

CÓRCEGA: CARLOS SAINZ PIENSA EN SU FUTURO

# SEMANAL **Motor 16** GRUPO

11 de mayo 1993

Núm. 499 • 350 ptas.

## ESPECIAL F-1



- EQUIPOS
- PILOTOS
- CIRCUITOS
- TECNICA
- RENAULT SPORT POR DENTRO
- HABLA EL MEDICO DE PROST

# ASPIRANTES A LIDERES

*Comparamos los coches del momento*



*Ford Mondeo 2.0 Ghia*

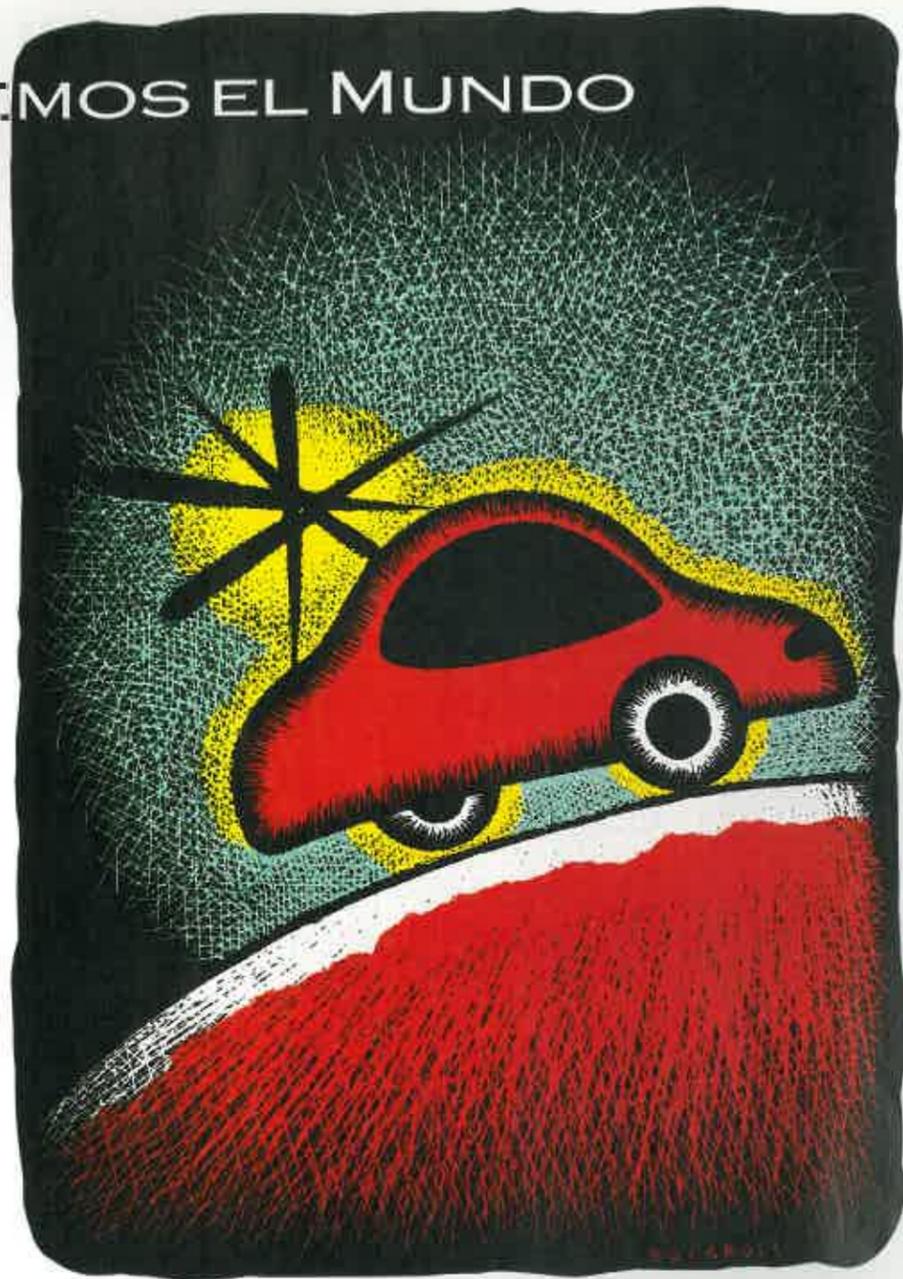


*Citroën Xantia 2.0 V6X*



00499  
8 413042 641506

MOVEMOS EL MUNDO



COCHES, MOTOS, CAMIONES, RECAMBIOS Y ACCESORIOS, AUTOBUSES... PARA MOVERSE POR EL MUNDO, EN EL SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL LO TENEMOS TODO. NO SE LO PIERDA.

SALÓN INTERNACIONAL DEL  
**AUTOMÓVIL**  
VEHÍCULO INDUSTRIAL Y MOTOCICLETA

BARCELONA  
15 • 23 DE MAYO DE 1993

IBERIA



El máximo exponente.

**Motor 16**



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

Director:  
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torraiba. Redactores jefe: M<sup>o</sup> Jesús Benet (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). Luis M. Turmes (diseño). 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 Canzabal, Simonetta Garib, 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 el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Redacción: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). Autoedición: José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M<sup>o</sup> Ormazábal.

Director Gerente: Simón Molero. Marketing: Jorge Dorrego y Teresa Osma. Directora de Promoción: Charo Oñate. Director de Producción: Antonio Terribio Triviño. Directora Tarjeta Motor 16: Marta Sedano. Isabel Moreno

Publicidad: Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Publicidad Zona Centro: Eivira Aricha y M<sup>o</sup> Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Celsina Rúa. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. 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 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5<sup>o</sup> Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58, 1<sup>o</sup> 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 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: 586 31 00.

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

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

ESTATAS E M A N A



32  
Lagonda  
Vignale

PUNTO DE MIRA	6	Pierre Balaydier	
SU CASO	18	Riccardo Patrese	80
AL VOLANTE	22	Conceptos aerodinámicos	84
Innocenti Elba		Todos los circuitos	88
Gama Alfa Romeo 164	24	PRECIOS	91
Gama Aston Martin	26	DEPORTE	124
FUERA DE SERIE	32	Tour de Corse	
Lagonda Vignale		G.P. de España de	134
FRENTE A FRENTE	38	motociclismo	68
Citroën Xantia 2.0i VSX/		A todo gas	142
Ford Mondeo 2.0i Ghia		FIRMA DE LA CASA	146
A FONDO	48		
BMW 525 TD			
OCIO	56		
Motorépoca			
ESPECIAL F-1	60		
Equipos y pilotos	62		
Williams por dentro	68		
Entrevista con	76		



134  
G.P. de  
España de  
motociclis-  
mo

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



**JAMAS EL PROGRESO FUE TAN BELLO.**



**Desde siempre, precursor de instantes privilegiados, el eclipse revela el nacimiento de una de las más bellas creaciones. Citroën Xantia, la alianza perfecta entre el progreso y la belleza.**



**Jamás el progreso fue tan bello.**

Progreso, símbolo de una forma de vida bella y segura. Citroën crea Xantia, con un conjunto de prestaciones que lo sitúa a la vanguardia en belleza, seguridad y fiabilidad.

Eje delantero autoestabilizador y tren trasero autodireccional que genera un efecto similar

a un cuatro ruedas directrices y proporciona una extraordinaria seguridad

y comportamiento en carretera. Dirección asistida, volante regulable en altura, puesto de conducción con reglajes adicionales en altura y apoyo lumbar.

Silencioso interior, diseñado para ofrecer un amplio espacio modulable (asiento trasero abatible y fraccionable con trampilla para objetos largos). Equipamiento extraordinario: Suspensión hidractiva II, aire acondicionado con filtro antipolen, compact disc con 6 altavoces y mandos en el volante, tapicería de cuero, alarma volumétrica y perimétrica..., disponible según versiones.



**Jamás la potencia fue tan bella.**

Motores de inyección multipunto, de 1.761 cc, 1.998 cc y 16 válvulas que desarrollan una potencia de 103 CV, 123 CV y 155 CV, que

permiten acelerar en 9,6 segundos de 0 a 100 Km/h en el motor 16 válvulas. Motores XU de última generación, elásticos y robustos, con un excelente par a bajo régimen, con árbol de levas en cabeza y encendido electrónico estático. Motores ecológicos, con catalizador de 3 vías y sonda Lambda.



**Jamás la seguridad fue tan bella.**

Citroën Xantia. Una alianza perfecta entre seguridad y belleza. Estructura de seguridad con basamento reforzado y habitáculo rígido con triple anillo de protección. Puertas reforzadas con sólidas barras de seguridad. Cinturones de seguridad con tres puntos de anclaje, regulables en altura los delanteros y con un nuevo sistema de pretensado. Frenos

de disco sobredimensionados en las 4 ruedas, ventilados los delanteros, con posibilidad de sistema antibloqueo de frenos (ABS) con 4 captores. Faros de superficie compleja que aumentan considerablemente la visibilidad nocturna. Neumáticos Michelin de nueva generación. Protección anti-corrosión reforzada con cataforesis de fuerte espesor, chapas electrozincadas o galvanizadas, protección anti-gravilla. Inyección de poliuretano en cuerpos huecos.

... Jamás el progreso fue tan bello.



**CITROËN**

## La FISA puede desaparecer

**E**l organismo rector del deporte del automóvil siempre es noticia, y en esta ocasión parece que bastante mala. Con ocasión del **Tour de Corse** se han desatado todo tipo de rumores sobre su desaparición. La **FISA** (Federación Internacional del Deporte del Automóvil), está presidida actualmente por el británico **Max Mosley**, pero encuadrada en un órgano superior, la **FIA** (federación Internacional del Automóvil) cuyo presidente no es otro que **Jean Marie Balestre**, que anteriormente presidía también la FISA. A nadie se le oculta que entre ambos hombres, Balestre y Mosley, las cosas no han marchado muy bien, pues ambos defienden intereses distintos. Siempre se ha hablado del inmenso poder del francés Balestre, pero parece que ese poder no es nada comparado con el del británico Mosley, que en un golpe de timón podría hacerse con la presidencia de la FIA y hacer desaparecer el órgano deportivo FISA. Todo parece indicar que así será cuando, dentro de algunas semanas se reúna el Consejo Mundial del Deporte del Automóvil.

# FISA

Los rumores apuntan a lo siguiente: Mosley sería nombrado presidente de la FIA y éste sería el único órgano regulador de todas las actividades, tanto deportivas como de otra índole. Se crearía un consejo, denominado **Senado**, en el que se sentarían los más destacados personajes del mundo del automóvil bajo la presidencia de Balestre con toda probabilidad; lo cual no es mucho para un hombre que lo ha sido todo a nivel oficial. En definitiva, todo, absolutamente todo lo que tiene que ver con el automóvil y el deporte quedaría en manos del actual «grupo británico», que ya ha dejado bien claras sus intenciones. Para ellos la actividad deportiva es lo que menos importa. Prima en sus prioridades el espectáculo y los intereses económicos y publicitarios. ¿Dejará de ser el deporte del automóvil ese insustituible banco de pruebas para la serie que hasta ahora ha sido? ¿Se frenará el progreso de la tecnología que el deporte lleva consigo? Todo son incógnitas, pero Mosley y sus hombres parecen querer hacer del automovilismo un negocio en el que sólo importa el dinero, y eso tendría consecuencias muy graves. Las marcas y los pilotos quedarían relegados al papel de meros comparsas, como simples herramientas para obtener el mayor lucro de unos pocos.

**Manuel Doménech**

P U N T O D E M I R A

## TOYOTA, LA MAS RENTABLE

**A** lo largo de 1992, las firmas automovilísticas han obtenido beneficios. Probablemente será el último año de números negros hasta dentro de muchos meses. **Toyota**, con unos beneficios de algo más de 200.000 millones de pesetas, es la firma más rentable. Pero, para ser más precisos, conviene aclarar que el margen de beneficios, sobre su cifra de negocios (algo más de 9 billones de pesetas), es de sólo el 2,34 por ciento, inferior a la obtenida por otros constructores, como Renault (con un 3,17 por cien) de margen, que es la firma líder en este importante concepto. El éxito de Renault, al que acompaña el otro grupo francés **PSA** (con un margen de beneficios del 2,17 por ciento) se debe fundamentalmente a una importante reducción de sus costes. Renault también ha sido la segunda empresa en beneficios, con 122.000 millones de pesetas en este ejercicio, un 85 por ciento más que en el año anterior.

Una de las sorpresas del año es **Chrysler**, que de ofrecer pérdidas en el ejercicio 1991, ha pasado a unos beneficios de 82.000 millones de pesetas; en el lado contrario encontramos a Volkswagen que, pese a mantenerse aún en rentabilidad (beneficios de 10.700 millones de pesetas), ha pasado de un margen de beneficios del 1,7 por cien a tan sólo 0,17 por cien.

Marca	Beneficios en 1992 (en millones de Ptas)
Toyota	218.160
Renault	122.688
Chrysler	82.512
PSA	72.792
Mercedes	62.208
Honda	58.752
BMW	53.136
Mitsubishi	25.272
Volkswagen	10.757
Mazda	7.970
Porsche	-5
Rover	-10
Nissan	-18
Volvo	-71
Ford	-842
General Motors	-2.685



## CONDUCTOR REAL

**E**N el reciente viaje que los Reyes de España han realizado a Estados Unidos se acercaron hasta Detroit, la cuna del automóvil, para visitar la sede de **General Motors**. Don Juan Carlos y Doña Sofía, a quienes acompañaba el ministro de Asuntos Exteriores Javier Solana, fueron recibidos por **Jack Smith**, el presidente ejecutivo del constructor americano, y Javier Oraá, el director de la compañía en España, quienes los acompañaron hasta el Centro Técnico, el recinto

más secreto y mejor guardado de todas las instalaciones que tiene la compañía, para realizar un recorrido por los talleres, donde se diseñan los **prototipos del futuro**. En esta visita real, y dada la conocida afición de Don Juan Carlos por el motor, no le faltó al Rey la oportunidad de ponerse al volante del Impact, un prototipo de coche eléctrico desarrollado por **General Motors**, que también tuvieron la oportunidad de conducir la Reina Doña Sofía y el ministro Solana.

## S E M A F O R O S



Hace falta acercarse a Galicia para darse cuenta del estado de dejadez por parte de la **Administración** en que se encuentran a nivel de carreteras. Es un hecho que la infraestructura viaria de nuestro país mejora día a día, pero que eso no tiene nada que ver con el país gallego. Sólo de pensar en viajar de Madrid a Vigo, por ejemplo, exige una preparación. Carreteras salpicadas de pueblos, de multitud de coches, con trazados difíciles, ya deberían haber sido modificadas en pro de la seguridad de conductores y peatones. ¿Cuándo se darán cuenta?



El mundo de la vela es de una importancia real en un país como el nuestro, que tiene muchos kilómetros de costa, es un deporte que ha dado éxitos deportivos de gran relevancia en el mundo. Sin embargo, parece que pocos se preocupan de ella. Es por eso que queremos destacar la labor de patrocinio que viene desarrollando la marca **Porsche** a cuantos acontecimientos de importancia se desarrollan a lo largo del año en el deporte de la vela. Unir una imagen como la de la marca alemana a una actividad tan interesante nos parece destacable.

## B R E V E S

♦ **PORTUGAL ESTUDIA REDUCIR LA TASA DE ALCOHOL**  
En estos días, los medios informativos portugueses han recogido el rumor de una posible reducción de la tasa de alcoholemia hasta 0,3 gramos/litro. El Automóvil Club de Portugal ha salido al paso desmintiendo los rumores que le responsabilizaban de esta iniciativa, sin descartar su apoyo a una posible reducción.

♦ **FIAT: TESORO FOTOGRAFICO**  
Por primera vez en la historia de Fiat se podrá admirar fuera de Italia una muestra que recopila parte del inmenso archivo histórico de la marca italiana. «Imágenes de un Siglo» cuenta entre sus fotografías con imágenes tomadas en Madrid y Barcelona a principios de siglo e incluye óleos y acuarelas de artistas de renombre mundial. La exposición permanecerá abierta del 16 al 31 de mayo en la Sala Goya del Circolo de Bellas Artes.



♦ **SANTANA MOTOR: ASUMIR LAS PÉRDIDAS**  
Para enjugar las pérdidas acumuladas, más de siete mil millones de pesetas, Santana Motor tiene previsto reducir su capital social actual de 6.214 millones de pesetas a cero. La operación se completará con una posterior ampliación de capital, en la que podrá entrar Mitsubishi, a 6.214 millones de pesetas, una vez asumidos los resultados negativos de la empresa. Por otra parte, Suzuki, accionista mayoritario de Santana Motor, ha anunciado la sustitución de Takuya Watanabe por Yosuo Miyoshi como presidente y consejero delegado de la empresa española.

♦ **CARRETERAS ESPAÑOLAS, CON CARÁCTER MUNDIAL**  
Como ya anticipamos hace algunas semanas, la Asociación Española de la Carretera es el organizador del Congreso Mundial de Carreteras de la I.R.F., ya que en duodécima edición se celebra en España. Las fechas de este simposium, cuyo tema central será «Carreteras, elementos de unión de pueblos y mercados», serán del 17 al 21 de mayo y se celebrará en el Palacio de Congresos de Madrid. El acto inaugural estará presidido por Su Majestad El Rey

♦ **LA CÁTEDRA ADA SIGUE TRABAJANDO**  
Francisco Aparicio, catedrático de Transportes de la E.T.S. de Ingenieros Industriales, ha sido el último conferenciante en la activa Cátedra de Seguridad



Vial de ADA. El tema de su disertación ha sido «Colisión frontal entre turismos y vehículos de grandes dimensiones».

♦ **DAEWOO TODAVÍA NO FIRMA**  
En el pasado número 397 de Motor 16 aparecía una información que hacía mención al inminente inicio de las importaciones de automóviles Daewoo, por parte de una sociedad ligada al actual importador de Lada en España. Fuentes de dicha empresa nos han confirmado que aunque los contactos con la marca coreana son ciertos, todavía no se ha llegado a un acuerdo definitivo y por lo tanto aún no hay nada en firme.

## RELEVOS EN GM ESPAÑA



UN tanto inesperadamente, Daniel Young ha sido relevado de su cargo como director general Comercial de General Motors España, tras apenas un año de gestión. Young ha sido destinado a Turquía como responsable de GM en aquel país, asumiendo también la dirección de la fábrica que la compañía tiene en el país.

Para suceder a Young ha sido nombrado Erhard L. Spranger, que venía ocupando el cargo de consejero delegado en Portugal, quien también seguirá siendo responsable comercial en aquel país.

## DIEZ LECTORES A LA F-1

LAS diez entradas de tribuna que Motor 16 ha sorteado entre sus lectores, para asistir al Gran Premio de España de Fórmula 1, ya tienen propietario. Los afortunados ganadores que podrán asistir al circuito barcelonés de Montmeló son: María Elena Aramendía de Zizur, Navarra; Francisco Javier Bermúdez Sánchez de La Junquera, Gerona; Antoni Capellá

Torrents de Montcada i Reixach, Barcelona; Jordi Carreras Torrevella de Barcelona; Santiago Colomer Gallego de Altra, Valencia; José María de la Puerta Vázquez de El Puerto de Santa María, Cádiz; Manuel García de la Torre de Tres Cantos, Madrid; Oscar García Gallego de Madrid; Félix López Ramírez de Madrid; y Montserrat Pont de Montcada i Reixach, Barcelona.

## CRECE EL PEQUEÑO 106

UNA nueva versión de tres puertas, el XS, viene a incorporarse a la gama del pequeño Peugeot 106 destinada al conductor que quiere un coche con brío sin sacrificar el confort. El nuevo 106 XS 1.4 es una berlina con motor de 1.360 centímetros cúbicos y 75 caballos de potencia, que puede alcanzar los 172 kiló-

metros por hora. El precio de esta versión es de 1.380.000 pesetas y las opciones que Peugeot ofrece son: cerraduras y elevalunas eléctricos, 46.000 pesetas que se convierten en 127.200 pesetas si se le añade dirección asistida y 277.300 también con aire acondicionado. Sólo cerraduras, elevalunas y aire cuestan 196.700 pesetas.



## EL GOLF, MAS GOLF

EL Golf se hace más Golf, con la incorporación del GTI con 16 válvulas, una versión que continúa la tradición de Volkswagen en sus vertientes deportivas y comenzará a venderse en el mercado español en el mes de junio. El modelo, que monta un nuevo motor, de inyección, dos litros de cilindrada y cuatro válvulas por cilindro, ya ha sido probado por MOTOR 16 en una maratoniada

comparativa de 24 horas que aparecerá en nuestro próximo número. Con un equipamiento de serie acorde a sus prestaciones deportivas, el Golf GTI 16 válvulas estará, como no, en el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona. Cuando se inicie su comercialización el precio de la versión tres puertas será de 2.775.000 pesetas, mientras que el cinco puertas costará 2.851.000 pesetas.

## OTRO AÑO MAS

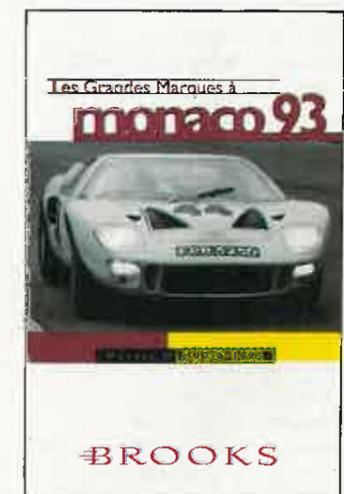
UN año más, el octavo, BMW Ibérica ha convocado su premio de pintura, un premio de reconocido prestigio en los ambientes artísticos, que está dotado con cuatro millones y medio de pesetas. Abierto a cualquier pintor español o extranjero residente en España, los requisitos se limitan a presentar una obra inédita, de técnica y estilo libres, cuyo tamaño no exceda los 195 centímetros en cualquiera de sus lados ni sea inferior a 100 x 81 centímetros. Las bases pueden retirarse en las principales galerías de arte, oficinas centrales de BMW Ibérica o concesionarios de la marca, y los trabajos deberán entregarse entre el 1 y 24 de septiembre. Además de elegir al ganador, el jurado otorgará diez medallas de honor y seleccionará otras treinta obras finalistas para realizar una exposición en la



Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, exposición que posteriormente recorrerá diversas ciudades españolas.

♦ **MOTORTEC EN MARCHA**  
El Salón de Equipos y Componentes para la Automoción, Motorise 93, tendrá lugar del 3 al 7 de junio en el Parque Ferial Juan Carlos I de Madrid. El salón, que ya tiene ocupado el 85 por ciento del espacio, ofrecerá: car audio y electrónica, repuestos y accesorios, equipos de lavado y estaciones de servicio y equipos de garaje y taller.

♦ **SUBASTA EN MONTECARLO**  
Como viene siendo habitual, en los días previos al G.P. de



Monaco, Brooks celebrará una subasta de coches históricos. Este año destaca un Ford GT 40, conducido porochen Rindt en las 24 Horas de Le Mans de 1966, un Maserati A6000 de 1952, un prototipo de Ferrari de 1950 y un Amicar de 1926.

♦ **NUEVA TARJETA OPEL-G.M.**  
Más de 250 concesionarios de la red Opel G.M., así como la red completa de servicios de la marca, será el ámbito de uso de la nueva tarjeta de crédito nacida de un acuerdo entre la Corporación Bancaria Hispamer y la Asociación Española de Concesionarios Opel G.M.E. Sus titulares podrán acceder de forma permanente a créditos, con el sistema de pago que más se adapte a las necesidades del cliente.

## Turín

Giancarlo Perini



### ► RUIDO DE CAMBIOS EN FIAT

La prensa italiana especula sobre un arriplo e farrnante cambio en la cúpula del grupo Fiat y las últimas manifestaciones de Giovanni Agnelli sobre la posibilidad de que lo sustituya en la presidencia su hermano Umberto. El relevo, previsto para junio de 1994, marcaría el inicio de una fase que afectaría a Cesare Romiti, que podría ser sustituido por Sergio Garavini. Los especialistas coinciden en que éste no es el momento más adecuado, pero hay quien cree que es ahora, con una grave crisis económica y política, cuando tendrían su razón de ser para desviar la atención de los temas de corrupción,

que están afectando la imagen del grupo.

### ► MÁS PESO PARA POLONIA

Al alcanzar el control financiero de FSO, Fiat ha programado un incremento de producción en Polonia. El Cinquecento alcanzará un ritmo de 200.000 unidades anuales, 40.000 más que en 1992, y otra cadena iniciará la producción del Uno, del que se espera alcanzar 30.000 unidades, incrementándose en función de las necesidades del mercado polaco.

### ► ¿QUÉ PASA EN BUGATTI?

Pocos meses después de su incorporación como director técnico, Nicola Materazzi, uno de los ingenieros más prestigiosos de Italia y «padre» del Ferrari F-40, ha abandonado repentinamente Bugatti, como lo hiciera su antecesor Paolo Stanzani. Todo apunta a un conflicto de competencias con el presidente de la compañía Romano Artioli, quien autorizó la entrega del EB 110 sin que el departamento de ingeniería diese el visto bueno.

## Tokio

Daniel Monteverde

### ► EL '92, MAL AÑO PARA JAPÓN

Las ventas de coches en Japón disminuyeron el 7,2 por ciento en el recién terminado ejercicio del '92 y totalizaron 5,27 millones de unidades. También se conocen los resultados durante el pasado año de las dos grandes firmas japonesas, Toyota y Nissan, con similar tendencia: descenso en producción (3,6 por ciento para Toyota y 12,4 por ciento para Nissan), ventas domésticas (5,9 y 10,6 por ciento) y exportaciones (8,2 y 6,5 por ciento), y el considerable aumento de sus respectivas producciones en el extranjero (un 15,2 y un 21,9 por ciento).

### ► TOYOTA EN PAKISTÁN

El primer Toyota fabricado en Pakistán, un Corolla de 1.300 cc, salió de la línea de montaje de la factoría de Indus Motor, en Karachi. El fabricante japonés espera construir con su «joint venture» unos cinco mil coches al año en Pakistán.

### ► DESPIDOS DE NISSAN

La filial norteamericana de Nissan ha hecho historia al despedir a 1.115 empleados -el 5 por ciento de su plantilla- en su sede central de Carson, California. Es la primera vez que un constructor japonés despide trabajadores estadounidenses.

## VIGO: TODO UN SALON

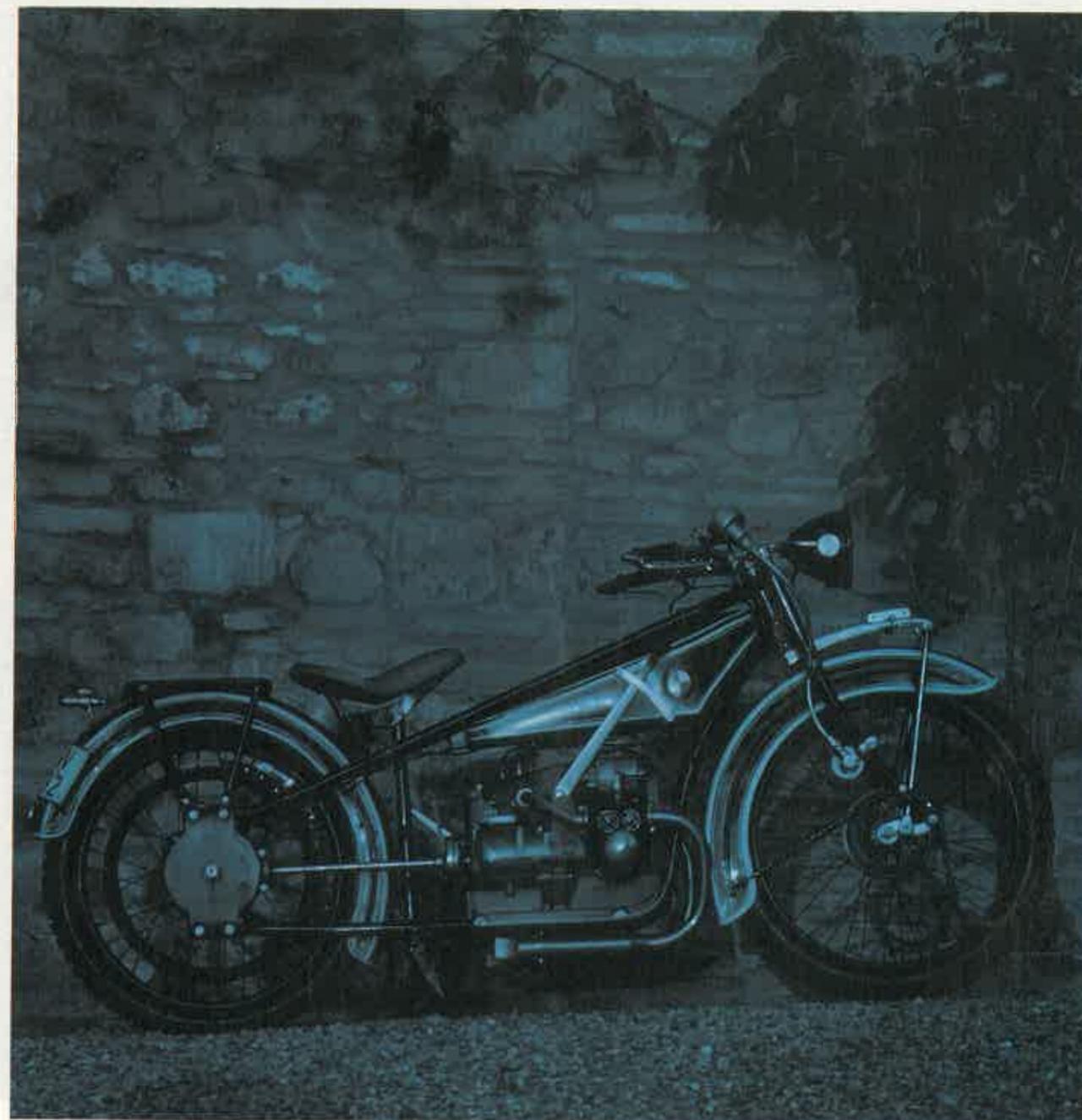
La segunda edición del **Salón del Automóvil de Vigo** ha cerrado sus puertas, por las que este año han pasado un total de noventa mil visitantes. El certamen, que para el año que viene contará con el nuevo **Pabellón de Exposiciones** para su celebración, ha presentado numerosas novedades nacionales, entre las que destaca la presencia del **Citroën Xantia**, modelo que inició su comercialización dos días después de inaugurarse la muestra gallega, y el nuevo Seat Ibiza. También, de reciente comercialización, destacaban por su novedad en el salón vigués el Opel Corsa, Honda Accord, Peugeot 306, Ford Mondeo y Hyundai S-Coupé Turbo.



## MERCEDES INVIERTE EN BARCELONA

UN plan de viabilidad proyectado por Mercedes prevé inversiones de 3.200 millones de pesetas para reestructurar la planta que la subsidiaria española de la marca de la estrella posee en Barcelona. Su presidente, **Carlos Espinosa de los Monteros**, ha precisado que el plazo de estas inversiones será de 1993 a 1995, aunque destinará 2.000 millones del total con carácter inmediato. La plantilla de esta planta, que será totalmente remodelada para la producción de componentes de la  **furgoneta T-0**, sufrirá una reducción de empleo que afectará al 30 por ciento de los 900 trabajadores que actualmente prestan servicio en ella. Para ello, la multinacional pretende aplicar un sistema de bajas incentivadas.

## LA PRIMERA BMW DEL SIGLO XX.



Pocos saben que el primer vehículo de transporte terrestre que fabricó BMW fue una motocicleta. La BMW R 32.

