteamiento dentro del mismo tipo de automóvil.

CON los cambios recientemente introducidos por Rover en su gama 400, la firma británica pretende atraer a un público todavía reacio a aceptar a esta elegante berlina media entre sus más populares contrincantes. Y es de extrañar, puesto que los 400 son ofrecidos a unos interesantes precios que incluyen un buen nivel de equipamiento.

Lo más llamativo de esta última puesta al día del 400 es la adopción de la pequeña calandra al estilo 800, que confiere indudablemente mucho carácter al coche. En el caso del 414 GSi 16V que nos ocupa, la modificación mecánica introducida por la marca es la

adopción de una inyección electrónica multipunto en lugar de la monopunto que lo equipaba hasta ahora. El motor Rover de la serie K (en los 416 son Honda) ha ganado con esta nueva especificación ocho caballos de potencia, lo que ya está bien en un coche que dispone de una pequeña cilindrada (1.396 centímetros cúbicos) para mover más de una tonelada de peso en vacío.

Efectivamente, el nuevo sistema de alimentación, que surte de combustible a cada cilindro por separado y no como en la monopunto, en la que un solo inyector repartía la mezcla entre los cuatro, ha dado nueva vida al motor in-

PRUEBA
Motor 16



VIRTUDES

Habitabilidad.
Prestaciones.
Opción ABS.

LANCIA DEDRA 1.800 ie
PRECIO: 2.357.000 PTAS.

Suspensión blanda en apoyos.
Espacio entre asientos.
Tacto del cambio.

DEFECTOS

VIRTUDES

Precio.
Equipamiento.
Exclusividad.

ROVER 414 GSi 16V
PRECIO: 2.025.000 PTAS.

Recuperaciones.
Instrumentación escasa.
Menor habitabilidad.

DEFECTOS



ESPÍRITU VIAJERO
 Al Lancia Dedra 1.8ie le gusta más viajar tranquilo que divertirse en las curvas. Su mayor peso y unas suspensiones blandas hacen que el coche proteste en los apoyos fuertes.



MÁS RITMO
 El comportamiento del Rover 414 GSi permite aprovechar más la calzada. Con mayor firmeza de suspensiones y más preciso en su manejo, tiene una faceta deportiva en su conjunto.

glés. Y no sólo en potencia, el par también ha crecido, aunque eso sí, rindiendo su máximo a un elevado régimen. Esto último ya da una idea del comportamiento de este pequeño propulsor que, sin embargo, obtiene prestaciones dignas de mayor cilindrada.

El Lancia Dedra 1.8ie es ya de sobra conocido por los automovilistas españoles. Mecánicamente incorporó en su día un motor derivado del dos litros, también con inyección electrónica multipunto y árboles contrarrotantes para equilibrarlo. Su menor potencia respecto al dos litros se compensa por unos consumos más contenidos.

Los motores del Dedra 1.8ie y del 414 GSi sólo se diferencian en siete caballos a favor del primero, pero el italiano pesa cien kilos más que el inglés, lo que compensa teóricamente este margen. Incluso el Rover obtiene una relación teórica peso/potencia ligeramente inferior a la del Dedra (10,00 kg/CV para el Rover y 10,45 kg/CV para el Lancia).

DOS PERSONALIDADES

Pese a esta igualdad sobre el papel, la forma de rendir sus respectivos potenciales es muy distinta en uno y en otro. Mientras que el Dedra se caracteriza por ser un dócil propulsor que responde desde muy abajo, el Rover posee una personalidad más rabiosa, por lo que hay que buscarle las cosquillas muy arriba de su cuentarrevoluciones. Esta particularidad del 414 GSi está puesta aún de mayor relieve por unos desarrollos de cambio más largos que en el Dedra. Hay que jugar más con la palanca de cambios y vigilar el régimen del motor para mantenerlo en su gama de utilización óptima. Mientras, el italiano recupera y acelera sensiblemente mejor y se muestra más apropiado para una utilización sosegada y sin problemas de conducción.

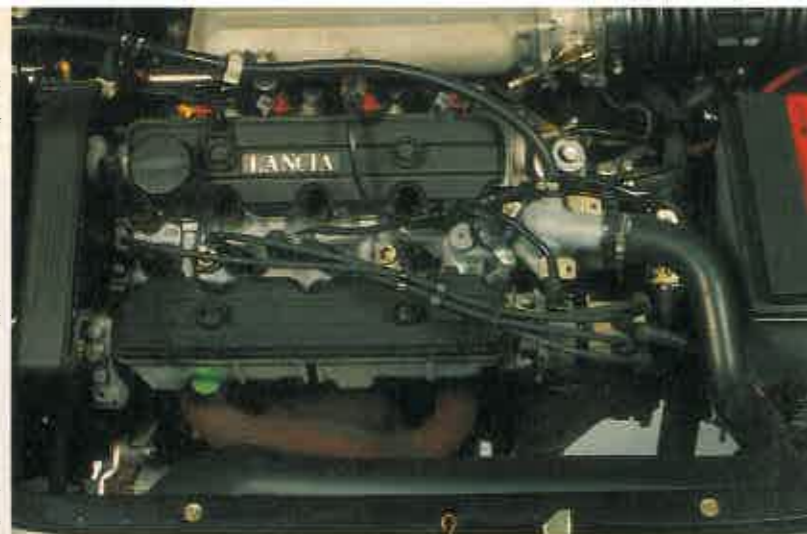
Los tópicos se invierten y en este caso es al latino a quien le toca mostrarse flemático y al británico nervioso e impaciente. También hay que apuntar que el tacto de la palanca de cambio del Rover es de mayor precisión que la del Dedra, algo que va en auxilio de su foga-



CORTANDO EL VIENTO
 Los Dedra se caracterizan por una carrocería muy aerodinámica. En el 1.8ie esto permite aprovechar la potencia para alcanzar una excelente velocidad punta de casi 190 kilómetros por hora. Además sus acertados desarrollos le confieren unas buenas aceleraciones y recuperaciones.



ANDAR ELEGANTE
 La estampa del Rover resulta muy elegante, sobre todo tras la última remodelación estética. Sus desarrollos le dotan de largas piernas que contienen el consumo pero perjudican manifiestamente la respuesta en recuperación.



DISTINTOS PARECERES
Mientras que el motor italiano ofrece una respuesta dócil y muy homogénea en toda su gama de potencia, el inglés requiere una disciplina especial, exigiendo mantener la aguja del tacómetro muy arriba. En esto último, ayuda mucho el preciso cambio Rover.

so comportamiento. La del Dedra resulta lenta y no invita a una conducción enérgica.

A la hora de medir el consumo, el mayor peso, la mayor cilindrada y los desarrollos más cortos, penalizan al Dedra 1.8ie, que registra una media a los cien kilómetros superior en un litro a la del 414 GSi.

El comportamiento no es ajeno a esta diferencia de criterios entre uno y otro coche. En el Dedra 1.8ie, coche claramente enfocado al uso familiar tranquilo, unas suspensiones de tacto blando proporcionan un excelente confort de marcha pero perjudican el comportamiento en curva. En el 414 GSi, se siente un apoyo más firme y una mayor precisión en las maniobras de trazado y apoyo, aunque las suspensiones llegan a rebotar en firmes irregulares en perjuicio de la comodidad.

Hace cuatro años llegaba al mercado el sustituto del Lancia Prisma. El Dedra, aprovechándose de la base común de los Fiat Tipo y Tempra, destacó de inmediato por una saludable estructura que le confería un excelente comportamiento. Además, su original estética le daba un cierto aire de exclusividad en el segmento de los «cuatro metros y medio».

Los Rover 400, o la «versión británica del Honda Concerto», como también se ha venido a llamar, apuntó desde un principio a un estilo propio, elegante y que sustrae a segmentos superiores detalles exclusivistas como los finos acabados interiores en madera o la ya mencionada calandra inspirada en el lujoso 800.

ESPACIO INTERIOR

En cuanto a medidas exteriores, ambos son prácticamente iguales. Cuatro centímetros más corto y un centímetro más estrecho, el Rover queda en inferioridad frente al Lancia cuando se evalúa la habitabilidad de sus interiores. El Lancia es un coche sobresaliente en este aspecto y lo hace valer frente al británico. El habitáculo resulta más espacioso en todas sus medidas excepto en la anchura de los asientos delanteros, en los que el Rover se muestra especialmente

FICHA TECNICA

	DEDRA 1.8 ie	414 GSi
MOTOR		
Disposición	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.756	1.396
Árbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	inyección electrónica	inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	110 CV (81 kW) / 6.000	103 CV (76 kW) / 6.000
Par máximo / r.p.m.	14,7 mkg (144 Nm) / 3.000	12,9 mkg (127 Nm) / 5.000
TRANSMISION		
Tracción	delantera	delantera
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,7/12,0/17,7	7,6/13,3/19,4
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	23,7/31,2	25,9/32,0
Embrague	monodisco en seco	monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	cremallera asistida	cremallera asistida
Vueltas de volante	3,0	3,5
Diámetro de giro (m)	10,3	10,2
FRENOS		
Delante	discos	discos
Detrás	discos	tambores
Antibloqueo	opcional	no
SUSPENSIONES		
Delantera	independiente	independiente
Trasera	independiente	independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	chapa de 5,5 x 14	chapa de 5 x 14
Neumáticos	185 / 60 R 14	175 / 65 R 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.150	1.030
Capacidad depósito combus.	63 l.	55 l.

FRENTE A FRENTE



MADERAS DE ORIENTE

La madera noble envuelve al conductor en el Dedra de Lancia. La información es bastante completa y el diseño del cuadro atractivo y muy acogedor. El volante es más cómodo y su diseño resulta menos enrevesado que en modelos anteriores.



UNA DE CAL Y OTRA DE ARENA

El acabado del Rover presenta la calidad y esmero de los modelos japoneses. Mientras que se ofrecen acabados de madera, elevalunas eléctricos traseros y alarma de ultrasonidos, la instrumentación se queda algo escasa para un vehículo de su nivel.



EN EL PUNTO DE MIRA
Para quien desee en su berlina media cierta exclusividad, equipo y un precio equilibrado, ambos coches son para tener en cuenta. El Rover además tienta con un precio más que interesante.

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	DEDRA	414
CIUDAD		
A 28 km/h de promedio	10,3	9,0
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo.	6,8	6,2
En conducción rápida	11,9	9,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,3	8,7
A 140 km/h de cruceo	10,4	10,3
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	9,2	8,2
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	635	669

SONORIDAD

	DEDRA	414
Al ralentí:	49,3	47,4
A 60 km/h:	63,3	61,3
A 90 km/h:	66,2	65,5
A 120 km/h:	69,6	70,0
A 140 km/h:	72,1	72,8
A tope	78,2	76,1

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

PRESTACIONES

	DEDRA	414
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	187,0	175,6
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	17,7	18,0
1.000 m. salida parada (seg.)	32,8	33,3
0-100 km/h (seg.)	10,9	11,6
Metros recorridos	184	200
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,4	19,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,7	21,4
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	34,2	36,4
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,0	40,4
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,1	13,1
Metros recorridos	479	363,5
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,9	18,4
Metros recorridos	450	520,8

FRENOS

	DEDRA	414
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros		
A 60 km/h:	18,4	18,7
A 100 km/h:	56,6	56,2
A 120 km/h:	74,2	77,1

generoso, y en el espacio posterior para las piernas de los pasajeros. El Lancia sacrifica unos cuantos centímetros de esta última medida en favor de su amplísimo maletero. Con sus 480 litros, en contra de los 410 del Rover de la serie 400, el Dedra se proclama claro campeón en esta faceta. Y no sólo de la presente comparativa, pues es de los más capaces de su segmento. A esta particularidad de la carrocería Lancia, hay que sumar una excelente aerodinámica, que permite una velocidad máxima sobresaliente de casi 190 kilómetros por hora, en parte también propiciada por el acertado desarrollo de la quinta relación. Una revancha en cuanto al maletero se la toma el Rover al disponer, de serie, de asiento trasero abatible por partes, mientras que el Lancia lo ofrece como opción.

Para equipar a estos modelos, tanto Lancia como Rover han hecho un evidente esfuerzo. Puede considerarse que en este sentido están a la par, exceptuando detalles como los faros antiniebla en el Dedra o el elevavinas eléctrico trasero en el 414 GSi. Hay que destacar en este último la alarma antirrobo por ultrasonidos, también de serie, y, en contrapartida,

EQUIPAMIENTO

	DEDRA	414
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	NO
Faros antiniebla	SI	NO
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	OP	NO
Elevavinas eléctricos (D./T.)	SI/OP	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	OP
Asiento posterior divisible	OP	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO

OPCIONES

Lancia Dedra 2.0 ie: Aire acondicionado (210.000 ptas.). Pintura metalizada (47.000 ptas.). ABS (230.000 ptas.). **Rover 414 16V:** Aire acondicionado (180.000 ptas.). Pintura metalizada (29.800 ptas.).

DATOS DEL COMPRADOR

LANCIA. Fiat Auto España. Antiguo Carretera de Barcelona N II km. 27.500. 28804 Alcalá de Henares. Teléfono (91) 885 37 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España. **ROVER.** Importador: Rover España, S.A. Mar Mediterráneo, 2. Pol. Ind. San Fernando de Henares 28850 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 207 puntos de asistencia en toda España.



EL DEDRA MAS GRANDE
La habitabilidad global del Lancia es mayor, sin embargo se han sacrificado algunas medidas, como la del espacio que se ofrece para las piernas de los pasajeros de atrás para conseguir un maletero sensacional, el mayor del segmento.

LA REVANCHA
El Rover se la toma con un respaldo posterior partido de serie que multiplica las posibilidades del maletero en ocasiones especiales. En el Dedra, esta posibilidad sólo se ofrece pagando la opción aparte.