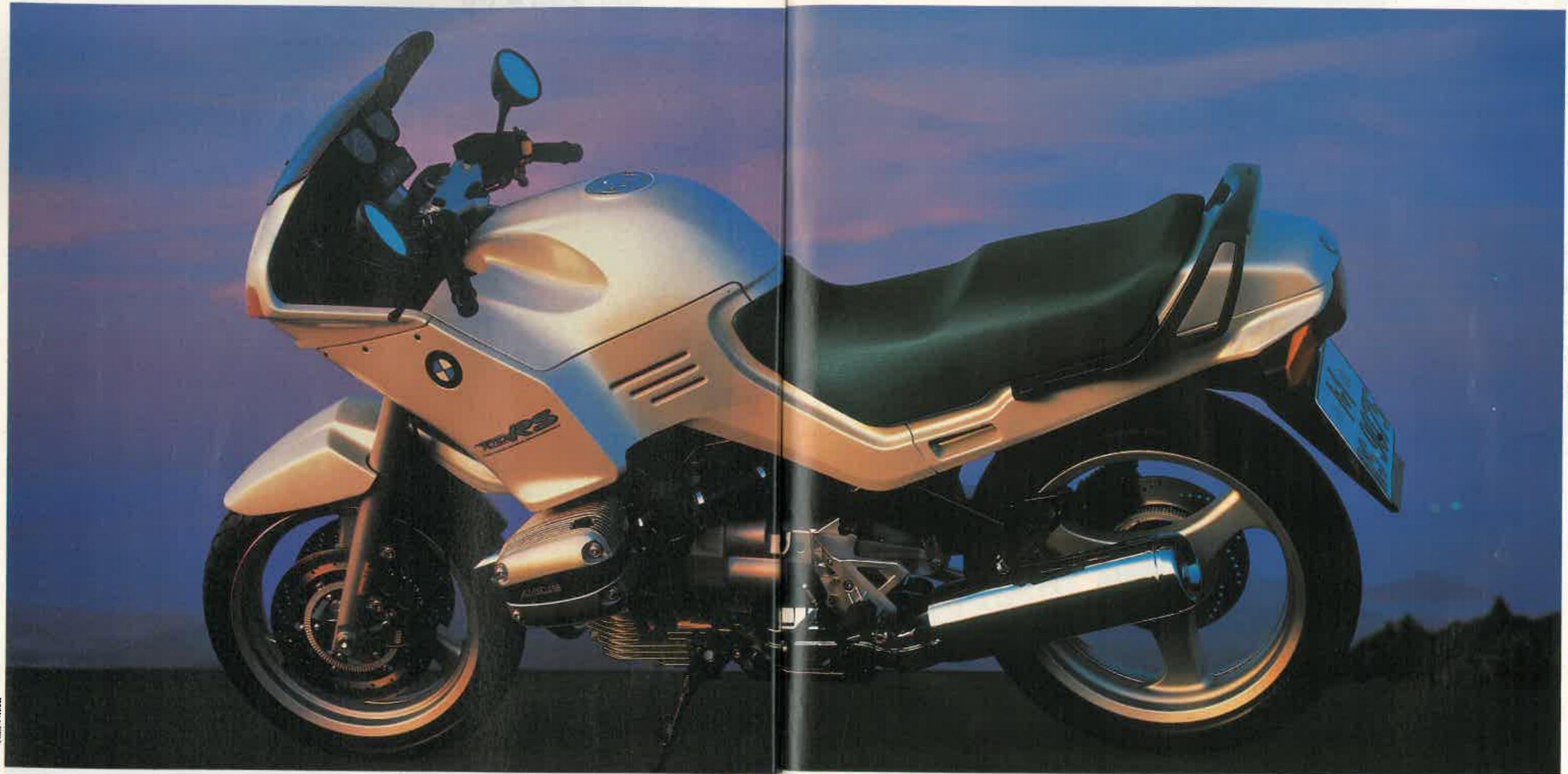
Una motocicleta que ya en 1923 incorporaba soluciones que todavía hoy siguen vigentes, como la configuración Boxer de los cilindros o la transmisión directa por cardán.

Una BMW que estableció las pautas para el motociclismo. Porque abrió el camino hacia el desarrollo y la aportación de futuras soluciones tecnológicas, destinadas a disfrutar del placer de conducir.

Un camino por el que BMW sigue avanzando.



## LA PRIMERA BMW DEL SIGLO XXI.



Pirelli: Nicolini

### **NUEVA BMW R 1100 RS.**

**Para BMW el motociclismo es una de las mejores formas de disfrutar de la tecnología más avanzada.**

#### **La tecnología de la R 1100 RS.**

Su inyección electrónica Motronic, que optimiza el rendimiento y facilita su mantenimiento, realiza, además, una función de autodiagnos.

Su nuevo Telelever BMW impide las variaciones de la geometría del chasis y evita los desplazamientos del centro de gravedad en aceleración y frenada.

El Paralever, también exclusivo de BMW, incrementa la motricidad al mejorar la transmisión-suspensión posterior.

**Para BMW la tecnología debe permitir disfrutar de las prestaciones con la mayor seguridad posible. La seguridad de la R 1100 RS.**

El motor, robusto y fiable, de dos cilindros multiválvula, de configuración Boxer y 1100 c.c., genera unas brillantes prestaciones y un excelente par motor, aumentando la capacidad de reacción de la motocicleta.

El diseño de su carenado garantiza una gran estabilidad de marcha y una mayor protección del conductor.

Además, es la primera motocicleta que puede disponer del nuevo ABS de Segunda Generación, el ABS más rápido y eficaz.

**Para BMW el compromiso con la seguridad no se limita solamente al conductor, se prolonga también al medio ambiente. Es el compromiso de la nueva R 1100 RS.**

La nueva R 1100 RS de BMW está construida en un 85% con materiales reciclables y, además, presenta la posibilidad de incorporar catalizador de tres vías.

**Tecnología. Seguridad. Responsabilidad. Esta es la base sobre la que BMW construye todas sus motocicletas. La base sobre la que deben construirse las motocicletas del siglo XXI.**

NUEVA BMW R 1100 RS: Opciones: ABS de Segunda Generación, catalizador, carenado completo, kil ergonómico, maletas, puños calentables, etc. Si desea conocer más detalles, llame al 900-10 20 30, Servicio de Información BMW. Servicio BMW Finance & Leasing. Precio final recomendado: 1.647.000 ptas. (IVA y nuevo impuesto de matriculación incluidos).



## MAL TRIMESTRE PARA TODOS

Las ventas de todo terreno y derivados de turismo también cayeron durante los tres primeros meses del año. Frente al incremento que los todo terreno experimentaron entre enero y marzo de 1992 -superior al veinte por ciento- en este mismo periodo de 1993 han experimentado un descenso del 22,5 por ciento, aunque en este segmento las pérdidas y ganancias se reparten de muy distinta manera. Mientras Lada se coloca como indiscutible líder, suben con gran fuerza los americanos, Opel y Chrysler, y bajan con igual aceleración los japoneses, Nissan, Suzuki, Mitsubishi y Toyota, por citar los más importantes.

Por su parte, las ventas de los derivados de turismos han experimentado durante este primer trimestre un retroceso aún mayor que el que ha sufrido el mercado de los automóviles de los que derivan, con una caída del 43 por ciento con relación al mismo periodo

del año pasado. El desmoronamiento del sector de los pequeños híbridos, mitad coche y mitad furgoneta, cuyas ventas van dirigidas fundamentalmente a comerciantes y pequeños industriales, se debe a la crisis económica y también al aumento de dos puntos del IVA pues, aunque es cierto que estos vehículos no pagan tasa de matriculación cuando el comprador dis-

VENTAS DE VEHICULOS TODO TERRENO (Enero-Marzo)

GRUPO	1993	1992
Lada	2.256	1.811
Opel	1.403	21
Nissan	1.336	3.156
Suzuki	1.006	2.151
Land Rover	975	1.186
Mitsubishi	652	1.123
Chrysler	578	252
Toyota	251	819
Otros	576	1.133
TOTAL	9.033	11.656

pone de licencia fiscal, desde el pasado mes de enero tributan un 15 por ciento de IVA en lugar del 13 por ciento que pagaban con anterioridad. En los tres primeros meses se vendieron doce mil unidades menos que en igual periodo de 1992, todas las marcas perdieron. De las que dominan el mercado, la que más cede es Citroën, con un descenso del 45,03 por ciento, mientras que Renault, que sigue manteniendo la primacía dentro del segmento, baja un 43,14 por ciento, ambas con una pérdida por encima de la media nacional aunque porcentualmente han sido Opel y Seat las que han experimentado mayores pérdidas, 63,63 y 50,18 por ciento respectivamente.

Por otra parte, y dentro del sector de los vehículos comerciales ligeros, también han perdido mercado los pick-up, con un descenso del 17,13 por ciento, y los microvan, con una caída total del 70,4 por ciento.



## ROVER Y LOS CABALLOS

Con la celebración de la primera prueba en las instalaciones de la Yeguada Rosales en la madrileña Venta de la Rubia, se ha iniciado el Concurso Completo de Equitación que Land Rover patrocina. Junto a este patrocinio, Rover España concede al final de temporada un trofeo dotado con 350.000 pesetas para el ganador y 525.000 repartidas del segundo al

quinto. El calendario de las pruebas que quedan, puntuables para este II Trofeo Land Rover son: 15 y 16 de mayo Valdehigueras, Talavera de la Reina; 12 y 13 de junio Santander; 23 y 24 de octubre El Rocío, Huelva; y la última, Campeonato de España Juveniles y Adultos y Copa de Su Majestad el Rey, tendrá lugar en Montanyá, Barcelona, en fecha aún por determinar.

## PEAJE A LAS AUTOPISTAS

CIENTO diez municipios levantinos, maños y catalanes se han reunido para tratar de anular la prebenda que permite a las concesionarias de autopistas estar exentas del pago del 95 por ciento del Impuesto de Bienes Inmuebles. Si se logra la anulación esos ayuntamientos recaudarían 900 millones en lugar de los 45 actuales y en toda España la recaudación sería de 4.000 millones de pesetas. Ahora sólo abonan el impuesto completo las concesionarias de las autopistas Manresa-Terrasa, y los túneles de Vallvidrera y Garraf. La reivindicación parece justa pero, si la medida prospera, nos tememos que quien acabe pagando sea el automovilista con aumentos en los peajes.



Europa, Europa...  
¿qué cuesta un coche aquí y qué cuesta en Europa?

Passat Europa, a precio de Europa.  
2.275.000 pts.\*



\*Precio final recomendado (IVA, transporte y tasas de matriculación incluidos).





◆ **TELEFONÍA MATRA**  
El mercado de los teléfonos para automóviles está incrementando sin parar su oferta. En este momento varias marcas luchan por un hueco en este mercado de futuro. Entre ellas destaca Matra Communication con una serie de modelos que abarcan un amplio espectro de posibilidades. Entre éstos podemos citar varios modelos que cuentan con unas características técnicas bastante interesantes. Entre las cuales podemos destacar su memoria de 99 números, almacenamiento automático de memorias, memorias alfanuméricas, distinción de memorias por grupos, consulta rápida de los números memorizados, llamada de los cinco últimos números marcados, bloqueo total o parcial, puesta en marcha automática, función despertador, recepción de llamadas con la antena recogida, y un largo etcétera de posibilidades. Este modelo tiene un peso de 327 gramos y en el catálogo de Matra existen otros modelos de inferior peso y similares o mayores prestaciones.



### PIONEER CON FERRARI

DESDE 1937 en que Pioneer produjo sus primeros altavoces, su empeño en la investigación ha sido arduo y constante. Los equipos de alta fidelidad para el automóvil han constituido una de las mayores actividades de investigación y desarrollo de esta firma. Como muestra en 1984 Pioneer presentó el primer lector de CD para automóvil.

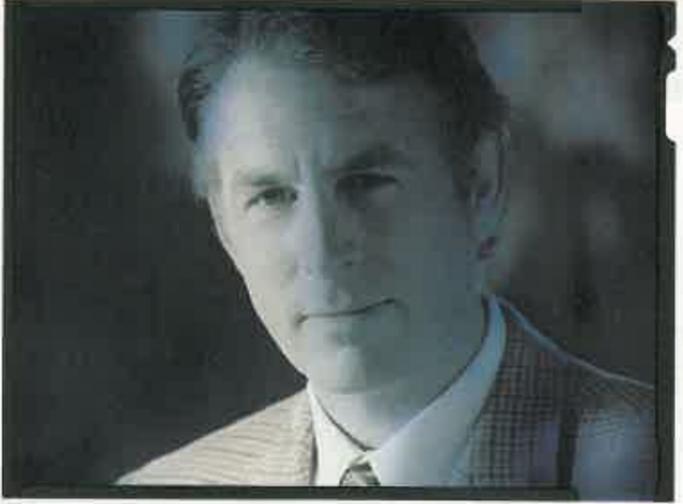
Ahora ampliando esta vocación, que Pioneer ha demostrado por el automóvil en general, sus investigaciones se han centrado en la estrecha colaboración con el equipo Ferrari de Fórmula 1. Los primeros resultados ya han llegado con el desarrollo de un innovador **sistema bidireccional** de comunicaciones entre el piloto y su equipo que ya ha demostrado su funcionalidad.

Un avanzado sistema acústico



transmite la recepción de la voz del piloto en boxes. A pesar del enorme ruido del motor del monoplace (hasta 130 db), se ha logrado evitar todo tipo de interferencias en estas comunicaciones.

Este sistema se verá reflejado, con el tiempo, en los equipos de serie donde las condiciones no son tan extremas como las que imperan en la Fórmula 1.



“ Para estar en Europa tenemos que ser competitivos... pero, ¿por qué tenemos que pagar más por tener lo mismo? ”

Vento Europa, a precio de Europa.  
**1.820.000 pts.\***



\* Precio final recomendado (IVA, transporte y tasas de matriculación incluidos).



## 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, alzacratales 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 LIO DE PESO

S OY un gran aficionado a las carreras de coches y sigo todo lo de cerca que puedo el mundillo de la competición. Sobre todo el Campeonato de España de Turismos, que en los últimos años ha alcanzado la relevancia que se merecía. Con respecto a este interesante certamen, les escribo para que me aclaren, en la medida de lo posible, un tremendo lío que tengo con el tema de los hándicap de pesos y lastres que se impone a los vencedores de las carreras.

Juan Espejo  
Madrid

R- El Reglamento Deportivo aprobado por la Federación Española de Automovilismo para el Campeonato de Turismos, para intentar que todos los coches estén lo más igualados posible en cuanto a prestaciones se refiere, establece una serie de lastres a los tres primeros clasificados en cada carrera, tanto de la División I como de la División II. Para la División I los lastres son de 40 kilos para el primero, 30 para el segundo y 20 para el tercero, hasta un máximo acumulable de 80 kilos. En la División II los lastres



son de 30, 20 y 10 kilos para el primero, segundo y tercero respectivamente, hasta un máximo acumulable de 60 kilos.

Estos lastres no los tiene que llevar durante toda la temporada. Un participante que esté penalizado con peso por haber ocupado una de las tres primeras posiciones del podio, en la primera carrera en la que no se sitúe entre los tres primeros pierde el lastre más importante que tenga. Pongamos, por ejemplo, el de un piloto que haya ganado una carrera (40 kilos) y haya hecho

tercero en otra (20 kilos). En la primera prueba en la que no esté entre los tres mejores se desquitaría de los 40 kilos correspondientes a su victoria y saldría a pista sólo con 20. Si en la siguiente carrera tampoco sube al podio perdería los 20 kilos de lastre que aún arrastraba.



### MOTORISTAS DE TOLEDO

E L día 30 de abril, camino de Sevilla, tuve la desgracia de realizar todo el camino lloviendo, pero no fue la única. Se celebraba en Jerez el Gran Premio de motos y tuve que sortear un buen número de «motos» por el camino. Lo normal era que circularan por la derecha casi siempre, menos un grupito de unos diez de Toledo que no los quitabas del carril izquierdo ni con agua hirviendo. Al principio pensé que estaban adelantando, pero enseguida me di cuenta que no tenían ninguna intención de circular por la derecha. No sabía que en Toledo se circula por la izquierda.

Santiago López  
Sevilla

### UN DIESEL POR 2 MILLONES

D ESEO cambiar de coche en fecha próxima y teniendo en cuenta mi presupuesto de dos millones de pesetas y por razones de economía deseo adquirir un diésel. Estoy indecisa entre los siguientes modelos: Citroën ZX 1.9D, Fiat Tipo 1.9 DS y Opel Astra 1.7 TD. Considero que el Opel Astra 1.7 D. atmosférico es un poco justo de potencia, por eso en esta marca me inclino por el turbodiésel. Para mí es muy importante lo siguiente: 1º. Poco ruido y vibraciones. 2º. Suspensión cómoda. 3º. Buenos frenos. 4º. Mecánica sencilla que minimice las entradas en taller. Mi conducción es tranquila. No me gusta co-

rrer, por lo que no me importan las grandes prestaciones, mientras sean las mínimas adecuadas a las necesidades del tráfico actual.

Antonia Vázquez  
Madrid

R- Por el precio que usted apunta nos decantaríamos por un Citroën ZX D, con aire acondicionado. Reúne todas las condiciones que usted exige y unas prestaciones razonables. El Opel supera el precio previsto con A.A. y el Tipo no se encuentra por potencia y prestaciones a la altura del Citroën.

### ALERON SI, ALERON NO

E STOY a punto de comprarme un coche nuevo, se trata de un Ford Fiesta y el vendedor insiste en instalarme un *spoiler* que, además de embellecer, dice que me ayudará a mantener el coche en línea recta a alta velocidad. Existe un problema, que mi coche no pasa de 140 y dudo que a esa velocidad ese elemento sirva para algo que no sea hacer ruido o matar mosquitos. ¿Tiene razón el vendedor o quiere que me gaste el dinero?

Jesús del Valle  
Zaragoza



R- Ajustándonos a los límites de velocidad impuestos hoy en día por las autoridades, absolutamente ningún elemento aerodinámico sirve para nada, sea cual sea el vehículo que los lleve. A alta velocidad la cosa cambia y la presión ejercida por el viento en la trasera del coche, gracias a uno de estos artugios, puede influir decisivamente en el comportamiento o la velocidad. Lamentablemente éste no es su caso, como no lo es en el 80 por ciento de los vehículos que lo llevan instalado.

Rompiendo el hielo.



DESDE QUE LA NOCHE ES NOCHE.

Johnnie



PHOTO: BOB NEEDHAM COMPANY QUARON

## Mezcla a tu prudencia un gramo de locura. *Horacio, poeta latino.*

Quienes se deciden por un Audi Coupé S2 son personas muy prudentes. Desean el nervio propio de un deportivo de alto nivel y disfrutar al mismo tiempo de los sistemas de seguridad más avanzados que existen en la actualidad. Por un lado, la prudencia del sistema exclusivo Procon-ten, del ABS y de la tracción total de las cuatro ruedas quattro®. Por el otro, la locura de un motor de 5 cilindros y 230 CV.

Corazón caliente y sangre fría. Una fórmula estimulante que sólo se alcanza al volante de automóviles como el Coupé S2. Haga la prueba de tomarle las riendas a un coche como éste. Verá como es cierto aquello de que en el fondo estamos todos un poco locos.



A la vanguardia  
de la técnica



## Innocenti y Korando

# JUNTOS EN ESPAÑA

**En las próximas semanas se iniciará la venta en España de tres nuevos modelos, importados por la firma Interned, y se van a comercializar a través de la red que distribuye los Lada.**

**E**L mercado no está para muchas alegrías, pero las esperanzas que hay puestas en el futuro se notan en detalles como éste. El hecho de que se inicie la comercialización de nuevos modelos es bueno para todos. En esta ocasión, un mismo importador se ha hecho con dos marcas diferentes, cuyos productos son, así mismo, muy distintos y complementarios con lo que hasta ahora importaban. En primer lugar hay que destacar el hecho de que Innocenti, marca que ya estaba presente en España, ha cambiado de manos y

ofrece ahora un producto totalmente distinto. Se trata del Elba, un coche fabricado en Brasil y que se puede definir como un Fiat Uno Familiar. De hecho, la mecánica es de origen Fiat y hay muchos elementos en común con los coches italianos que ya circulan por nuestro país. Dispone de un motor de 1.498 centímetros cúbicos que desarrolla 76 caballos. Tiene un sistema de inyección monopunto y está catalizado. Lo más interesante de este modelo es su carrocería, ya que se trata de un pequeño familiar de poco más de cuatro metros de largo, pero con

unas posibilidades de uso insospechadas gracias a su gran capacidad interior. Su volumen máximo de carga es de 1.430 litros. No menos interesante es su precio final de 1.400.000 pesetas. El equipamiento es bastante completo y en los próximos meses se incorporarán el aire acondicionado y la dirección asistida como opciones. El Elba tie-

ne un rendimiento ideal para aquellas familias que necesiten un coche amplio, con una buena capacidad de carga y a un precio muy asequible. Como mejorable hay que destacar la dirección, que mejorará mucho con el sistema de asistencia. La nota exótica de los nuevos modelos viene por parte de los Korando, marca coreana que perte-

necé al importante grupo industrial Ssangyong, presente en muchos sectores industriales y en el automóvil desde 1954. Los primeros modelos, que llegarán a España antes de final de mes, son los denominados Family y K4D.

El primero es un todo terreno de corte familiar derivado del anterior Isuzu Trooper. Aunque la unidad de la toma de contacto disponía de una suspensión posterior con balizas como elemento elástico, los primeros coches que se vendan vendrán ya con muelles helicoidales en su eje posterior. Curiosamente, este todo terreno dispone de un motor diésel de cuatro cilindros de origen Peugeot que desarrolla 79 caballos. Esta cifra puede parecer modesta, pero suficiente para un coche cuyas pretensiones se centran en llevar a la familia en los momentos de ocio. Su precio es francamente atractivo, puesto que por 2.522.000 pesetas uno se lleva todo un señor coche. El aire acondicionado supone un desembolso adicional de 134.000 pesetas.

El tercer modelo presentado es el más peculiar, puesto que es otra versión del tradicional Jeep. El Korando K4D tiene la tradicional estética de estos duros y divertidos coches, con la ventaja de disponer de un motor diésel de origen Isuzu de 68 caballos, que resulta muy económico de funcionamiento y ofrece una alegría de uso insospechada en campo. El motor sube de vueltas ca-

si como si se tratase de un cuatro cilindros de gasolina. Este coche está dirigido a un público más caprichoso y su precio, 1.943.000 pesetas, está en línea con la competencia. Todos estos modelos se van a comercializar a través de la red que Lada tiene en España, aunque la imagen de las diferentes marcas quedará bien diferenciada.

En cuanto a las previsiones, todavía es muy pronto, ya que este año es especialmente difícil. En cuanto al Elba, dado el peculiar carácter del comprador de coches familiares, su evolución dependerá mucho de la labor del marketing. Sin embargo, para los modelos todo terreno el futuro es muy esperanzador, ya que los concesionarios tienen una gran experiencia en este tipo de vehículos y la nueva oferta viene a complementar lo que hasta ahora tenían. El mercado de este tipo de coche se mantiene bastante estable y las previsiones apuntan hacia unas 50.000 unidades vendidas en el año 1993. ○

**Víctor Piccione**  
Fotos: Alex Blanco



**PARA TODOS**  
Elba (arriba izquierda), el Korando K4D (abajo izquierda) y el Korando Family (abajo derecha) inician sus ventas a finales de mes.



## Nueva gama Alfa Romeo 164

Después de cinco años en el mercado, el modelo más grande del fabricante italiano ha sufrido una transformación. Cambios mecánicos, mejora en la seguridad activa y pasiva, preocupación por cuidar el medio ambiente y un interior más atractivo, son sus principales novedades.



**TOPE DE LA GAMA**  
EL nuevo 164 Quadrifoglio es el buque insignia por prestaciones, equipamiento y precio.

### FICHA TÉCNICA

	2.0 TWIN SPARK	2.5 TURBO DIESEL	3.0 V6	3.0 V6 24V.	QUADRIFOGLIO
<b>MOTOR</b>					
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	6 en V	6 en V	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.995	2.500	2.959	2.959	2.959
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Bomba inyecc. y turbo	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10 a 1	22 a 1	9,5 a 1	10 a 1	10 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	146 CV/5.800	125 CV/4.200	192 CV/5.600	210 CV/6.300	230 CV/6.300
Par máximo / r.p.m.	19,3 mkg/5.000	30 mkg/2.000	25 mkg/3.000	28 mkg/5.000	29 mkg/5.000
<b>TRANSMISIÓN</b>					
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>					
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos ven./Dis. ABS.	Discos ven./Dis. ABS.	Discos ven./Dis. ABS.	Discos ven./Dis. ABS.	Discos ven./Dis. ABS.
<b>SUSPENSIONES</b>					
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>					
En orden de marcha (kg.)	1.380	1.490 (1.510 Super)	1.300	1.500	1.510
Largo/ancho/alto (mm)	4.555/1.760/1.390	4.555-4.665/1.760/1.390	4.555/1.760/1.400	4.665/1.760/1.390	4.555/1.760/1.390
Capacidad del depósito (l)	70	70	70	70	70
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>					
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	9,9	10,8	8,8	8,0	7,7
Velocidad Máxima (km/h)	210	202	+ 230	240	+ 245
Consumo Urbano (l/100 km)	9,7	8,5	12,8	13,5	13,5
A 90 km/h (l/100 km)	6,5	5,2	7,2	7,5	7,5
A 120 km/h (l/100 km)	8,3	6,8	9,1	9,4	9,4

# CORAZONES DEPORTIVOS

**NUEVO MOTOR**  
El conocido V6 de tres litros de cilindrada se comercializa, además, con culata de cuatro válvulas por cilindro.

La nueva gama está compuesta por siete versiones que son el resultado de combinar cinco motorizaciones y distintos niveles de acabado. En este apartado es novedad la denominación Super que se reconoce por los parachoques de mayor tamaño, los faros polielípticos, espejos exteriores retráctiles y otros pequeños detalles estéticos; los 164 Super se comercializan con el motor turbo diésel y el nuevo V6 de cuatro válvulas por cilindro.

Los nuevos modelos del fabricante italiano incorporan ABS y, salvo en el 164 Twin Spark base, también es de serie el climatizador automático; el sistema de seguridad *airbag* es opcional en toda la gama. La preocupación por el medio ambiente se pone de manifiesto porque los nuevos motores reducen considera-

blemente los gases de escape, todos los materiales plásticos están codificados para su posterior reciclaje y el aire acondicionado -sin CFC- dispone de filtros antipolen. En el interior se ha mejorado la instrumentación, los mandos y los tapizados; es novedad el volante, de tres radios en el 164 Quadrifoglio.

El escalón inicial de la nueva gama sigue siendo el conocido motor Twin Spark -doble encendido- de dos litros de cilindrada; se ofrece en una versión base -3.350.000 pesetas- y otra luxe, mucho mejor equipada que cuesta 180.000 pesetas más. El brillante motor V6 es el siguiente paso en la gama de motores de gasolina; se vende en una única versión cuyo precio es de 4.830.000 pesetas. La principal novedad mecánica de la nueva gama es el motor V6 pero con culata de

cuatro válvulas por cilindro. Desarrolla 26 caballos más que el motor de doce válvulas; es decir, 210 caballos que le permiten alcanzar una velocidad punta de 240 kilómetros por hora. La versión Quadrifoglio -buque insignia de la gama- tiene el mismo motor V6 24V aunque con 230 caballos de potencia. En cuanto al motor diésel, desarrolla ahora 125 caballos de potencia -117 antes- y destaca por un bajo consumo.

La gran berlina de Alfa Romeo entra en una nueva fase de evolución, que dentro de la tradicional deportividad de la marca, hace un mayor hincapié en aspectos como la distinción y el prestigio. ○





Fabricados como antaño, artesanalmente, y con el esmero que supone el inmenso amor que tienen los operarios de Aston Martin por todos los coches que hacen, los vehículos que salen de Newport Pagnell han sido, son y serán los deportivos más exclusivos y lujosos del mundo.



EN la actualidad, la gama de productos de Aston Martin se compone básicamente de tres modelos. El básico es un coupé 2+2 denominado Virage que tiene una extrapolación hiperdeportiva que responde al nombre Vantage. El tercer modelo, Volante, es una variante descapotable. Aparte de estos tres modelos, existe también un «break», de nombre Shooting Brake que, a su vez, es una derivación del Virage. Estos cuatro modelos se producen en Newport Pagnell siguiendo los métodos tradicionales de la marca, si bien éstos han evolucionado algo en el sentido de que equipos de trabajo se dedican a cada uno de los coches desde su inicio hasta que está total-

mente acabado. Como viene siendo habitual, cada motor lo hace un solo operario que estampa su firma en él.

Pero en Newport Pagnell se trabaja ya en nuevos modelos. Así, y dejando aparte el Aston Martin DB7 que se producirá en Bloxham, donde tiene su sede la planta de Jaguar Sport, están en preparación dos nuevos modelos, uno derivado del Virage al que se le añadirán dos puertas laterales y se comercializará bajo el nombre Lagonda, y otro derivado del break Shooting Brake, también con cuatro puertas laterales. En el primer caso, se trata de dotar al Virage de una habitabilidad trasera mucho mayor, hacer, de alguna manera, un Lagonda básico, y en ambos modelos la transformación supone un aumento de la distancia entre ejes y de

**PUESTA A PUNTO**  
Antes de tomar contacto con los Aston Martin en el circuito de Goodwood, los técnicos de la casa culdan sus coches.

AL VOLANTE

Aston Martin

# DEPORTIVOS QUE NACEN DE LA HISTORIA



...UN LUJOSO DESCAPOTABLE INGLÉS  
Sí, pero dentro de él late un corazón deportivo con una potencia superior a la de muchos modelos cerrados. Es un auténtico deportivo de raza.

## FICHA TECNICA

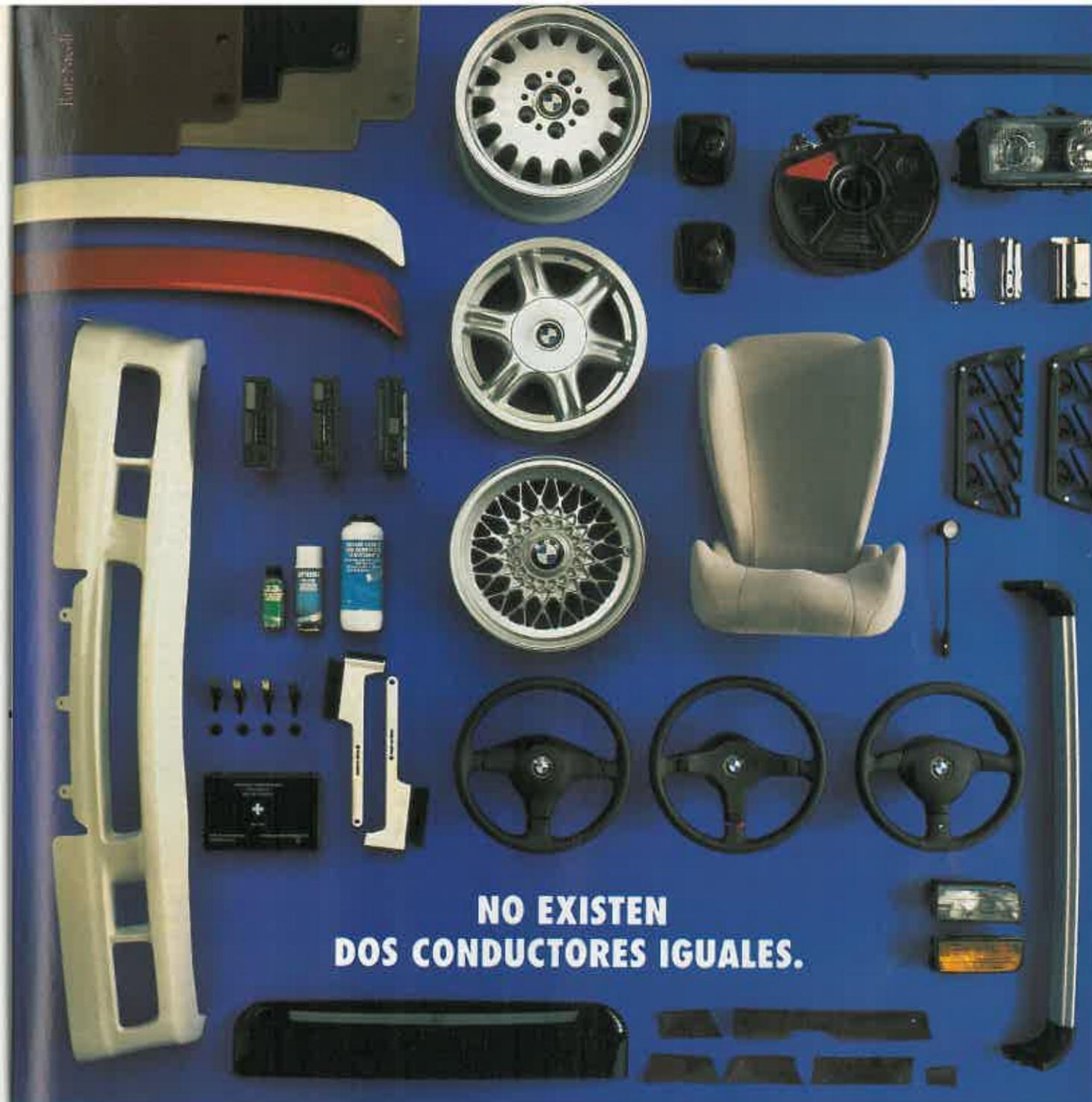


	VIRAGE (VOLANTE)	VANTAGE
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8 en V	8 en V
Cilindrada (c.c.)	5.340	5.340
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica Inyec. y 2 compresores	
Compresión	9,5 a 1	8,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	310 cv / 6.000	550 cv / 6.500
Par máximo / r.p.m.	46,9 mkg. / 3.700	75,9 mkg. / 4.000
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 5, autom. 4	Manual 6 velocidades
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>		
Sistema	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	12	12
Frenos: Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./Discos	Discos Ventilados
<b>SUSPENSIÓN</b>		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Puente De Dion	Puente De Dion
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>		
En orden de marcha (kg.)	1.920	1.990
Largo/lancho/alto (mm)	4.745 / 1.856 / 1.360	4.745 / 1.924 / 1.330
Capacidad del depósito (l)	114,4 (95)	105
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,5	4,6
Velocidad Máxima (km/h)	250	274
Consumo Urbano (l/100 km)	—	—
A 90 km/h (l/100 km)	—	—
A 120 km/h (l/100 km)	—	—

la longitud total de treinta centímetros. En cuanto a los motores de los actuales Aston Martin, para el Virage, el Volante y el Shooting Brake se emplea el motor V8 de 5,3 litros, cuatro válvulas por cilindro y una potencia de 310 caballos. Existe la posibilidad de una versión especial de ese motor con la cilindrada llevada a 6,3 litros, lo que supone un significativo aumento de potencia, 470 caballos. La existencia de este motor dice mucho de la preocupación que existe en Aston Martin por tener muy en cuenta lo que el cliente pide, por personalizar sus coches incluso en cuanto a la potencia y el rendimiento de sus motores. Partiendo del motor



**TRES MODELOS PARA UNA GAMA DEPORTIVA**  
Estructurada en base a tres modelos, la gama de productos Aston Martin cuenta también con uno en configuración familiar, siempre con el mismo espíritu de la casa.