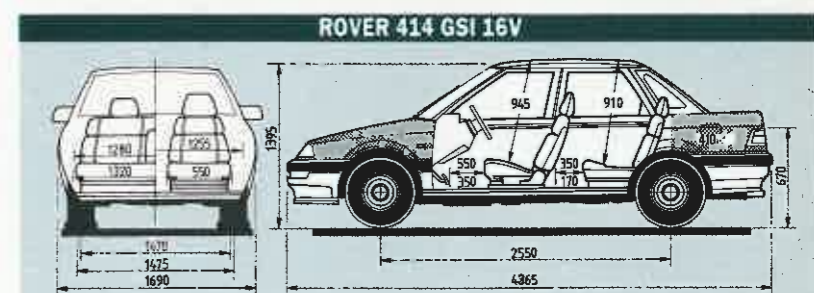
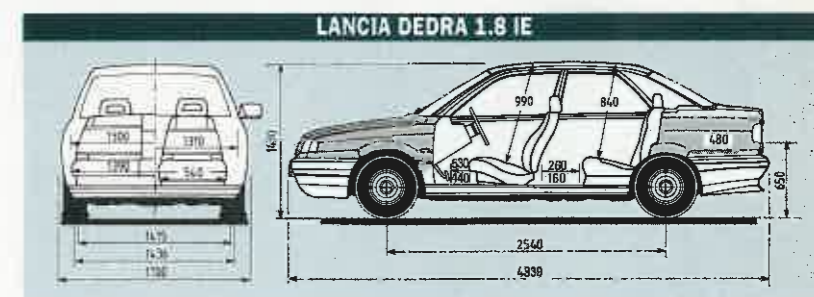
FRENTE A FRENTE

MECÁNICA	
1º LANCIA	La mecánica italiana está dotada de sistemas que optimizan su funcionamiento. Es el caso de los árboles contrarrotantes de equilibrado.
1º ROVER	El motor del Rover de la serie K adopta ahora una nueva inyección multipunto que ha ayudado a ganar ocho caballos de potencia.
COMPORTAMIENTO	
1º LANCIA	Enfocado a una utilización familiar el Dedra 1.8 le cuenta con una suspensión blanda muy cómoda que perjudica algo el comportamiento.
1º ROVER	Su amortiguación es más firme y se consigue mayor precisión en los trazados pero en carreteras bacheadas llegan a producirse rebotes.
RENDIMIENTO	
1º LANCIA	Sus prestaciones son claramente mejores que las de su rival el Rover. Se trata de un dócil propulsor que responde desde muy abajo.
2º ROVER	El Rover posee una personalidad más rabiosa y hay que jugar con el cambio y mantenerlo alto de vueltas. Los desarrollos son muy largos.
CONFORT	
1º LANCIA	Su mayor habitáculo y un maletero récord en su categoría permiten que el Lancia se distancie en este apartado. Es muy cómodo.
2º ROVER	También dispone de una gran amplitud, pero los rebotes de la suspensión perjudican el confort en determinadas ocasiones.
CARROCERIA	
1º LANCIA	Su original estética ha llamado la atención desde el principio y un cierto aire de exclusividad ha rodeado al Dedra desde su nacimiento.
1º ROVER	Con una fuerte personalidad, el Rover de la Serie 400 no se queda atrás. Recientemente ha recibido algunos retoques interesantes.
ECONOMIA	
1º ROVER	No solamente es el más económico en consumo sino que además cuesta 350.000 pesetas más barato que el Dedra 1.8.
2º LANCIA	A pesar de ser más potente, andar más y ser algo más homogéneo en su funcionamiento, es el más gastón y el más caro con diferencia.

una cierta pobreza de instrumentación. En el caso del Lancia, la posibilidad de montar un sistema de antibloqueo de frenos y una instrumentación muy completa, equilibran la balanza en cuanto a dotación de equipo. El Rover se apunta el último tanto al golpear duro a la competencia con un precio redondo. Y nunca mejor dicho, puesto

que han aproximado al máximo la cifra a los dos millones de pesetas, lo que le separa definitivamente 350.000 pesetas por debajo del Lancia, indudablemente, un argumento para esgrimir en este interesante enfrentamiento anglo-italiano.

Juan Luis Soto
Fotos: José Antonio Díaz



FUERA DE SERIE

A TOPE Tom Gale, jefe de diseño de Chrysler, sabe, lo siente en su corazón, que Chrysler producirá en serie el Prowler. Está convencido de que en el plazo de tres años, será posible llegar a un concesionario de Chrysler, pagar el equivalente de 25.000 dólares USA (aproximadamente 3.000.000 de pesetas al cambio actual) y salir del concesionario conduciendo uno de los coches más excitantes de los noventa. *Plymouth Prowler*



NATURALMENTE Tom Gale debe contener su entusiasmo. Otros ejecutivos de la compañía están implicados en la decisión de convertir este bólido en un modelo producido en serie. Pero él sabe que fueron estos mismos compañeros suyos los que empujaron con entusiasmo la transformación del Viper de un modelo de Salón a un vehículo de producción en serie.

«Estamos metidos de lleno en el estudio de viabilidad. Nos hemos puesto en contacto con un buen número de personas que podrían estar interesadas en comprar un coche de estas características, a la vez que estudiamos y afinamos el posible proceso de fabricación. Si estos estudios resultan positivos, fabricaremos el Prowler en tres años. Tenemos la capacidad y la tecnología para hacerlo».

Cuando aparezca por las carreteras, este modelo de dos asientos y espíritu de los años 30, puede resultar uno de los modelos más resultones de la época. Para ello tiene los ingredientes adecuados: una bella carrocería y prestaciones exhu-



MOTOR AMERICANO
El Prowler es movido por un potente V6 de 3,5 litros de capacidad.

berantes gracias a los 240 caballos de potencia erogados por el propulsor de seis cilindros en V.

Así mismo, el Prowler cumple con todos los requerimientos legales actuales referentes a seguridad. Lleva *airbag* para conductor y pasajero, barras de protección lateral en cada puerta, cuatro frenos de disco y un robusto chasis tubular de aluminio.

«Los Hot Rods (este tipo de vehícu-

los según la denominación americana) son una parte verdadera de la historia de América» dice Gale, de 49 años de edad, que pasa su tiempo libre encerrado en el garaje de su casa junto a su propio «hot rod»: un roadster «Hi-boy» de 1933 con un explosivo motor de ocho cilindros en V bajo el capó. «Éstos son coches que denotan una forma de expresión personal. Pero sobre todo, poseerlos resulta divertido y excitante. Con el Prowler, nosotros quisimos recrear un coche de principios de la década de los 30 pero que poseyera todas las necesidades contemporáneas. Como seguridad y fiabilidad».

El proyecto del Prowler comenzó en 1989, cuando Gale presentó un detallado diseño de este vehículo al estudio de proyectos de Chrysler en la Costa Oeste, en el Pacífico. Sus ideas se basaban en los *hot rod* de los años 30, como los que aparecen en la película *American Graffiti*. Los primeros trazos reflejaban la familiar forma de flecha, ruedas delanteras sólo cubiertas con guardabarros al estilo de las motocicletas, un parabrisas de poca altura y una profunda parrilla

FUERA DE SERIE



AÑOS 30
El Prowler es un clásico de los años treinta. Un típico Hot Rod.



del radiador a modo de escudo. «He estado investigando sobre *hot rods* durante los últimos tres o cuatro años. He hablado con los mejores especialistas en construcción de *hot rods* y he gastado muchas horas entre la multitud de la mayoría de grandes eventos de *hot rod*, hablando con los propietarios y admiradores de estos modelos. Es la fase más excitante, que te hace comprender qué es lo que quieres de un coche».

Desde el comienzo, Tom Gale dejó claro a sus diseñadores que el Prowler debería ser mucho más que un exclusivo coche de exposición de alta tecnología. Hizo hincapié en incorporar la mayor parte posible de componentes existentes en los vehículos Chrysler en producción. Con esta filosofía se pueden reducir los costes y aumentar la viabilidad y fiabilidad.

Por tanto, el propulsor escondido bajo el largo capó es un 3,5 litros, de 24 válvulas, con un solo árbol de levas por bancada, recientemente aparecido en el berlina Concorde de cuatro puertas, vehículo desarrollado para competir con el Peugeot 605 y Opel Omega. El motor de serie ofrece 214 caballos de potencia, pero el equipo de Gale ha diseñado un sim-

AUTÉNTICO
En el interior también se aprecia el típico aire de los Hot Rod americanos.

FUERA DE SERIE

ple pero efectivo colector de escape que incrementa la potencia hasta superar los 240 caballos.

Así como en el Concorde, este propulsor transmite el movimiento a las ruedas delanteras, en el Prowler había que recurrir necesariamente a la tracción posterior. Por ello, Gale trasladó la caja de cambios automática de cuatro velocidades, controlada electrónicamente, hacia el eje trasero, con un árbol de transmisión intermedio. Por añadidura, este cambio procura un mejor reparto de pesos.

Gale quiso también otorgar al Prowler, el limpio aspecto típico de los *hot rod* «open wheel» (ruedas descubiertas), motivo que obligó a los ingenieros de Chrysler a realizar una suspensión con la tecnología de Fórmula 1. Utilizando un sistema de

triángulos superpuestos, fueron capaces de colocar amortiguadores y muelles en el interior de la carrocería mediante la aplicación de tirantes de reacción. Los muelles de la suspensión posterior son los mismos utilizados en el Concorde, con brazos longitudinales.

Tom Gale hubiera preferido no tener que montar esos bien visibles paragolpes en el frontal del coche. Sin embargo, su prioridad desde el inicio fue producir un *concept car* que pudiera pasar directamente a la producción sin excesivas variaciones. Para cumplir con las normas de seguridad, el vehículo está obligado a llevar protecciones delante y detrás. Son capaces de absorber golpes de hasta cuatro kilómetros por hora sin sufrir daños y protegen además el afilado

morro y los frágiles guardabarros. Grandes ruedas de atractivo aspecto son característica imprescindible de cualquier *hot rod*, por lo cual Chrysler eligió sus propias llantas de aleación de cinco brazos (432 mm. de diámetro las frontales y 500 mm. las posteriores). Goodyear produjo los neumáticos especiales para ese tamaño específico del Prowler. Las ruedas posteriores son inconmensurables: 335/35 para esa llanta de 500 milímetros, el mismo ancho que el del Viper. Para ahorrar peso y también para permitir a Chrysler adquirir experiencia en utilización de materiales diversos, Tom Gale eligió construir el Prowler en aluminio. El chasis es todo de aluminio, así como la carrocería. Para la producción en serie el chasis se reemplazará por uno de



DOS PLAZAS
Las dos plazas y los enormes neumáticos Good Year montados sobre llantas de cinco espárragos imprimen un carácter especial al Prowler.



acero, aunque la carrocería se mantendrá de aluminio.

Abra la sólida puerta y sumérjase en el interior de los confortables asientos de piel del Prowler. Uno queda profundamente sentado en el habitáculo, con los hombros claramente por debajo del límite superior de las puertas. Eso permite sentirse seguro. El asiento se mueve eléctricamente, sistema de origen Concorde, así como las ventanas. Y todo funciona también como si hubiera salido de una cadena de producción.

El techo convertible, por ejemplo. Presione el interruptor por debajo del salpicadero y automáticamente el alojamiento posterior se abre para recibir el techo que se pliega electrónicamente. Esperemos que el Prowler producido en serie prevea algo más de espacio para las rodillas y algo más de recorrido del asiento hacia la zona posterior. Los conductores más altos se deben encontrar algo comprimidos en el interior del Prowler. Siguiendo la tradición *hot rod*, los relojes, de números negros sobre fondo blanco, están situados en el centro del salpicadero. Sorprende el mal emplazamiento del pequeño cuentarevoluciones, apenas visible. El equipo de música queda escondido por el panel superior. Al girar la llave, el Prowler arranca inmediatamente. Al presionar el acelerador, por el escape se desliza un sonido profundo y vigoroso. A causa de que el coche debía exponerse en un Motor Show en Nueva York al día siguiente, no pudimos exprimirlo al máximo, pero Tom Gale

nos confirmó que se trata de un coche tremendamente divertido de conducir, y la potencia se siente de forma similar a lo que se debe sentir al recibir un buen derechazo de Mike Tyson. Con la medida de ruedas utilizada en los *hot rod* monoplazas dedicados a carreras, la estabilidad en carretera debe ser asombrosa. Con estos resultados, pocas cosas serán cambiadas para la producción en serie del Prowler. Algunos pilotos de luz deben agrandar su tamaño y los innumerables motores eléctricos que mueven la capota como por arte de magia desaparecerán. El motivo hay que buscarlo en la determinación de Chrysler para mantener el precio del Prowler entre 25.000 y 30.000 dólares americanos.

Tom Gale también está tentado la

CON UN BOTÓN
Basta apretar un botón para que desaparezca la capota del Prowler en el maletero.



posibilidad de disponer de una caja de cambios manual de seis velocidades, aunque considera que la mayoría de los propietarios se sentirían suficientemente felices con la caja automática de cuatro relaciones. También está considerando la posibilidad de vender el coche, sólo con la imprimación anterior a la pintura, por si desean pintarlo según su particular diseño. El Chrysler Prowler podría estar en la cadena de producción el próximo año 1996. ○

Howard Walker



Son cuatro dramáticas historias de situaciones que podrían ser reales. Su elaborada realización impide que el espectador quede inerte ante el mensaje, un mensaje destinado a potenciar la preocupación de los conductores por la seguridad.



EL DRAMA SIGUE



Cuando pague imprudencias con dinero...
 piense que podía haberlas pagado con la vida.
15.000 PUNTO DE MUERTE.
 AL FINAL LAS IMPRUDENCIAS SE PAGAN.

ACTUALIDAD

AUNQUE tiene sentido por sí misma, la nueva campaña de la Dirección General de Tráfico para cine y televisión es una continuación de la del pasado año. Son cuatro dramáticas historias que representan la situación, pasado el tiempo, de los personajes implicados en aquellos accidentes que marcaron con su impacto a los espectadores españoles, un impacto que el setenta y tres por ciento de los conductores consultados considera que ha influido positivamente en su actitud al volante y en su preocupación por la seguridad. Precisamente la meta que Tráfico quería lograr con la dura apuesta que hizo en su día al presentar la realidad en toda su crudeza.

La soledad de los dos hombres de uno de los spots, el esfuerzo del muchacho que no llevaba casco, luchando por superar una paraplejia devastadora, la impotencia del chico que puede quedarse ciego, o la angustiada conciencia del conductor que por ir ebrio mató a un ciclista, son situaciones tan magníficamente reflejadas por el equipo que ha realizado estos spots, que vuelven a estremecer al espectador como ya lo hicieron los otros cuatro de la anterior campaña. Porque la meta es la misma: lograr un impacto capaz de actuar sobre las personas, capaz de hacer que cambie la mentalidad de los conductores, que les invite a la reflexión cohsiente sobre las consecuencias irreparables que pueden tener sus imprudencias. Un impacto que, sin duda, logra cada uno de estos anuncios y al que no son ajenos Pedro Aznar, el realizador, y Adolfo Marsillach que, encargado de la dirección de los actores, ha logrado que ningún movimiento, gesto o palabra esté exento del dramatismo que quieren reflejar las diferentes situaciones, dramatismo que potencia la obsesionante música que acompaña cada una de las historias.

Aunque los actores son los mismos que el pasado año, ingleses porque no podían ser caras conocidas, el género elegido es distinto,

ya que del estilo de reportaje de los primeros anuncios se ha pasado al drama porque, según Marsillach, que se confiesa más partidario de la comedia que del drama, «el humor no sirve tras un accidente». Además, la campaña de este año no se queda sólo en las lesiones corporales, hay una referencia mayor a otro tipo de consecuencias, como las multas, la retirada del carné o la cárcel, pero siempre en un segundo plano frente a los daños de las personas. Un segundo plano buscado conscientemente, porque los responsables de Tráfico consideran que lo más importante para hacer reflexionar a las personas que habitualmente conducen con imprudencia no es la multa o la retirada del permiso, es saber que le puede costar la vida a él mismo o a los demás. Y eso, incitar a la reflexión, es lo que se pretende.

Mientras que para el cine y la televisión, mucho más impactantes, se ha optado por destacar sobre todo la tragedia humana, la campaña que será insertada en la prensa escrita -en esta ocasión no se harán inserciones en radio- incide más en las sanciones económicas, recordando las multas por no llevar cinturón o conducir con exceso de velocidad y alcohol, pero sin dejar de recordar a los conductores que siempre existe la posibilidad de pagar las imprudencias con la vida. No en vano el slogan de la Campaña de Tráfico este año es: «Al final, las imprudencias se pagan».

Sin duda, en esta ocasión, la crudeza elegida por Tráfico será mejor comprendida por todos a la vista de los resultados del año pasado en el que los accidentes descendieron un doce por ciento. Aunque nunca se sabrá a ciencia cierta el número de accidentes que ha evitado, o evitará en el futuro, este tipo de inserciones publicitarias, lo cierto es que su contribución a cambiar la mentalidad, sobre todo de los más jóvenes, parece fuera de dudas.

También este año la agencia de publicidad Clarín ha sido la ganadora del concurso convocado por Tráfico para elaborar esta campaña frente a otras once agencias, cuyo presupuesto es de 1.800 millones, en los que están incluidas las inserciones en los diferentes medios. ○

M^a Jesús Benet

Miguel María Muñoz Medina,
Director General de Tráfico

«NUNCA
ESTARE
SATISFECHO»

La lucha fundamental del director general de Tráfico es concienciar y educar a los conductores para que baje el número de accidentes. El descenso del 12 por ciento el pasado año, con ser importante, no satisface a Miguel María Muñoz Medina que se resigna a una insatisfacción permanente porque su ideal, lograr reducir a cero la siniestralidad, es una utopía.

CUANDO el 10 de septiembre de 1988, hace cuatro años y medio, Miguel María Muñoz Medina era nombrado director general de Tráfico, llevaba casi veinte años trabajando en ese organismo. Por eso no es extraño que este técnico hasta la médula haya sabido llevar a cabo una buena gestión cuya meta fundamental, la reducción del número de accidentes, se está logrando paso a paso. Bien es verdad que bajo su mandato vieron la luz el nuevo Código de la Circulación y la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, pero no hay que olvidar su aportación a estas reformas y su empeño por concienciar a los ciudadanos de la importancia de la Educación Vial, porque Muñoz Medina no deja de repetir que la solución debe partir de la sociedad ya que, asegura, mejorar la Seguridad Vial es cosa de todos.

Consciente de su responsabilidad, no hay ningún otro fenómeno social que cause tantos muertos y heridos como el tráfico, este hombre calmado y realista, lucha por sensibilizar al conductor, pues el factor humano, los vehículos y las carreteras, son los tres cauces fundamentales para reducir el número de siniestros.

Ante el nuevo Plan Estratégico elaborado por mandato del Senado Muñoz Medina se siente esperanzado y optimista:

«Sobre todo, lo que tengo puesto en este Plan es la confianza de que todo el mundo se movilice. Llevamos diez o doce años haciendo planes anuales de Seguridad Vial en los que han intervenido distintas administraciones pero ahora la gran diferencia es que se trata de invertir las prioridades. Lógicamente para nosotros la Seguridad Vial está a la cabeza de nuestras prioridades de actuación, pero hay otros organismos que ni siquiera se lo han planteado».

¿Cambiará la filosofía de la sociedad con este Plan?

«Con el nuevo Plan se trata de que las administraciones, y recalco el plural porque hay que contar con la central, autonómicas e incluso municipales, le den la importancia que tiene a la Seguridad Vial. Quiero decir, por ejemplo, que las administraciones sanitarias consideren que los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muertos y heridos, que es como una epidemia a la que hay que prestar toda la atención que

requiere. Otro ejemplo podría ser que los responsables del transporte y, repito, en este tema las administraciones autonómicas tienen mucho que hacer, piensen que es la actividad en la que el fenómeno de la automoción tiene una concreción más profesional y, por lo tanto, hay un factor de riesgo; por eso tienen que aceptar medidas que, aunque pueden ser duras para el sector, son buenas para la seguridad. Así podríamos seguir con otros muchos aspectos».

Sin embargo, son tantos los organismos afectados que parece difícil lograr una respuesta positiva en todos los campos.

«Mi esperanza es que de verdad se involucren porque lo han aprobado todos ellos. Aunque la aprobación definitiva la hiciera el Gobierno, la elaboración y el dictamen previo lo había

EN EL PLAN ESTRATÉGICO TENGO PUESTA MI CONFIANZA PUES ESPERO QUE TODOS SE MOVILICEN.

realizado el Consejo Superior de Tráfico de Seguridad Vial, un órgano en el que están representadas todas las administraciones y entidades privadas implicadas. Ahora tenemos que lograr un documento en el que, de una manera reflexiva, activa y consciente, se impliquen, y no sólo hablo de las organizaciones a nivel institucional, también me refiero a los integrantes de esas asociaciones que deben comprometerse uno a uno en la batalla de la Seguridad Vial».

Una batalla muy dura porque, por ejemplo, antes de la elaboración del Plan Estratégico, el Ministerio de Educación incluyó la Seguridad Vial en sus programas, pero la medida en la mayor parte de los casos no se ha hecho efectiva.

«Pienso que lo que falta no es tanto el impulso de la administración como el que desde la administración seamos capaces de convencer a todo el mundo de la importancia de lo que estamos hablando. Al hacer Educación Vial en los colegios nos hemos encontrado con cosas tan paradójicas como que, pese a que para



QUEREMOS AUMENTAR EL TIEMPO DE CIRCULACIÓN EN LOS EXÁMENES PARA EL CARNÉ DE CONDUCIR.

todos la importancia de esa educación era indiscutible, los educadores pensaban que su enseñanza era cosa de los padres y los padres que era cosa de los educadores».

¿No sería conveniente que esas enseñanzas las impartieran profesores cualificados?

«Creemos que la auténtica formación docente debe venir por el camino de la inclusión de los temas de Educación Vial en la formación del profesorado. Hasta que eso llegue, estamos formando gente capaz de impartir esas enseñanzas, de momento a través de un convenio con la UNED y también en nuestro centro de Salamanca, aunque allí la actividad es más de investigación que de docencia, en un afán de reciclar al profesorado ya existente con estos cursos que en el futuro quisieramos ampliar a otras universidades».

Hablando de enseñanzas, ¿considera que pasar por una autoescuela y aprobar el carné es sinónimo de saber conducir?

«A las autoescuelas se les achaca que se limitan a enseñar lo que nosotros exigimos. Entiendo que hagan eso porque no hay que olvidar que en definitiva son empresas que tienen que obtener un beneficio de su actividad. La conclusión es que depende

de nosotros y sabemos que no debemos aumentar las exigencias pero sí estamos en la obligación de perfeccionar esas exigencias».

¿Eso quiere decir que va a cambiar el examen?

«Lo que queremos hacer es aumentar el tiempo de circulación y, aunque el momento no es el más propicio para un incremento de plantilla, estamos negociando con las autoridades para lograr más examinadores y poder ampliar los veinte minutos actuales de circulación, por ejemplo a 40 ó 50. Esta modificación probablemente se traducirá en que los exámenes serán más fáciles ya que el examinador podrá prescindir de los primeros cinco minutos, cuando los nervios hacen más efecto, y juzgar el resto. Esta claro que tenemos que mejorar el examen, pero es un asunto en el que no caben ni mejoras de la organización ni racionalización de los sistemas de trabajo, sencillamente hacen falta más examinadores, que son el único instrumento para desarrollar la actividad».

El Plan Estratégico deja abierta la puerta a la instauración del carné a prueba, sin embargo parece un tema que no está muy definido.

«Efectivamente, hay muchas dudas para su implantación pero el tema se está estudiando. En Europa tan sólo existe en Francia porque ningún otro país se ha atrevido con esta experiencia que tiene sentido si se hace adelantando la edad de conducir y, la verdad, es que hay dudas porque es muy arriesgado empezar a incorporar personas demasiado jóvenes a la circulación. Estamos estudiándolo y tratando de valorar bien la experiencia francesa e incluso alguna de Estados Unidos, aunque allí el sistema es totalmente distinto y resulta difícilmente adaptable. Estamos en esa fase y de momento no puedo añadir más».

El carné por puntos ha sido, sin duda, el mandato del Senado que más polémica ha levantado entre los conductores. ¿Es inminente su implantación?

«Es un tema que también está en estudio y no estoy muy seguro de cuándo se podrá implantar. Lo que sí es seguro, y quisiera que quedara muy claro, es que, en el supuesto de que se ponga en funcionamiento y supongo que se hará, porque hay un mandato senatorial por medio, va a tardar unos cuantos años. Actual-

mente el sistema de puntos, tal y como está concebido, no tiene cabida en nuestra normativa y para hacerlo será necesario modificar la Ley de Seguridad Vial, lo que de momento no es planteable, entre otras cosas porque no tenemos las ideas claras ya que hay muchos sistemas posibles que, a mi juicio, operan con excesivo automatismo».

Entonces, ¿cómo cree usted que debería funcionar?

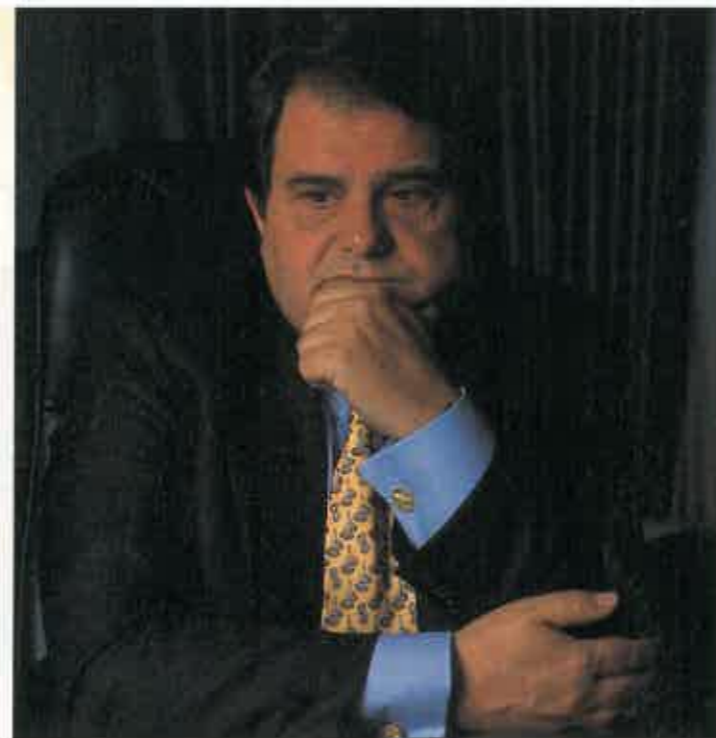
«Creo que, más que desencadenar un sistema sancionador rígido y automático, hay que abrir un período de investigación para saber por qué un conductor va acumulando conductas negativas en cortos periodos de tiempo. Lógicamente las actuaciones deberán ser distintas ya que habrá gente a la que simplemente se tenga que reeducar y otros, socialmente irrecuperables, a los que habrá que apartar de la circulación. Pero, repito, nos queda mucho camino por andar y siento que se levante tanta expectativa, pues puede provocar inquietudes, que de momento no están justificadas, sobre algo muy lejano.»

Hay otros temas que también preocupan a los conductores, como la inmovilización de sus coches o la penalización de las infracciones reiteradas. ¿En qué fase se encuentran?

«Están en el mismo caso de falta de cobertura normativa. Cuando lle-



EL CARNÉ POR PUNTOS, SI LLEGA, TARDARÁ UNOS CUANTOS AÑOS. QUEDA MUCHO CAMINO POR ANDAR.



MI GRAN PREOCUPACIÓN SON LOS ACCIDENTES. HAY QUE TRABAJAR PARA REDUCIRLOS.

que el momento de implantarlo tendrá que hacerse a través de una modificación, como mínimo de la Ley de Seguridad Vial y determinadas cosas, como considerar delito las infracciones reiteradas, tendrán que tener cabida en el Código Penal. El asunto es más complicado de lo que parece».