**NO EXISTEN  
DOS CONDUCTORES IGUALES.**

Sólo aquellos conductores que saben apreciar el perfecto equilibrio entre prestaciones, seguridad y equipamiento son capaces de valorar lo que BMW proporciona: el placer de conducir.

Un placer que cada conductor interpreta de forma distinta. Por eso, ahora puede personalizarlo aún más con los Accesorios Originales BMW.

Un mundo de detalles creados con

la misma tecnología y estilo con la que fue diseñado su BMW, para resaltar el dinamismo, la seguridad y el confort además de facilitar su mantenimiento.

Y que usted tiene a su disposición en el BMW Shop System. Un innovador sistema de exposición y venta que encontrará en las Concesiones Oficiales BMW. Para facilitarle la elección de los accesorios más convenientes.

Utilice los Accesorios Originales BMW. Para que la expresión del placer de conducir tenga personalidad propia.

**Recambios y  
Accesorios  
Originales**



Algunos ejemplos: Sistemas de alarma y tornillos antirrobo, autorradios, alfombras, llantas de aleación, faros antiniebla, componentes aerodinámicos, elevallas eléctricas, radioteléfonos, kits de madera, volantes deportivos, sistemas portaequipajes, sistemas de enganche para remolque, asientos para niños...



**DEPORTIVOS CON EL LUJO Y LA ELEGANCIA POR BANDERA**  
Poco importa que sea un Virage, un Volante o un Vantage, todos están presididos por el cuidado en su construcción y por la elegancia en su presentación. Arriba, el modelo más deportivo, Vantage, con su fabuloso aspecto, que hace competencia directa al modelo, también deportivo, pero más para el tiempo libre, como es el Volante. Los detalles son de una calidad pocas veces alcanzada.



de 5,3 litros nace la versión que equipa al Vantage. En esta versión se utiliza un doble compresor volumétrico que permite que la potencia llegue a los 550 caballos. En este caso, el cambio de marchas es un ZF de seis velocidades. Para el resto de los modelos existe un cambio manual, también ZF, de cinco marchas y, lo que es más habitual en casi todos los Aston Martin, un cambio automático de cuatro que recientemente ha sufrido alguna modificación para hacer que su funcionamiento mejore. No es un cambio muy avanzado pero cumple bien su misión.

Tomar contacto con un Aston Martin no es cosa fácil, sobre todo en nuestro país, cuya presencia es mínima. Pero en Inglaterra tuvimos ocasión de hacerlo, y nada menos que en el circuito de Goodwood y bajo la tutela de Peter Gethin (expiloto de Fórmula 1 que dirige allí una escuela de conducción sobre Aston Martin).



**EL JUGUETE DEL PRESIDENTE**  
Walter Hayes posa orgulloso con el DB7, el futuro más inmediato de Aston Martin.

Con él salimos a la pista para ver cómo era el Vantage, que puso de manifiesto unos modos muy nobles y una capacidad de aceleración impresionante. Luego, acompañados siempre de un monitor de la escuela, accedimos al resto de la gama. En todos los casos, los Virage, Volante y Shooting Brake demostraron sus buenas cualidades de deportivos, con buenos frenos, unos motores sobresalientes y unas suspensiones bien adaptadas aunque, para estar a la altura de la elegancia que emana de estos coches, con un cierto compromiso con el confort, lo que les resta cierta capacidad para una conducción netamente deportiva. Fue una jornada en la que pudimos vivir la certeza de que métodos tradicionales sirven en la actualidad. ○

M. Doménech

## VD. ELIGE EL COLOR... DE SU MANERA DE CONDUCIR.



Pilot: la nueva generación Michelin en la gama alta, concebida para que Vd. elija sus neumáticos según su manera de conducir.



**Pilot CX**

**PARA UNA CONDUCCIÓN ESPECIALMENTE CÓMODA Y SILENCIOSA**

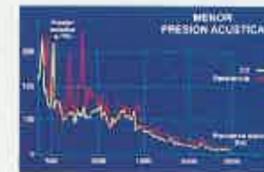
Vd. ha elegido un coche muy cómodo, de gran clase. Lógicamente no desea que las irregularidades del suelo y otros ruidos del vehículo perturben su tranquilidad mientras conduce.

MICHELIN Pilot CX es el primer neumático concebido para responder a esa exigencia.

Máximo confort físico y acústico.

Transmisión de vibraciones **-28%\***

Ruido interior **-31%\***



\* Comparación entre el Pilot CX (225/60ZR-15) y el prestigioso MXM (misma dimensión). Potencia acústica disminuida 1,6 dBA.



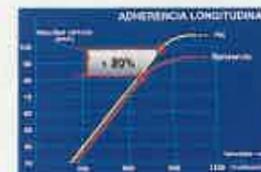
**Pilot HX**

**PARA UNA CONDUCCIÓN EQUILIBRADA ENTRE EL CONFORT, LA SEGURIDAD Y LOS LARGOS RECORRIDOS A MEDIAS ELEVADAS**

Vd. conduce su coche, potente, rápido y confortable, durante largas etapas. Precisión en los adelantamientos, fiabilidad en cualquier circunstancia, especialmente en mojado... éstas son algunas de las cualidades que exige a los neumáticos.

MICHELIN Pilot HX es el primer neumático concebido para responder a esa exigencia.

EL PILOT HX retrasa el límite de acuaplaning en línea recta en un **20%\***



\* Pilot HX (235/50 ZR 16) comparado con el famoso TRX (245/50 ZR 415)



**Pilot SX**

**PARA UNA CONDUCCIÓN RÁPIDA, TÉCNICA Y PRECISA**

Su coche, de carácter marcadamente deportivo, le aporta emoción. Vd. disfruta definiendo la mejor trazada, el cambio al régimen preciso, la frenada exacta. Más que conducir, Vd. pilota su coche.

MICHELIN Pilot SX es el primer neumático concebido para responder a esa exigencia.



El PILOT SX se homologó en el **76%** de los vehículos deportivos europeos en 1992.

**Pilot**  
**MICHELIN**





Como a buen seguro saben, Aston Martin Lagonda entró, en 1987, en la órbita de la multinacional americana Ford que, sin embargo, permite una total autonomía en la tradicional marca británica. Juntos expusieron un interesante vehículo de gran lujo en el pasado Salón de Ginebra. De la colaboración de Ghia Design con Aston Martin Lagonda había visto la luz el Lagonda Vignale, un coche que Ford podría convertir en su más exquisita estrella dentro del segmento más alto del mercado, el de Mercedes y Rolls Royce.



FUERA DE SERIE

*Lagonda Vignale*

**UN FORD  
CON LIBREA**

FUERA DE SERIE



**FANTASÍA A RAUDALES**  
Si el Lagonda Vignale llama la atención por su diseño exterior, su interior sorprende aún más. Sólo los relojes son tradicionales.



**C**ON su extraña carrocería, bella pero inusual, de color aluminio, uno no parecía tener muy claro que el Lagonda Vignale pudiese pasar del estado de prototipo tal como se vio en Ginebra, pero estaba equivocado; estaba allí presidiendo la entrada de las oficinas centrales de la fábrica Aston Martin Lagonda, una pequeña construcción típicamente inglesa situada en el centro del pueblo de Newport Pagnell, a ciento treinta kilómetros de Londres. Y, es más, nos sorprendió el poder conducirlo en un concurrido circuito de pruebas cercano.

El motor del Lagonda Vignale no se hizo de rogar y a la primera denotó un típico sonido a gran V8 -se trata de un Ford americano que no será el que lleve definitivamente- y el coche se puso en marcha. Se trataría de un motor de doce cilindros en V desarrollado por la propia Aston Martin. Está claro que en Ford quieren hacer del Vignale un gran coche, aquel que le represente en lo más alto, pero siempre bajo el nombre y el logotipo de Lagonda. Para Walter Hayes, presidente ejecutivo de Aston Martin Lagonda, ha sido concebido para llegar a alcanzar el concepto de «coche para toda la vida», de ahí las clásicas proporciones de su carrocería de paneles de aluminio colocados a mano sobre un chasis de acero.

Sus dimensiones superan las de un Rolls: más de 5,2 metros de largo, casi dos metros de ancho y una distancia entre ejes de 3,1 metros, permiten la obtención de un habitáculo que es un auténtico salón completamente lleno de elementos de confort tratados, como el coche en sí, de una manera absolutamente genial pero, a la vez, rarísima. Los hombres de Ghia no se han parado en barras a la hora de aplicar soluciones de lo más variopintas, tanto es así que tan sólo las esferas del cuadro de instrumentos guardan unas formas tradicionales, al tiempo que son de una belleza increíble. A esas dimensiones de mastodonte no se les podía aplicar otra cosa que unas gigantescas ruedas de 19 pulgadas, muy atractivas, que calzan neumáticos especiales Goodyear.

El Lagonda Vignale se deja conducir sin problemas, pero denota en su andar los defectos inherentes a su elevado peso y a su tamaño. No se trataba más que de comprobar que

## Otro Anuncio que Intenta Venderte Algo Mostrando Modelos con Curvas Provocativas.



BOGÁN

Mitsubishi Eclipse. Un diseño personal para vestir 2.000 c.c. y 16 válvulas.

Un equipamiento que incluye sistema antibloqueo de frenos ABS, programador de velocidad de cruce y aire acondicionado. Un motor que te ofrece una potencia de 150 caballos. En síntesis, mucho más que un modelo con curvas provocativas.

### MITSUBISHI ECLIPSE



MMC AUTOMOVILES ESPAÑA, S. A. MARIA TUBAU, 4. 28050 MADRID.

FUERA DE SERIE



**REDONDEADO**  
Las formas del Vignale son absolutamente redondeadas y muy limpias. En su zaga resaltan los grupos ópticos.

andaba de verdad, que no era un simple «coche concepto» de salón, y lo demostró sin titubeos, servido por un cambio automático una vez más sorprendente. Se encuentra situado en una especie de rueda que se integra en la consola central y se acciona pulsando unos pequeños botones esféricos -que se repiten en todo habitáculo para cumplir las más variadas misiones-, cada uno de ellos con una distinta posición del cambio.

Al abrir la puerta, de generoso tamaño, que da acceso al puesto de conducción, se descubre un mundo tan especial como nunca visto. Lo primero que sucede es que el volante se eleva sobre su eje para permitir un mejor acceso al conductor y, una vez cerrada, la puerta vuelve a su estado normal. Enseguida se da uno cuenta del generoso espacio

disponible y de la gran comodidad que se respira en el interior del Lagonda. No sólo los pasajeros delanteros cuentan con multitud de reglajes de todo tipo (siempre en ruedas y mediante botones esféricos, aunque esta vez situados en los propios asientos) y un espacio suficiente como para que se desenvuelvan con total comodidad, sino que los que se alojan en la zona trasera tienen que superar los dos metros para tener problemas tanto en altura como en distancia. Además, disponen de reglaje del respaldo de los sientos y del reposacabezas central, que una vez eliminado permite que un tercer pasajero no tenga el más mínimo problema para sentirse cómodo. Por otro lado, tras los respaldos de los asientos delanteros se abren automáticamente (también pulsando las

esferitas táctiles) dos mesitas que incluyen lector de CD y ordenador. Está claro que el Lagonda Vignale pide ser conducido por otro.

Todo está pensado para obtener el máximo confort y para que el ambiente sea elegante y cálido. Los revestimientos metálicos están realizados en níquel, que se combina perfectamente con la madera de haya laminada que se utiliza en salpicadero y en puertas. Para los diseñadores del Vignale era vital emplear materiales naturales y técnicas de fabricación tradicionales, y así se emplea una tapicería de cuero suave y lana natural en alfombras y techo.

En resumen, el Lagonda Vignale, a pesar de sus soluciones y apariencia, es una realidad que puede llegar a ser construida en serie. ○

M. Doménech



ESTA ES LA FORMULA PARA CUIDAR TU PIEL DESPUES DEL AFEITADO.



Ahora la nueva línea After Shave Nivea For Men, en sus variedades Balsam, Cream y Lotion, incorpora un revolucionario componente en su fórmula: A.P.G. El factor hidratante natural que calma, protege y suaviza la piel, evitando irritaciones. Y para un afeitado más suave, Nivea For Men te ofrece una línea completa, con la Espuma, la Crema y el nuevo Gel de Afeitar.

**NIVEA**  
FOR  
*Men*

NIVEA FOR MEN.  
Cuida tu piel.

*Citroën Xantia 2.0i VSX*  
*Ford Mondeo 2.0i Ghia*

# VICTORIA GALA A LOS PUNTOS

**Después de probar a fondo las dos grandes novedades de este año, en sus versiones más interesantes, y analizar con lupa los distintos apartados del cuadro de balance final de la presente prueba, el resultado es bastante claro: el Xantia es un poco mejor que el Mondeo.**

**A**NTES de entrar en aspectos mecánicos o de conducción, también sería no menos interesante empezar por el precio. La razón es que si se comparan ambas

nes del aire acondicionado y las llantas de aleación ligera en el Xantia -son de serie en el Ford- y la suspensión «dinámica» en el Mondeo -la suspensión hidractiva es de serie en el Citroën- para igualar equipamientos. Entonces, el precio del coche francés es de 3.040.000 pesetas y el del alemán está justo en los tres millones. Eso sí, éste incorpora de serie el sistema de seguridad *airbag*, el ajuste en altura del asiento del conductor se realiza de forma eléctrica y otros pequeños detalles lujosos que no se pueden montar o son opcionales en aquél. Son comunes en los dos las opciones de la tapicería de cuero, techo eléctrico, alarma y asientos eléctricos.

A pesar de que en el Ford sigue siendo una constante el fenomenal acabado y calidad de materiales, lo que sí nos ha parecido una sorpresa es una mejora más que apreciable en la terminación del Citroën. El interior del nuevo modelo del doble

cifras, con IVA, impuesto de matriculación y transporte, el dominio del Citroën no daría lugar a dudas. Sin embargo, hay que sumar las opcio-



**VIRTUDES**

Estabilidad  
Confort de marcha  
Rendimiento del motor

**CITROEN XANTIA 2.0i VSX**  
**PRECIO: 2.810.000 PTAS.**

Sensible al viento lateral  
Ganterera pequeña  
Diseño del salpicadero

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

Equipamiento completo  
Frenos  
Comportamiento

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

Motor perezoso  
Recuperaciones  
Altura plazas traseras

**DEFECTOS**

«chevron» poco se parece al del BX, sobre todo en la calidad de los plásticos; ahora sí que se puede comparar en este apartado con rivales de la talla del Mondeo.

Además, este modelo en la versión Ghia continúa siendo el punto de mira de los más exigentes que quieren detalles lujosos. Son detalles como la luz de doble intensidad

En cuanto a la instrumentación, es más completa la del Xantia por la incorporación de un indicador de la temperatura del aceite y otro de la temperatura exterior.

Curioso el apartado de la carrocería. Si nos fijamos en las dimensiones exteriores de ambos vehículos (prácticamente idénticas) y luego entramos en las plazas traseras, es



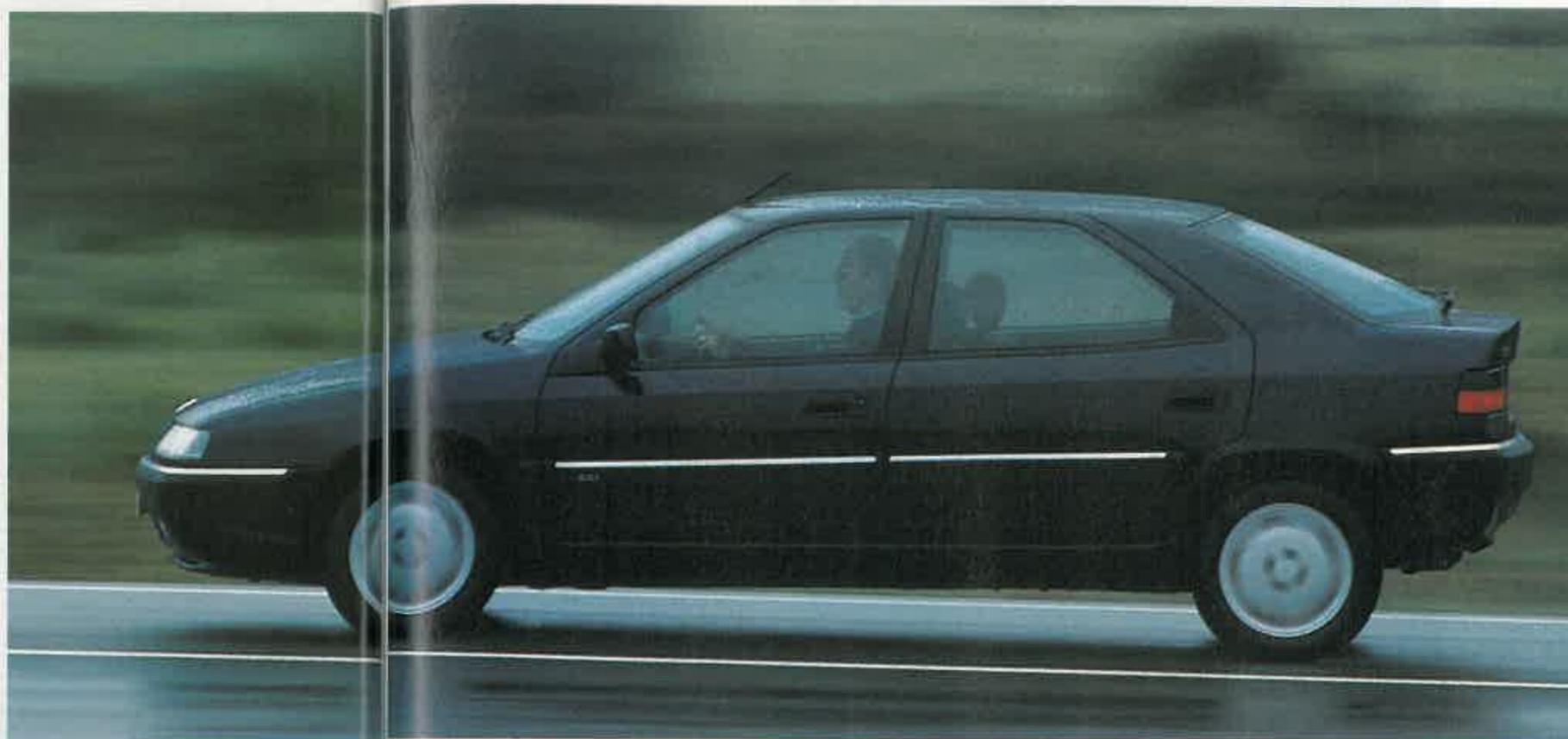
**SUSPENSIÓN HIDRACTIVA**  
El Xantia dos litros con acabado VSX se ofrece de serie con dicha suspensión. Es más cómodo y tiene mejor estabilidad que su rival.



**BUENA ESTABILIDAD**  
La suspensión «dinámica» es opcional en el Mondeo. A pesar de ser más blando, el comportamiento en curva no es nada malo.

en los espejos de cortesía de ambos parasoles, una pequeña linterna recargable en la guantera o el hueco específico para un bolígrafo situado entre los asientos delanteros. En el interior del Citroën llama la atención una barra colocada justo enfrente del pasajero, donde se puede dejar un mapa o un teléfono portátil sin temor a que se caigan.

sorprendente que el espacio para las piernas y la longitud desde el asiento hasta el techo sean mayores en el Citroën. Aunque el tamaño de las puertas posteriores es generoso en el Ford, los ingenieros germanos han perdido la batalla de la habitabilidad interior. La capacidad del maletero es muy buena en ambas carrocerías y los dos tienen un



**BRILLANTE MOTOR**  
El dos litros que utiliza el Xantia, con culata de dos válvulas por cilindro, desarrolla menos potencia pero ofrece algo más por motor, lo que se traduce en una mejor recuperación.



**16 VÁLVULAS**  
Con la culata de cuatro válvulas por cilindro, la potencia es de 136 caballos. En carretera y autopista gasta más que el Xantia. Su principal argumento es el menor nivel sonoro.



## FICHA TECNICA

	XANTIA	MONDEO
<b>MOTOR</b>		
Disposición	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998
Árbol de levas	1 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	inyecc. elect. multipunto	inyecc. elect. multipunto
Compresión	9,5 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	123 CV (89 kW) / 5.750	136 CV (100 kW) / 6.000
Par máximo / r.p.m.	18,3 mkg (179 Nm) / 2.750	17,9 mkg (175 Nm) / 4.000
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,75/14,3/19,7	8,2/12,4/17,9
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	25,1/33,5	23,9/31,1
Embrague	Mecánico	Mecánico
<b>DIRECCION</b>		
Sistema	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Vueltas de volante	3,19	3,0
Diámetro de giro (m)	11,3	10,9
<b>FRENOS</b>		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Tambores
Antibloqueo	Sí	Sí
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas)	Chapa de 5,5J x 14	Aleación de 5,5J x 14
Neumáticos	185/65 R 14	195/60 R 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg.)	1.238	1.280
Capacidad depósito combus.	65 l.	61,5 l.

mismo volumen: 480 litros. También es común el abatimiento por mitades asimétricas del respaldo del asiento trasero, lo que acentúa aún más la versatilidad de la carrocería con portón posterior.

Referente a la mecánica, el Xantia gana al Mondeo en motor y suspensión. En el primer caso, y eso que el motor Z del Ford no puede ser más nuevo, basta con mirar los cuadros de prestaciones y consumos. La superior potencia del alemán le adelanta, por poco, en aceleraciones y velocidad máxima, pero en recuperaciones el motor francés resulta mucho más brillante; en consumos, el Xantia sólo pierde en tráfico urbano, y ese es el motivo de que la cifra media ponderada sea muy similar, puesto que tanto en carretera como autopista el Mondeo gasta más combustible. La razón es que el dos litros de Citroën -el mismo del ZX Volcane- tiene mayor fuerza a medio régimen que el de su rival, es decir, el valor del par motor es mayor y encima se consigue a un menor número de revoluciones. El de Ford, también de 2.000 centímetros cúbicos, está derivado de los que ya se montan en los Escort/Orion con culata de cuatro válvulas por cilindro -sólo dos en el Xantia. No hay que olvidar que los motores multiválvulas suelen tener peor recuperación.

En el tema de la suspensión, la victoria a favor del Citroën no tiene parangón. Sencillamente porque está bastante demostrado que el sistema hidroneumático es el que ofrece un mayor confort para los pasajeros. Con la ventaja de que en esta versión VSX lleva de serie la suspensión hidractiva, que permite modificar la dureza, lo que agradecerán los amantes de la conducción deportiva. Pero no sólo hay confort en el Xantia, ya que el eje trasero es del tipo autodireccional (como el del ZX pero más perfeccionado) lo que asegura una más que notable estabilidad incluso en las peores situaciones. En el Mondeo, la suspensión independiente es de tipo clásico en el eje delantero y con un sistema denominado *Quadralink* para el trasero. Son varios brazos los que permiten que el coche tenga un mejor aplomo en la carretera y, en definitiva, estabilidad sobre todo si lo comparamos con el anterior Sie-

FRENTE A FRENTE



**MEJOR ACABADO**  
La calidad y ajuste de materiales del modelo francés está a la altura del XM. Los mandos de la radio en el volante son opcionales.



**TRADICIÓN OBLIGA**  
Como es habitual en Ford, el equipamiento y la terminación no merecen la menor crítica. La instrumentación es menos completa que la del Xantia.

**GANA EL XANTIA**  
Los dos coches tienen prácticamente iguales las dimensiones exteriores e idéntica capacidad del maletero, pero la habitabilidad en las plazas traseras es superior en el Citroën, donde se viaja con mayor amplitud. Los asientos delanteros son muy cómodos en ambos modelos.



rra. En el Mondeo también es posible modificar la dureza de la suspensión, si bien es una opción.

La dirección es asistida en los dos coches, con una relación de desmultiplicación similar. Ambas son suaves en parado, aunque no excesivamente, y se tiene un buen tacto al circular deprisa en carretera o autopista. En el capítulo de frenos, especial mención merecen los del Mondeo. No utiliza discos en las ruedas traseras, como habíamos dicho en la primera prueba de este coche, sino unos más económicos tambores. En la mayoría de los coches con tambores traseros, éstos se sustituyen por discos cuando se monta el ABS y por eso nuestro error. Sin embargo, para el nuevo Ford se ha desarrollado un específico sistema antibloqueo que no hace necesaria la sustitución; sólo la futura versión con tracción a las cuatro ruedas monta discos en el eje posterior. Ninguna crítica a los frenos del Xantia, que igualmente incorpora ABS de serie.

Ya tenemos una idea bastante clara de las principales diferencias de los dos modelos comparados.

## CONSUMOS



Datos en l/100 km.	XANTIA	MONDEO
<b>CIUDAD</b>		
A 28 km/h de promedio	11,0	10,4
<b>CARBETERA</b>		
A 90 km/h de crucero	6,5	7,1
En conducción rápida	13,0	15,2
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de crucero	8,2	9,6
A 140 km/h de crucero	9,7	11,4
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>		
Litros/100 km	9,4	9,3
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	640	610

## SONORIDAD



	XANTIA	MONDEO
Al ralentí:	48,3	48,7
A 60 km/h:	68,2	61,5
A 90 km/h:	70,4	66,3
A 120 km/h:	73,2	69,2
A 140 km/h:	75,9	71,4
A tope	79,6	80,4

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

## PRESTACIONES



	XANTIA	MONDEO
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h	200,2	204
<b>ACELERACION</b>		
400 m. salida parada (seg.)	17,6	17,3
1.000 m. salida parada (seg.)	32,0	31,5
0-100 km/h (seg.)	10,7	10,2
Metros recorridos	176	168
<b>RECUPERACION</b>		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	17,7	18,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,0	21,1
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	33,0	34,1
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	37,5	39,5
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	9,5	10,4
Metros recorridos	265	290
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	14,6	16,5
Metros recorridos	413	459

## FRENOS



	XANTIA	MONDEO
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>		
En metros		
A 60 km/h:	18,0	15,8
A 100 km/h:	46,4	43,0
A 120 km/h:	62,6	62,8

## OPCIONES

**Citroën Xantia 2.0i VSX:** Aire acondicionado: 160.000 ptas. Llantas de aleación: 70.000 ptas. «Pack» cuero: 230.000 ptas. Alarma: 85.000 ptas. Radio con CD y mandos al volante: 200.000 ptas. Techo eléctrico: 110.000 ptas. Asientos delanteros eléctricos: 120.000 ptas.

**Ford Mondeo 2.0i Ghia 5p.:** Radiocasete 2006R: 45.000 ptas. Techo solar apertura eléctrica: 116.000 ptas. Alarma antirrobo: 34.000 ptas. Pintura metalizada: 48.000 ptas. Pintura negra bicapa: 25.000 ptas. Control de tracción: 50.000 ptas. Suspensión dinámica: 88.000 ptas. Paquete Ghia executive (asientos de cuero + asientos eléctricos): 275.000 ptas. Paquete nevada (Deshielo eléctrico parabrisas + lavapijaparabrisas): 50.000 ptas. Seguridad mecánica Ford 3 años/50.000 kms.: 60.950 ptas. Seguridad mecánica Ford 4 años/100.000 kms.: 121.900 ptas.

## EQUIPAMIENTO



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

## DATOS DE COMPRADOR

**CITROËN Fabricante/Importador:** Citroën Hispania, S.A., Doctor Esquerdo, 62, 28007 Madrid. Teléfono (91) 585 11 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros y seis años o 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa:** 872 puntos en toda España. **FORD 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 en toda España.

# DISFRUTAR DE FRANCIA ES VIVIRLA A BORDO DE UN PEUGEOT



Francia, la tierra cantada por los poetas y los historiadores. La tierra encantada de los druidas y los alquimistas del amor. Un país de contrastes donde las riquezas artísticas se funden con las naturales creando un entorno imposible de olvidar. Y para disfrutar de todo lo que ofrece esta tierra con la más absoluta paz y seguridad, nada como descubrirla y vivirla a cada instante a bordo de un Peugeot. Otra de las maravillas de Francia.



**PEUGEOT**

**FRANCIA, TIENES QUE VIVIRLA.**



CONSULTA EN TU AGENCIA DE VIAJES O EN LAS OFICINAS DE MAISON DE LA FRANCE EN:  
Alcalá, 63 - 28014 MADRID • Corts Catalanes, 656 - 08010 BARCELONA • Iparragirre, 26, 5ª Dcha. - 48011 BILBAO

FRENTE A FRENTE

Otras cuestiones como la postura al volante, visibilidad, asientos, luces o si la tapicería es mejor en uno o en otro son también importantes, pero dado que las variaciones ya sea a favor o en contra de uno u otro son nimias, merece la pena comentar otros aspectos.