Si son tantas las complicaciones ¿podría ocurrir que no se llevaran a efecto estas modificaciones?

«Sobre estos temas el Senado, en el Plan Estratégico, dice: «estudiar y en su caso implantar»; es decir, quiere que se implante, pero deja un margen para que, si se considera inviable o desaconsejable, no se cumpla».

Pasando a otro tema. ¿No es insuficiente la cifra de nueve mil agentes de tráfico para dentro de tres años?

«Aunque la cifra es pequeña, si somos realistas es la única posible. El guardia de tráfico no se puede improvisar y hemos visto que, si queremos que no se degrade la calidad y la formación, el único ritmo posible de incremento, incluso con la academia que estamos construyendo, es el que nos hemos impuesto. Cuando dentro de tres años alcancemos ese número es posible que nos tengamos que plantear seguir con un crecimiento casi ilimitado».

Pasando del factor humano a los vehículos. ¿Se puede pensar en una futura limitación de potencia?

«Este tema no se puede abordar

fuera de las instancias comunitarias y estas cuestiones que afectan a los vehículos no es fácil sacarlas adelante con una normativa comunitaria porque hay intereses comerciales muy fuertes que es difícil vencer. El camino puede ser que estas limitaciones se hagan por construcción y no por adición ulterior de un mecanismo, pero lo veo muy lejano».

¿Y la limitación de vehículos potentes a los conductores noveles?

No nos lo hemos planteado y no creo que sea aconsejable. Siempre mantengo que un coche potente es una garantía de seguridad. Lo que hay que hacer es educar a los conductores desde el principio para que sepan utilizar bien la potencia que tienen en sus manos, por eso me parece una irresponsabilidad que se llame «asesinos» a los coches pequeños y potentes. El problema no está en el vehículo, está en su utilización».

Los vehículos en mal estado son una causa de accidentes. ¿Considera que los usuarios están suficientemente informados para cumplir con las inspecciones técnicas?

«Las ITV son una competencia repartida entre tres organismos y nuestra responsabilidad es hacer efectiva la obligatoriedad, es decir sancionar por no pasar la inspección. En cuanto a divulgación, el problema es el dinero y la Seguridad Vial es una materia tan amplia que siempre nos quedare-

mos cortos. De todas formas, en colaboración con AECA-ITV, estamos mandando cartas personalizadas para recordar a los propietario la obligación de pasar la inspección».

Aunque no es directamente de su competencia, ¿cómo valora la red viaria española?

«No cabe duda de que ha mejorado sustancialmente y la red principal está en una situación aceptable. Lo mejor que puede definir la situación actual es la desproporción entre la red principal y la red secundaria, sobre todo las carreteras locales que siguen siendo la «Cenicienta». No hay que olvidar que tradicionalmente los accidentes se reparten al cincuenta por ciento entre ambas redes, cuando por la principal el volumen de tráfico es muchísimo mayor».

¿Y la señalización?

«La respuesta es la misma. Hay una fuerte desproporción entre ambas redes».

En el tiempo que lleva al frente de la DGT ¿cuáles han sido sus mayores frustraciones?

«Tengo que reconocer que he podido hacer casi todo lo que me he planteado porque cuento con un gran equipo funcional, pero me gustaría una remodelación profunda de esta Dirección ya que estamos con esquemas estructurales que difícilmente se adaptan a las nuevas necesidades. Creo que hay que avanzar más en el servicio al ciudadano, tanto en el aspecto administrativo como en el de gestión de tráfico, porque hay que anticiparse a las futuras demandas. Tenemos un programa de modernización pero los tiempos que corren no son los más propicios y, por supuesto, lo que más me preocupa es la tasa de accidentes».

Pero, reducir esa tasa en un año en un doce por ciento ¿no le hace sentirse satisfecho?

«Considero que es una rebaja importante pero insuficiente. Moral y éticamente hay que seguir considerando que es insuficiente y por ello hay que trabajar más para lograr reducirla».

¿Hasta dónde?

«Hasta llegar a cero».

Pero, eso es una utopía.

«Por eso es imposible que algún día me encuentre satisfecho. Qué le vamos a hacer...».

○
María Jesús Benoit

Fotos: Jose Antonio Díaz

PRECIOS USADOS

ROVER

Table with columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Lists various Rover models like Superinco GTD, Clio RL 1.1, etc.

SEAT

Table with columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Lists various SEAT models like Marbella L, Ibiza Disc Str, etc.

VOLVO

Table with columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Lists various Volvo models like Polo 55 CL, Polo Classic, etc.

HONDA

Table with columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Lists various Honda models like Prelude 2.04 WS, Civic CRX, etc.

MAZDA

Table with columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Lists various Mazda models like 323 F, 626 Hitch Back, etc.

NISSAN

Table with columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Lists various Nissan models like Sunny GT 1.6V, Primera 1.6 SX 4p, etc.

SAAB

Table with columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Lists various Saab models like 900 Turbo 1.6V, 900 Turbo Cabrio, etc.

TOYOTA

Table with columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Lists various Toyota models like Celica 1.6, Celica 2.0 GT, MR 2, etc.

COMPRAR Y VENDER

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS. VENTAS 300 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

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

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63. TEL.: 542 06 09, 542 38 08 Y 248 34 48. MADRID. ESTA SEMANA EMPRESA RECOMENDADA

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

II AHORRESE HASTA 1 MILLON DE PTAS !!

Importando usted mismo su coche nuevo (A ESTRENDAR) todas las marcas y modelos VOLVO, BMW, JAGUAR, MERCEDES, AUDI, VOLKSWAGEN, ALFA ROMEO, PORSCHE...

AUTOEXPORT C/ Landaluce, 15 SOPELANA (VIZCAYA) FONO.: 94 - 676 06 58 - 676 52 58

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

Complex block containing logos for Audi and Volkswagen, and text about 'Vehículos Ocasión' and 'Financiación Especial VW Credit'.

Complex block for Valderribas Motor S.A. with text: 'Valderribas Motor S.A. TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS'.

Large complex block for YAMOVIL with text: 'YAMOVIL COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS ASOMBRE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE ¡AL CONTADO Y AL INSTANTE! TELF: 5 65 20 00 YAMOVIL: CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68 METRO OPORTO - MADRID 28019'.



COMPRAR Y VENDER



AUTOMOBIL 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 avaria, 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. TOMÉ, S.A. Citroën AX, año 89, por 495.000 ptas. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOMÉ, S.A. Seat Ibiza 1.2 GLX, año 86, por 175.000 ptas. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOMÉ, S.A. Austin

F. TOMÉ, S.A. Ford Orion 1.6 i Ghia, precio año 87, garantizado, por 690.000 ptas. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOMÉ, S.A. Renault 21 GTX, del 11 de 1990, con aire acondicionado, garantía 12 meses, por solamente

1988, 825.000 ptas., 18 meses de garantía. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOMÉ, S.A. Seat Ibiza 1.2 GLX, año 86, 390.000 ptas., 12 meses de garantía. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOMÉ, S.A. Peugeot 309 GL, año 88, 12 meses de garantía, 650.000 ptas. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOMÉ, S.A. Volkswagen Golf 1.6, año 88, por sólo 725.000 ptas., 12 meses de garantía. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOMÉ, S.A. Ocasión. Citroën BX GTI, A.A., ABS, año 88, 12 meses de garantía, por 790.000 ptas. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
BMW M-5, oct. 90, en perfectas condiciones, metalizado, Airbag, alerón trasero, particular, precio inmejorable. Tel. (91) 634 07 41.

PORSCHE 911 Carrera Targa SC, M-HM, blanco perla, descaptable, 2.500.000 ptas. Tel. 459 22 81 (Pedro).
LANCHA Searay, 6 m., año 1991, Mercruiser 175 CV, como nuevo, 2.500.000 ptas. Teléfonos (95) 277 70 98 y 277 70 99.



Ctra. Barcelona, km. 12,500

Tel.: 747 82 00

Metro, 12 meses de garantía, año 88, por sólo 475.000 ptas. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOMÉ, S.A. Fiat Tipo 16 V, del mes 12 de 1989, con garantía, por sólo 1.050.000 pesetas. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

950.000 ptas. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOMÉ, S.A. Volkswagen Classic, año 88, 18 meses de garantía, 495.000 ptas. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOMÉ, S.A. Peugeot 309 GT, A.A., año

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

PARTICULAR VENDE
PEUGEOT 309 GTI
AÑO 88
75.000 KMS GRIS GRATO
AIRE ACONDICIONADO
BUEN ESTADO
730.000-PTAS
TEL:(91) 564 33 77

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO



Teléfono móvil GRATUITO

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

Motor 16



COVA 81



AUTOS PACIFICO

60 MESES PARA PAGAR (SIN ENTRADA)

GRAN STOCK DE COCHES REVISADOS

GARANTIZADOS POR ESCRITO

TOMAMOS SU COCHE A CAMBIO

FINAL DR. ESQUERDO. (METRO PACIFICO)
TEL.: (91) 552 55 04 (5 LINEAS)

AUTOS PACIFICO. Alfa 75 1.8, plata, impecable, M-IF, 20.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.
AUTOS PACIFICO. Renault Clio 1.4 RT 5P, beige metalizado, M-LW, 30.000 km, 20.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Fiat Uno 45 S 5P, blanco, M-LN, 15.000 km, 95.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.
AUTOS PACIFICO. Renault 19 Chamade TXE, gris metalizado, M-LF, 25.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Opel Vectra 1.6 4P, beige metalizado, M-JM, techo solar, 875.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.
AUTOS PACIFICO. Opel Corsa 1.2 Swing, negro, M-IN, muy cuidado y económico. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Opel Omega 2.0 i CD, azul metalizado, M-HU, full equip, 26.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.
AUTOS PACIFICO. Opel Corsa GSI, blanco, M-KS, 895.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Citroën AX Imagine 1.4, gris metalizado, M-KY, elevallas y cierre centralizado, 675.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.
CORRADO G-60, año 90, versión americana, 2.250.000 ptas. Tel. 650 27 46.

GARCIA PROL. Ford Sierra 2.0 GT, año 90, 1.250.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.
GARCIA PROL. Mercedes 300 E, año 86, 2.390.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.
GARCIA PROL. BMW

524 TD, año 87, 1.275.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.
GARCIA PROL. BMW 525 i, año 89, 2.690.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.
GARCIA PROL. Mercedes 300 E, año

87, 2.490.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.
GARCIA PROL. Renault Espace Quadra, 2.490.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.
GARCIA PROL. Porsche 944, año 87, 2.200.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.
GARCIA PROL. Peugeot 405 1.9 MI, año 89, 1.790.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.
GARCIA PROL. Peugeot 405 GL, año 91, 920.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.
GARCIA PROL. Citroën BX 16 TGS, año 90, 740.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.
GARCIA PROL. Opel Kadett 1.8 i, año 90, 950.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.
GARCIA PROL. Volkswagen Passat

1.6 CL Diesel, año 87, 490.000 ptas. Tel. (91) 541 00 36.
GARCIA PROL. Renault 11 TXE, año 88, 490.000 ptas. Tel. (91) 541 00 36.
CORVETTE 88 Cabriolet, rojo, precioso, MA-80, 3.500.000 pesetas. Teléfono (95) 244 83 94.

COMPRAMOS COCHES

A EMPRESAS Y PARTICULARES
(TAMBIEN COMPRAMOS COCHES NUEVOS PROCEDENTES DE SORTEOS Y CONCURSOS)

PAGAMOS CONTADO

PACIFICO
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190. TEL.: (91) 552 55 04 M-28007
GARCIA PROL
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39. TEL.: (91) 541 00 36 M-28008



OFERTAS DE LA SEMANA

- MERCEDES 300 E AÑO 89 FULL 3.100.000
- BMW 535 I AÑO 89 2.975.000
- PLYMOUTH LASER AÑO 90 2.590.000
- CITROEN XM DIESEL AÑO 92 2.390.000
- PORSCHE 944 AÑO 87 2.200.000

C/ Juan Alvarez Mendizabal, 39
28008 MADRID
TEL: (91) 541 00 36

Motor 16



COMPRAR Y VENDER



DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE



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

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

Motor 16

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 6 06 51 49 - 15 11. FAX: 6 07 67 05



QUADS

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 6 06 51 49 - 15 11. FAX: 6 07 67 05



HONDA CIVIC COUPE

CADILLAC Seville STS, marrón (2 tonos), M-IF, 2.900.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

WRANGLER Laredo, año 91, color blanco, impecable, 1.900.000 ptas. Teléfono (91) 654 55 56.

CHEROKEE Limited Turbo Diesel, año 92, color blanco, 16.000 kilómetros, impecable, 3.200.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

JEEP Cherokee 4.0 L, año 91, perfecto estado, Tel. (91) 654 55 56.

JEEP Cherokee 4.0 L, año 92, full equipo, perfecto estado, Tel. (91) 654 55 56.

JEEP Cherokee LTD, año 90, azul interior beige, 42.000 km, impecable, 2.850.000 ptas. Teléfono (91) 654 55 56.

CHEVROLET Corvette ZR1, año 91, full equipo, cuero, compact disc, climatizador, 9.000 km, impecable, 7.200.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

CORRADO G 60, rojo, full equipo, impecable, M-LV, 2.600.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

CORRADO G 60, negro, impecable, 10.000 km, techo y cinturones eléctricos, radio, full equipo, 2.950.000 ptas. Teléfono (91) 654 55 56.

MERCEDES 280 S

(caja 126), año 87, color azul marino, cuero, aire, elevavinas eléctrico, etc., 900.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

MERCEDES 300 CE Coupe, año 88, gris oscuro metalizado, impecable, aire, techo, cuero, 4.300.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

VOLVO 440, gris metalizado, impecable, 1.400.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

WRANGLER Laredo 2.5, perfecto estado, M-NJ, gris metalizado, 2.200.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

PORSCHE Carrera 4, año 90, rojo, llantas OZ, aire, cuero, full equipo, 35.000 km, impecable, 7.200.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

PORSCHE Carrera 4, año 91, gris oscuro, aire, cuero, full equipo, 7.500.000-8.000.000 ptas. Teléfono (91) 654 55 56.