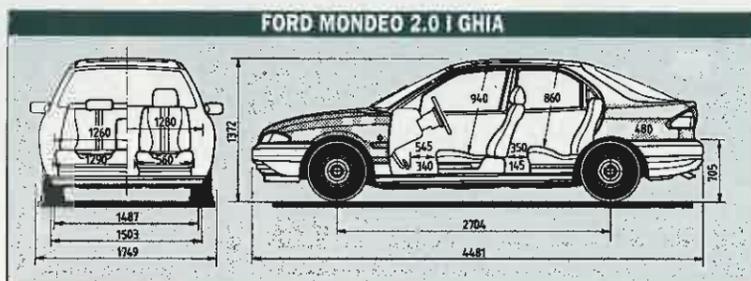
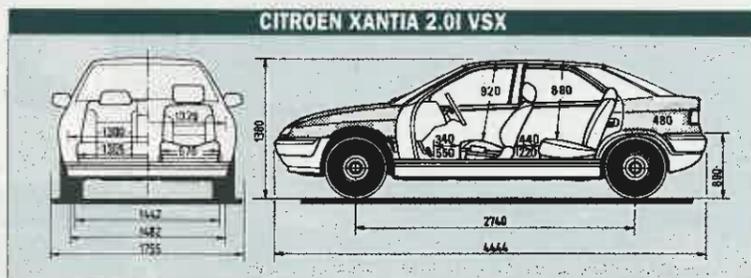
Es el caso de la estabilidad. El Citroën gana con sobresaliente pero la nota del Ford es de notable alto. Con argumentos tan buenos como los referidos anteriormente respecto a la suspensión, sólo hacen falta unos buenos neumáticos y el resultado no puede ser mejor. El comportamiento del Xantia en condiciones normales es excelente, pero si apretamos más el acelerador y adoptamos una conducción deporti-



**VAN A SONAR**  
Los nuevos nombres de los dos fabricantes seguro que ocuparán un lugar importante en el competido segmento donde se encuadran.

va, en las curvas no hay que temer un coletazo trasero gracias al eje trasero autodireccional, que hace que las ruedas giren en el mismo sentido que las delanteras. El Mondeo no se queda atrás y las reacciones bruscas cuando se rueda al límite son mínimas. Para los amantes de la conducción deportiva es aconsejable la denominada suspensión «dinámica», puesto que la normal resulta algo blanda y siempre es mejor un endurecimiento de los amortiguadores en tales circunstancias, que es lo que ocurre cuando se coloca en *sport*. Siguiendo con el Ford, se ofrece en opción el control de tracción. Un sistema antipatinamiento para evitar que una rueda gire más que la otra o que en una arrancada demasiado brusca no patinen los neumáticos. Un sistema que sólo vemos recomendable para

MECANICA	
1º XANTIA	A igualdad de cilindrada y con una culata de sólo dos válvulas por cilindro, el valor del par motor es mayor.
2º MONDEO	La superior potencia del nuevo motor Z de 16 válvulas apenas se aprecia en el cuadro de prestaciones.
COMPORTAMIENTO	
1º XANTIA	Con la suspensión hidractiva de serie y un eje trasero autodireccional más perfeccionado, este apartado lo cumple a la perfección.
2º MONDEO	El cambio de la tracción trasera a delantera ha sido providencial para este modelo. Además, tiene un buen aplomo en la carretera.
RENDIMIENTO	
1º MONDEO	La diferencia de potencia a favor del Ford se pone de manifiesto, aunque por poco, en las aceleraciones y velocidad punta.
1º XANTIA	La gran ventaja del Citroën radica en las recuperaciones, mucho más brillantes que las de su rival.
CONFORT	
1º MONDEO	Con una climatización y puesto de conducción parejos, la ventaja del coche alemán radica en la menor rumorosidad del motor.
1º XANTIA	Si por algo destaca el vehículo francés es en el apartado de la suspensión. La comodidad que ofrece es inmejorable.
CARROCERIA	
1º XANTIA	Si en dimensiones exteriores y capacidad de maletero se produce empate, el espacio en las plazas traseras es mayor en el Citroën.
2º MONDEO	Salvo la pega de las plazas traseras, el diseño del nuevo Ford es más atrevido y destaca, entre otras cosas, por sus faros «achinados».
ECONOMIA	
1º MONDEO	Victoria clara porque con un equipamiento, un poco mejor, el precio es ligeramente más bajo. El consumo es muy similar.
2º XANTIA	No se puede desechar este modelo por el mero hecho de que cueste 40.000 pesetas más.



el usuario que vive en una zona de alta montaña.

El Xantia y el Mondeo son las grandes bazas de los dos fabricantes para los próximos años. A costa de un precio ligeramente superior y un menor número de detalles lujosos, el Citroën Xantia consigue victorias parciales en motor, suspensión, comportamiento y, sobre todo,

habitabilidad trasera. El Ford Mondeo está muy bien acabado, es menos sonoro y resulta tan fácil de conducir como su rival. Al final, el usuario tiene la última palabra. Seguro que una agresiva política de marketing por parte de cada marca sería una buena ayuda.

Javier Gutiérrez  
Fotos: Alex Blanco

# Emoción asegurada.

**Nuevo Volvo 850 GLT.** Un coche brillante, ágil y poderoso, es excitante. Divertido de conducir. Un coche fiable, seguro y robusto, no tiene porque serlo menos.

Por fin el corazón no está reñido con la razón. Con el Volvo 850 GLT podrá sentir toda la emoción de conducir un deportivo. Y a la vez tendrá la tranquilidad de llevar uno de los coches más seguros del mundo. Diviértase como nunca lo ha hecho con otro coche.

Con el Volvo 850 GLT con motor 2.5 litros, 20 válvulas y 170 cv, suspensión trasera Delta-Link y Sistema de Protección contra Impactos Laterales

(SIPS). La emoción está asegurada.

Volvo 850 GLT y Volvo 850 GLE. Emoción asegurada.

**Equipamiento de serie:** Climatizador manual. Dirección asistida. ABS. Elevalunas eléctricos delanteros y traseros. Cierre centralizado. Lavafaros. Ajuste automático en altura en los cinturones de seguridad delanteros. Regulación de faros desde el interior. Frenos de disco 4 ruedas (delanteros ventilados). Llantas de aleación. Retrovisores exteriores eléctricos térmicos. Calefacción asientos delanteros. Cristales tintados. Ajuste altura / longitud del volante.



Volvo 850 GLE P.V.P. \* 3.850.000 Ptas. Volvo 850 GLT P.V.P. \* 4.285.000 Ptas. (\*) Precios impuestos de matriculación, IVA y transporte incluidos.

**VOLVO**  
Respuesta segura.

En estos días, se ha incorporado a la Serie 5 de BMW una nueva versión. Se trata del 525 TD que supone un escalón inferior al ya conocido 525 TDS y una opción muy lógica para los que quieren ahorrar sin renunciar al lujo y la calidad.

<b>DISEÑO</b>	★★★
<b>ACABADO</b>	★★★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★
<b>CONFORT</b>	★★★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★★
<b>CONSUMO</b>	★★★★
<b>PRECIO</b>	★★★

**E**STE nuevo BMW diésel utiliza un motor ya conocido, puesto que se trata del seis cilindros que actualmente monta el 325 TD. Sus especificaciones son iguales y cuenta también con 115 caballos que confieren al vehículo una agilidad de movimientos suficiente.

Queda bien claro que la filosofía de este modelo es totalmente ahorradora, tanto por lo austero de sus consumos, como por el precio de venta que se sitúa en perfecta consonancia con la competencia. Evidentemente, la diferencia respecto a la brillantez de las reacciones del TDS se nota nada más poner el motor en marcha, pero también está muy claro que los 115 caballos son suficientes para alguien que busca un coche cómodo, capaz de realizar grandes viajes con poco consumo.

Este motor es un seis cilindros de 2,5 litros, sobrealimentado mediante un turbocompresor, cuyo funcionamiento resulta absolutamente impecable. Es destacable el avanzado

**VIRTUDES**

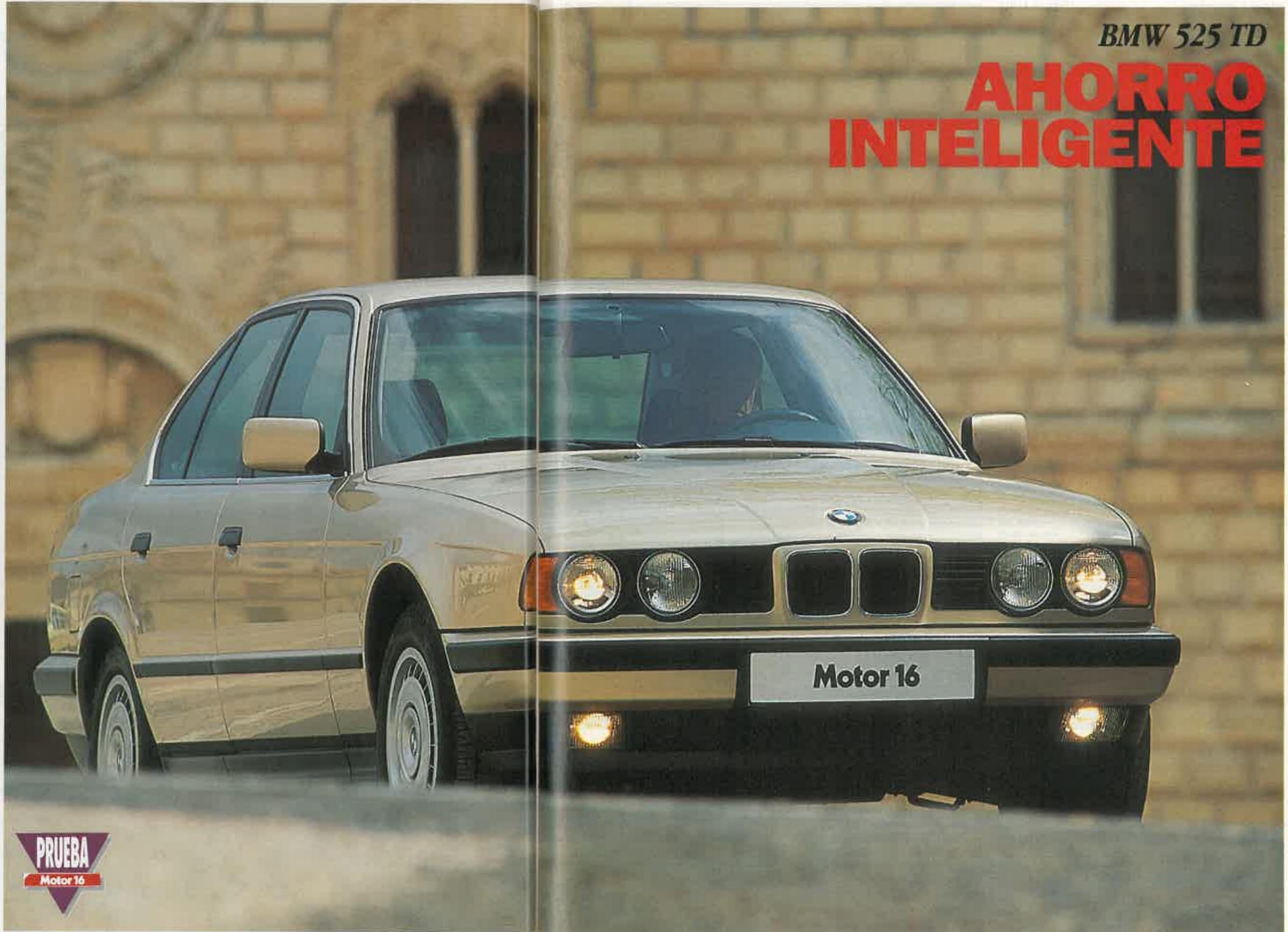
Consumo ajustado  
Acabado de calidad  
Comportamiento

**BMW 525 TD**

**PRECIO: 4.323.000 ptas**

Opciones caras  
Recuperaciones en quinta lentas  
Maletero justo

**DEFECTOS**



## FICHA TÉCNICA



## MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Tres válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.498 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80 mm. Carrera: 82,8 mm. Compresión: 22,0 a 1. Potencia máxima: 115 CV(185 Kw) a 4.800 rpm. Par máximo: 22,6 mkg (222 Nm) a 1.900 rpm. Alimentación: Inyección electrónica digital diésel. Combustible: Gasóleo.

## TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 34,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 43,6 km/h

## DIRECCION

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

## FRENOS

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

## SUSPENSION

Delantera: Independiente de doble brazo transversal con compensación del efecto de hundimiento. Trasera: Independiente de brazos oblicuos con efecto antihundimiento.

## RUEDAS

Neumáticos: 195/65 R 15. Llantas de chapa de 6,0 x 15.

## PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.465 kg. Capacidad del depósito de combustible: 80 l.

## CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29,9 km/h de promedio	10,1
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,2
En conducción rápida	11,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,9
A 140 km/h de crucero	9,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,8
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	860

## LÍNEA CLÁSICA

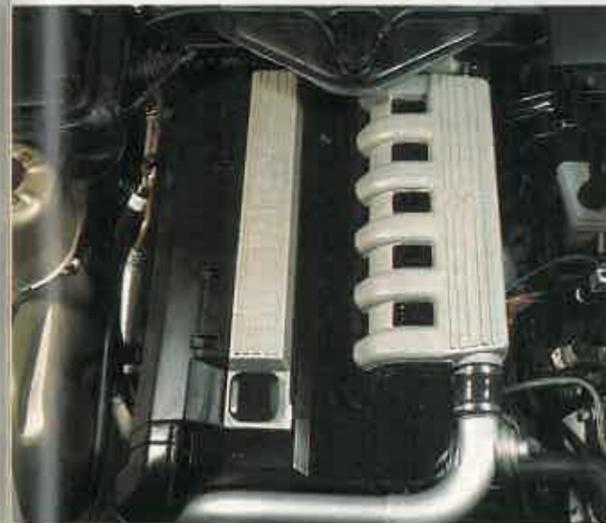
La estampa del Serie 5 resulta inconfundible.

El nivel de confort y seguridad no tiene nada que envidiar del de cualquiera de sus hermanos de gama.



## ESCAPE LIMPIO

Tan sólo una ligera sombra oscura delata la condición de coche con motor diésel del BMW 525 TD.



sistema de gestión del motor que deja obsoletos los tradicionales sistemas mecánicos para incorporar una inyección electrónica digital que permite que el rendimiento sea el apropiado, sin perder ni una gota de combustible. Los resultados saltan a la vista: un consumo ajustado y unas emisiones de escape francamente bajas. La aplicación de la electrónica llega hasta el punto que no hay una ligadura mecánica entre el pedal del acelerador y la bomba

inyectora, sino que la posición del pedal se transmite electrónicamente al módulo central de gestión. En general, éste seis cilindros destaca por su amplio margen de utilización, ya que desde poco más de 1.200 revoluciones hasta casi 4.500 se muestra alegre y poderoso. La principal diferencia entre este motor y el del TDS reside en la ausencia de un intercambiador de calor, responsable de esos 28 caballos de más en la versión más potente.

Para evitar los tradicionales inconvenientes de los motores diésel, se ha realizado un profundo trabajo de insonorización en la estructura del Serie 5. Todo el conjunto del motor y la caja de cambios están encapsulados para minimizar los efectos del ruido en el habitáculo. El radiador dispone de unas cortinillas que se abren y cierran automáticamente para dejar pasar únicamente el aire necesario para la refrigeración del motor. No obstan-

te, cuando se circula a regímenes bajos, se aprecia un sonido bronco que proviene del motor. Según se acelera el ritmo de giro, este fenómeno va desapareciendo y en cuanto la aguja del cuentavueeltas alcanza las dos mil revoluciones por minuto resulta francamente difícil diferenciar el sonido de este motor de uno de gasolina.

Tal y como suele ser habitual en los coches pensados para las autopistas alemanas, los desarrollos del

525 TD son tirando a largos con vistas a rodar a un régimen sostenido durante mucho tiempo con un consumo bajo. Las tres primeras relaciones están bastante seguidas y se consigue una aceleración razonable hasta los cien kilómetros por hora. Entre la tercera y la cuarta hay un escalón notable, mientras que la quinta es una marcha de desahogo, en la cual el motor se resiste a recuperarse desde pocas vueltas.

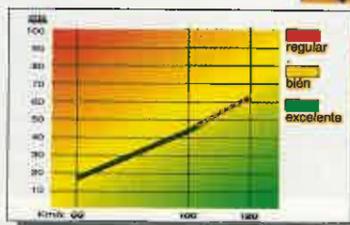
Desde un punto de vista práctico,



**PRESTACIONES**

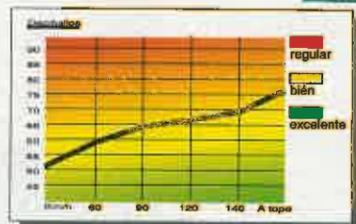
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	193,0
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	18,7
1.000 m salida parada	34,5
De 0 a 100 km/h	13,3
Recorriendo (metros)	232
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	37,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	42,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	12,2
recorriendo (metros)	342
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,2
recorriendo (metros)	426

**FRENOS**



A 60 Km/h:	17,0.
A 100 Km/h:	42,6.
A 120 Km/h:	62,1.

**SONORIDAD**



Al ralentí:	51,7.
A 60 Km/h:	59,4.
A 90 Km/h:	64,3.
A 120 Km/h:	66,4.
A 140 Km/h:	68,7.
A Tope:	76,4.

**DATOS DEL COMPRADOR**

**Importador:** BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 572 02 22 .  
**Garantía:** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia en toda España.

**COMO EN TODOS**  
 Los interiores del 525 TD son semejantes a los del resto de la gama. Los asientos son cómodos y firmes. Ideales para realizar viajes largos sin fatigarse. La instrumentación es de tipo básico su iluminación nocturna es adecuada.

esta disposición de las relaciones de cambio, obliga a utilizar el cambio de marchas algo más de la cuenta. En tráfico urbano es raro poder engranar la cuarta velocidad. En cuanto a su utilización en carretera, la proliferación de las autovías permite calificar de razonables, desarrollos que sólo hace tres o cuatro años hubiesen sido catalogados como absurdos. Con el 525 TD se puede viajar a una velocidad cruce-

ro en torno a los 140 kilómetros por hora en quinta, con un consumo verdaderamente ridículo. Eso sí, en estas condiciones hay que olvidarse de que el coche reaccione con agilidad. Para ello hay que echar mano del cambio de marchas y reducir para que el motor suba con alegría hasta las 4.500 revoluciones.

En cuanto al resto de las cuestiones, poco queda que decir que no se haya dicho ya de un Serie 5. En

PRESENTAMOS EL NUEVO ACEITE 100% SINTETICO **MOTUL**

**MOTUL**  
**CUIDA TU MOTO**  
**¡EL DOBLE!**

**MOTUL** se supera a sí mismo. Con la gama 300 2t tienes el mejor aceite 100% sintético formulado especialmente para motos de 2 tiempos. **Ahora te presentamos la gama 600 2t, 100% sintético, que por su baja emisión de humos y su notable reducción de residuos lo hacen especialmente indicado para núcleos urbanos.** Cuando lo pruebes, amarás el doble tu moto.



**NUEVO**  
**600 2t**  
 100% SYNTHETIC  
 ANTI-HUMOS  
 ANTI-RESIDUOS  
 ANTI-GRIPAJE  
 ANTI-DESGASTE

LORENTE ESTRATEGIAS

Remite este cupón con tus datos a:  
**MOTUL**, Apdo. de correos 13008, 08080 Barcelona y además podrás ganar fabulosos premios sólo por usar **MOTUL**

**Y LO CELEBRA CON REGALOS PARA TI Y PARA TU MOTO**

**"Sí,** envíenme los obsequios **MOTUL** por el lanzamiento de la gama 600 2t"

NOMBRE \_\_\_\_\_  
 APELLIDOS \_\_\_\_\_  
 DIRECCION \_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_ PISO \_\_\_\_\_ PUERTA \_\_\_\_\_  
 POBLACION \_\_\_\_\_  
 C.P. \_\_\_\_\_ PROVINCIA \_\_\_\_\_  
 FECHA NACIMIENTO \_\_\_\_\_ TELEFONO \_\_\_\_\_  
 MARCA DE MOTO \_\_\_\_\_ MODELO \_\_\_\_\_  
 MATRICULA (o N° DE BASTIDOR) \_\_\_\_\_

esta versión, de prestaciones modestas, se ha optado por un compromiso de suspensión más bien cómodo. El aplomo del conjunto es notable y para tratarse de un coche de 4,7 metros de largo, se mueve con mucha agilidad en cualquier tipo de carretera, incluso de segundo orden. El tren delantero se inscribe con facilidad en todo tipo de curvas y dada la tranquila respuesta de este tipo de motores, es muy poco probable que se pueda poner en aprietos al tren trasero. Es curioso ver cómo entre las posibles opciones que ofrece el fabricante, se encuentra la posibilidad de montar unos neumáticos de 240/45, que resulta francamente sorprendente para un coche de 115 caballos. El confort de marcha es bueno incluso en las peores condiciones de carretera.

**ASIENTO BASCULANTE**  
El asiento del conductor bascula hacia delante y detrás, pero no se eleva.

Cuatro adultos, incluso cinco en

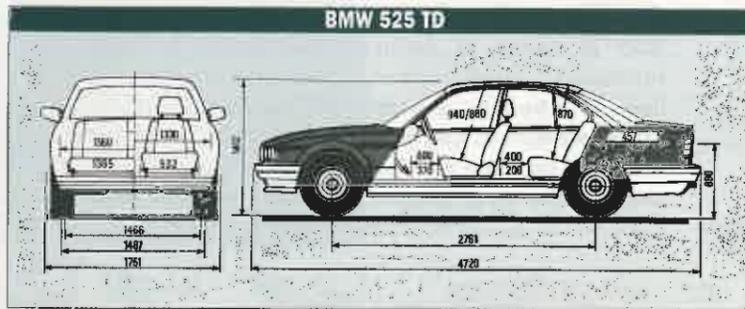
### EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

#### A FAVOR

- ▲ La excelente calidad de acabado de los productos alemanes salta a la vista en este modelo.
- ▲ El Crash-Sensor, montado de serie, libera las puertas y enciende las luces en caso de accidente.

#### EN CONTRA

- ▼ La lista de opciones es interminable y algunas resultan sorprendentes, como por ejemplo el reposabrazos central.
- ▼ El asiento del conductor bascula pero no llega a elevarse para mejorar la posición en función de la talla.



### FRENTE A SUS RIVALES

Siete modelos comparten unas características semejantes a las del BMW 525 TD. Frente a ellos, el BMW se encuentra en un interesante punto medio. Por una parte están los rivales alemanes Audi 100 2.5 TDI (4.630.000 ptas) y Mercedes 250 D Turbo (5.855.000 ptas). Éstos resultan claramente desfavorables desde el punto de vista económico, sin contrapartidas de equipamiento. El Audi destaca por una economía de funcionamiento sorprendente. Desde Francia llegan tres rivales de mucha entidad ya que sus motores son brillantes y disponen de un equipamiento a buen nivel. El Citroën XM TD (4.359.486 ptas) es un coche técnicamente muy avanzado con un excelente nivel de confort. El Renault Safrane RT 2.5 DT (4.575.000 ptas) acaba de estrenar un motor nuevo. Es un rodador sin pretensiones, pero muy económico y confortable. Por su parte, el Peugeot 605 SVDT (4.621.000 ptas) comparte con el XM el motor, pero muestra unos modos mucho más burgueses que su hermano. Desde Italia se enfrenta al BMW el Lancia Thema Turbo DS (4.350.000 ptas) cuya oferta económica es francamente irresistible. Su andar es vivo y el equipamiento completo. Lástima que el acabado quede claramente por debajo del alemán. Por último hay que contemplar el Volvo 940 TD (4.130.000 ptas) cuya mayor virtud reside en su amplitud interior pero que resulta muy cansino.

### OPCIONES

**Opciones:** Catalizador motores diésel: 125.535 ptas. Diferencial autoblocante: 107.489 ptas. Servodirección Servotronic: 37.292 ptas. Volante deportivo M-Technic: 43.927 ptas. Control automático de nivel del eje trasero: 153.447 ptas. Suspensión deportiva M-Technic: 59.720 ptas. Airbag conductor: 143.195 ptas. Columna de dirección ajustable eléctricamente: 90.641 ptas. Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera: 199.464 ptas. Pintura metalizada: 122.692 ptas. Antirrobo con alarma y mando a distancia: 127.933 ptas. Cierre centralizado con mando a distancia: 42.600 ptas. Espejos retrovisores eléctricos con sistema antivaho, cerradura puerta de conductor y toberas limpiaparabrisas calentables: 20.968 ptas. Alerón trasero BMW Motorsport: 74.450 ptas. Techo solar eléctrico: 178.496 ptas. Elevalunas eléctricos traseros: 88.079 ptas. Cortinilla luna trasera: 22.959 ptas. Cortinilla luna trasera eléctrica: 93.560 ptas. Asientos delanteros regulables eléctricamente: 211.009 ptas. Bolsa portaesquejes: 25.746 ptas. Asientos traseros abatibles: 96.348 ptas. Asientos deportivos para conductor y acompañante: 127.113 ptas. Calefacción para asientos delanteros: 60.118 ptas. Tapicería de cuero: 332.174 ptas. Limpia lavafaros: 77.081 ptas. Control de distancias en aparcamiento: 61.745 ptas. Regulación altura de la luz de cruce del interior: 19.110 ptas. Faros antiniebla: 37.292 ptas. Climatizador automático: 267.154 ptas. Control de velocidad automático: 38.221 ptas. Ordenador de a bordo: 88.783 ptas.

**Victor Piccione**  
Fotos: **José Robledo**

# ¡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**



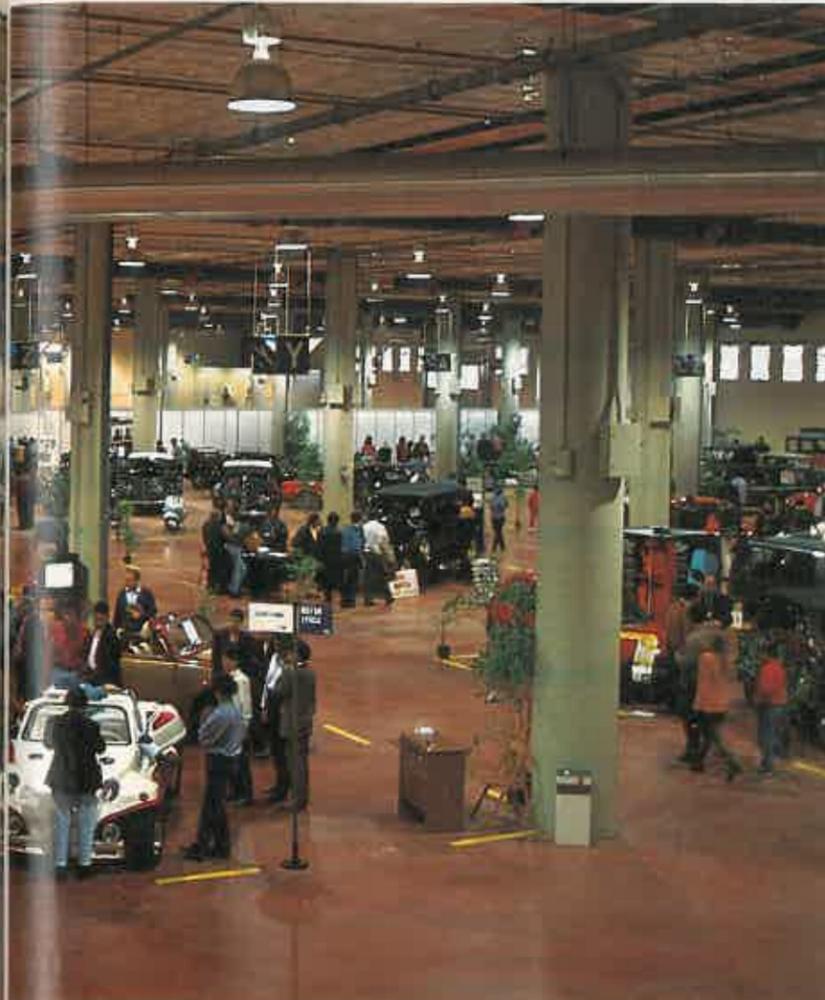
**SISTEMAS AUDIO**

## Motor época Valencia

# LA EVOLUCION DE LA ESPECIE

**E**RA evidente que el estreno de Motor Época el pasado año se puede calificar de éxito pese a que se debían corregir algunos puntos. La revisión a la que los organizadores han sometido su certamen ha sido profunda y en aras de traer más público y, por ende, un mayor volumen de negocio. Pensamos que eso se ha conseguido aunque estos sean momentos de economía deprimida. Para lograr esa mayor presencia de espectadores, o mejor dicho compradores, se han potenciado los aspectos comerciales del automovilismo de colección. La presencia de profesionales del sector dedicados a los coches en sí ha aumentado ligeramente, pero se ha incrementado de modo muy notable la de aquellos que se dedican a las piezas, recuerdos, etc... Eso ha tenido un reverso de la medalla y es que se ha reducido visiblemente el número de vehículos de exhibición y el espacio dedicado a ellos. Así,

**CAUSA EXPECTACIÓN**  
El inimitable Mercedes 300 SL «Alas de Gaviota» causa siempre admiración por su especial estilo.



**UNA VEZ MÁS**  
El Delahaye 135 M con carrocería Saoutchnik fue el más admirado también en esta edición.



eran clubes o marcas quienes mostraban joyas de la mecánica, pero muy especialmente por su dispersión, se echaba de menos un «algo» más para darle a la muestra más calor y un sentido de unidad. Evidentemente, ya que no estamos en tiempos románticos, no es en absoluto criticable esa nueva dirección comercial sino todo lo contrario, puesto que es innegable que ayuda a difundir la cultura mecánica, pero lo único que sabe un poco mal es que haya sido en detrimento de la muestra puramente histórica.

Hecho esto, digamos que la joya volvía a ser el magnífico Delahaye

**PERFECTOS**  
Los clásicos ingleses de Cambridge Motorsport entre los que se encontraba este Jaguar Type E reconstruido desde cero.



**ESTILO AMERICANO**  
Destacó la presencia de Mister Corvette con una fantástica colección de modelos de varias épocas.

plicas, la más espectacular de las presentes era el Cobra de Southern Roadcraft importado por GTM Asociados.

Los recuerdos, libros y, muy especialmente, piezas para reconstruir automóviles, era el sector más potenciado en esta edición. Además de algunos comerciantes nacionales conocidos como Bolart, cabe destacar la presencia de muchos venidos del país vecino que acudieron en forma corporativa aglutinados por el organizador de Auto Moto Retro Perpiñán, Jacques Braneyre. ○

Texto y fotos: José Luis Aznar

# ARTE CON MUSICA



## LA HISTORIA DEL ARTE EN SU QUIOSCO DESDE EL PRIMER NUMERO

Relanzamos la HISTORIA DEL ARTE y, además, le ponemos música.

Todos los meses volvemos a estar en los quioscos, ofreciéndoles todos los títulos de la colección desde el principio. Y, en un esfuerzo de integración cultural Arte-Música, con cada uno de los 16 primeros números, regalamos un disco compacto con prestigiosas obras de autores de fama universal.

El precio de cada tomo de la HISTORIA DEL ARTE más el CD es de 850 pesetas.  
¡Pídalo todos los meses en su quiosco!

**historia 16**

TODOS LOS LUNES  
EN SU QUIOSCO

# RECUERDE.



LA PROXIMA SEMANA RECUERDE LOS "AÑOS 60"  
CON EL COMPACT DISC nº 11 "FOLK".

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 11 "FOLK". ¿Se acuerda?. Pete Seeger, Bob Dylan, Kingston Trio, Joan Baez, The Folk Hunters, Bill Wood... ¡Qué tiempos aquellos!

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

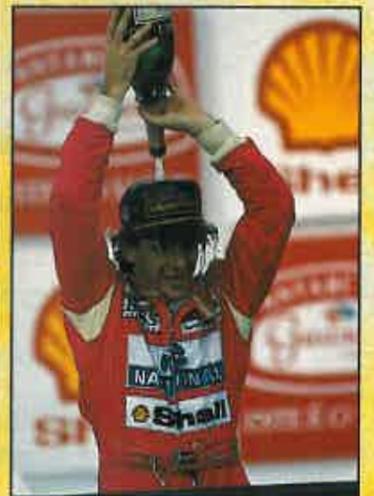
**Cambio 16**  
Es verdad.



# LA GUERRA ACABA DE EMPEZAR

La rivalidad entre Senna y Prost ha reavivado el furor y la codicia entre los dos colosos del Gran Circo. El enfrentamiento de Williams y McLaren tiene connotaciones desiguales que, de no ser por la pugna de los eternos enemigos, carecería de interés. Al mismo tiempo, los problemas económicos que agobian a gran parte de las escuderías han limitado a veintiséis los participantes del Campeonato.

Texto y fotos: Gigi Corbetta






## WILLIAMS RENAULT



**Director deportivo:** Frank Williams.  
**Director técnico:** Neil Oatley.  
**Coche:** FW 15.  
**Cambio:** Semiautomático 6 vel.  
**Suspensión:** activas.  
**Electrónica:** Magneti Marelli.  
**Motor:** Renault RS 5. **Cilindros:** 10. **Válvulas:** 40.  
**Regulación:** Neumática.

**0 DAMON HILL**  
 Nacido: 17-9-62. Londres (GB)  
 Debú: G.P. Inglaterra 1992.  
 G.P. disputados: 8  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

**2 ALAIN PROST**  
 Nacido: 24-5-55. Saint Etienne (F)  
 Debú: G.P. Argentina 1980.  
 G.P. disputados: 188  
 Victorias: 46  
 Pole position: 22




## MCLAREN FORD



**Director deportivo:** Jo Ramirez.  
**Director técnico:** Neil Oatley.  
**Coche:** MP 4/8.  
**Cambio:** Semiautomático 6 vel.  
**Suspensión:** activas.  
**Electrónica:** TAG.  
**Motor:** Ford HB V8. **Cilindros:** 8. **Válvulas:** 32.  
**Regulación:** Neumática.

**7 MICHAEL ANDRETTI**  
 Nacido: 5-10-62. Nazareth (USA)  
 Debú: G.P. Sudáfrica 1993.  
 G.P. disputados: 4  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

**8 Ayrton Senna**  
 Nacido: 21-3-60. São Paulo (B)  
 Debú: G.P. Brasil 1984.  
 G.P. disputados: 146  
 Victorias: 36  
 Pole position: 61




## TYRRELL YAMAHA



**Director deportivo:** Rupert Manwaring.  
**Director técnico:** Mike Caughlin.  
**Coche:** 019-020.  
**Cambio:** manual 6 vel.  
**Suspensión:** mecánicas.  
**Electrónica:** Zytex.  
**Motor:** Yamaha V10. **Cilindros:** 10. **Válvulas:** 50.  
**Regulación:** Mecánica.

**3 UKYO KATAYAMA**  
 Nacido: 29-5-63. Tokyo (J)  
 Debú: G.P. Sudáfrica 1992.  
 G.P. disputados: 18  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

**4 ANDREA DE CESARIS**  
 Nacido: 31-5-59. Roma (I)  
 Debú: G.P. Canadá 1980.  
 G.P. disputados: 185  
 Victorias: 0  
 Pole position: 1



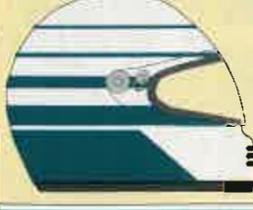

## FOOTWORK MUGEN



**Director deportivo:** John Wickham.  
**Director técnico:** Alan Jenkins.  
**Coche:** FA13-FA14. **Cambio:** Semiautomático 6 vel.  
**Suspensión:** mecánicas.  
**Electrónica:** Honda.  
**Motor:** Mugen RA V10. **Cilindros:** 10. **Válvulas:** 40.  
**Regulación:** Mecánica.

**9 DEREK WARWICK**  
 Nacido: 27-8-54. Aylesford (GB)  
 Debú: G.P. USA 1981.  
 G.P. disputados: 135  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

**10 AGURI SUZUKI**  
 Nacido: 8-9-60. Tokyo  
 Debú: G.P. Japón 1988.  
 G.P. disputados: 47  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

## BENETTON FORD



**Director deportivo:** Gordon Messing.  
**Director técnico:** Rory Byrne.  
**Coche:** B 193.  
**Cambio:** Semiautomático 6 vel.  
**Suspensión:** activas.  
**Electrónica:** Ford.  
**Motor:** Ford HB. **Cilindros:** 8. **Válvulas:** 32.  
**Regulación:** Neumática.

**5 MICHAEL SCHUMACHER**  
 Nacido: 3-1-69. Hurt-Hermulheim (D)  
 Debú: G.P. Bélgica 1991.  
 G.P. disputados: 26  
 Victorias: 1  
 Pole position: 0

**6 RICCARDO PATRESE**  
 Nacido: 17-4-54. Padua (I)  
 Debú: G.P. Mónaco 1977.  
 G.P. disputados: 244  
 Victorias: 6  
 Pole position: 8



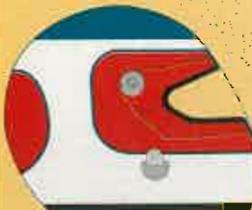

## LOTUS FORD



**Director deportivo:** Paul Bussey.  
**Director técnico:** Chris Murphy.  
**Coche:** 107B. **Cambio:** Semiautomático 6 vel.  
**Suspensión:** activas.  
**Electrónica:** Raychem.  
**Motor:** Ford HB6. **Cilindros:** 8. **Válvulas:** 32.  
**Regulación:** Mecánica.

**11 ALESSANDRO ZANARDI**  
 Nacido: 23-10-66. Bolonia (I)  
 Debú: G.P. España 1991.  
 G.P. disputados: 8  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

**12 JOHNNY HERBERT**  
 Nacido: 23-3-64. Brenwood (GB)  
 Debú: G.P. Brasil 1989.  
 G.P. disputados: 35  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0



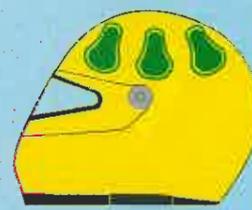

**14 RUBENS BARRICHELLO**  
 Nacido: 23-5-72.  
 Sao Paulo (BR)  
 Debú: G.P. Sudáfrica 1993.  
 G.P. disputados: 4  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

**15 THIERRY BOUTSEN**  
 Nacido: 13-7-57.  
 Bruselas (B)  
 Debú: G.P. Bélgica 1983.  
 G.P. disputados: 155  
 Victorias: 3  
 Pole position: 1

**JORDAN HART**



**Director deportivo:** Tim Wright  
**Director técnico:** Gary Andersson  
**Coche:** 193.  
**Cambio:** Semiautomática 6 vel.  
**Suspensión:** mecánicas.  
**Electrónica:** Zytex. Motor - Hart 10.35.  
**Cilindros:** 10.  
**Válvulas:** 40.  
**Regulación:** Mecánica




**23 CHRISTIAN FITTIPALDI**  
 Nacido: 18-1-71.  
 Sao Paulo  
 Debú: G.P. Sudáfrica 1.991.  
 G.P. disputados: 14  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

**24 FABRIZIO BARBAZZA**  
 Nacido: 4-4-63.  
 Monza (I)  
 Debú: G.P. Sudáfrica 1993.  
 G.P. disputados: 4  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

**MINARDI FORD**



**Director deportivo:** Renato Cappucci.  
**Director técnico:** Aldo Costo.  
**Coche:** M193.  
**Cambio:** Manual 6 vel.  
**Suspensión:** hidráulicas.  
**Electrónica:** Magneti Marelli.  
**Motor:** Ford HBVI.  
**Cilindros:** 8.  
**Válvulas:** 32.  
**Regulación:** Mecánica.




**19 PHILIPPE ALLIOT**  
 Nacido: 27-7-54.  
 Voves (F)  
 Debú: G.P. Brasil 1984.  
 G.P. disputados: 97  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

**20 ERIK COMAS**  
 Nacido: 28-9-63.  
 Romans (F)  
 Debú: G.P. Brasil 1991.  
 G.P. disputados: 32  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

**LARROUSSE LAMBORGHINI**



**Director deportivo:** Laurent Lachaux.  
**Director técnico:** Michel Tatu  
**Coche:** LC 93.  
**Cambio:** Manual 6 vel.  
**Suspensión:** Mecánicas.  
**Electrónica:** Bosch.  
**Motor:** Lamborghini.  
**Cilindros:** 12. **Válvulas:** 58.  
**Regulación:** Mecánica.




**25 MARTIN BRUNDLE**  
 Nacido: 1-6-59.  
 King's Lynn (GB)  
 Debú: G.P. Brasil 1984.  
 G.P. disputados: 103  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

**26 MARK BLUNDELL**  
 Nacido: 8-4-66.  
 Barnet (GB)  
 Debú: G.P. USA 1991.  
 G.P. disputados: 18  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

**LIGIER RENAULT**



**Director deportivo:** Danny Hindenoch.  
**Director técnico:** Gerard Ducarouge  
**Coche:** JS39.  
**Cambio:** Semiautomático 6 vel.  
**Suspensión:** mecánicas.  
**Electrónica:** Magneti Marelli.  
**Motor:** Renault RS 5. **Cilindros:** 10. **Válvulas:** 40.  
**Regulación:** Neumática.




**21 MICHELE ALBORETO**  
 Nacido: 23-12-56.  
 Milán (I)  
 Debú: G.P. San Marino 1981.  
 G.P. disputados: 172  
 Victorias: 5  
 Pole position: 2

**22 LUCA BADOER**  
 Nacido: 25-1-71.  
 Montebelluna (I)  
 Debú: G.P. Sudáfrica 1993.  
 G.P. disputados: 3  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

**LOLA BMS FERRARI**



**Director deportivo:** Remo Ramanzini.  
**Director técnico:** Eric Broadley.  
**Coche:** T9330.  
**Cambio:** manual 6 vel.  
**Suspensión:** mecánicas.  
**Electrónica:** Magneti Marelli.  
**Motor:** Ferrari E2 A 93. **Cilindros:** 12. **Válvulas:** 60.  
**Regulación:** Mecánica.




**27 JEAN ALESI**  
 Nacido: 11-6-64.  
 Avignon  
 Debú: G.P. Francia 1989.  
 G.P. disputados: 59  
 Victorias: 0  
 Pole position: 0

**28 GERHARD BERGER**  
 Nacido: 27-8-69.  
 Wörgl (A)  
 Debú: G.P. Australia 1984.  
 G.P. disputados: 135  
 Victorias: 8  
 Pole position: 8

**FERRARI**



**Director deportivo:** Santo Ghedini. **Director técnico:** John Barnard.  
**Coche:** F33A. **Cambio:** Semiautomático 6 vel.  
**Suspensión:** activas.  
**Electrónica:** Magneti Marelli.  
**Motor:** Ferrari E2 A 93. **Cilindros:** 12. **Válvulas:** 60.  
**Regulación:** Neumática.





**Director deportivo:** Carmen Ziegler.  
**Director técnico:** Leo Ress. **Coche:** C12. **Cambio:** Semiautomático 8 vel.  
**Suspensión:** Mecánicas.  
**Electrónica:** Zytec.  
**Motor timor:** Motor timor.  
**Cilindros:** 12.  
**Válvulas:** 40.  
**Regulación:** Mecánica.

**29 KARL WENDLINGER**  
Nacido: 20.12.68.  
Kufstein (A)  
Debú: G.P. Japón 1991.  
G.P. disputados: 20  
Victorias: 0  
Pole position: 0

**30 JARVI LEHTO**  
Nacido: 31.1.66.  
Espoo (F)  
Debú: G.P. España 1989.  
G.P. disputados: 42  
Victorias: 0  
Pole position: 0

# ESTADISTICA

MOTOR CAMPEON		PESO DE LOS PILOTOS				VICTORIAS POR MARCA			
Motor	Títulos	Piloto	Peso	Piloto	Peso	Marca	Vtorias	Marca	Vtorias
Cosworth	12	Damon Hill	73	Ivan Capelli	73	Ferrari	103	Mercedes	9
Ferrari	9	Alain Prost	63	Philippe Alliot	72	McLaren	101	Vanwall	9
Honda	5	Ukyo Katayama	64	Erik Comas	69	Lotus	79	Ligier	8
Climax	4	Andrea de Cesaris	72	Michele Alboreto	77	Williams	63	Benetton	6
Tag Porsche	3	Michael Schumacher	71	Luca Badoer	58	Brabham	35	March	3
Alfa Romeo	2	Riccardo Patrese	76	Christian Fittipaldi	74	Tyrrell	23	Wolf	3
Mercedes	2	Michael Andretti	69	Fabrizio Barbazza	72	BRM	17	Honda	2
Maserati	2	Ayrton Senna	73	Martin Brundle	73	Cooper	16	Eagle	1
Repcro	2	Derek Warwick	76	Mark Blundell	76	Renault	15	Hesketh	1
BRM	1	Aguri Suzuki	71	Jean Alesi	73	Alfa Romeo	10	Penske	1
BMW	1	Alessandro Zanardi	74	Gerhard Berger	78	Maserati	9	Porsche	1
Renault	1	Johnny Herbert	69	Karl Wendlinger	77	Matra	9	Shadow	1
		Rubens Barrichelo	73	J Lehto	68				

NUMERO DE VICTORIAS POR PILOTO										
Piloto	Victorias	Piloto	Victorias	Piloto	Victorias	Piloto	Victorias	Piloto	Victorias	Mass
Prost	46	Andretti	12	Rindt	6	Hawthorn	3	Baghetti	1	Musso
Senna	38	Jones	12	Surtees	6	Pironi	3	Bandini	1	Nannini
Mansell	30	Reutemann	12	Villeneuve	6	de Angelis	2	Beltoise	1	Nilsson
Stewart	27	Hunt	10	Alboreto	5	Depailler	2	Bonnier	1	Pace
Clark	25	Peterson	10	Farina	5	González	2	Brambilla	1	Parsons
Lauda	25	Scheckter	10	Regazzoni	5	Jabouille	2	Bryan	1	J.Rathman
Fangio	24	Berger	8	Rosberg	5	Revson	2	Cevert	1	Ruttman
Piquet	23	Hulme	8	Watson	5	P. Rodríguez	2	Fagioli	1	Scarfiotti
Moss	16	Ickx	8	Gurney	4	Siffert	2	Flaherty	1	Schumacher
Brabham	14	Arnoux	7	McLaren	4	Tambay	2	Gethin	1	Sweikert
E. Fittipaldi	14	Brooks	6	Boutsen	3	Trintignant	2	Ginther	1	Taruffi
G. Hill	14	Laffite	6	Collins	3	Von Trips	2	Hanks	1	Wallard
Ascari	13	Patrese	6	P.Hill	3	Vukovich	2	Ireland	1	Ward

SE ESCONDE junto a los innumerables datos positivos de la Fórmula 1, se procura velar los que suponen errores o derrotas.



PILOTOS CAMPEONES DEL MUNDO					
pilotos	Victorias	pilotos	Victorias	pilotos	Victorias
Fangio	5	Hill	2	Rindt	1
Brabham	3	Clark	2	Hunt	1
Stewart	3	Fittipaldi	2	Andretti	1
Lauda	3	Farina	1	Scheckter	1
Piquet	3	Howthorn	1	Jones	1
Prost	3	P.Hill	1	Rosberg	1
Senna	3	Surtees	1		
Ascari	2	Hulme	1		

## PALMARES DEL G.P. DE ESPAÑA

Año	Circuito	Vencedor	Coche
1913	Guadarrama	Carlos de Salamanca	Rolls Royce 7.4 6L 1.900
1923	Sitges	Dario Resta	Talbot 1.5 4L
1924	Lasarte A	Henry O.D. Segrave	Sunbeam
1925	Lasarte A	Albert Divo	Delage
1926	Lasarte B	Meo Costantini	Bugatti
1927	Lasarte B	Robert Benoist	Delage
1928	Lasarte B	Louis Chiron	Bugatti
1929	Lasarte B	L. Rigal-G. Zehender	Alfa Romeo 1750 Oficial
1930	Lasarte B	Achille Varzi	Maserati 8C-2500 8L
1933	Lasarte B	Louis Chiron	Alfa Romeo P3 2.6/Ferrari
1934	Lasarte B	Luigi Fagioli	Mercedes Benz W25 8L
1935	Lasarte B	Rudolf Caracciola	Mercedes Benz W25 4.0 8L
1951	Pedralbes B	Juan Manuel Fangio	Alfa Romeo 159 M 1.5 8L 2C
1954	Pedralbes B	Mike Hawthorn	Ferrari 4L
1967	Jarama A	Jim Clark	Lotus 49-Ford Cosworth DFV V8
1968	Jarama A	Graham Hill	Lotus 49-Cosworth DFV
1969	Montjuich	Jackie Stewart	Matra MS80-Cosworth DFV
1970	Jarama A	Jackie Stewart	March 701-Cosworth DFV
1971	Montjuich	Jackie Stewart	Tyrell 003-Cosworth DFV V8
1972	Jarama A	Emerson Fittipaldi	Lotus 72D-Cosworth DFV V8
1973	Montjuich	Emerson Fittipaldi	Lotus 72D-Cosworth DFV V8
1974	Jarama A	Niki Lauda	Ferrari 312B3 12 boxer
1975	Montjuich	Jochen Mass	McLaren M23-Cosworth DFV V8
1976	Jarama A	James Hunt	McLaren M23-Cosworth DFV V8
1977	Jarama A	Mario Andretti	Lotus 78-Cosworth DFV V8
1978	Jarama A	Mario Andretti	Lotus 79-Cosworth DFV V8
1979	Jarama A	Patrick Depailler	Ligier JS-Cosworth DFV V8
1980	Jarama B	Alan Jones	Williams FW07B-Cosworth DFV
1981	Jarama B	Giles Villeneuve	Ferrari 126 CK V6 Turbo
1986	Jerez	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault V6 Turbo
1987	Jerez	Nigel Mansell	Williams FW11B-Honda V6 T
1988	Jerez	Alain Prost	McLaren MP4/4-Honda V6 Turbo
1989	Jerez	Ayrton Senna	McLaren MP4/5 Honda V10
1990	Jerez	Alain Prost	Ferrari 641 F1 90 V12
1991	Montmeló	Nigel Mansell	Williams FW14-Renault V10
1992	Montmeló	Nigel Mansell	Williams FW14B-Renault V10

## DICCIONARIO SECRETO DE LA F-1

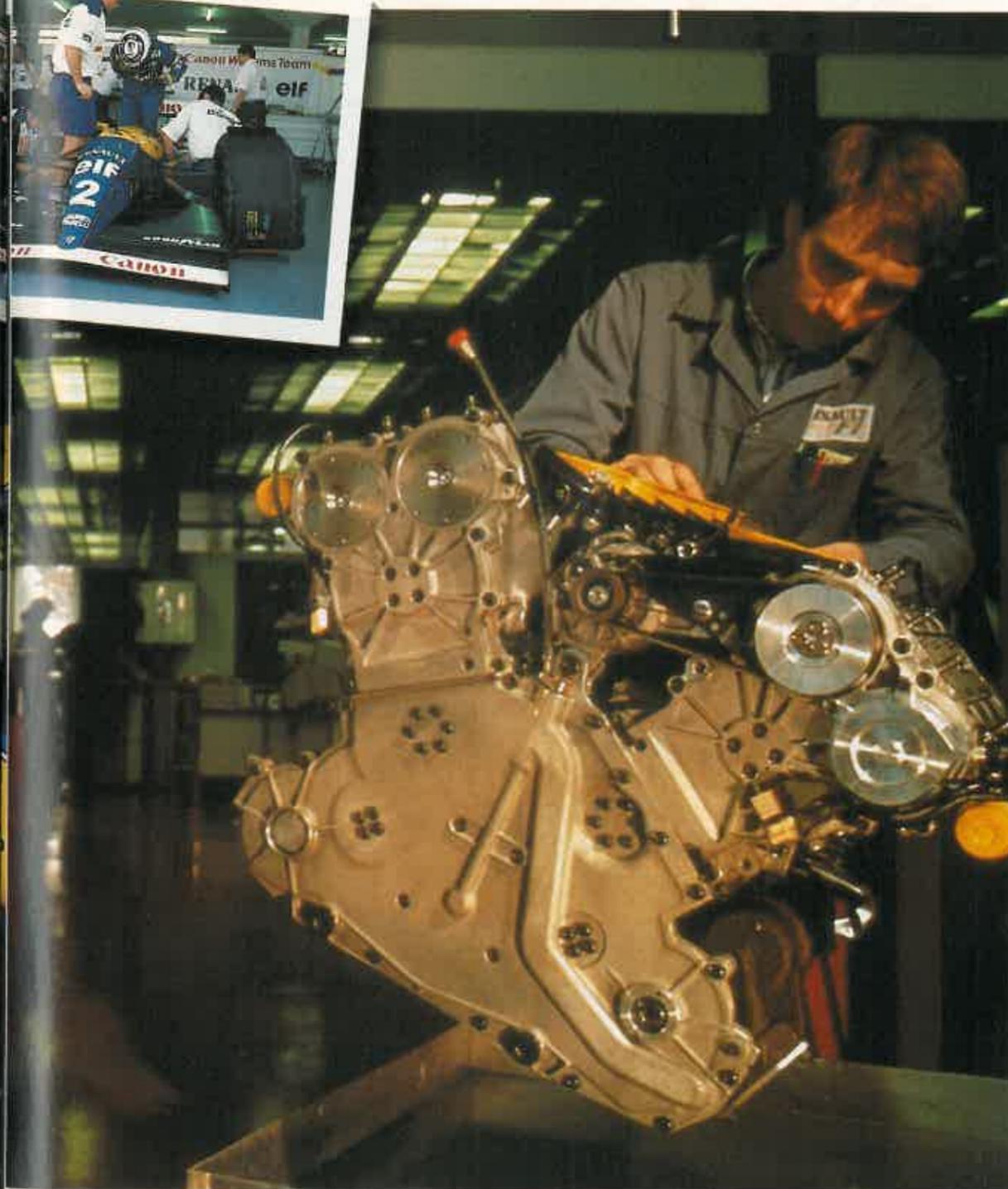
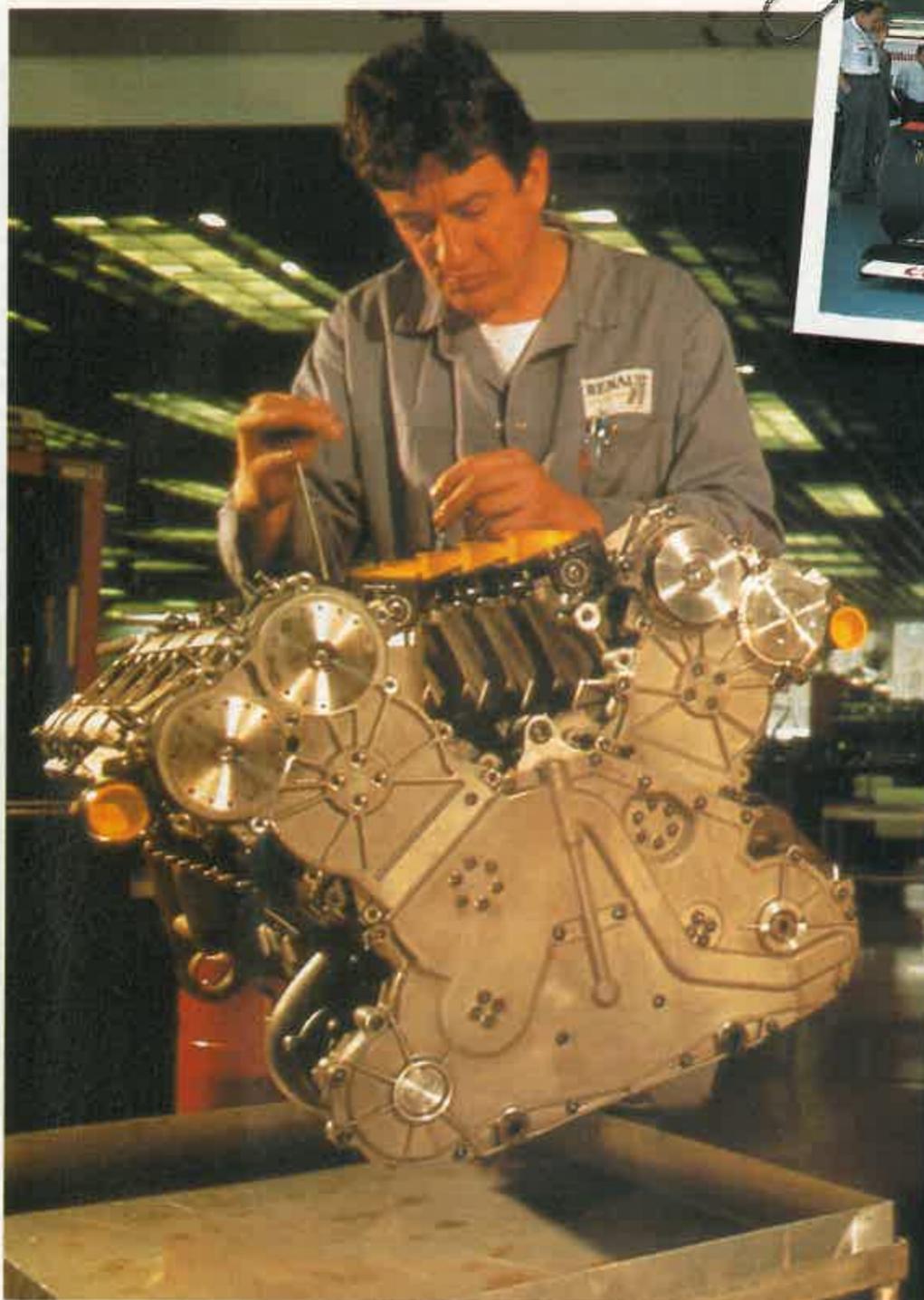
**ANTILIFT:** Peculiar geometría de las suspensiones, que evita el levantamiento del morro en aceleración.  
**BERNIE:** Amo, padre y patrón de la Fórmula 1.  
**BLOW BY:** Pérdida de gas en los conductos de escape.  
**GRIP:** Calidad de agarre del asfalto.  
**BIGOTES:** Alas laterales del alerón delantero.  
**DRAG:** Resistencia aerodinámica.  
**GROUND EFFECT:** Efecto suelo que aumenta la presión aerodinámica.  
**DECHAPPARE:** Pérdida de pedazos de la banda de rodadura de un neumático.  
**FLY BY WIRE:** Acelerador electrónico empleado por McLaren y Williams.  
**PIT LANE:** Línea de los boxes con la pista.  
**MULETTO:** Coche de reserva adjudicado a los pilotos.  
**ROLL BAR:** Arco de protección central del monoplaça.  
**KNOCK OFF:** Tuerca de grandes dimensiones que sujeta la rueda.  
**WARM UP:** Sesión de entrenamientos del domingo por la mañana con depósito lleno de combustible.  
**MAPPATURA:** Regulación electrónica de todas las funciones de alimentación del motor.  
**VAPOUR LOCK:** Gasificación del líquido de frenos.  
**OVERSTEERING:** Tendencia a sobrevirar.  
**UNDERSTEERING:** Tendencia a subvirar.  
**PIT STOP:** Parada en los boxes para cambiar los neumáticos.  
**TOO DRAG:** Resistencia aerodinámica excesiva.  
**DRAKE:** Apodo del Comendatore Enzo Ferrari.  
**PROFESOR:** Apodo de Alain Prost.  
**MAGIC:** Apodo de Ayrton Senna.  
**PATRICK GENIUS:** Apodo de Patrick Head, director técnico de Williams.  
**GRANDE CASINO:** Expresión italiana para definir una situación caótica.  
**PRESIDENT GR<ANDEUR:** Apodo cariñoso de Jean Marie Balestre.  
**TELÉGRAFO:** Tanteos con el acelerador al negociar una curva muy lenta.

**D**URANTE muchas décadas, la Fórmula 1 fue un feudo aparentemente inexpugnable de unos cuantos constructores europeos. Los intentos de participación por parte de escuderías norteamericanas y niponas fueron tentativas tímidas sin más trascendencia. Sin embargo, el regreso de Honda a mitad de la década de los ochenta representó una humillación para los constructores del viejo continente. El coloso nipón desbancó a los rivales europeos, relegándolos a un simple papel de comparsas.

Si en la época de los motores turboalimentados el dominio de Honda fue instantáneo, el mismo fenómeno se repitió con el regreso a los propulsores atmosféricos. Cuando toda batalla tecnológica parecía estar perdida frente al «Sol Naciente», en el seno de Renault Sport se fraguaba el final del imperio. A lo largo de 1987 y 1988, en la sede de Viry Chatillon se asentaron las bases de una actividad venidera, construida con bases tecnológicas y logísticas al máximo nivel.

Si por una parte la encomienda era la de ganar, al mismo tiempo había que demostrar en qué compañía europea residía la tecnología necesaria para relegar a Honda a un segundo puesto.

Patrick Faure, presidente de Renault Sport, convenció a Raymond Levy para que diera rienda suelta al proyecto F-1, y le aseguró que el éxito sería rotundo



**¡DE IMPRESIÓN!** El potencial tecnológico que encierran los motores de Renault Sport pertenece más al futuro que al presente. Meticuloso trabajo de organización ha dado lugar a un manantial de tecnología cuyos resultados han situado al fabricante francés en lo más alto de la Fórmula 1. Los motores RS 3, 3C, 4 y 5 son símbolo de victorias incontestadas.

RENAULT  
SPORT

# AVENTURA

*Cuando la hegemonía japonesa parecía inexpugnable, en el seno de Renault Sport se fraguaba un plan de ataque sin límites. Una inmensa inversión económica ha hecho posible la agrupación de técnicos singulares y empresas en cuyo poder está la tecnología del mañana. Doscientas personas capita-*

# TRIUNFANTE

*neadas por Christian Contzen y Bernard Dudot han demostrado que en Renault Sport se fragua no sólo la tecnología de última hora, sino también un sistema de trabajo perfectamente armónico. Después de los éxitos de las dos temporadas anteriores está claro que nadie les puede arrebatarse el liderazgo.*

**EL HOMBRE**  
De la imaginación y conocimiento de Jean Jacques His han nacido todos los motores RS.



**TÉCNICA Y CHAMPAGNE**  
Una vez terminado un gran premio, los motores son minuciosamente analizados por Jean Louis Lefevbre.

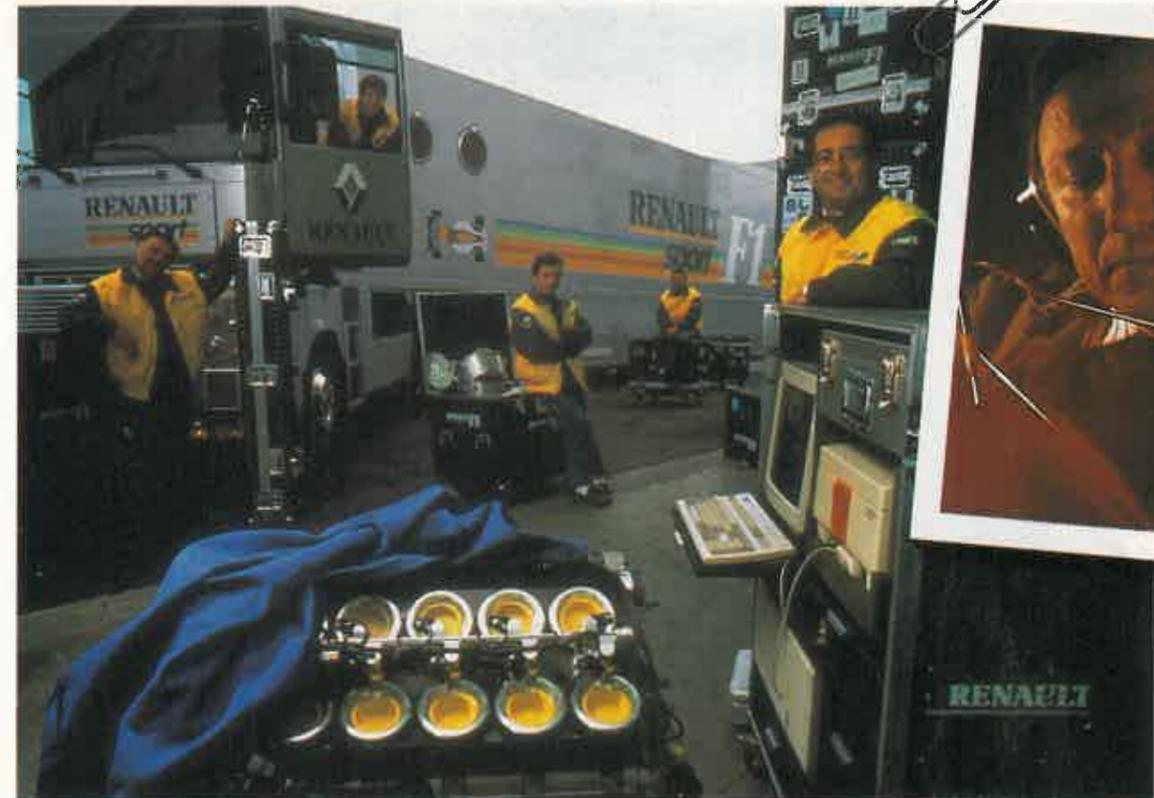


si no se andaba con miramientos con la inversión económica necesaria. Obtenido el visto bueno, Faure designó a Christian Contzen como director general para que estructurara la aventura F-1.