LANCIA Y 10 Selectronic (cambio manual), M-MT, 12.000 km, impecable, 850.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

CHRYSLER Lebaron 3.0 V 6, año 91, 1.400 kilómetros, color rojo, impecable, full equipo, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

PARTICULAR. Vendo Golf 16V, M-1H, blanco, dirección, cierre Pioneer. Tel. 402 08 34.



COMPRAR Y VENDER



VAROSA



POST GARANTIA VENTA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 6 06 51 49 - 15 11. FAX: 6 07 67 05



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 Cruiser 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. Descubra 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.



VAROSA



VAROSA



VAROSA



VAROSA



VAROSA

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
• HONDA
• TOYOTA
• MAZDA

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



ENTREGA INMEDIATA - NOVEDADES EN PRECIOS

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

SERVICIO OFICIAL

OFERTA DEL MES:
ROVER 2400 TD
FULL EQUIPO
AÑO 92. MES: 18.580

ROVER LAND-ROVER
FUTURAUTO, S.A.

OFERTA ROVER 820 SI AÑO 92. ATC. GARANTIA ROJO MET. M-NH MES: 86.710	OCASION FORD ESCORT XR3I INY BLANCO. MTB IMPECABLE. CABANIZADO MES: 27.657	OCASION ROVER 114 C11 16V COLOR NEGRO M-I.W. GARANTIA MES: 28.704
---	---	---

TALLER Y VENTA: CRTA. DE HUMANES, KM 1.200 TEL. 6 04 97 96-6 04 97 62
28960 FUENLABRADA (MADRID)

SEAT Ibiza 1.5 Crono 4P, azul metal., M-KL, seminuevo, mes: 21.976 ptas. Teléfono 604 97 62.
PEUGEOT 309 Premium, a estrenar, blanco, M-HG, mes: 25.714 ptas. Tel. 604 97 86.
FORD Fiesta Cheers 1.1 5V 3P, blanco, año

92, garantía Ford, mes: 24.219 ptas. Tel. 604 97 62.
FORD Orion 1.6 GT, color rojo, M-SN, garantía, perfecto estado, mes: 22.425 ptas. Tel. 604 97 96.
AUDI 90 2.2 E, año 88, 1.600.000. Tel. (91) 715 35 50. Ferper.

LANCHA Wellcraft 210, año 1984, Mercuriser 185 CV, 1.800.000 ptas. Teléfonos (95) 277 70 98 y 277 70 99.
LANCHA Draco 2500, cabina amplia, 165 CV, Volvo Diesel, año 1983, 3.500.000 ptas. Tels. (95) 277 70 98 y 277 70 99.
LANCHA Sunseeker 27, año 1988, con 2x210 CV, Volvo, 4.900.000 ptas. Teléfonos (95) 277 70 98 y 277 70 99.
TUNING Design, llantas, suspensiones, kits aerodinámicos, escapes deportivos, kits de potencia, etc. Tel. (93)

731 64 75. Fax (93) 731 63 55.
LANCHA Baja Sport 226, año 1989, con 365 CV, solamente 3.000.000 ptas. Teléfonos (95) 277 70 98 y 277 70 99.
ALEMANIA. BMW, Mercedes y Audi. Ofertas del mes. BMW 325i, año 1992, aire, 2.200.000 pesetas. BMW 735i, año 88, 1.800.000 ptas. Audi Coupe 2.3, mod. 89, 1.700.000 ptas. BMW 520i, color negro, aire, modelo 90, 1.800.000 pesetas. Teléfono 07-497136-12840.
MERCEDES 450 SEL 6.9 litros, año 1979,

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



EXPOSICION DOCTOR CASTELO, 23 TEL. 574 69 52
TALLERES ALMACEN Y OFICINAS DOCTOR CASTELO, 28 28009 MADRID
TELEF. 574 46 20 574 34 32 FAX. 409 20 81

VENDO
PORSCHE 911 CARRERA 4
(90) COMPRADO EN ESPAÑA
24.600 KMS. AZUL MARINO
M-1982 KP. IMPECABLE
TEL: (91) 3 44 18 52
FAX: (91) 4 58 27 64
EGARCIA
(DE 9 A 2 Y DE 16 A 19 HORAS)

perfecto estado de chapa y mecánica. Teléfono 373 17 37.
PORSCHE 914/4 1.7, año 1971, totalmente restaurado, rojo, desca-potable, 1.800.000 pesetas. Teléfonos (958) 27 41 07 y 27 09 12 (horas oficina).
PEUGEOT M16x4, año

gris plata, tapicería cuero, ITV, excelente estado. Tel. (91) 319 70 12 (Sr. Kindelan).
DE PARTICULAR a particular. Vendo Mercedes 190-E 2.3, muchos extras, 33.000 km, automático, instalación completa Pioneer, teléfono, garaje. Tel. 416 12 80 (llamar de 14 h a 16 h).

New Mode
Pol. Ind. Alparache, Parc. 70, Ctra. Extremadura, Km. 29
C/ Dohesa Mary Martín, 19 - P.I. Alparache, Parc. 70
28600 NAVALCABNERO (Madrid)
TELEFONO (91) 811 26 38

BMW - MERCEDES - AUDI
TAPIZADOS EN CUERO

1990, 1.800.000 ptas. Tel. (987) 22 72 41 (Manolo).
COMPRO Opel Calibra. Tel. 560 44 03.
PORSCHE 911 Carrera, negro, perfecto estado, 4.250.000 ptas., 50.000 km. Tel. (91) 577 55 02 (Srta. Mari Paz).
MERCEDES SS-K500, 1929, réplica convertible 2+2, automático, 4 cilindros, blanco, totalmente nuevo, 1.000 km, supremo sacrificio, 3.800.000 ptas. Alicante. Tel. (96) 511 34 16.
KARTS Ocasión, varios, también nuevos de 80, 100 y 125 cc. Tel. (93) 692 18 24.

CLIO RT 1.4

M-MV
13.000 KM
NUEVO
995.000 PTAS
JOSE LUIS
5 71 30 01
EXT: 255
6 3 66 85 79
(noches)

VOLVO 460 GLE, 7 meses, A.A., E.E., C.C., D.A., nuevo, urge venta, 2.200.000 ptas. Tel. (911) 25 32 28.
COSWORTH 4x4 Sierra, particular para estrenar, matriculado 24-2-93, 3.100.000 pesetas Teléfono (96) 530 68 33 (noches).
KARTS nuevos y usados, desde 140.000 pesetas. Teléfono (93) 692 18 24.
BMW 745 Ejecutivo, automático, teléfono, piel búfalo, radiocassete Becker, asientos eléctricos y calefacción, climatizador, ABS, diferencial, autoblocante, llantas BBS, Spoiler, 2.200.000 ptas. Tel. (96) 385 92 99.
KADETT 1.8 GT, B-LX, 30.000 km, impecable, con alarma, 800.000 ptas. Carlos. Tel. (93) 370 33 75.
BMW K-75, M-LC, 10.000 km, maletas, roja, perfecto estado, vendo por no usar, 750.000 ptas. Miguel Angel. Tel. 606 71 98 (horas oficina).
VOLVO 262 Coupe, techo y asientos cuero, automático, impecable, particular. Tel. (986) 26 21 85.
VENDO Buggi, rojo, matriculado y despiece de Porsche 928. Tel. (96) 287 86 31.

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

NIUEVA A ESTRENAR

- JEEP GRAN CHEROKEE LIMITED 4.0 LITROS, 190 CABALLOS, FULL OPTIONS CON COMPACT DISC, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR BLANCO Y TAPICERIA PIEL BEIG. PRECIO MATRICULADO 5.280.000 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 4x4 TURBO 16V, 195 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLES EN ENTREGA INMEDIATA EN COLORES BLANCO, ROJO, PLATA Y CEREZA, TODOS CON TAPICERIA EN TELA GRIS. PRECIO MATRICULADO 3.900.000 PESETAS
- MITSUBISHI 1.000 VR4 4x4 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 S15 4x4 4.3 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. 2.900.000 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

Motor 16

HOY COMO AYER 17 AÑOS A SU SERVICIO

Teo Martín AUTOMOVILES

LOS MAYORES ESPECIALISTAS EN VEHICULOS IMPORTADOS



LA MAS AMPLIA GAMA DE VEHICULOS DISPUESTOS PARA LA ENTREGA.



LAS MEJORES CONDICIONES DE FINANCIACION



Teo Martín
AUTOMOVILES

Pol. Ind. AYMAIR C-3 A
SAN MARTIN DE LA VEGA
28330 MADRID
Ctra. de Andalucía km.20.
(Desvío San Martín de la Vega km.5)
Tels.: 691 18 44 - 691 30 47
691 34 47 - 692 34 50
Fax 691 56 86



COMPRAR Y VENDER



TAYRE II, S.A. Alfa Romeo 33 1.3, M-KJ, año 89, 450.000 ptas.

TAYRE II, S.A. Alfa Romeo 33 1.5 TI, M-IB, año 87, 350.000 ptas.

TAYRE II, S.A. Alfa Romeo 75 1.8 i, M-KD, año 1989, 1.000.000 pesetas.

TAYRE II, S.A. Alfa Romeo 75 2.5 V6, M-HW, año 1987, 600.000 ptas.

TAYRE II, S.A. Alfa Romeo 164 3.0 V6, M-JD, año 1988, 2.000.000 ptas.

SUZUKI Samurai 1.300, blanco, M-KD, llantas, neumáticos,

baça, defensas faros, 950.000 ptas. Teléfono 308 14 33.

ESPACE Diesel Turbo, año 87, aire acondicionado, radio automática, alarma, cierre distancia, 1.200.000 ptas. Llanas. Teléfono (953) 69 22 04.

MASERATI 2500 Bi-

turbo, rojo, garantizado, 1.550.000 ptas. Jesús. Tel. (987) 20 91 12.

RENAULT Alpine A 610 Turbo 250 CV, full equipo, rojo, 15.000 km, año 92, garantía origen dos años, precio interesante. Tel. (987) 20 91 12.

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

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.

Exposición:

Su **ALFA ROMEO** en:

Glorieta López de Hoyos, 5
28006 Madrid
Tel.: 561 74 54.

Glorieta Puente de Segovia, 3
28011 Madrid
Tel.: 470 13 11.

TAYRE II, S.A.

CONCESIONARIO OFICIAL



Servicio:

C/ Marquesa de Torrecilla, 4
28027 Madrid
Tel.: 268 09 07

DARMA. Fiat Panda 1000 S, M-KY, año 90, 525.000 ptas.

DARMA. Fiat Uno Turbo i.e., M-H, año 87, 700.000 ptas.

DARMA. Fiat Reghia Weekend 1000, M-HL, año 87, 650.000 ptas.
LANCIA Integralé, año 89, Tel. 549 64 71.

DARMA. Fiat Uno 70 SX, M-JG, año 87, 300.000 ptas.

DARMA. Fiat Tipo 1.600 DGC, M-KG, año 87, 850.000 ptas.

CLASICO deportivo-Alfa Romeo GT, 2000 Bertone, año 72, estado perfecto. Grense, 30, Tel. 555 89 97.

BMW M-5, oct. 90, en perfectas condiciones, metalizado, airbag, alerón trasero, particular, precio inmejorable. Tel. (91) 634 07 41.

PARTICULAR vende BMW 318i, llantas, perfecto estado de chapa y mecánica. Teléfono 373 17 37.

PARTICULAR vende BMW 318i, llantas perfecto estado de chapa y mecánica. Teléfono 373 17 37.

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

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.



DARMA, S.A.



CONCESIONARIO OFICIAL

Almansa, 68. Teléfono: 553 11 52
Los Vascos, 26-28. Teléfono: 533 60 62
Gta. Puente Segovia, 3. Teléfono: 470 13 11
MADRID

VAGMA. Lancia Y10 Turbo, M-HF, año 1986, 600.000 ptas.

VAGMA. Lancia Y10 Firo, M-MU, año 91, 675.000 ptas.

VAGMA. Lancia Delta 1.3, M-LV, año 90, 925.000 ptas.

OPEL Kadett GSI, aire, año 89, Tel. 549 57 88.

VAGMA. Lancia Delta HF Turbo, M-IX, año 88, 1.125.000 ptas.

VAGMA. Lancia Thema 1.6V, M-KF, año 89, 2.300.000 ptas.

ROVER 21G SE, elevallunas, cierre centralizado, rojo, M-SD, garantizado, mes: 20.481 ptas. Tel. 604 97 62.

RENAULT 19 Cabriolet 16V, menos de un año, 2.400.000 ptas. Tel. 663 60 64.

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

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

PARTICULAR. Vendo Golf 16V, M-H, blanco, dirección, cierre, Pioneer. Tel. 402 08 34.
PORSCHE Carrera 4, año 90, full equip. Tel. (96) 361 66 09.

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.

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



VAGMA, S.A.

Avda. de los Toreros, 14 - Tel.: 355 72 01-02
C/ Javier Ferrero, 3-5-7. - Tel.: 413 70 13
C/ López de Hoyos, 62 y 64.- Tel.: 411 67 44

ESTAMOS MAS CERCA DE UD. CON TODA LA GAMA Y-10, DEDRA, DELTA Y THEMA.



Motor 16



COMPRAR Y VENDER



ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

"GREENWOOD"

CHEVROLET CORVETTE 1989
MODELO ESPECIAL- 17.000 Kms. "Full"
Azul Oscuro Metálico - 6 Marchas.



"Modelo Exclusivo"
5.300.000 pts. - Particular
ALICANTE - Tel.: 96 - 511 34 16.
(ULTIMA MATRICULA - MADRID)

FIJESE



"ALETAS CROMADAS"



Todas las marcas, 200 modelos: de Alfa a Volvo desde 13.147 ptas. a 24.817 ptas.

Envío a toda España.

C/ Gral. Alvarez de Castro, 40, 28010 MADRID, Tf. (91) 593 15 77 - 445 47 10. Fax (91) 593 12 17

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

VENDO
SCOOTER
VESPA DELTA '50
Arranque Eléctrico
Agosto 92 - Siempre Garaje
100.000 ptas.
ESTADO INMEJORABLE
TEL: (91) 407 27 00 EXT. 452
JOSE. DE 15 A 20 HORAS

¡ANUNCIENSE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 10.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono: (91) 407 27 00.
Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre Cambio Rusconi, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____

Motor 16

TODOS LOS LUNES
EN SU KIOSKO

RECUERDE.

LA PROXIMA SEMANA RECUERDE
LOS "AÑOS 60" CON EL COMPACTO
DISC Nº 7. "INSTRUMENTALES".

AÑOS 60

7

AÑOS 60

INSTRUMENTALES



Cambio 16



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 7 "INSTRUMENTALES". ¿Se acuerda? Los Pekenikes, Johnny & The Hurricanes,

Los Rangers, Los Estudiantes, Los Continentales, Los Tonys... ¡Qué tiempos aquellos!

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

Cambio 16
Es verdad.

CON EL PATROCINIO DE:



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Honda CBR 1000 F

UN PASO ADELANTE

Poco se podía mejorar en una moto como la CBR 1000 F, considerada como una de las más equilibradas de la categoría Super Sport. Sin embargo, las mejoras introducidas en la versión 93 la sitúan en un escalón superior, ganando sobre todo en confort y seguridad.

PRUEBA
 Motor 16

En 1987 Honda presentaba su apuesta en la clase reina, una Super Sport de un litro de cilindrada que se ha convertido con el tiempo en un mito dentro de su categoría, por sus excelentes prestaciones y equilibrado comportamiento. En el 89 la CBR 1000 F recibía sus primeras reformas importantes que la volvían a situar en el «Top»

de su categoría, en plena competencia con las representantes de las demás marcas japonesas, empeñadas en aquel momento en una lucha por la consecución de potencias espectaculares.

Tras la aparición en el 92 de la CBR 900 R, esta gama se veía suficientemente potenciada en su vertiente deportiva, por lo que los téc-

nicos de Honda han preferido potenciar en la nueva 1000 F aspectos como el confort y la seguridad. Cuestiones ahora mucho más vigentes cuando el mercado mundial pa-

rece decantarse por una política de seguridad en carretera que impone incluso, en algunos países, la limitación a 100 CV.

En esta situación, la opción más lógica era la finalmente adoptada por Honda, potenciar al máximo la vertiente turística de esta Super Sport, redondeando en lo posible la ya redonda mecánica e introduciendo algunos retoques estéticos y dinámicos.

En este último aspecto es donde encontramos las más importantes mejoras realizadas en la CBR del 93. Destacando especialmente la adopción del nuevo sistema de fre-

VIRTUDES
Respuesta del motor. Estabilidad y frenada. Confort.
HONDA CBR 1000 F PRECIO: 1.339.992 PTAS
Peso considerable. Consumo alto.
DEFECTOS

nada integral denominado *Dual Combined Brake System* (Sistema de doble frenada combinada).

En la parte mecánica, como ya hemos comentado, las novedades

son escasas, el motor continúa siendo el tetracilíndrico en línea, con cuatro válvulas por cilindro y doble árbol de levas en cabeza. Destaca la adopción de unos nuevos carburadores de tipo VP, con compuerta semiplana, de diseño similar a los incorporados por la 900 RR; en conjunto la potencia sólo se ha elevado tres caballos respecto a la versión anterior, pero la respuesta de este motor es ahora más inmediata y se ha logrado una mejora en el funcionamiento a medio régimen y un rotabile estirón final.

El conjunto del bastidor también permanece inalterable en su estruc-



FICHA TECNICA

MOTOR:

Cuatro cilindros en línea. Cuatro tiempos. Doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cada cilindro. Refrigeración líquida. Cilindrada total: 998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 77 mm. Carrera: 53 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 135 CV a 9.500 rpm.

ALIMENTACION:

Cuatro carburadores tipo VP 37 mm. Encendido electrónico. Arranque eléctrico.

TRANSMISION:

Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Caja de cambios de seis velocidades. Embrague: Multidisco en aceite.

BASTIDOR:

Estructura tubular en acero. Basculante de sección rectangular. Horquilla delantera hidroneumática con barras de 41 mm de sección. Amortiguador posterior regulable. Excursión de la horquilla 130 mm. Excursión de la rueda posterior 115 mm. Frenos: Delantero doble disco de 296 mm con pinzas de tres bombines. Posterior: Disco de 296 mm con pinza de tres bombines, sistema CSB. Neumáticos: Anterior: 120/ 70- 17. Posterior: 170/ 60/17.

DIMENSIONES:

Longitud total: 2.235. Altura del asiento: 780. Distancia entre ejes: 1.500 mm. Depósito de combustible: 22 litros.

PESO EN VACIO: 235 kilos.



CARÁCTER INALTERABLE
Tanto las características estéticas como mecánicas y dinámicas mantienen un hilo conductor con las anteriores versiones de la CBR. Su carácter es equilibrado y confortable, aunque siempre con intenciones deportivas.

tura, un chasis tubular en acero con el motor suspendido tipo «Diamond». Las suspensiones tampoco sufren alteraciones con la tradicional horquilla, sistema neumático y barras de 41 milímetros de diámetro en el tren delantero y, en el posterior, el habitual sistema Pro-Link de Honda con monoamortiguador regulable en los ajustes de precarga y en extensión del hidráulico. Para los frenos se ha optado por un doble disco delantero con pinzas Nissin de tres pistones y 296 milímetros de diámetro y uno igual en el tren posterior. Todo ello con el nuevo sistema Dual CBS.

Sin embargo, sí se han efectuado importantes reformas en lo referente a la distribución de pesos, mejorando ostensiblemente la centralización de las masas. Aunque la nueva CBR pesa cuatro kilos más que su predecesora (según datos de fábrica), parece incluso más ligera, debido a su mayor manejabilidad. Esto se pone de manifiesto cuando circulamos en carreteras viradas, donde la excelente combinación entre el comportamiento del motor, ahora aún más suave, con una respuesta rápida y precisa, y la mejor disposición de las masas mejora notablemente el comportamiento de esta moto. Ahora da una mayor sensación de agilidad, sin que por ello pierda aplomo en trazados rápidos.

Gran parte de esta notable estabilidad hay que achacarla al funcionamiento de las suspensiones, que con los reglajes de fábrica se muestran tremendamente eficaces y además sumamente confortables. En carreteras amplias y autopistas, la CBR se muestra ahora más efectiva, debido a la introducción de las modificaciones aerodinámicas efectuadas en la cúpula, ahora ligeramente más baja y 20 milímetros más corta respecto al manillar. Lo que da un mayor aplomo al tren delantero cuando se circula a alta velocidad. Sin embargo, esto no afecta a la protección del piloto, que puede esconderse con comodidad tras ella, sin sentir fatiga incluso circulando durante kilómetros por encima de los 200 km/h. Tampoco el pasajero sale perjudicado, su postura es lo suficientemente cómoda y la protección adecuada, sin flujos ni turbulencias.

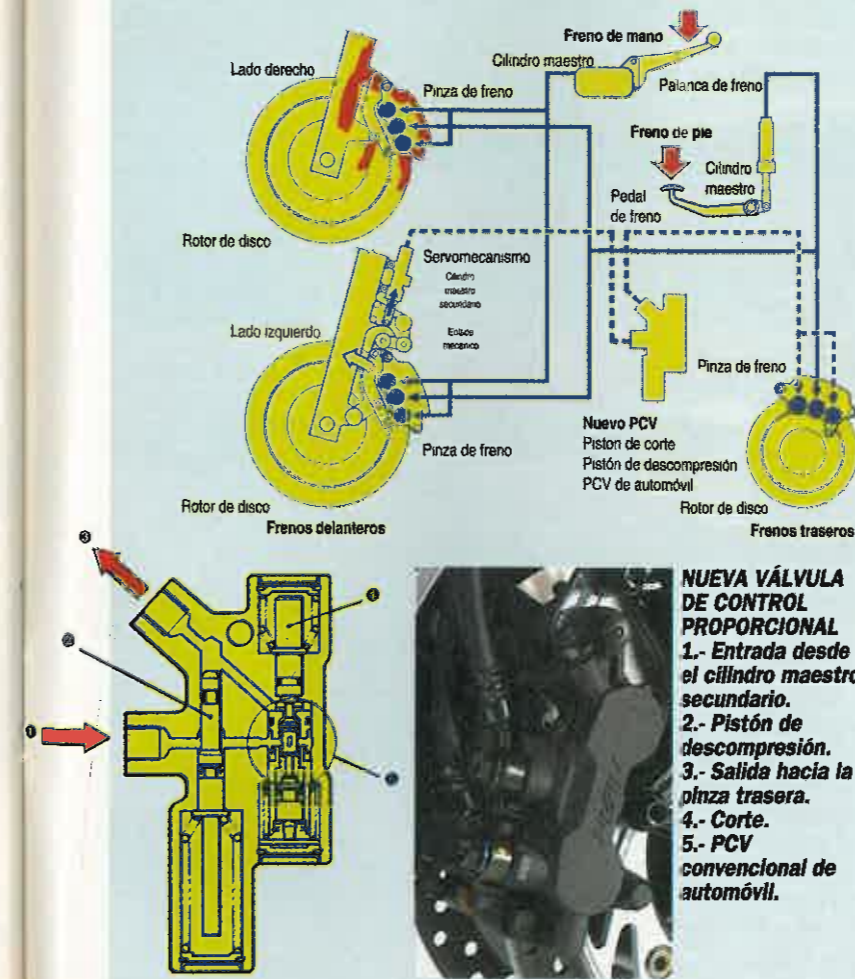
El nuevo sistema de frenada doble también influye notablemente en el cambio de carácter de esta CBR. Con sólo presionar la maneta que habitualmente es del freno delantero, la respuesta es notablemente efectiva y dosificable, pero como esta maneta también actúa sobre el disco trasero la moto llega ahora mucho más asentada a la entrada de las curvas, evitando los incómodos rebotes del neumático

LA FRENADA MAS SEGURA

Los primeros ensayos realizados por Honda para conseguir una frenada integral, que operara simultáneamente sobre el freno delantero y trasero, se vieron materializados en la Honda Gold Wing, en la que el pedal del freno trasero actuaba también sobre el delantero. Sin embargo, el nuevo Dual CBS actúa mediante un servomecanismo que transmite la fuerza de frenado del disco delantero a un cilindro maestro secundario. Desde éste se transmite, a su vez, mediante la válvula de control proporcional al disco posterior. Los tres pistones de cada pinza se controlan mediante dos sistemas hidráulicos independientes, estando conectados los dos pistones exteriores mediante un circuito interno. Con esto se consigue equilibrar la potencia de frenada de ambos trenes sin que esto influya en la tensión de los mandos, por lo que se puede presionar indistintamente la palanca manual o el pedal independientemente. El resultado es realmente eficaz y no es necesario tener un elevado nivel de conducción para adaptarse rápidamente a la utilización de este sistema.

FUNCIONES DE LA VÁLVULA DE CONTROL PROPORCIONAL (PCV)

La presión emitida por la PCV aumenta en proporción directa a la presión que llega del cilindro maestro secundario. Esto controla la presión de salida, manteniéndola en todo momento por debajo de la presión de entrada que, según aumenta, activa el cierre de entrada, manteniendo una presión constante.



NUEVA VÁLVULA DE CONTROL PROPORCIONAL
1.- Entrada desde el cilindro maestro secundario.
2.- Pistón de descompresión.
3.- Salida hacia la pinza trasera.
4.- Corte.
5.- PCV convencional de automóvil.

posterior en las apuradas más fuertes. Las demás novedades son de orden puramente estético, como el nuevo emplazamiento de los intermitentes delanteros, ahora encastados en el carenado bajo los extremos del faro, también son nuevas las salidas de los escapes y el colín, ahora con un aspecto más estilizado.

En conjunto, la CBR 1000 F del 93 se muestra aún más equilibrada y sólida en cualquier tipo de carreteras, gracias a la superior gama de

MEJOR AERODINÁMICA
Las modificaciones introducidas en el carenado proporcionan una mejor penetración y protección.



respuesta de su motor y al incremento de seguridad y confort que proporciona el nuevo sistema Dual CBS. Por todo ello sigue manteniendo un puesto de privilegio frente a sus nuevas rivales, algunas más rápidas y otras más innovadoras. ○

INFORMACIÓN CORRECTA
Los relojes y testigos proporcionan una información visible y veraz.

Fernando Cañizal
Fotos: José Robledo

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 60 km/h de promedio	7,5
CARRETERA	
A 100 km/h de crucero	5,8
AUTOPISTA	
A 180 km/h de crucero	14,2

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	260
ACELERACION (seg.)	
De 0 a 400 m.	11,5

Campeonato de España de Turismos en Montmeló

REGRESO A LA ALCARRIA

Después de un largo periplo internacional de diez años corriendo por esos circuitos de Dios, de bastantes momentos de gloria y algunos amargos, Jesús Pareja, Campeón de España de Producción Nacional de Serie en 1981, ha regresado a las pistas de donde salió.