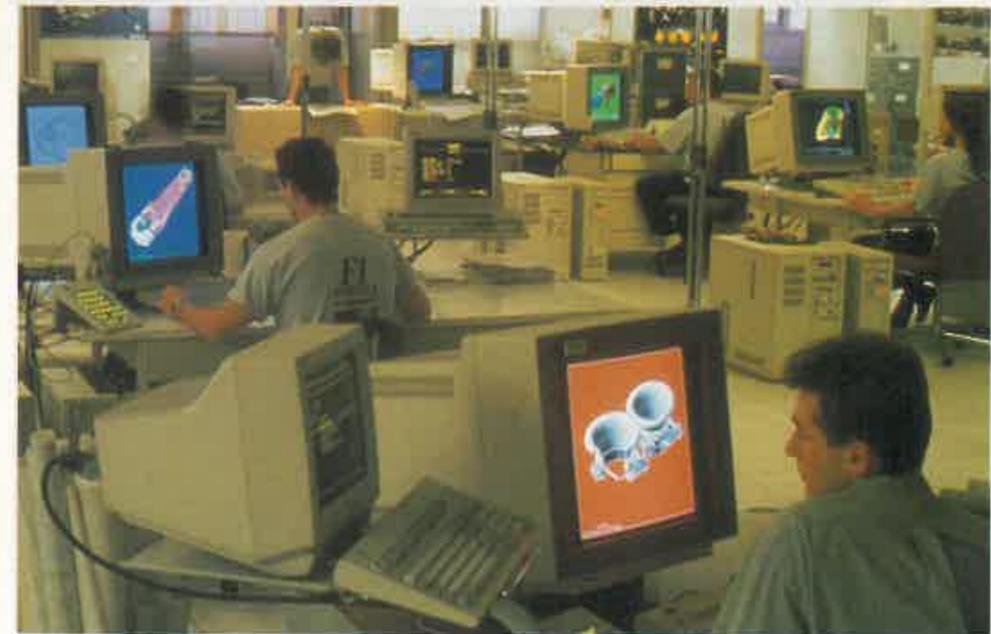
Tras dos años de prepara-

ciones, a lo largo de los cuales se perfiló la idea de Jean Jacques His de concentrar todos los esfuerzos en un motor de diez cilindros, proyecto en el cual Ferrari no atendió las sugerencias de His mientras estaba en Maranello, se llegó a un

acuerdo con la escudería Williams, no sólo para abastecerlos de motores, sino para desarrollar conjuntamente motor, chasis, cambio y suspensiones. Absolutamente todo debía guardar una coherencia de concepto que, sin lugar a dudas,



**¡EN MARCHA!**  
Una vez que los motores están listos toman rumbo a los 16 circuitos que forman el Campeonato de F-1 del Mundo.



había sido el acierto de Honda con McLaren, y anteriormente con Williams. Una vez hecho el planteamiento estructural de los diferentes departamentos, Renault Sport emprendió un proceso vertiginoso de perfeccionamiento, que en

el plazo de cinco años se convirtió en el más competitivo de cuantos están presentes en la F-1.

Actualmente, en la factoría de Viry trabajan doscientas personas, de las cuales cuarenta son ingenieros. Al tratarse de un hito

tecnológico de tal envergadura, Renault metió a otras entidades en el aventura de la F-1. Para poder disponer de tecnologías aeroespaciales y recursos siderúrgicos, cuenta con la ayuda de Aerospatiale, mientras que la fundición es de Messier, y la

**TODO DETALLE**  
En la plataforma C.A.O. se desarrollan todos los componentes de los motores. Diez personas se dedican a esta tarea que después dará paso a la construcción práctica de los mismos. Este dispendio de tecnología representa velocidad y precisión en el trabajo.

**CERO ERRORES**  
En el centro de estudios siderúrgicos situado en Boulogne, se analizan los materiales que después serán manipulados hasta convertirlos en piezas perfectas que darán vida a los poderosos propulsores RS.



**ESCUADRA Y COMPÁS**  
Antes de proceder a los cálculos de estructura por ordenador se perfeccionan los proyectos al estilo antiguo. En cada dibujo trabajan dos ingenieros con el fin de deducir el riesgo de error y mejorar el contenido del tema a realizar.

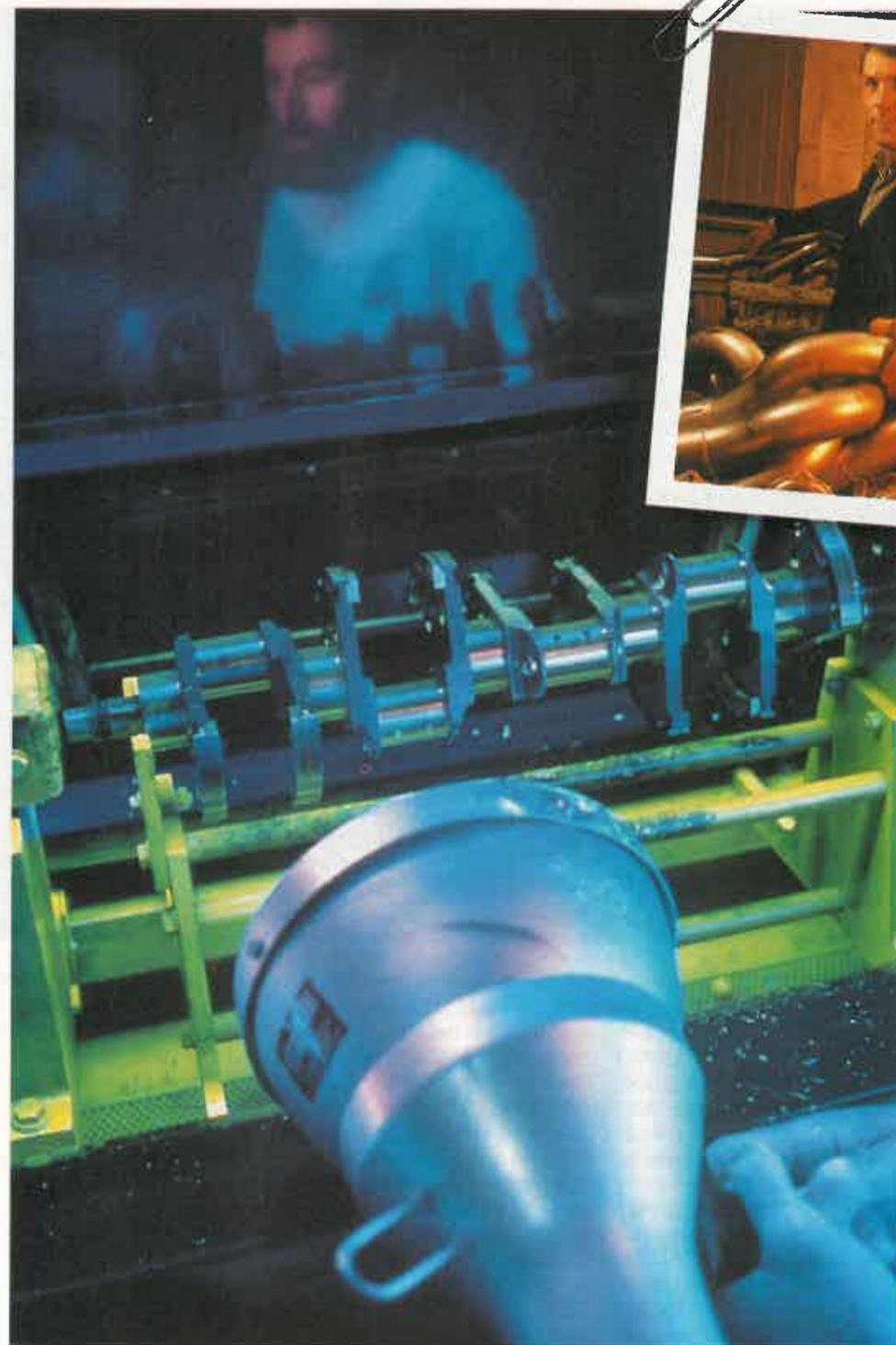


mecanización de todas las piezas corre por cuenta de Mecachrome.

Respecto a la inversión económica anual, no hay cifras exactas, ya que Renault no se pronuncia al respecto; sin embargo, se estima que anualmente el proyecto

F-1 precisa de unos quince mil millones de pesetas, en los cuales está comprendida la construcción de cien propulsores para el campeonato y toda la parte de investigación y desarrollo. El costo aproximado de un motor RS 5 se acerca a los

treinta millones de pesetas y cada revisión posterior a una carrera ronda los diez millones de pesetas. Como se ha dicho en un principio, Contzen sustituyó a Bernard Cassin en la dirección empresarial y eligió las personas claves para alcanzar el



**EL CORAZÓN**  
Una vez recibidos los componentes vitales de los motores, se analizan por medio de rayos. Aquí vemos cómo un cigüeñal realizado por Chambon es sometido a rayos ultravioleta, capaces de detectar la más insignificante anomalía.

éxito. Depositó toda su confianza en Bernard Dudot en la faceta de director técnico general, y el proyecto de los motores fue encomendado al genial Jean Jacques His. De él depende todo lo relacionado con el enfoque de nuevas tecnolo-

gías, y la forma de aplicar los resultados a los motores RS. En su departamento el trabajo se distribuye de forma esquemática, y todos tienen una agenda muy precisa de cuestiones a resolver. Cada ingeniero trata siempre los mismos com-

ponentes, con el fin de crear una especialización exhaustiva.

Para determinados cálculos se recurre a la Dirección de Estudios situada en Rueil, lugar donde se encuentra Jean Pierre Vallau-



**TÉCNICA Y VELOCIDAD**  
Lo que en un primer tiempo es fría tecnología, se convierte en un espectáculo incomparable cuando llega a manos del Profesor Prost. La colaboración entre Williams y Renault ha dado resultados insospechados.

**LA MAGIA**  
La electrónica y el cálculo exhaustivo forman la clave de las altas prestaciones de los motores RS. Bernard Duffort es el hombre que ha ideado el más sofisticado sistema de control electrónico que actúa sobre las suspensiones, el cambio y el motor.

del ordenador CRAY, capaz de hacer seiscientos sesenta operaciones de cálculo por segundo. El costo del CRAY es de seiscientos millones de pesetas y su capacidad permite resolver en dos días lo que sin él se tardaría diez veces más.

Una vez por semana, His reúne a todos los técnicos para ver los resultados de su trabajo y discutir sobre la validez de los mismos. En el caso de dudas o litigios, la responsabilidad de elección recae sobre Dudot, que al mismo tiempo es la persona encargada de mantener una constante colaboración con Williams. En términos generales, en Renault Sport el sistema de trabajo es especialmente rápido, ya que se planteó así desde un principio,

para poder recuperar el retraso respecto a Honda, que disponía del motor atmosférico un año antes que Renault. Gracias al gran despliegue informático, desde que se modifica un detalle en un motor hasta que la pieza esté montada en él, no se precisa más de una semana. Por eso es posible mantener un buen nivel de competitividad.

Una vez realizados los componentes de los motores, por parte de las industrias auxiliares, se someten a un escrupuloso control de calidad, que se realiza con rayos X, láser, ultravioleta, cámaras de vacío y de gas. Dichos controles tienen la única función de evitar el montaje de cualquier pieza defectuosa; de hecho, cual-

quier pieza, antes de llegar a Viry, ha pasado el control de calidad del fabricante y, además, se vuelve a verificar.

El proceso de montaje se divide en dos partes: la primera consiste en preparar todos los componentes de un motor; tarea a la cual se dedican unas cincuenta personas y, por último, equipos de cuatro mecánicos ensamblan todos los elementos hasta la terminación del motor. En esta sección, la división de estos grupos de mecánicos es total, ni siquiera pueden hablar entre sí y, en caso de avería en un propulsor por montaje defectuoso, se puede saber con certeza qué mecánico es el responsable.

El apartado de la electrónica corre a cargo de

Bernard Duffort, un técnico de gran valía cuya afición son los coches de época. De su ordenador salen los programas de regulación para el motor, que posteriormente son realizados por Magneti Marelli. Debido a que el Williams FW 15 es un monoplaça de gran complicación mecánica, hidráulica y electrónica, los conocimientos de Duffort y su equipo precisan de cálculos de inmensa complicación, ya que en el FW 15 hay que regular las funciones del motor en relación con las suspensiones activas y el cambio semiautomático. Para ello se recurre a Bull, Raychem y Aerospatiale.

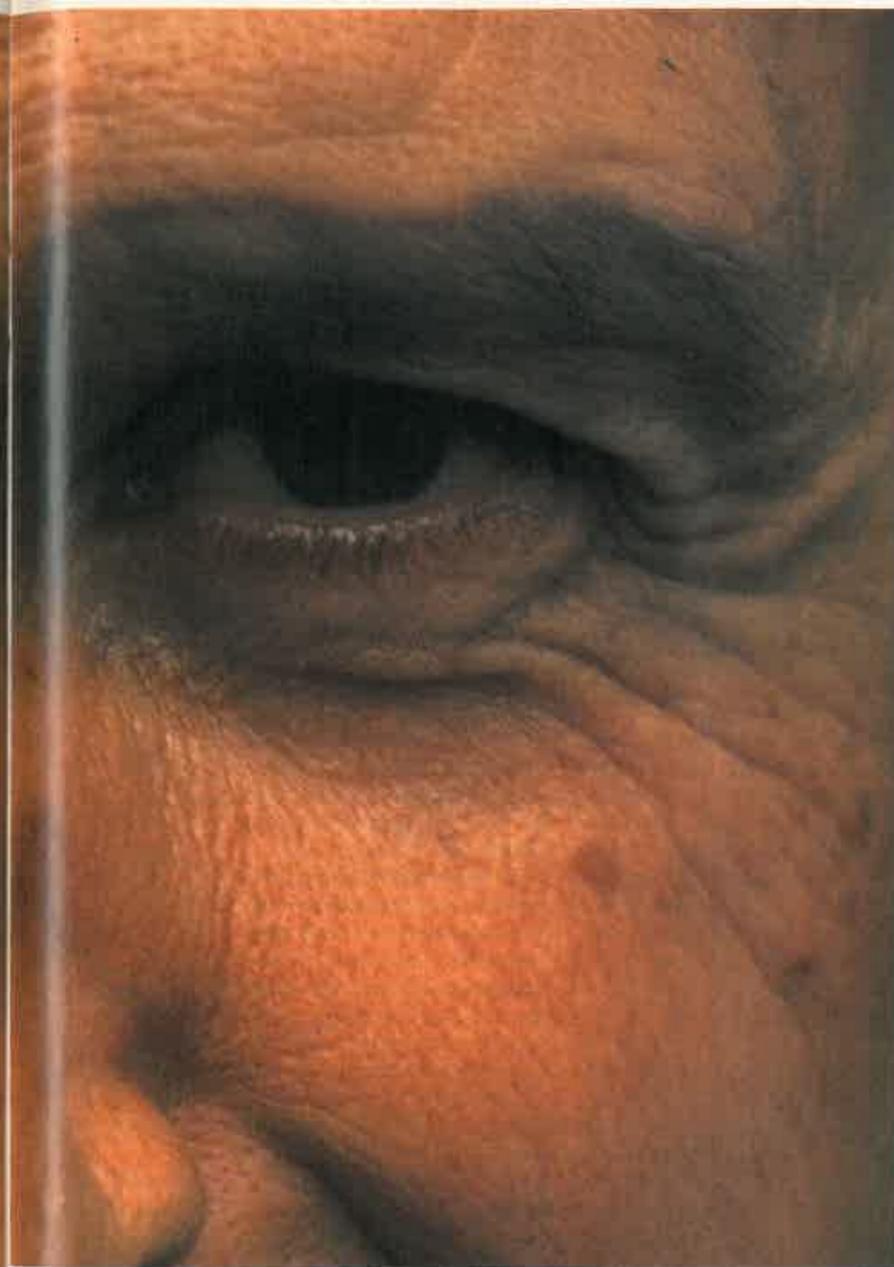
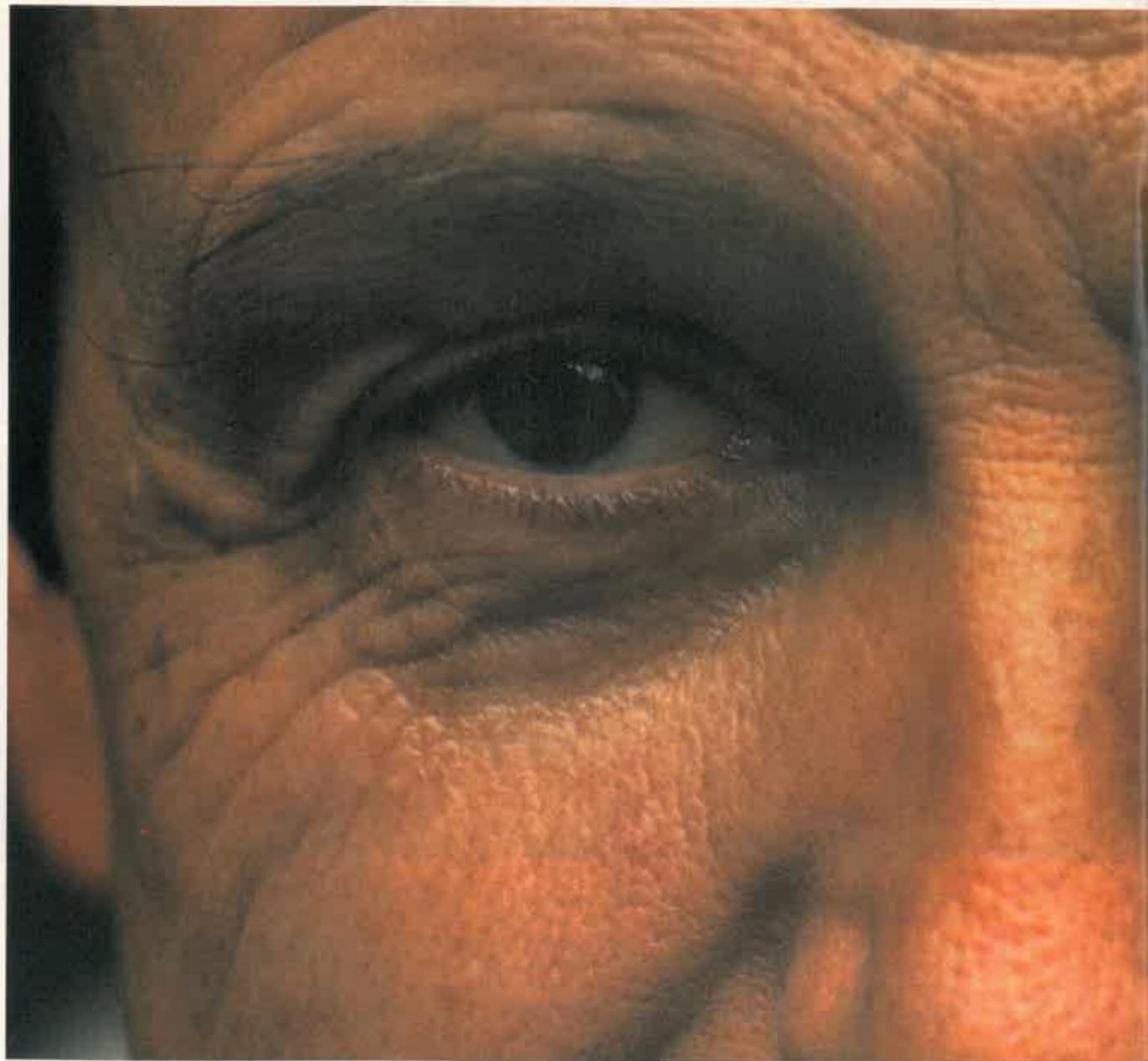
La cronología de Renault Sport en la aventura de la F-1 se resume en cinco ver-

siones de su propulsor de diez cilindros. La primera versión, el RS 1, representó el acercamiento a la competencia y, al mismo tiempo, fue un importante banco de errores. En el RS2 se prescindió de las tuberías externas y para acercar el motor a la estructura del chasis, la distribución por correas dentadas pasó a ser una cascada de piñones. La fiabilidad, la modulabilidad de las respuestas del motor y la abundante potencia se hizo esperar hasta la versión RS3. Con él llegó la gloria, el Campeonato del Mundo de Constructores y la clara evidencia de que Renault había sido el primero y el único fabricante europeo capaz de desbancar a Honda. Si por una parte el mo-

tor RS3 fue una maravilla, cabe decir que la versión RS3 C marcó un hito en la historia de la F-1. Al margen de los resultados obtenidos por Nigel Mansell y los dos títulos mundiales logrados, el RS3 C jamás se rompió. Ninguno de los cincuenta motores utilizados por Williams sufrió una avería mecánica directamente relacionada con el propulsor. Así resultó más sencillo elaborar la versión RS4 y la actual RS5.

Aunque puede parecer una exageración o una exaltación del chauvinismo galo, hay una cosa que está clara: tras los muros de Renault Sport vive la máxima expresión de la tecnología de los motores de F-1.

¡Chapó! ○



PIERRE BALAYDIER

# LOS OJOS DE LA MEDICINA

*De no existir un médico como Pierre Balaydier, muchos pilotos no serían capaces de ciertas prestaciones. Ha dedicado su vida al atípico deporte de la Fórmula 1 y Alain Prost recurre a sus cuidados en todo momento. Su aspecto es el de un brujo bueno.*

autoritario. Los que le conocen bien dan fe de su generosidad y aseguran que en su maletín hay ungüentos y pócimas milagrosas, capaces de hacer resucitar a un muerto.

Balaydier es poco amigo de las entrevistas, y todavía menos si se le pregunta por sus pilotos pacientes. Si la pregunta en cuestión hace referencia al Profesor Prost, la contestación es una sonrisa acompañada de una mueca agria.

**¿Cabe decir que existe una medicina especial para la F-1?**

«Algo de eso hay. En primer lugar los deportistas precisan de una medicina determinada y los pilotos son deportistas. Lo que ocurre con la F-1 es que provoca un cansancio y un desgaste psíquico inmenso, que precisa unos cuidados muy particulares. Además, es importante saber escuchar a los pilotos para po-

**ANÁLISIS**  
Balaydier dedica mucho tiempo a estudiar la postura que adopta un piloto una vez sentado en su habitáculo.



**S**E le ve deambular por los boxes, jamás nadie le ha visto perder la calma y, en el fondo, parece que la Fórmula 1 no va con él. Su nombre es Pierre Balaydier y cuando alguien pregunta quién es, la contestación es siempre la misma: es el médico del Profesor.

En el Gran Circo se le quiere tanto como se le respeta. Es un hombre parco en palabras, de gesto afable y con un silencio





**VIEJO AMIGO**  
Alessandro Nannini, perfectamente recuperado, saluda efusivamente a Balaydier que fue su médico de antaño.



der acertar exactamente con el tratamiento».

**¿Qué problema físico es el más frecuente en un piloto durante un Gran Premio?**

«Sin lugar a dudas, la deshidratación. La duración de un Gran Premio es demasiado larga para el cuerpo humano y si se suma el calor, como en Sudá-

frica o en México, el problema puede ser grave. Si un piloto no está acostumbrado a un esfuerzo físico con mucha transpiración termina por tener problemas muy serios; sin embargo, hay casos como el de Prost, que ni siquiera lleva un recipiente con agua vitamínizada en el habitáculo. Su organismo está acos-

tumbrado a un esfuerzo extremo y ahorra líquido».

**¿Qué dieta es la perfecta para un piloto de las características de Prost?**

«Todavía no he encontrado la dieta ideal. Es importante tener una alimentación variada y si se excede con demasiada carne, o cualquier otro alimento, se genera un desequilibrio peligroso».

**¿Los pilotos precisan cuidados bioquímicos especiales?**

«Repito lo de antes, se recurre a minerales o vitaminas artificiales sólo en caso de una carencia alimenticia. La base es una buena alimentación diaria».

**¿Las elevadas prestaciones de los monoplazas actuales, la fuerza centrífuga que llega casi a cinco G y las brutales aceleraciones, afectan el físico de un piloto con el paso de los años?**

«Un Gran Premio de F-1 no es más agotador que una carrera de moto o de bicicleta. Todo depende de la fortaleza física del piloto. En F-1 los momentos críti-

**DE BOX EN BOX**  
El recorrido diario de Balaydier representa una visita fugaz a la mayoría de los equipos.

cos con grandes aceleraciones y frenadas no son tantos como para afectar algún órgano. Por el momento, se supone que la vejez de estos pilotos será placentera».

En el año 1982 hubo una polémica acerca de Nigel Mansell y los anabolizantes.

**¿Qué opina al respecto?**

«No creo en los anabolizantes para los pilotos de F-1. Sus efectos son siempre perjudiciales al contacto con la velocidad. Lo que ocurre es que muchos pilotos padecen de sinusitis y los medicamentos adecuados contienen anabolizantes. Para esa terapia no hay otra alternativa y se da la casualidad de que en un control *Anti-doping* dos pilotos que hayan tomado el mismo medicamento pueden dar resultados diferentes».

**¿Se solicita especialmente el sistema cardíaco durante un Gran Premio?**

«En términos generales, las pulsaciones del corazón de un piloto durante la ca-

**SOLEDAZ**  
Todos aprecian a Balaydier; sin embargo, su carácter es reservado y poco amigo de frecuentar corrillos.



**SU MALETÍN**  
El amigo inseparable del brujo de la F-1 es un viejo maletín en el que lleva ordenadas las medicinas y sus secretos.

rrera se sitúan entre las ciento cuarenta y las ciento noventa. En casos de accidente se llega a sobrepasar las doscientasveinte pulsaciones por segundo».

**¿El alcohol es un veneno para los pilotos?**

«No siempre. Se dan casos que para rebajar el estrés antes de tomar la salida algunos pilotos toman un vasito de vino o de champagne. Eso les produce una relajación durante los primeros quince minutos de la carrera, hasta que su excitación se normalice. Sin embargo, si la cantidad es excesiva, el efecto es contrario. Incluso, un piloto puede tomar cierta cantidad de alcohol a lo largo de la semana del Gran Premio sin que le perjudique en absoluto, siempre y cuando lo tome comiendo».

**¿Un piloto de la poca corpulencia de Prost, tiene ciertas desventajas a la hora de disputar un Gran Premio?**

«El Profesor es aparentemente débil pero le aseguro que su masa muscular

está perfectamente proporcionada y por eso tiene tanta resistencia al esfuerzo prolongado. Si un piloto posee una masa muscular desproporcionada a su altura, después de un esfuerzo necesitará más aporte energético. Concretamente el Profesor, reúne las características ideales para ser piloto de F-1».

Los cuidados de Balaydier son codiciados por los mejores pilotos de F-1, y su capacidad para arreglar problemas musculares y psíquicos es bien conocida en el *paddock* de la Fórmula 1. Sus convencimientos médicos son muy particulares y considera firmemente que la F-1 es un deporte reservado a personas especialmente sanas y bien proporcionadas, con un respaldo psíquico a toda prueba. ○





Muchos lo califican como un trabajador de la Fórmula 1. Por el contrario, y por encima de cualquier apreciación tendenciosa, el veterano Riccardo Patrese representa el tesón y la experiencia.

**T** IENE a sus espaldas quince años de actividad en la Fórmula 1, ha estado doscientas cuarenta y cuatro veces en la parrilla de salida y sólo seis en lo más alto del podio. Es Riccardo Patrese, el más veterano del circo y al que en la actualidad llaman abuelo.

Haber disputado más carreras que nadie, haber luchado con tesón para sacar algún partido de coches nada competitivos como el Brabham BT 55, le ha valido ser considerado «el abuelo» que, en el fondo, más que un título amigable parece una falta de reconocimiento a su tenacidad.

En su juventud lo llamaban «pie de plomo», debido a que el joven Patrese, aquél que debutó en Mónaco en 1977 con el inconducible y atípico Shadow Ford, no dejaba paso a nadie más que a la avería de su motor. Todos recuerdan carreras memorables de ese agresivo italiano, que durante varias tempora-

RICCARDO PATRESE

# SIN SUERTE NI GLORIA



das fue el piloto más pesado de la F-1, sin jamás haberse cohibido por la valía arrolladora de algunos compañeros de equipo.

En sus linajes deportivos aparecen aventuras tan ingratas como las temporadas de 1984 y 1985, pasadas con los colores de Alfa Romeo, que posteriormente dieron paso a otros dos años estériles de resultados.

En aquel entonces, en el despiadado mercado de la F-1, Patrese fue defendido por



**MALAS ÉPOCAS**  
A lo largo de su permanencia en Brabham y Alfa Romeo, Riccardo Patrese vivió momentos de gran sacrificio y angustia constante. Cuando la mecánica se puso de su parte, demostró ser un piloto competitivo.



Ecclestone. Las influencias del «gran patrón» sobre Frank Williams le buscaron un empleo en la escudería de Didcot que, al haber perdido el motor Honda Turbo, se tenía que conformar con el frágil Judd de ocho cilindros y, para Patrese, aquello representaba una chapuza en lugar que una recompensa.

Al marcharse Nigel Mansell de Williams, y ser sustituido por Thierry Boutsen, se abrió la puerta de la esperanza para Riccardo, que además contaba con la aportación del



nuevo motor Renault RS1 y RS2. La mala suerte y los problemas mecánicos del cambio semiautomático, junto a la evolución de las suspensiones activas, fueron mi-

ciones debían dañar la carrera de Mansell hacia el Campeonato del Mundo.

Estaba claro que Mansell era superior a él en todo, pero no era menos verdad que

muy importante que Nigel gane este Gran Premio». En la segunda salida, el coche de Mansell adquirió una competitividad inexistente en la primera parte de la carrera.



**200 GRANDES PREMIOS**  
En Silverstone se celebró la histórica cifra de los 200 Grandes Premios disputados por Patrese. Aquello representó el comienzo de su gran época.



**A LAS ÓRDENES**  
En las temporadas de 1991 y 92, Patrese desempeñó el papel de vasallo del rey Mansell. Después de haber luchado por los colores de Williams, y de haber ayudado a su compañero, le despidieron.

nando el quehacer de Patrese sin obtener victoria alguna.

De algún modo, el regreso de Mansell a Williams representó un esquinazo, o quizás el relego a la dura e ingrata tarea de piloto cobaya para la definitiva labor de ajuste de las suspensiones activas en el FW 13.

A pesar de tantos sinsabores y luchas estériles, la pujanza de Patrese parecía no tener fin. Sin embargo, con el regreso a Williams de Mansell, la figura de Patrese se vio desplazada definitivamente a un segundo plano. En ningún momento sus actua-

a Patrese no se le debía limitar tanto. De hecho, en su monopla se ensayaba cualquier componente dudoso para no dañar a Mansell, que mantenía una lucha cerrada con Senna, que luego perdió.

Al final de tantas peripecias, en 1992 Patrese se encontró en el difícil papel de tener que ayudar a Mansell incondicionalmente a pesar de su inferioridad. Al respecto se recuerdan las palabras de Williams pronunciadas con ocasión del Gran Premio de Francia, carrera que se paró cuando Patrese rodaba en primera posición: «Riccardo, -dijo Williams- creo que es

Y como recompensa a tantos sapos engullidos, optó al podio del Gran Premio de Japón de 1992 por una avería en el motor de Mansell.

Sin embargo, el mejor reconocimiento a los innumerables esfuerzos hechos por la Williams los encontró con el despido a final de temporada. Agobiado por el desencanto, más que por los 244 Grandes Premios, entró en las filas de Benetton, escudería en la cual sólo hay mimos para Schumacher.

Seguramente, el gran defecto de Patrese ha sido, y es, el exceso de sinceridad y la falta de maquiavelismo. ○

# CONCEPTOS AERODINAMICOS RECURSOS DE ANTAÑO

Desde los comienzos de la Fórmula 1 los más insignes ingenieros han luchado para dominar el flujo del aire en virtud de la perfecta aerodinámica. Los caminos han sido infinitos.