TROFEO Alfasud, Copa Renault 5 Turbo Europea, Alpine V6 Turbo y finalmente el Mundial de Resistencia, más tarde llamado de Sport-Prototipos, campeonato donde logró sus más renombrados éxitos como el segundo puesto en las 24 Horas de Le Mans de 1985 y donde fue líder en 1990 de la tradicional prueba francesa

cuero que había dos coches competitivos, el Seat FL y el R5 Copa, que era más rápido en los entrenos pero que tenía peor aceleración y traccionaba menos en la salida que los nuestros». Apoyado por Seat, gracias a la homologación de un autoblocante al 18 por ciento, cambiando las rótulas después de cada carrera y a montar a partir de la

NUEVA VICTORIA
Cuando ya se conformaba con la segunda posición, un problema en el motor del Ford Escort de Palau, permitió a Pérez Sala conquistar la segunda victoria de la temporada.



hasta diez minutos antes del final, constituyen el largo bagaje deportivo de Jesús Pareja. Curiosamente, el piloto alcarreño ha regresado al equipo Ford de donde marchó allá por 1982 para cruzar los Pirineos, tras una desastrosa experiencia con los primeros Fiesta XR2. Subcampeón en 1981 y, finalmente, Campeón de España de Turismos de Grupo 1 un año después, Jesús tiene que refrescar su memoria, «re-

sexta carrera de un motor superafinado por Meycom de ¡122 CV!, Jesús Pareja lograba vencer en cinco de las diez carreras al lograr imponerse en las salidas a causa de la mayor motricidad de la propulsión trasera y conservar esa posición hasta el final.

«El Seat 124 FL era un coche bonito de conducir, un tracción trasera que disponía de dos o tres grupos a elegir como ahora, tenía un motorci-



LA CARRERA PASO A PASO

CON la reaparición de Iñaki Goiburu sobre el BMW M3 de José Ruiz Thiery, los participantes del CET 93 en el circuito de Montmeló se elevaron hasta 24. Albacete colocaba su BMW M3 en la «pole» en los primeros momentos de los entrenamientos, aprovechando una climatología benigna, con un tiempo 2m. 00s. 361 por delante del vencedor en Albacete, el Nissan Skyline de Pérez Sala, con una diferencia de 20 kilos de lastre entre ambos. Tras ellos, tercero era Bassas, quien en entrenos privados había logrado un crono de 1m. 59s. 92, pero que al cambiar los reglajes el sábado no superaba, después de algunos problemas con el tren trasero a raíz de su accidente en el circuito de la Torrecica, y cuarto «Kuru» Villaceros con su BMW M3 de Teo Martín luciendo los colores de Fina. Adrián Campos precedía a los hombres de Ford, sexto Palau y séptimo Pareja, mientras Luis Villamil, con problemas de transmisión en su Alfa, era decimosexto. En la División II, Javier Mora lograba superar, por poco, con su Fiat Tipo a Josep Arqué. En la salida, Jesús Pareja lograba llegar primero a final de recta por delante de Albacete, pero en medio del pelotón se produjo una gran confusión. Iñaki Goiburu tocaba por detrás al Alfa de Adrián Campos, que se cruzaba, y en la «meleé» se quedaban Sasiambarrena (Ford) y Ridruejo (BMW). Tampoco concluía la primera vuelta Javier Mora, al romper el motor. Campos, con la dirección rota, no completaba la cuarta vuelta, mientras que su compañero Luis Villamil tenía en el siguiente giro un fuerte accidente en la salida de la curva Repsol, al reventar un neumático, destrozando su Alfa Romeo 155. Antonio

CASI, CASI
Carlos Palau,
con un Escort
muchísimo
más
competitivo
que en
Albacete,
lideró la
carrera hasta
la última
vuelta, en la
que su motor
le traicionó y
finalizó
segundo.



Albacete, con graves problemas de neumáticos, sólo resistió en cabeza tres vueltas antes de dejar paso a Carlos Palau y su Ford Escort Cosworth, que superaba primero a su compañero Pareja, con sus neumáticos no en las mejores condiciones y luego a Luis Pérez Sala a final de recta, con banderas amarillas sin que nadie se apercibiese de ello. Josep Bassas abandonaba con el motor de su BMW roto en la misma vuelta en que Pérez Sala adelantaba a Albacete por la segunda posición. Todo parecía que iba a continuar así cuando en la última vuelta Palau vio cómo su motor no cogía vueltas y empezaba a echar humo, apretando entonces el piloto de Nissan el acelerador, que terminaba superando al de Ford a poco del final, perdiendo la victoria del mismo modo en la que la gana en Montmeló el año pasado frente a Bassas. Iñaki Goiburu era el primer BMW clasificado por delante de Albacete, Villaceros y Barrios, en un circuito castigador donde los haya, con los neumáticos que beneficiaron a los vehículos de cuatro ruedas motrices, calzando Dunlop los tres primeros. Victoria sin problemas por segunda vez para el Opel Calibra de Arqué en su división.

CLASIFICACIONES

1º Luis Pérez-Sala (Nissan Skyline), 26m 46s 812; 2º Carlos Palau (Ford Escort Cosworth), a 1s 347; 3º Jesús Pareja (Ford Escort Cosworth), a 2s 106; 4º Iñaki Goiburu (BMW M3), a 8s 980; 5º Antonio Albacete (BMW M3), a 11s 443; 6º Juan Ignacio Villaceros (BMW M3), a 19s 747; 7º Rafael Barrios (BMW M3), a 42s 084; 8º Alex Villanueva (BMW M3), a 49s 729; 9º Josep Arqué (Opel Calibra), a 50s 072; 10º Juan Carlos Pérez (BMW M3), a 50s 229

to que estaba bien, aunque era pesado. Un vehículo para la época muy agradable, sin ningún tipo de aerodinámica y muy simple en cuanto a la mecánica, pero muy divertido». Todo lo contrario de su flamante Ford Escort Cosworth 4x4 de 1993 del Campeonato de España de Turismos, preparado en Alemania por Wolf, uno de los escasos preparadores de pista que de forma ininterrumpida siguen trabajando con Ford junto a Andy Rouse en Inglaterra y Repetto en Italia. «Es un coche mucho más complicado que el FL. Tiene muchos puntos donde poder trabajar, además de las cuatro ruedas motrices a las que te tienes que habituar para llevarlo bien. Yo nunca he conducido ningún vehículo de tracción total y no es fácil de reglar hasta que no lo tienes cogido por la mano, porque no sabes nunca hasta dónde llega su motricidad y hasta dónde es el reglaje. Se conduce como un tracción delantera en la que tampoco tengo experiencia. Ahora a base de endurecerlo ya está más a mi gusto». Sin embargo, en la primera carrera de Albacete, con un noveno y un undécimo puestos para su compañero Carlos Palau y para Jesús Pareja, su debú fue más bien discreto. «El principal problema en Albacete era la reglamentación. Al coche por sus resultados en el Mundial de Rallyes se le había tomado como un verdadero ogro. Era muy pesado y tenía unas limitaciones importantes por el tipo de brida, fundamentalmente. Qué duda cabe que también era la primera carrera y no había dado tiempo a trabajar en su puesta a punto pues se acabaron prácticamente el día antes de la carrera. Se nos juntó todo. Le habíamos comentado a la Federación nuestros problemas con anterioridad y se nos dijo que ya nos ayudarían. ¿Cuáles han sido las soluciones? Pues bueno, por una parte la Federación nos ha permitido montar la brida FISA y nos ha quitado 80 kilos de peso». La brida conserva los 37 milímetros de diámetro en la admisión, pero ya no tiene 15 milímetros de longitud sino tres, evitándose de ese modo las turbulencias en la cámara de combustión que originaban una caída de la curva de potencia y aumentando la velocidad de aire sobre los álabes del compresor. Con la reducción del pe-



so ha sido posible quitar, por ahora, el lastre con el que contaba el Escort Cosworth y montar los vidrios en plástico, «eso, junto a la nueva barra estabilizadora trasera de rallyes, nos ha quitado problemas de suspensión». En esos diez años el panorama del automovilismo en España ha cambiado por completo. «El

cambio ha sido de ciento ochenta grados, del cien por cien. En el 81 no había ni un solo profesional en los circuitos, todo eran amateurs con alguna ayuda y ahora los ocho o diez mejores pilotos son profesionales». Hay algo que sin embargo no ha cambiado, «el ambiente es bastante bueno. Yo llevo años corriendo



CARA Y CRUZ
Para Alfa Romeo ha sido un fin de semana para olvidar. Antonio Albacete, con un M-3 muy competitivo, logró la «pole».

tiene unos costos elevados. Éstos se han disparado en el automovilismo en general y hay un techo que no se debe sobrepasar, nunca dado por la economía de cada país. Aquí ya estamos en ese techo y no debemos mirar alrededor porque también fuera cometen errores». ○

Texto y fotos: Esteban Delgado

fuera y es más relajado y divertido correr aquí». En lo que se refiere a la reglamentación del campeonato, Jesús Pareja opina que «mira, todas son complicadas. La reglamentación española, si nos ceñimos a los tiempos de clasificación del año pasado, a pesar de todo, no podemos dejar de reconocer que meter siete u ocho coches en un segundo tan dispares como un Nissan Skyline o un BMW M3 no es nada fácil. Desde esa perspectiva, sin entrar en las peculiaridades de cada uno, lo han conseguido. Todo es susceptible de mejora, pero creo que hoy es el campeonato europeo más barato y con más nivel de competitividad, solo superado por el Británico, que



MUCHO HA LLOVIDO
Jesús Pareja, tras una larga ausencia, ha vuelto de nuevo al Campeonato de Turismos. Desde el año 81, en que fue Campeón de España con un Seat 124 hasta ahora, han cambiado mucho las cosas.

BAJO MÍNIMOS
La Fórmula Ford contó con una excusa participación, tan sólo seis participantes. El desinterés que ha mostrado la marca por su Fórmula en temporadas pasadas le va a pasar este año factura.



UN NUEVO ÉXITO
La Copa Citroën AX GTI volvió a estar muy concurrida. El primer vencedor del año fue Juan Cano. El Trofeo RC 60 estuvo muy animado, la victoria correspondió a Ernesto Gilberga.



Copas de Promoción

CARA Y CRUZ

En Montmeló terminaron de debutar las distintas Copas y Trofeos. En ellas hubo emoción y también algún aburrimiento.

SEGUNDO año para el Trofeo Nacional RC 60, que contó con once participantes. Un nuevo árbol de levas y una mayor compresión han traído algo de potencia a estos vehículos, contruidos por Antonio Zanini. Los entrena-

mientos estuvieron dominados por Ernesto Gilberga, pero en carrera, tanto Javier Juncadella, primero, como Luis Rosal, reeditaron la lucha que mantuvieron los tres el año pasado hasta la última carrera, ofreciendo un bonito espectáculo en el

que finalmente Rosal se llevaba el gato al agua.

La Copa de España de «Vehículos Históricos» superaba por uno el mínimo de quince inscritos requeridos por la Federación para su celebración. En la categoría de Históricos 71, Jaime Sornosa no tuvo ningún tipo de problemas para imponer su Porsche 911, tanto en entrenos como en carrera, mientras que en Históricos 65 el campeón del año pasado Luis Olivé (Lotus Elan S-2) se vio superado tras la primera vuelta por Jorge Serra con otro Lotus, pero pronto restableció las posiciones,

retirándose Serra a dos vueltas del final.

Escaso éxito de la Fórmula Ford, a pesar de haberse logrado a última hora aumentar la dotación de premios, como el establecido por Dunlop. Sólo seis vehículos en pista de los nueve inscritos. Dominio sin paliativos de Pedro Jorgensen en entrenamientos, casi tres segundos y medio más rápido que su compañero de equipo Javier Morcillo. Y en carrera lo mismo.

Con un total de 64 vehículos inscritos y 56 en pista, la Copa Citroën AX, con los nuevos GTI, era junto a los Turismos la más esperada por el público. En entrenos el más rápido volvió a ser Jorge Osset, la revelación de la última carrera del año pasado, quien en la final A estuvo luchando por la cabeza con José María Aráez y Vicente Vallés, antes de verse superados todos ellos por Javier Santías en la última vuelta. En la final X, dominio inicial de José L. Muniesa, a quien Juan Cano arrebató la cabeza en la cuarta vuel-

DEPORTE



«MEC, MEC»
Nadie pudo con el Porsche 911 de Jaime Sornosa «Correcaminos».

ta, destacando la salida de pista de Gregorio Díez, subcampeón el año pasado, en un clásico encontronazo. En la final del domingo, dominio de principio a fin de Juan Cano y reseñar tan sólo el intercambio de posiciones de Javier Santías y José María Aráez, que estuvieron a punto de dar caza al líder en la última vuelta. Para Osset, retrasado en los inicios, sólo le quedó el consuelo de la vuelta rápida.

○
E. D.

CLASIFICACIONES

TROFEO RC 60

1º Ernesto Gilberga, 19m 36s 078; 2º Javier Juncadella, a 0.159; 3º Ernesto Gilberga, a 4s 267; 4º Juan Manuel Blanco, a 6s 596; 5º Carlos Villarrubí, a 13s 026

HISTÓRICOS

1º Jaime Sornosa (Porsche 911), 19m 44s 425; 2º Luis Olivé (Lotus Elan S-2), a 8s 604; 3º Simón Watson (Austin Cooper S), a 12s 679; 4º S.de Mollinedo (Porsche 911) a 1m 02s 116; 5º Lorenzo Rosal (Datsun), a 1m 09s 083.

FÓRMULA FORD

1º Pedro Jorgensen (Van Diemen 91), 22m 42s 200; 2º Javier Morcillo (Van Diemen 90), a 15s 268; 3º Antonio Pérez (Swift 91), a 32s 394; 4º José Sala (Van Diemen 86), a 58s 150; 5º R.Cabarrocas (Van Diemen 89), a 2m 00s 599

CITROËN AX

1º Juan Cano, 25m 01s 869; 2º Javier Santías, a 00s 184; 3º José María Aráez, a 00s 522; 4º José M. Reyes, a 18s 285; 5º Vicente Vallés, a 18s 476.

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

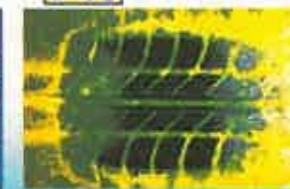
MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

15%



FRENADA DE 90 A 85 km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ*

9%



MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA. RIESGO DE ACUPLANING: 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 MXT80. La tecnología más avanzada, para coches normales.

MXT
MICHELIN

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



Jordi Tarrés: Nuevos bríos

El Campeonato del Mundo de Trial dará comienzo el próximo 18 de abril en Luxemburgo, certamen en el que una temporada más, demostrando su gran clase, estará presente **Jordi Tarrés**. El piloto de Rellinars, con cuatro títulos mundiales en sus vitrinas, tratará de conquistar su quinta corona, algo que no pudo conseguir en el 92, al dejársela arrebatada en los últimos compases de la temporada.

En el 93, el Mundial de Trial se presenta con un interés mucho mayor para la afición y el motociclismo español. El propio Tarrés, junto a su hermano Francisco, han montado un equipo en el que la principal novedad es la montura que van a utilizar, una **Gas Gas Contact T-25**, una moto española con la que conquistará un reto: ver a final del año en lo alto del podio a un piloto y una montura española.

El campeonato consta de doce pruebas, en las que Jordi Tarrés tendrá que emplearse a fondo ante las mejores figuras de la especialidad. En el calendario habrá una carrera en España, que se disputará en pleno verano, el 25 de julio.

Jordi Tarrés para estar perfectamente a punto, para encarar el reto que se le avecina con total garantía, ha realizado una intensa pretemporada. Ha disputado diez carreras de la **Copa del Mundo FIM de Trial Indoor**, consiguiendo la victoria en Barcelona, además de otras más, finalizando en segunda posición en este espectacular certamen. Además ha disputado pruebas del Campeonato de España, encabezando la clasificación provisional. En su nueva aventura mundialista, Tarrés contará con el apoyo de su patrocinador habitual, Ducados, que se verá sustituido por la marca alimenticia **Artiach**, donde exista prohibición de publicidad de tabacos. A estos importantes sponsors se une Banesto, que en esta especialidad, como ya ha hecho en otras, como es el caso de Indurain, Sainz o Crivillé, quiere estar con el mejor.



A TODO GAS



G.P. DE MALASIA: CRIVILLE CON LOS GRANDES

ALEX Crivillé ha salvado el honor español en Malasia, ya que ni Cardús ni Giró, con posibilidades de puestos de honor, lo consiguieron. El quinto puesto conseguido por él tiene una gran importancia. Y es que estuvo luchando de tú a tú con los «grandes», y eso a pesar de un pie izquierdo lesionado que le impedía cambiar bien. «De no ser por ello hubiera podido subir al podio» declaraba, convencido de sus posibilidades. Crivillé en los entrenamientos se lució, ostentó en varias ocasiones el mejor tiempo, pero dos caídas le dejaron en cuarto lugar. Eso significaba salir en la primera fila, pero pudo haber estado mejor situado; además de su pie dañado, el neumático trasero perdió eficacia rápidamente y según él: «la moto se movía muchísimo».

La carrera no tuvo mucha historia: Rainey estuvo absolutamente intocable, **Becattic, Schwantz y Doohan** pronto estabilizaron sus posiciones. Donde hubo movida fue en la salida. Al arrancar para la vuelta de reconocimiento, el mecánico que empujaba a Cadalora fue embestido por McWilliams y ello obligó a retrasar la salida.

También hubo lío en la salida de 250, porque el semáforo se estropeó y hubo que volver a darla. La lucha por la victoria fue un asunto japo-

nés: Harada fue superado por el protegido de Kanemoto, **Aoki**, que le ganó la partida. La sorpresa saltó después de una hora, al reclamarse la segunda salida; algunos pilotos, entre los que se encontraba Cardús, fueron penalizados con un minuto por adelantarse al semáforo verde. Puig terminó, gracias a las penalizaciones, octavo. Giró de nuevo de-

cepcionó. Esta vez, el de Aprilia, había conseguido intercalar su moto entre un emjambre de Hondas privadas. En la carrera se fue de nuevo al suelo, sufriendo daños en la clavícula derecha. **Raudies**, en 125, no dio opción alguna y se anotó una victoria inapelable. Torrontegui fue noveno y Aspar, décimo.

José Luis Aznar

A POR ELLOS

A tres décimas en la parrilla de salida, cuando el año pasado está a un segundo. En los entrenamientos pisándoles los talones en varias ocasiones y siempre en los tiempos de «ellos». En carrera, lo mismo, segundo en la salida, y luego en el grupo perseguidor. También dos caídas en las tandas cronometradas oficiales, pero no empañan nada. **Alex Crivillé** está madurando. Es lo mismo que ocurre con los niños cuando se dice «¡vaya estirón que ha pegado!». Alex está ahora en uno de esos saltos adelante. El año pasado aprendió, mostró los dientes, en Assen incluso mordió. Ahora está subiendo el peldaño que ha de ponerlo al mismo nivel de los «grandes», y eso, claro, se paga. Para explicarlo con un símil como el de



antes, es lo mismo que el bebé que comienza a dar sus primeros pasos: le cuesta unos trompazos, pero en cuanto descubre el secreto se hace el milagro, ¡jecha a andar! Faltan muy poco, pero que muy poco, para que Alex «camine», corra, vuele seguro. Ahora los «intocables» ya sienten en su cogote el aliento del de Seva y por lo «bajini», sin dar muchas evidencias, lo consideran, lo temen, saben que va a por ellos. Incluso a través de terceros mandan mensajes sutiles: «Que no se precipite, que no sobrepase sus límites, que tiene mucho tiempo por delante». Parecen haber olvidado que ellos también eran impacientes y también se caían. Lo que ocurre es que saben muy bien que sólo se aprende y progresa a base de la experiencia que aportan los propios errores.

B O X E S

♦ **EL MONDEO EN ITALIA**
El nuevo Ford Mondeo será una de las atracciones del Campeonato Británico de Turismos. Andy Rouse, dentro de su programa para el 93, además del inglés de la especialidad, tiene intención de disputar una carrera en el Super Turismo Italiano. La aventura italiana servirá para comprobar el nivel de competitividad de este modelo en la clase B2 del certamen transalpino.

♦ **PORTUGAL, TODO DE TIERRA**
Ya es seguro que el Rally de Portugal en el 94 se disputará enteramente sobre tierra. Además, para adaptarse aún



más a las exigencias de la FISA y para intentar abaratar costes al máximo, la carrera tendrá tres días de duración en lugar de los cuatro habituales. Otra novedad de esta prueba del Mundial de Rallyes, es que para esta edición tendrá el patrocinio de TAP (compañía aérea de Portugal), que sustituye a Vinos de Oporto.

♦ **SUBARU QUIERE A AGHINI**
El compañero de equipo de Carlos Sainz en el Mundial de Rallyes, el italiano Andrea Aghini, se está consolidando como uno de los pilotos más cotizados de la especialidad. Cuando apenas ha comenzado la temporada 93, David Richards, patrón de Prodrive, equipo que hace correr a los Subaru oficiales, está muy interesado en contar con los servicios del italiano en el 94. Para ello le ofrece al piloto italiano un contrato que lo une a Subaru por un periodo de dos años. Richards no duda al afirmar que tanto Aghini como Colin McRae son los pilotos jóvenes con más futuro en esta especialidad.

♦ **SEGUNDO ASTRA PARA LILLY**
En Santander, Miguel Lilly podría volver al equipo Opel. La marca alemana mostró su interés en poder disponer de un segundo Astra GSI 1.6V en el campeonato español; el sueco suecín, el conductor serbio Lilly. Este puesto sucederá el 28 de abril en el Rallye de Cantabria, segunda cita del año en esta espectacularidad y primera de las que se disputan en la Península.

♦ **MANSSELL ACCIDENTADO**
El británico Nigel Mansell, la gran atracción en el GP en la Fórmula Indy, sufrió un espectacular accidente durante los entrenamientos de la prueba en el óvalo de Phoenix. Mansell perdió el control de su Lotus-Cosworth cuando conducía a más de 260 kilómetros por hora y golpeó la parte trasera contra el muro. En un principio se temió por la vida del piloto inglés, ya que durante once instantes perdió el



conocimiento. Más tarde, tras una concienzuda observación médica, se ha podido constatar que pese a la espectacularidad del accidente las heridas no son graves. Mansell podrá estar recuperado para participar en la siguiente carrera. En Phoenix el vencedor fue Mario Andretti.

♦ **ALFA VENCE EN EL DTM**
Nicola Larini, al volante de uno de los Alfa Romeo 165 oficiales, se ha impuesto en su primera carrera en el Campeonato Alemán de Turismos en el circuito belga de Zolder. Su vehículo, dotado de cuatro ruedas motrices, bajo la lluvia no tuvo rival.



DE LA ROSA, TERCERO EN F-3

PEDRO Martínez de la Rosa, en su segunda carrera en el Campeonato Inglés de Fórmula 3, ha demostrado que se encuentra en condiciones de luchar por la victoria en cada prueba. En esta ocasión, en el circuito de Thruxton, ha ocupado la tercera plaza del podio. Martínez de la Rosa tuvo en su poder la «pole position» en los entrenamientos oficiales, hasta el último minuto, en el que se la arrebató Goosens, ocupando finalmente el español la tercera posición de la

parrilla. En la carrera, tras una intensa lucha, llegó a ocupar el segundo puesto, pero finalmente no pudo aguantar el acoso de Kevin Burt, que le relegó a la definitiva tercera posición.

Además de Pedro Martínez de la Rosa, hubo más pilotos españoles en esta carrera: Miguel Ángel de Castro y Juan Serdá, ambos dentro de la Clase B.

El primero de ellos finalizó en un meritorio puesto trece, mientras que Serdá fue vigésimo.

UNA BUENA INSCRIPCION

EL RACE ha cerrado el plazo de inscripción del Campeonato de Rallyes de Tierra. A falta de alguna que llegue por correo, un total de 83 equipos tienen intención de tomar parte en este certamen, que comienza el día 17 de abril en Lorca.

Entre los favoritos se encuentran: Guillermo Barreras, Enric Burrull, Pepe Alonso y Labaka, con los competitivos Citroën AX 4x4, Izaguirre, con un Nissan

Sunny GTR y Pedro Diego, con un Lancia Delta HF Integrale.

Además, sobre las dudas surgidas sobre la no admisión de los vehículo Todo Terreno, el RACE aclara que sí están admitidos y encuadrados dentro de la Agrupación III. Se entiende por este tipo de vehículos aquellos que tengan esa condición por el fabricante y que cumplan la normativa prevista en el Reglamento del campeonato.

TODT PUEDE IR A FERRARI

EL director de Peugeot-Talbot Sport, tuvo una reunión no oficial en Londres con los máximos responsables de la FISA y la FOCA, Max Mosley y Bernie Ecclestone, respectivamente. Todt en esta reunión, exigió, para que Peugeot entre en Fórmula 1, un reglamento estable durante al menos cinco años. La negativa de la FISA y la FOCA a sus exigencias, ha propiciado que la marca francesa se replantee su decisión de partici-

par en F-1, algo que ahora parece muy improbable que pueda suceder.

Jean Todt, que sí tiene intención de entrar en la categoría reina, podría haber contactado con Ferrari para ocupar el cargo de director general de la escudería de Fórmula 1.



¡¡¡ARRRANCA!!!

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

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

Nombre	1º 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:

Alegato higiénico

ENTRE los numerosos modos y costumbres que nos caracterizan, para orgullo, chanza o escarnio, hay un hábito que, por desgracia, se ha continuado en las maneras automovilísticas.

Verter desperdicios es algo tan usual sobre la rancia y castigada celtiberia como respirar. Esta antibigiénica disposición se hace espectacularmente extensiva a la propia persona. No es de extrañar que, andando por las aceras de cualquier ciudad, se adquiriera una especial habilidad para sortear en última instancia un continuado bombardeo de proyectiles sólidos, líquidos o semisólidos. Cuando todo el mundo habla doctamente del agujero de la capa de ozono, el tan habitual escupitajo convive en alegre simbiosis dentro de lo más íntimo de nuestra sociedad. Pero es poco nombrado o señalado, reminiscencias quizá del Siglo de Oro, donde el español aprendió a vivir en la mugre guardando la compostura. Aunque el automovilista sufra una variable transformación psicológica al empuñar el volante, fenómeno ya largamente estudiado, conserva sin embargo estas hereditarias inclinaciones a tan soeces prácticas públicas. El tedio de los atascos es un momento proclive a la observación de este fenómeno. El manejo de esos insustituibles instrumentos de precisión que son el índice y el meñique entran en acción, explorando fosas nasales, pabellones auriculares y reductos gingi-

vales. Los elevadores eléctricos se abren tal silenciosas compuertas y dan paso a «kleenex» exhaustivamente aprovechados. Algunas puertas se entreabren y derraman cual esparas de suciedad el contenido maloliente de comprimidos ceniceros. Y, para finalizar esta arraigada manifestación de nuestra peculiar costumbre popular, hace su aparición el innombrable proyectil nasofaríngeo que, en muchas ocasiones, acierta con precisión a un motorista que intenta abrirse paso entre la muralla de acero. Paradójicamente, en el fin de semana, menudean largas colas ante los lavaderos automáticos o se aprovechan espacios verdes para pulir y embadurnar los coches con productos de alta toxicidad. Algo parecido a lo que pasa en los hogares españoles, que consumen la mayor cantidad de detergentes de toda Europa mientras que es frecuente encontrar un vertedero a pocos metros del umbral. Puede que alguna comisión parlamentaria consiga en Bruselas, no sin vergüenza, importantes subvenciones para iniciar alguna campaña educativa. Erradicar tales prácticas, sucias y nada acordes con la «Europa del 2000», se impone con urgencia. Es inútil hablar a la población de ecosistemas, clorofluorcarbonos, desertización o lluvia ácida si todavía es incapaz de asimilar las más elementales normas de higiene y limpieza.

Juan Luis Soto



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 

WILLIAM LAWSON'S

CUANDO UN WHISKY SE IMPONE...



HAY OCASIONES QUE MEREcen EL PLACER DE UN GRAN WHISKY.

SEMANAL Motor 16 GRUPO

13 de abril 1993

Núm. 495 • 350 ptas.

MONDEO

Probamos a fondo el último Ford



**AL VOLANTE
ROVER 600**



**UN INGLES
CON FUTURO**