**AYER Y HOY**  
Ambos Williams cosecharon victorias en diferentes épocas. Su parecido ni siquiera es estructural. Entre ambos hay poco más de cinco años de diferencia.

**S** I se contempla con detenimiento la historia tecnológica de la Fórmula 1 se descubre que su evolución ha sido condicionada desde siempre por el reglamento vigente en cada época; razón por la cual no se sabe hasta qué punto hubiese llegado la imaginación de los técnicos de haber dado rienda suelta a su imaginación.

Desde siempre, las soluciones aerodinámicas han nacido y han evolucionado al filo entre la necesidad y el engaño del reglamento. En consecuencia, los grandes aciertos, como fueron el efecto suelo de Lotus, el ventilador de extracción de Brabham o la colocación de los radiadores en forma de abanico realizada por Rory Byrne, así como los dos diminutos timones aplicados en los extremos del alerón

delantero del Williams FW 14, representan soluciones geniales por su efectividad y también por astucia. Los caminos de la modulabilidad de la presión aerodinámica óptima en un monoplaza estriban, princi-



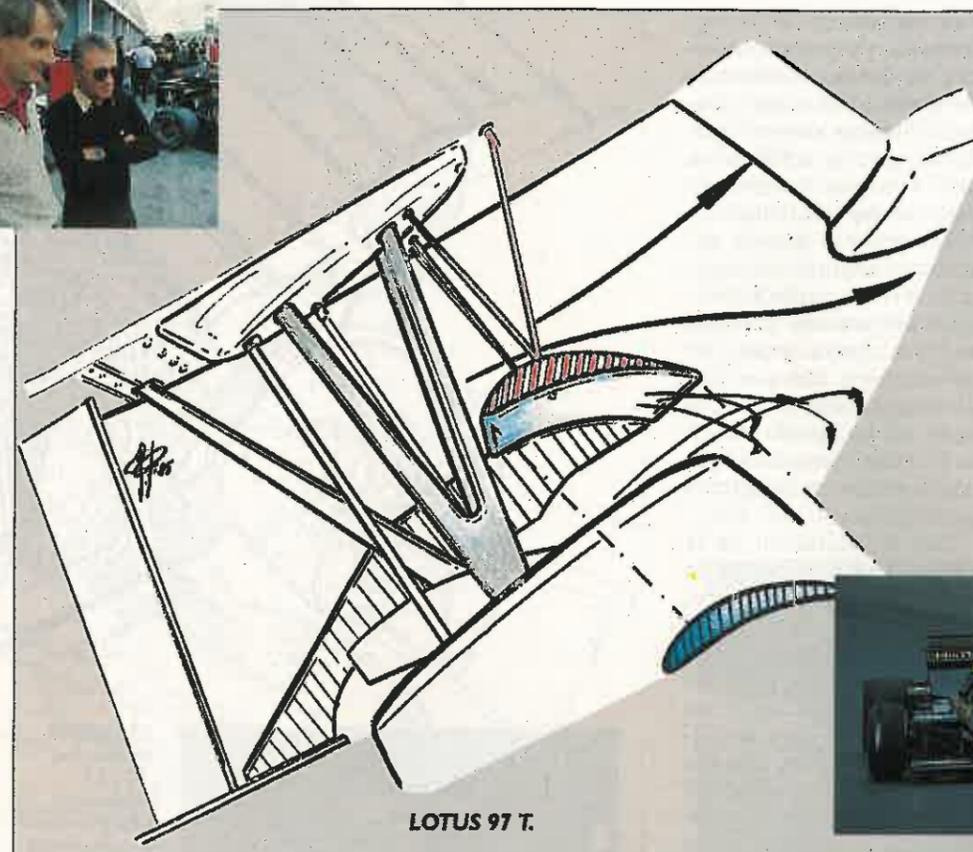
palmente, en el aislamiento de la función de cada componente aerodinámico. Lo que se consigue con el alerón delantero, hecho de determinada manera, genera una serie de turbulencias que es preciso canalizar de tal forma que no interfieran sobre el fondo plano, las entradas de aire de los pontones y en la parte final de la carrocería.

Técnicos de la talla de Adrian Newey, John Barnard, Rory Byrne, Patrick Head y otros, afirman que el concepto aerodinámico más perfecto es el de una gota de aceite mientras cae. Sin embargo, su perfección está condicionada por la gran sencillez de su función, al estar sólo en contacto con el aire y tener una aceleración lineal. Evidentemente, el caso de un monoplaza de Fórmula

**PILOTOS Y TÉCNICOS**  
Cabe decir que Alain Prost está a los mandos de uno de los mejores monoplazas de todos los tiempos. Abajo Adrian Newey junto a una de sus geniales creaciones.



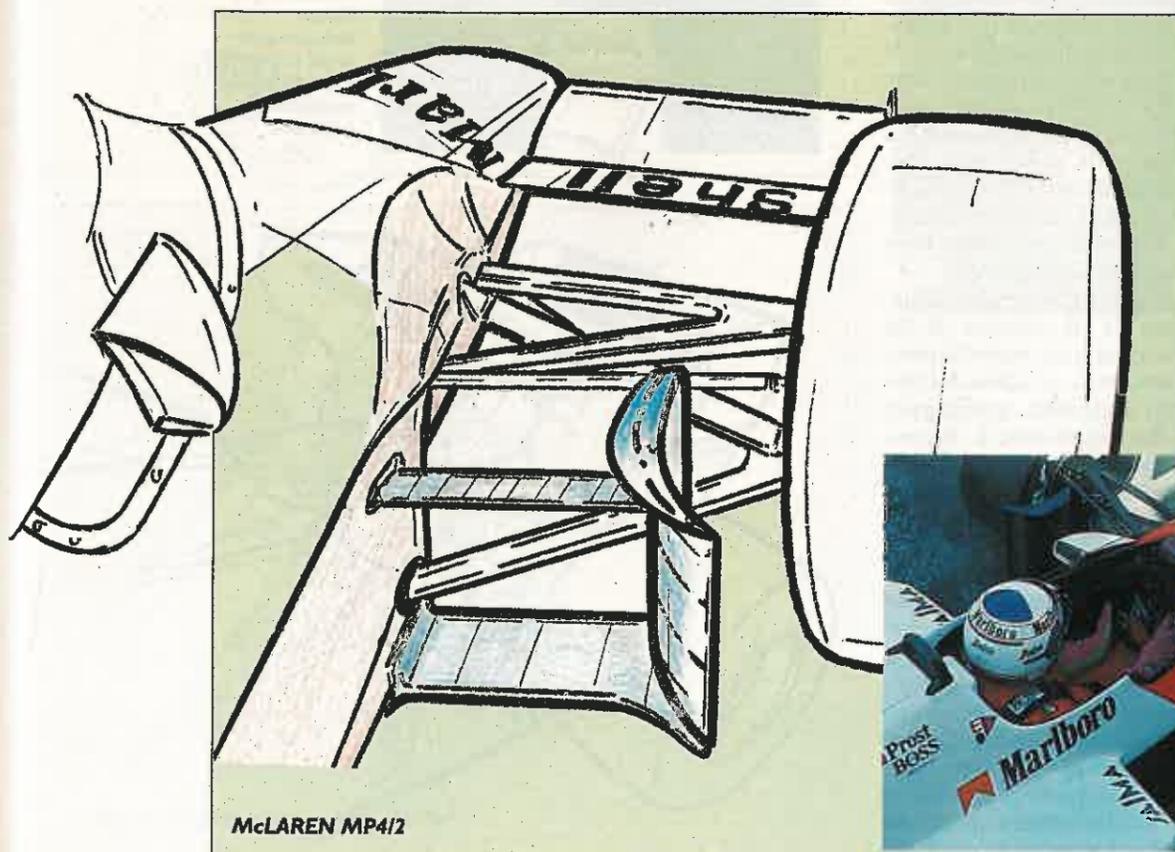
**IDEAS GENIALES**  
Harvey Postlewaite representa uno de los pilares de la aerodinámica. De su mesa de dibujo han salido coches tan geniales como el Tyrrell 019.



**PRIMERA VICTORIA**  
Con el Lotus 97 T, Ayrton Senna logró la primera victoria en su vida dentro de la Fórmula 1. Ducarouge diseñó aquel coche.



LOTUS 97 T.



**BARNARD COPIÓ**  
En este monoplaza, Barnard se inspiró en soluciones de otros ingenieros para colocar los deflectores.



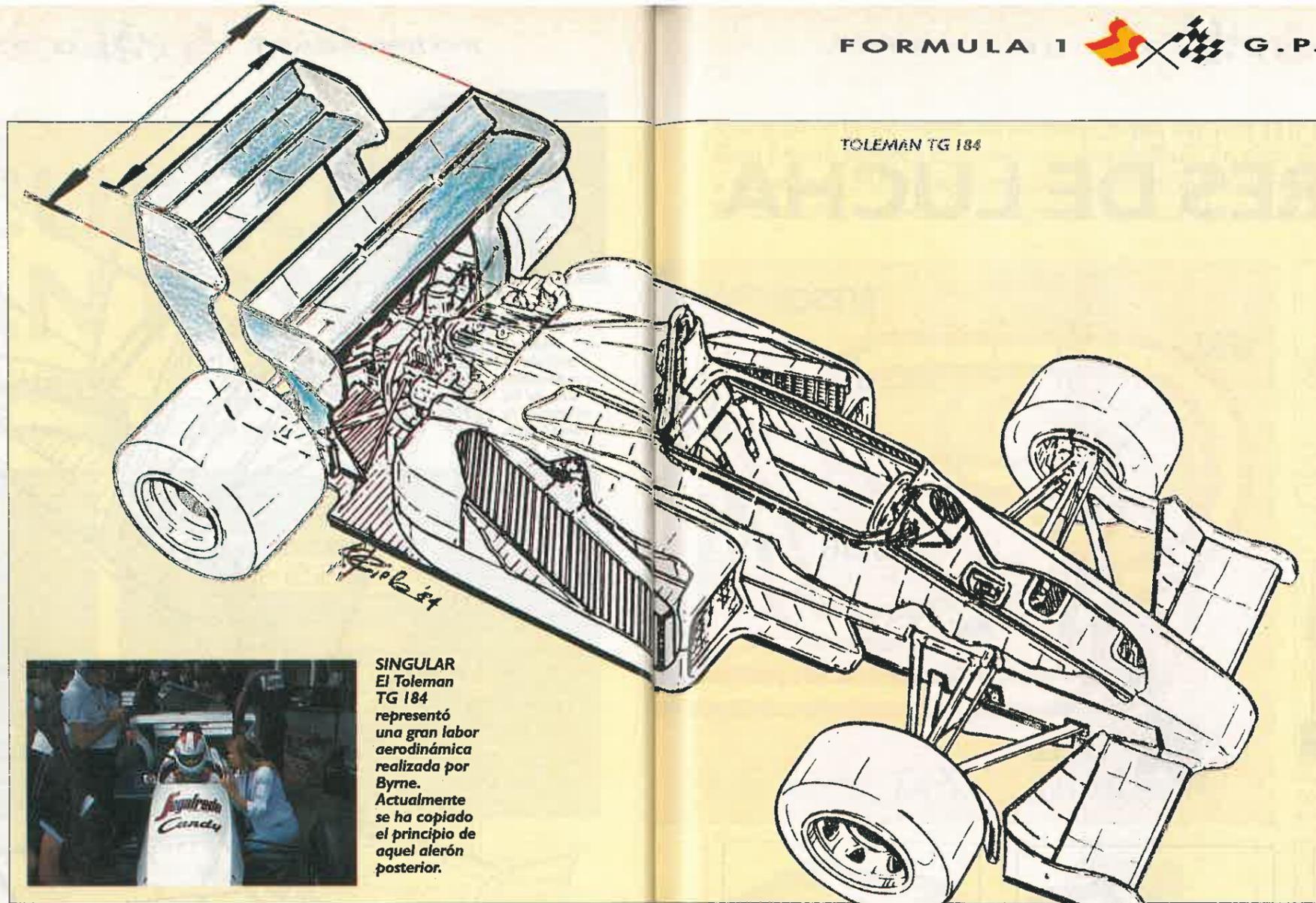
McLAREN MP4/2

Es extremadamente más complejo, ya que el contacto aire suelo, combinado con aceleración viraje y frenada, plantea tantos problemas que se considera a un F-1 como el vehículo más complejo de realizar.

De hecho, la presión aerodinámica en un monoplaza de F-1 se considera lograda únicamente si ejerce sobre el coche la presión perfecta para que a mucha velocidad no sea un freno y, en las curvas lentas, presione lo suficiente para que los neumáticos tengan el agarre preciso.

Con la jubilación de la era «turbo» y el regreso a los motores atmosféricos, los conceptos aerodinámicos cambiaron totalmente, debido a la menor potencia disponible y también a no necesitar una gran disipación térmica. Todo ello dio pie a una generación de coches «picudos», con habitáculos inhóspitos, y los fabricantes de motores se vieron obligados a estrechar angustiosamente la V de los cilindros, para poder afilar más la parte posterior de los coches. Al mismo tiempo, la nueva reglamentación de la FISA ha penalizado soluciones aerodinámicas muy efectivas para restar las prestaciones.

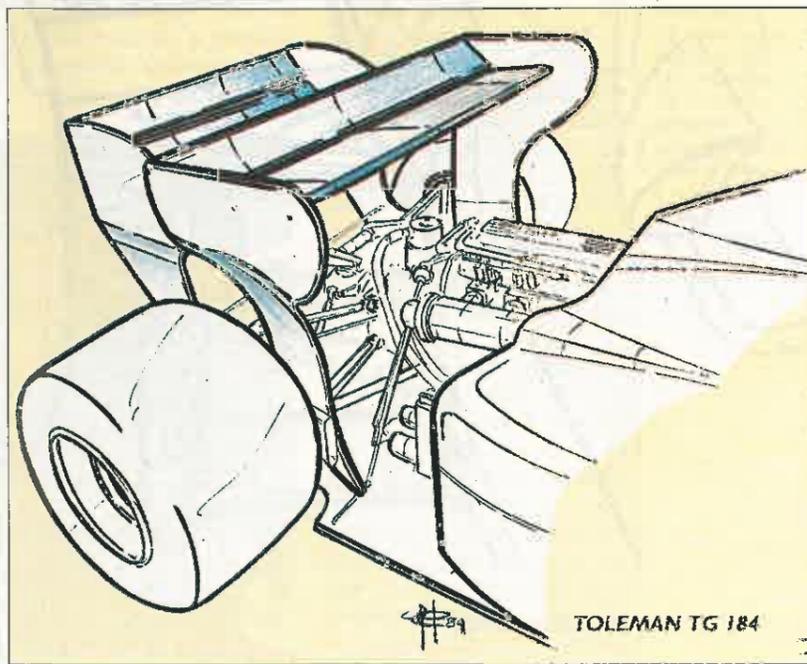
Curiosamente, la reducción de las medidas de los alerones y la mayor separación desde el suelo del alerón delantero, ha obligado a los ingenieros a desempolvar viejos conceptos de la era «turbo», que inesperadamente han cobrado actualidad. La prolongación del alerón posterior hacia delante, aparecida en Donington Park en los Footwork FA 14 y Benetton B 193 B, son una reminiscencia de lo que Byrne hizo en el Toleman TG 184. De hecho, eso permite tener más ala al no poder aumentar el ancho del alerón que, al estar colocada en la parte su-



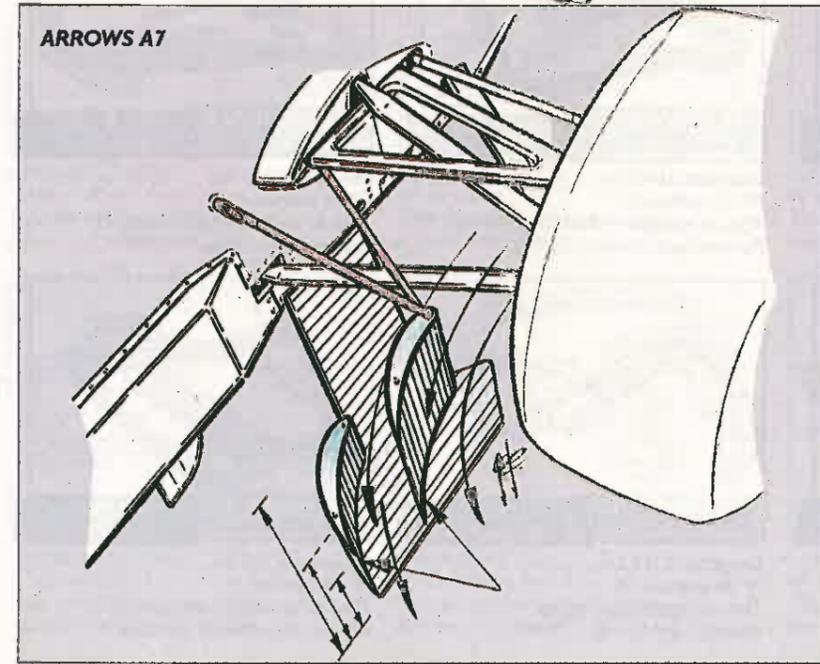
TOLEMAN TG 184



**SINGULAR**  
El Toleman TG 184 representó una gran labor aerodinámica realizada por Byrne. Actualmente se ha copiado el principio de aquel alerón posterior.



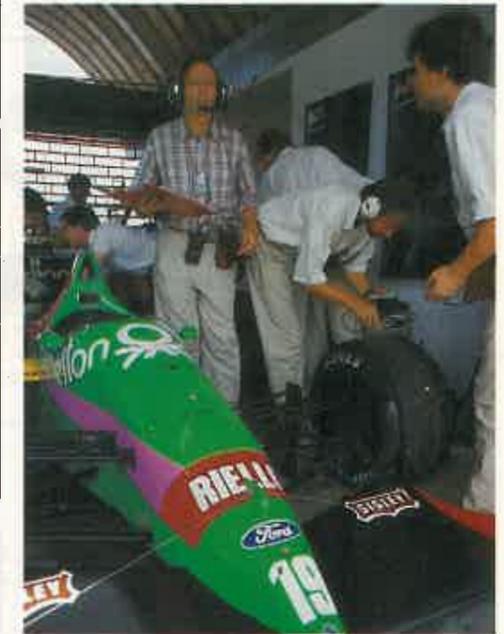
TOLEMAN TG 184



ARROWS A7

perior delantera, evita una posible interferencia con el aire deflectado por la parte piramidal de la carrocería.

Como es consabido, los neumáticos sin carenar representan un gran contrasentido aerodinámico en un F-1. Desde cualquier punto de vista, son una fuente de turbulencias negativas, además de ser freno. Junto a eso, ocurre que el carenado del freno y el buje que canaliza el aire para la refrigeración altera, con el flujo de aire que sale de él, parte de la aerodinámica del fondo plano y de



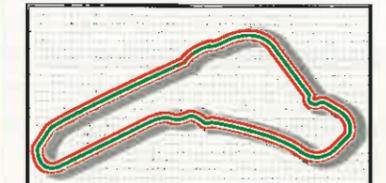
los laterales del coche. En aquellas lejanas temporadas de 1984 y 1985, John Barnard, Dave Wase, Paul Brown y Gérard Ducarouge, colocaron en sus respectivos monoplazas unos deflectores a la altura de las suspensiones, entre la rueda y la carrocería, para canalizar el aire de la rueda lejos de los laterales del coche. En nuestros días, y con otro aspecto, se han vuelto a emplear las mismas soluciones.

**EL BRUJO**  
Rory Byrne diseñó la estructura y dirigió la aerodinámica de los Benetton de principio de la década de los ochenta.

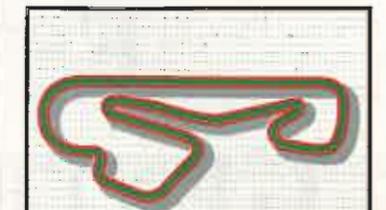
Enzo Ferrari decía que nada se inventa, sino que todo se transforma. ○

# TODOS LOS CIRCUITOS DE LA F-1 LUGARES DE LUCHA

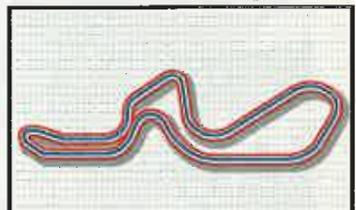
A lo largo de nueve meses, los veintiséis pilotos que forman la parrilla de salida en cada Gran Premio pondrán a prueba sus conocimientos en estos dieciséis circuitos. Sin lugar a dudas, el de Montmeló representa uno de los más modernos y mejor acondicionados. En todos ellos, las medidas de seguridad merecen el más grande de los elogios.



12 de sept., 15 h. **ITALIA**  
Monza  
Longitud: 5,800 Km.  
Nº de vueltas: 53.  
Tipo de asfalto: abrasivo semiliso.  
Récord: Nigel Mansell, 1.22.221.



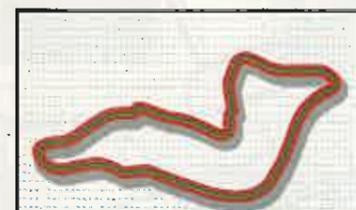
26 de sept., 14 h. **PORTUGAL**  
Estoril  
Longitud: 4,350 Km.  
Nº de vueltas: 71.  
Tipo de asfalto: liso abrasivo medio.  
Récord: Nigel Mansell, 1.13.041.



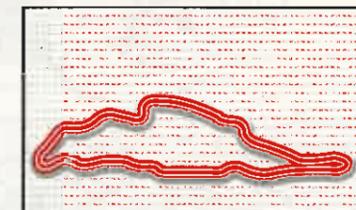
14 de marzo, 14 h. **SUDAFRICA**  
Kyalami  
Longitud: 4,261 Km.  
Nº de vueltas: 72.  
Tipo de asfalto: abrasivo liso.  
Récord: Nigel Mansell, 1.15.486.



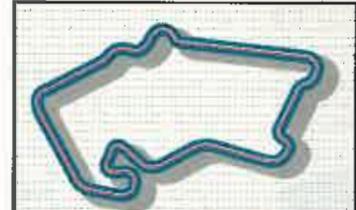
28 de marzo, 13 h. **BRASIL**  
Interlagos  
Longitud: 4,325 Km.  
Nº de vueltas: 71.  
Tipo de asfalto: rugoso y deslizante.  
Récord: Nigel Mansell, 1.15.703.



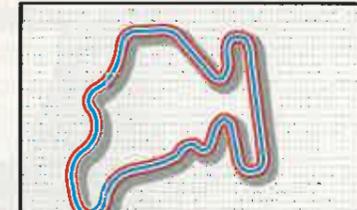
25 de abril, 14 h. **SAN MARINO**  
Imola  
Longitud: 5,040 Km.  
Nº de vueltas: 61.  
Tipo de asfalto: semiabrasivo bacheado.  
Récord: Nigel Mansell, 1.21.842.



13 de junio, 14 h. **CANADA**  
Montreal  
Longitud: 4,340 Km.  
Nº de vueltas: 69.  
Tipo de asfalto: irregular abrasivo.  
Récord: Ayrton Senna, 1.19.775.



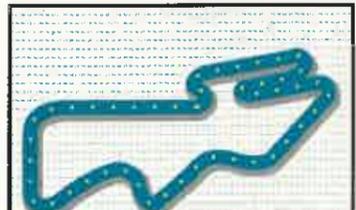
11 de julio, 14 h. **GRAN BRETAGÑA**  
Silverstone  
Longitud: 5,226 Km.  
Nº de vueltas: 59.  
Tipo de asfalto: abrasivo irregular.  
Récord: Nigel Mansell, 1.18.965.



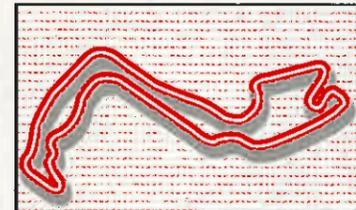
15 de agosto, 14 h. **HUNGRIA**  
Hungaroring  
Longitud: 3,968 Km.  
Nº de vueltas: 77.  
Tipo de asfalto: semiabrasivo liso.  
Récord: Riccardo Patrese, 1.15.476.



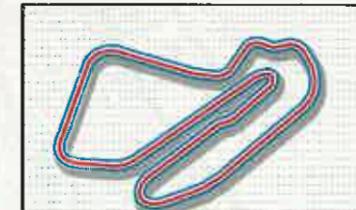
24 de octubre, 13 h. **JAPON**  
Suzuka  
Longitud: 5,864 Km.  
Nº de vueltas: 53.  
Tipo de asfalto: liso muy abrasivo.  
Récord: Nigel Mansell, 1.37.360.



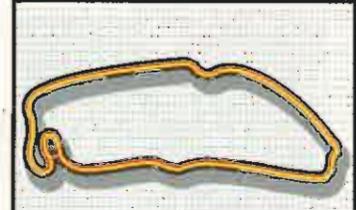
11 de abril, 14h. **EUROPA**  
Donington Park  
Longitud: 4,023 Km.  
Nº de vueltas: 76.  
Tipo de asfalto: abrasivo liso.  
Récord: Ayrton Senna, 1.07.169.



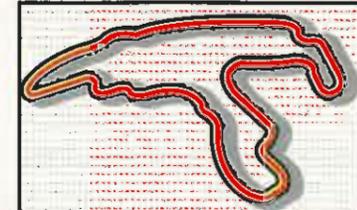
23 de mayo, 15.30 **MONACO**  
Montecarlo  
Longitud: 3,328 Km.  
Nº de vueltas: 78.  
Tipo de asfalto: liso irregular.  
Récord: Nigel Mansell, 1.19.495.



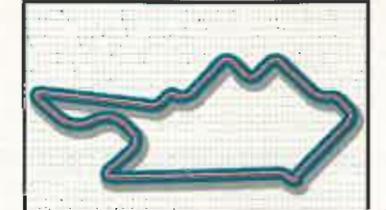
4 de julio, 14 h. **FRANCIA**  
Magny Cours  
Longitud: 4,250 Km.  
Nº de vueltas: 72.  
Tipo de asfalto: semiabrasivo liso.  
Récord: Nigel Mansell, 1.13.864.



25 de julio, 14 h. **ALEMANIA**  
Hockenheim  
Longitud: 6,815 Km.  
Nº de vueltas: 45.  
Tipo de asfalto: abrasivo rugoso.  
Récord: Nigel Mansell, 1.37.960.



29 de agosto, 14h. **BELGICA**  
Spa-Francorchamps  
Longitud: 6,974 Km.  
Nº de vueltas: 44.  
Tipo de asfalto: abrasivo rugoso.  
Récord: Nigel Mansell, 1.50.545.



7 de noviem., 14 h. **AUSTRALIA**  
Adelaide  
Longitud: 3,780 Km.  
Nº de vueltas: 81.  
Tipo de asfalto: irregular semiabrasivo.  
Récord: Nigel Mansell, 1.13.732.













# COMPRAR Y VENDER



**AUTOMOBILH** Ast/MB, Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49 40 24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania. **BENEFICIESE!** Ahora sin aranceles. Conozca los trámites para importar vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Solamente 2.800 ptas. También recurrimos jurídicamente la posible cancelación o reducción de **MULTAS**. Import-automoción y Gestrafic. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Infor.: Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

**F. TOME.** Citroën AX, 12 meses de garantía, por 495.000 pesetas. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.  
**F. TOME.** Seat 131 ranchera, año 93, por 175.000 pesetas. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.  
**F. TOME.** Seat Ronda,

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

GT A.A., año 88, 825.000 pesetas, 18 meses de garantía. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.  
**F. TOME.** Seat Ibiza 1.2 GLX, año 86, 390.000 pesetas, 12 meses de garantía. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.  
**F. TOME.** Peugeot 309 GL, año 88, 12 meses de garantía, 650.000 pesetas. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME.** Seat Málaga Inyección, año 90, por sólo 375.000 pesetas. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME.** Citroën BX GTI A.A., ABS, año 88, 12 meses de garantía, por 790.000 pesetas. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.  
**AUDI** 90 2.2 E, año 88, 1.600.000. Tel. (91) 715 35 50. Ferper.  
**MAZDA** MX-5 Miata, rojo, 1 año, 2.500.000. Tel. (91) 741 21 02.  
**PEUGEOT** 405 GTX4, año 90, 1.400.000

ptas. Tel.: 715 35 50. Ferper.  
**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-S 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.  
**DARMA.** Fiat Panda 1000 S, M-KY, año 90, 525.000 ptas.  
**DARMA.** Fiat Uno Turbo i.e., M-IH, año 1987, 700.000 ptas.  
**DARMA.** Fiat Reghia Weekend 1000, M-HL, año 87, 650.000 ptas.  
**DARMA.** Fiat Uno 70 SX, M-JG, año 1987, 300.000 ptas.  
**DARMA.** Fiat Tipo 1.600 DGC, M-KG, año 87, 850.000 ptas.



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

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

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

## ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO



**DITECNICA JEEP GRAND CHEROKEE**

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

Motor 16



COVA 81



## FORD EXPLORER XLT

### "KILOMETRO CERO" A ESTRENAR



PASE A VERLO EN NUESTRAS EXPOSICIONES

AUTOS PACIFICO: Avda. Ciudad de Barcelona 190 Metro Pacifico Tel.: 91-552 55 04

A. GARCIA PROL: C/ Juan Alvarez Mendizabal 39 TEL.: 91-541 00 36 FAX: 542 47 42

**AUTOS PACIFICO.** Alfa 75 1.8, plata, impecable, M-F, 20.000 pesetas mes. Teléfono (91) 552 55 04.  
**AUTOS PACIFICO.** Ford Orion 1.6i CLX, color gris metalizado, M-LT, elevalunas y cierre, 925.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Fiat Uno 60 SP, granate, M-LZ, pocos km, 795.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.  
**AUTOS PACIFICO.** Ford Orion 1.8 D Millenaire, blanco, M-KN, económico 725.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Peugeot 405 SRI, gris metalizado, M-IX, aire acondicionado, 20.000 ptas. al mes. Tel. (91) 552 55 04. (Tomamos su coche a cambio.)  
**AUTOS PACIFICO.** Opel Kadett GSI 2.0 i. rojo, M-KW, alarma, impecable, 27.000 ptas.

mes (tomamos su coche a cambio), 33.000 km. Teléfono (91) 552 55 04.  
**AUTOS PACIFICO.** Renault 21 Nevada, gris metalizado, M-HT, familiar, 850.000 ptas. mes (tomamos su coche a cambio). Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Ford Sierra XR4 i, blanco, M-MY, aire acondicionado, 38.000 ptas. mes. Teléfono (91) 552 55 04. (Tomamos su coche a cambio.)  
**AUTOS PACIFICO.** Ford Escort 1.8 CLX Diesel, color blanco, a estrenar, procedente de concurso, 30.000 ptas. mes. Teléfono (91) 552 55 04.  
**AUTOS PACIFICO.** Renault 11 TXE, blanco, año 85, aire acondicionado, 435.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.  
**AUTOS PACIFICO.** Renault 21 TXE, color blanco, M-IL, aire acondicionado, muy bonito, 21.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.  
**AUTOS PACIFICO.** Peugeot 205 Style, azul, M-MS, impecable, 16.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.  
**AUTOS PACIFICO.** Ford Fiesta 1.1 CLX, blanco, M-MU, 15.000 km, 16.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

**GARCIA PROL.** Renault 11 TXE, año 88, 490.000 ptas. Tel. (91) 541 00 36.  
**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 87,

2.490.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.  
**GARCIA PROL.** BMW 524 TD, año 1987, 1.275.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.  
**GARCIA PROL.** BMW 525 i, año 1989, 2.690.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

2.490.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.  
**GARCIA PROL.** Mercedes 230 E automático, año 89, 2.290.000 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 1987, 2.200.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

950.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.  
**GARCIA PROL.** Volkswagen Passat 1.6 CL Diesel, año 1987, 490.000 ptas. Tel. (91) 541 00 36.  
**GARCIA PROL.** Renault 19 Chamade, año 91, 890.000 ptas., ga-

rantía. Teléfono (91) 541 00 36.  
**GARCIA PROL.** Renault 21 TXE, año 87, 825.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.  
**GARCIA PROL.** Ford Orion 1.6 Ghia, año 90, garantía. Teléfono (91) 541 00 36.

## SUPER - OFERTA

14.000 PTAS (7 DIAS) LANCIA Y-10  
14.000 PTAS (7 DIAS) FURGONETA FORD CURRIER  
21.000 PTAS (7 DIAS) LANCIA DEDRA 1.6

KILOMETRAJE ILIMITADO

## ALQUILER DE COCHES Y FURGONETAS

LICENCIA TRAVANCO

INFORMACION Y RESERVAS EN:  
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39. TEL: (91) 5 41 00 36 M-28008  
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190 TEL: (91) 5 52 55 04- M-28007  
AVDA., DE LOS TOREROS, 12 TEL: (91) 3 56 65 78 - M-28028  
VILADOMAT, 212 TEL: (93) 4 39 38 66 B-08029

## 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

Motor 16



COVA 81

### ITALO OFERTA ESPECIAL DE ABRIL

#### 4X4 SEMINUEVOS

**NISSAN PATROL** 1.600.000 Ptas.  
**6 CILINDROS-DIESEL**

**MITSUBISHI PAJERO** 1.450.000 Ptas.  
**TURBO-DIESEL**

**IATO TURBO-DIESEL** 2.250.000 Ptas.  
**AIRE ACONDICIONADO**

C/ Alfredo Marquerie 23  
 Teléfono - (91) 738 22 77

**HIPERCOVA.** Renault 19 Chamade, menos de 1 año, aire acondicionado, blanco, 1.250.000 ptas. Teléfono (91) 467 36 33.  
**HIPERCOVA.** Lancia Y 10 Fire, año 91, 17.000 kilómetros, muy cuidado, 650.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.  
**HIPERCOVA.** Renault 25 GTX, full, metalizado, año 85, aire acondicionado, cierre centralizado y elevalunas, ordenador, 800.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.  
**HIPERCOVA.** Peugeot 205 Style, año 92, pocos km, rojo, 750.000 ptas. Teléfono (91) 467 36 33.

**HIPERCOVA.** Peugeot 106, menos de un año, pocos km, varios colores, 775.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.  
**HIPERCOVA.** Ford Sierra 2.0 i, año 1988, color rojo, pocos kilómetros, 725.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.  
**HIPERCOVA.** Audi 100 CD, año 87, perfecto estado, aire acondicionado, cierre centralizado y elevalunas, 1.190.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.  
**HIPERCOVA.** Fiat Uno Turbo, año 90, color blanco, elevalunas y cierre centralizado, llantas, 750.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.

### HIPERCOVA OFERTA ESPECIAL

MERCEDES 300 SE FULL CUERO 47.000 KM (91)	3.500.000 ptas.
RENAULT CLIO 1.2 SP 9 MESES	875.000 ptas.
FORD FIESTA CHEERS M-NV BLANCO	850.000 ptas.
VOLKSWAGEN GOLF GTI 16 V ROJO FULL (89)	1.250.000 ptas.

- FINANCIACION a su medida
- VISITENOS. Más de 100 vehículos en stock.
- Para mayor comodidad de nuestros clientes en el interior.

Abierto también sábados todo el día y domingos mañanas

TEL (91) 467 36 33 - 467 28 13

EMBAJADORES

Automoción Ibérica, S.A.



Motor 16



## AUTOS FERNANDEZ SISTEMA VEHICULO OCASION TURISMOS-INDUSTRIALES 100 VEHICULOS EN STOCK

AV. MENENDEZ PELAYO 38 - TELEFONO (91) 501 22 93

**AUTOS FERNANDEZ.** Volkswagen GTI Cabrio, perfecto, año 86, 1.150.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.  
**AUTOS FERNANDEZ.** Peugeot 405 MI IG, aire acondicionado, año 88, 1.450.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.  
**AUTOS FERNANDEZ.** Nissan Patrol Corto 6 cilindros, aire acondicionado año 1990, 1.800.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.  
**AUTOS FERNANDEZ.** Ford Escort XR3 i Cabrio, capota eléctrica, año 1990, 1.600.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.

**AUTOS FERNANDEZ.** Ford Sierra 2.0 GT, ABS, aire acondicionado, dirección asistida, M-OF, cero kilómetros, 2.150.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.  
**AUTOS FERNANDEZ.** Citroën C 25 industrial, año 1989, 1.100.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.  
**AUTOS FERNANDEZ.** Ford Orion 1.8 Diesel Ghia, año 89, 900.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.  
**AUTOS FERNANDEZ.** Renault 21 TDX, aire acondicionado, año 90, 1.350.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.



### ALONSO AUTOMOVILES

COMPRAMOS SU COCHE Y SE LO PAGAMOS AL CONTADO  
 EXPOSICION Y VENTA DE VEHICULOS NACIONALES Y DE IMPORTACION, SEMINUEVOS, REVISADOS Y GARANTIZADOS

PARKING GRATUITO PARA CLIENTES ABIERTO SABADOS TARDE Y DOMINGOS MAÑANA

C/ GUZMAN EL BUENO 37  
 TEL.- (91) 543 51 31/23 01 (METRO ARGUELLES)

Motor 16



COVA 81



**ARGUELLES.** Alfa Sprint Veloce, año 89, 48.000 km, negro. Tel. (91) 549 57 88.  
**ARGUELLES.** BMW 628 CSI, cuero, aire y alarma, 84.000 km. Tel. (91) 549 57 88.  
**ARGUELLES.** Citroën AX GT, año 89, blanco. Tel. (91) 549 57 88.  
**ARGUELLES.** Citroën BX 19 GTS, aire acondicionado, año 1989. Tel. (91) 549 57 88.  
**ARGUELLES.** Alfa 33 1.5, aire acondicionado, año 1988. Tel. (91) 549 57 88.  
**ARGUELLES.** Renault 21 TXE, año 90, ABS, aire acondicionado. Tel. (91) 549 57 88.

**VENECIA.** Citroën BX 19 TRS Athena, aire acondicionado, año 88, 22.520 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.  
**VENECIA.** Peugeot 405 GR, aire acondicionado, dirección asistida, año 1992, 43.715 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.  
**VENECIA.** Opel Corsa 1.2 S 5V, año 1989, 14.570 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.  
**VENECIA.** Opel Kadett GSI 2.0, año 1987, 21.190 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.  
**VENECIA.** Renault 19 TXE i Chamade, año 82, 39.740 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.



SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO

### A. ARGUELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

- |                             |   |                               |
|-----------------------------|---|-------------------------------|
| ALFA 75 AIRE AÑOS 87 Y 89   | JEEP GRAND CHEROK. LIMIT. MERCEDES 500 SE FULL AÑO 92 | OPEL KADETT 1.6 S AÑO 89      |
| AUDI 100 2.3 E AÑO 92       | MERCEDES 300 E 24 V AÑO 90                            | RANGER ROVER AÑO 90           |
| BMW 535 I AÑO 90 FULL       | BMW 524 TD 69.000 KM                                  | RENAULT 21 ABS AIRE 44.000 KM |
| JAGUAR 3.6 SOVERING AÑO 89  | MERCEDES 300 E AÑO 90                                 | BMW 320 I 4P AÑO 92           |
| MERCEDES 300 CE 24 V AÑO 91 | MERCEDES 230 CE AÑO 90                                | VOLKSWAGEN GOLF RALLYE        |
| VOLVO 480 ES 56.000 KM      | VOLVO 440 TURBO AÑO 90                                | SEAT TOLEDO GL AIRE AÑO 92    |
| FORD ESCORT XR3 I AÑO 89    | MITSUBISHI 3000 VR4 8.000 KM                          |                               |
| FORD ORION 1.6 I 15.000 KM  |   |                               |

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

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES  
 COMPRAMOS VEHICULOS SEMINUEVOS  
 PAGAMOS CONTADO

ANDRES MELLADO, 76 TELS.: 5 49 57 88 Y 5 49 64 71. FAX.: 5 44 62 15

**ARGUELLES.** Peugeot 205 Junior, año 89. Tel. (91) 549 57 88.  
**ARGUELLES.** Volkswagen Golf GTI, aire acondicionado, año 89. Tel. (91) 549 57 88.  
**ARGUELLES.** Opel Corsa 1.2 GT, años 89 y 90, garantía. Tel. (91) 549 57 88.  
**ARGUELLES.** Ford Escort XR3 i, blanco, año 1989, 67.000 km. Tel. (91) 549 57 88.  
**ARGUELLES.** Mercedes 300 E, full equipo, año 1990, 38.000 km. Tel. (91) 549 57 88.  
**ARGUELLES.** Mitsubishi Eclipse, todos los modelos. Teléfono (91) 549 57 88.

**LIÑAN.** Fiat Uno Turbo i, elevalunas y cierre, llantas, año 90, 18.900 pesetas mes. Tels. (91) 474 88 52/517 07 35.  
**LIÑAN.** Ford Sierra 2.0 CLX i, aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas y cierre, año 92, 32.400 ptas. mes. Tels. (91) 474 88 52 y 517 07 35.  
**LIÑAN.** Mercedes 230 E automático, ABS, climat. dirección asistida nacional, MML impecable. Tels. (91) 474 88 52 y 517 07 35.  
**LIÑAN.** Peugeot 106 XN 5 V, garantía Peugeot, M-NM, 775.000 ptas. Teléfonos (91) 474 88 52/517 07 35.

**ARGUELLES.** Peugeot 405 SRI, rojo, año 90. Tel. (91) 549 57 88.  
**ARGUELLES.** Volkswagen Polo Coupé, año 1992, 16.000 km. Tel. (91) 549 57 88.  
**VAGMA.** Lancia Delta 1.3, M-LV, año 1990, 925.000 ptas.  
**VAGMA.** Lancia Delta HF Turbo, M-IX, año 88, 1.125.000 ptas.  
**VAGMA.** Lancia Thema I.E. 16V, M-KF, año 89, 2.300.000 ptas.  
**OPEL.** Kadett GSI, aire, año 89. Tel. 549 57 88.  
**PORSCHE.** 944 Turbo, 1987, ABS, motor nuevo, excelente estado. Particular. Tel. (91) 319 18 79 (oficina).

**LIÑAN.** Mitsubishi Montero Corto Turbo Diesel Intercooler, año 91, full equipo, 58.320 ptas. mes. Tels. (91) 474 88 52/517 07 35.  
**LIÑAN.** Renault 19 RN 4P, con aire acondicionado, año 89, 27.000 ptas. mes. Tels. (91) 474 88 52 y 517 07 35.  
**LIÑAN.** Jeep Cherokee Limited 4x4, full equipo, año 91, impecable, 58.320 ptas. mes. Telfonos (91) 474 88 52 y 517 07 35.  
**LIÑAN.** Opel Calibra 2.0 16 V i, full equipo, M-LX, 50.760 ptas. mes. Teléfonos (91) 474 88 52/517 07 35.

### AUTOS VENECIA SERIEDAD Y GARANTIA

CON O SIN ENTRADA 60 MESES PARA PAGAR

GARANTIA POR ESCRITO

150 VEHICULOS PARA ELEGIR

ABIERTO SABADOS Y FESTIVOS MAÑANAS



C/ FERROCARRIL 39

TLFNO.: 91-528 57 07

MADRID

**VENDO** Porsche 928 S4, full equip, 60.000 km, año 87, 500.000 ptas., no importado. Paco. Teléfonos (982) 22 14 39/21 47 06.  
**ESPACE** Diesel Turbo 1927, aire acondicionado, radio automática, alarma, cierre distancia, 1.200.000 ptas. Tel. (953) 69 22 04.  
**TUNING & Design,** llantas, suspensiones, kits aerodinámicos, escapes deportivos, kits de potencia, etc. Teléfono (93) 731 84 75. Fax (93) 731 63 55.  
**SUZUKI** SJ 410, M-JW, fresco, impecable, destrótao, 650.000 ptas. Tel. (91) 461 03 46.

### AUTOS LIÑAN

COMPRAMOS VEHICULOS. PAGAMOS AL CONTADO

GRAN STOCK EN VEHICULOS DE OCASION

CERTIFICADO DE GARANTIA POR ESCRITO

ABIERTO SABADOS TARDE Y FESTIVOS MAÑANA

Pº ESPERANZA 7 (Metro Acacias)  
 TLFNO.: 91-517 07 35

Pº ACACIAS 69 (Metro Piramides)  
 TLFNO.: 91-474 88 52

Motor 16



COVA 81

## FUTURAUTO S.A.



ROVER

### SERVICIO OFICIAL

#### OFERTA DEL MES

BMW 325i AÑO 87  
MUCHOS EXTRAS  
1.275.000 Seguro incluido

#### OFERTA

FORD ESCORT XR3i  
BLANCO M-LB  
875.000 Seguro incluido

#### OCASION

ROVER 820 SI  
AÑO 92 ATC  
M-NH Seguro incluido  
2.800.000

#### OCASION

PEUGEOT 309 Premium  
AÑO 91 Blanco  
IMPECABLE  
795.000

TALLER Y VENTA : CTRA. DE HUMANES Km. 1,200  
TEL.: 91-604 97 96 / 62 - 28960 FUENLABRADA ( MADRID )

**EURONORTE**  
Mercedes 300 SE  
año 90 Full y Cuero  
85.590 pts. mes  
Tel.: 91-467 36 33

**EURONORTE**  
Renault 19 Chamade RN  
año 92 Blanco A/A  
24.840 pts. mes  
Tel.: 91-467 36 33

**EURONORTE**  
Peugeot 205 Style  
año 92 Rojo Garantizado  
14.900 Pts. mes  
Tel.: 91-467 36 33

**EURONORTE**  
Audi 100 CD Full  
año 87 Perfecto Estado  
27.160 Pts. mes  
Tel.: 91-467 36 33

**EURONORTE**  
Renault 25 GTX Full  
año 85 Gris Metal  
19.400 Pts. mes  
Tel.: 91-467 36 33

**EURONORTE**  
Volkswagen Golf GTI  
16 V año 89 Full  
30.810 Pts. mes  
Tel.: 91-467 36 33

**EURONORTE**  
Renault Clio 1.2 RL  
5P año 92 Blanco  
17.390 Pts. mes  
Tel.: 91-467 36 33

**EURONORTE**  
Opel Kadett GSI 2.0 i  
año 89 Blanco A/A  
26.245 Pts. mes  
Tel.: 91-467 36 33



**EURO-NORTE  
AUTOMOVILES**

**VEHICULOS DE OCASION  
REVISADOS EN NUESTROS  
PROPIOS TALLERES**

**CERTIFICADO DE GARANTIA  
DEL VEHICULO POR ESCRITO**

**FINANCIACION PERSONALIZADA**

**COMPRAMOS COCHES SEMINUEVOS  
PAGAMOS AL CONTADO  
TRASFERIMOS EN EL ACTO**

Alfredo Marquerie 11  
Tel.: 91-378 00 51  
(LA VAGUADA)

C/ Llodio 24  
Tel.: 91-729 34 88

**Motor 16**



## AUTOMOVILES PAU GRAN STOCK DE VEHICULOS NUEVOS Y USADOS

### TODAS LAS MARGAS Y MODELOS

### FINANCIACION HASTA 60 MESES

ABIERTO SABADOS HASTA LAS 14.00 H.  
Nuestra Sra. Del Loreto 4 - TEL.: 91-693 99 73 / 74

**AUTOMOVILES PAU**  
Volkswagen GLI Cabrio  
Perfecto año 86  
1.150.000 Pts.  
Garantía  
Tel.: 91-501 22 93

**AUTOMOVILES PAU**  
Peugeot 405 MI IG  
Aire Acondicionado  
año 88 1.450.000 Pts.  
Tel.: 91-501 22 93

**AUTOMOVILES PAU**  
Nissan Patrol  
Corto 6 Cilindros  
año 90 1.800.000 Pts.  
A/A Tel.: 91-501 22 93

**AUTOMOVILES PAU**  
Citroen C25 Industrial  
año 89 Oportunidad  
1.100.000 Pts.  
Tel.: 91-501 22 93

**AUTOMOVILES PAU**  
Ford Sierra 2.0 GT  
ABS Aire Acond.  
Cero Km. 2.150.000 Pts.  
Tel.: 91-501 22 93

**AUTOMOVILES PAU**  
Ford Escord XR3 i  
Cabrio Capota Elect.  
año 90 1.500.000 Pts.  
Tel.: 91-501 22 93

**AUTOMOVILES PAU**  
Ford Orion 18 Diesel  
Ghia año 89  
900.000 Pts.  
Tel.: 91-51 22 93

**AUTOMOVILES PAU**  
Renault 21 TDX  
Aire Acond. año 90  
1.350.000 Pts.  
Tel.: 91-501 22 93

## AUTO CANILLEJAS

**SUZUKI AGENTE OFICIAL**

**Ahórrase hasta  
300.000 Pts.  
SUZUKI VITARA  
HARD TOP**

desde 1.630.000 Pts. + matriculación

(Oferta válida en modelos de carburación)

C/ ALCALA 579 - TEL.: 91-320 35 88  
(Antes Avda. de Aragón 139) METRO TORRE ARIAS

COMPRAR Y VENDER

## VAROSA



POST  
GARANTIA  
VENTA

Ctra. Fuenlabrada-Moraleja km 4 HUMANES (MADRID)  
TEL. 606 51 49 15 11 FAX. 607 67 05



LA SEGURIDAD DEL LEADER EN ESPAÑA

ENTREGA INMEDIATA MITSUBISHI MONTERO CORTO,

LARGO, GASOLINA, TURBO DIESEL

MITSUBISHI 3000, 222 Y 305 CV

ECLIPSE TRES VERSIONES, TOYOTA CELICA, HONDA

CIVIC/COUPE

MITSUBISHI

ELECTRIC

TELEFONIA MOVIL

Distribuidor AUTOMOVIL

**POLARIS**

CONCESIONARIO OFICIAL

MOTOS DE AGUA

QUADS

**POLARIS, VAROSA MOTORS**, es concesionario oficial POLARIS con toda su gama de motos de cuatro y seis ruedas para la diversión y el trabajo. Existen varios modelos adecuados a cada necesidad, con marcha atrás, cambio automático, arranque eléctrico, suspensiones regulables, etc. Todos los modelos se entregan matriculados para poder circular con ellos inclu-

so por ciudad y carretera. Su terreno ideal es el campo, la playa, montaña o las pistas de tierra donde se disfruta de su divertidísimo y fácil manejo. Para circular por vías públicas sólo se necesita el carnet de coche. POLARIS es la única marca homologada oficialmente en España. Descúbranos en VAROSA MOTORS:

**VAROSA MOTORS**. El especialista del vehículo nuevo japonés con gran atención a los deportivos y los todo terreno. Gran stock de vehículos en exposición. Almacén, talleres y servicio propios, posibilidades de Leasing y financiación hasta 60 meses. Visite VAROSA MOTORS, quedará gratamente sorprendido.

**HONDA CIVIC SI 125 CV**, A.A., D.A., elevallunas, cirre, espejos eléctricos, techo eléctrico, airbag, cruise control, asientos deportivos, tapicerías exclusivas, 3 cinturones traseros, entrega inmediata, lo tenemos para usted en 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.



**VAROSA**



**VAROSA**



**VAROSA**



**VAROSA**



**VAROSA**

**VAROSA**

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja km 4 HUMANES  
Tel. 606 51 49 15 11 FAX. 607 67 05



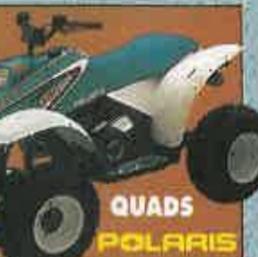
**GOLF G-60  
BLANCO**

AÑO 92. 30.000 KM.  
URGE POR TRASLADO  
1.800.000 PTAS.

ALFONSO AGUILERA  
TEL.: 407 27 00  
EXT.: 713  
(MAÑANAS)

**VAROSA**

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja km 4 HUMANES  
TEL. 606 51 49 15 11 FAX. 607 67 05



**QUADS  
POLARIS**

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

# AUTO VILARDELL

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

**Motor 16**

COMPRAR Y VENDER

MITSUBISHI ECLIPSE

• MITSUBISHI  
• HONDA  
• TOYOTA  
• MAZDA

MITSUBISHI ECLIPSE 150 CV  
MITSUBISHI ECLIPSE 195 CV AWD  
MITSUBISHI 3000 GT 220 CV  
MITSUBISHI ECLIPSE V14 300 CV AWD  
FORD PROBE 93 V6 2.5 L.  
MITSUBISHI MIRAGE COLT 4 PUERTAS



POLARIS  
DISTRIBUIDOR  
OFICIAL  
MOTOS AGUA  
QUADS

IMPORT-DIR S.A.

C/ ANTONIO LEYVA, 23  
28019 MADRID TEL. 5 69  
34 15 - 4 69 78 06  
FAX 4 69 22 70

**ECLIPSE GSX.** Motor-16, 24 Marzo. •Vel. Max. 230 Km/h.  
Probado: •0-100, 6,5 seg •Consumo a 90, 6,7 L.

ENTREGA INMEDIATA - NOVEDADES EN PRECIOS

**PORSCHE 914 2000 L** Targa, motor Volkswagen, año 76, impecable estado general, recién pasada I.T.V., matrícula valenciana, 1.100.000 ptas. Teléfono (91) 477 34 70.

**LANCIA** Delta Integrales 16 V. 28.000 km. Tel. (908) 72 21 45.

**CARRERA 4, 1991**, todos extras, blanco. Tel. (91) 352 04 25.

**RENAULT 5 Turbo I**, 3.000 km, absolutamente nuevo, color blanco, interior cuero azul, serie numerada, pieza única de colección, 5.500.000 ptas. Tel. 735 14 25.

*Se puede ir a París para sus monumentos, su gastronomía, su moda...  
Otros van para comprarse un coche nuevo a estrenar.  
Deben tener una buena razón.*

**EUROCAR**

Tel: 07/33/1/ 42/ 83/34/50  
Fax:07/33/1/ 48/ 89/04/65

¡ANUNCIASE HOY!

Enviar a

ANUNCIOS POR PALABRAS  
Hermanos García Noblejas, 39  
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 10.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono: (91) 407 27 00.

Junto con el cupón envíanos 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 \_\_\_\_\_



**BMW 316 i**, nuevo, particular, vendo a toda prueba, siempre en garaje, color blanco, M-8708-MG. Teléfono 741 95 27.

**MAZDA RX-7, 1993**, todas extras, gris, 32.000 km, 5.800.000 ptas. Teléfono (91) 352 04 25.

**ALFA Romeo GTV 2.000**, gris, 130 CV, llantas, revisiones Alfa, 59.000 kilómetros espejo derecho, antiniebla, 700.000 ptas. Tel. (91) 357 13 94.

**CORVETTE** Cabriolet, 88. MA-8G, rojo, precio: 3.500.000 ptas. Tel. (95) 244 83 94.

**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  
TELEF. 576 69 52

TALLERES, ALMACEN Y OFICINAS  
DOCTOR CASTELO, 21  
28009 MADRID

TELEF. 574 46 20  
574 34 32  
FAX: 409 33 81

**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)  
Telfs.: 691 18 44 - 691 30 47  
691 34 47 - 692 34 50  
Fax 691 56 86





**COMPRADOR AFORTUNADO**

El pasado veinticinco de marzo se entregó la última unidad del exclusivo modelo Honda NR 750 a su propietario Nazario Ibáñez, que aparece en la foto junto al delegado de área de la marca, el señor Jordi Guirado.

El acto tuvo lugar en Murcia, en el popular establecimiento de Salvador Rubio, concesionario oficial de Honda para la provincia.

**VOLVO PATROCINA LA VUELTA CICLISTA A ESPAÑA**

VOLVO Vehículos Industriales España S.A., ha firmado recientemente un acuerdo con Unipublic, organizador de la Vuelta Ciclista a España desde 1979, para patrocinar el transporte pesado en los acontecimientos ciclistas más importantes. Esta colaboración comenzó con la Semana Catalana y tendrá su punto álgido du-



**TEAM CASTROL LOTUS**

El Team Castrol Lotus inicia la temporada '93 con la seguridad de luchar por los puestos de cabeza en el presente Campeonato Mundial de Fórmula 1. El Team Castrol Lotus hizo grandes progresos en la temporada '92. El monoplaza de esta temporada, el 107 B, es la evolución del anterior, el 107 A, desarrollado a partir de un programa de pruebas llevadas a cabo durante el invierno.



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.



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

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

Si, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 14.560 ptas.  
 Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.     Giro postal nº \_\_\_\_\_ a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

D. \_\_\_\_\_

Calle \_\_\_\_\_

Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_

Fecha de nacimiento \_\_\_\_\_ D.N.I. \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_

Precio suscripción \_\_\_\_\_

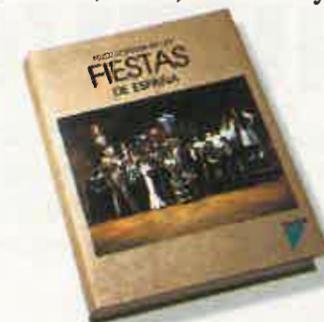
España _____	14 560 ptas	América, África _____	35 256 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____	29 016 ptas	Asia, Oceanía _____	48 516 ptas



**A PARTIR DEL 9 DE MAYO  
HABRA FIESTA TODOS LOS DIAS.**



Desde el domingo 9 de mayo, Diario 16 le regala la Enciclopedia de las fiestas de España. Origen, historia, costumbres, ritos, folklore y trajes



típicos de todas las fiestas de España. Cada día, un fascículo gratis con Diario 16. Son fiestas de guardar.



Y además, con el número 1, un compact-disc con los mejores boleros.



 **Diario 16**

*Tour de Corse*

# DELECOUR NUEVO EMPERADOR

**Después de su primer triunfo en el Mundial de rallyes en la prueba celebrada en Portugal, François Delecour parece definitivamente centrado con su nueva victoria en la isla de Córcega y lanzado a una lucha desenfrenada con su compatriota Didier Auriol por ser el primer piloto galo en lograr el título de campeón del mundo de rallyes.**

**Esteban Delgado**  
Enviado especial

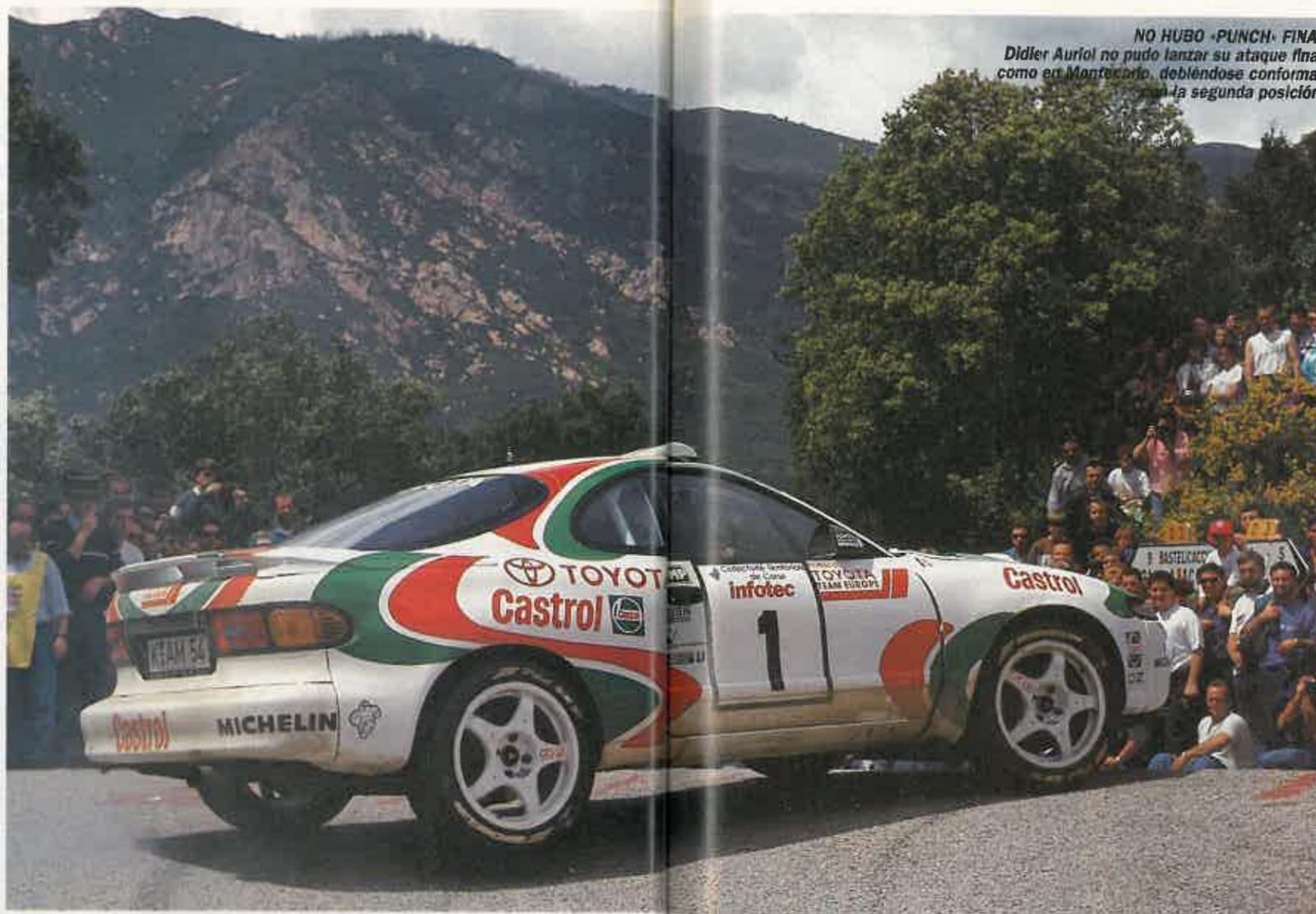
**D**ESPUÉS de las declaraciones de François Delecour por las prestaciones de Didier Auriol y su Toyota la noche del Turini en el pasado rallye de Montecarlo, la rivalidad existente entre los dos pilotos franceses permitía augurar una lucha sin concesiones, casi sin piedad, por el triunfo en el Tour de Corse. Ambos habían preparado a fondo la prueba hasta el punto de llegar a usar dos muletos para entrenar un recorrido casi a la antigua



usanza, en la que el número de kilómetros cronometrados, gracias a la inclusión de un tramo de más de 40 kilómetros en cada etapa, superaba el de los enlaces por primera vez desde 1986, siendo pese a todo este Tour de Corse la prueba más corta del Mundial desde 1978.

Ese interés lo manifestó Ford especialmente permitiendo a François Delecour participar en la primera prueba del campeonato de rallyes francés, el rallye Grasse-Alpin en el que a pesar de algunos problemas, de la aparición de la nieve en los mismos tramos donde estuviera ausente dos meses antes y la retirada final del piloto galo, se obtuvieron preciosas informaciones para tarar diferenciales, obtener un nuevo mapa de la centralina electrónica con el fin de evitar la alimentación irregular en regímenes altos del motor y revisar la transmisión para utilizar eficazmente el freno de mano en las paellas corsas.

El resultado no se hizo esperar. François Delecour prácticamente sentenció en la primera etapa al aventajar a su máximo rival en 1 minuto y 5 segundos. Un dominio casi napoleónico, sin ningún fallo siquiera en la elección de neumáticos en una jornada en la que las tormentas parecían seguir a los pilotos en su recorrido de un lado a otro de la isla como un participante más. En la prueba reina de la jornada, Delecour tomaba la salida con neumáticos lisos, efectuaba dos trompos



**NO HUBO PUNCH. FINAL**  
Didier Auriol no pudo lanzar su ataque final como en Montecarlo, debiéndose conformar con la segunda posición.

calando incluso el motor en uno de ellos logrando aun así el mejor crono. Y en el siguiente tramo tres cuartos de lo mismo, dos errores, con marcha atrás incluida y mejor tiempo. Todo ello con una fuga de gasolina en el habitáculo y los ojos del piloto de Cassel enrojecidos por el aire, aunque ayudado como él mismo reconoció por las trazadas impresas en el asfalto de Auriol y Sainz.

Todo parecía que iba a continuar igual tras la primera prueba cronometrada del lunes camino de Porto Vecchio, cuando se rompió el electrodo de una de las bujías del Ford. El motor quedó en tres cilindros, perdiendo Delecour de golpe 34 segundos, a los que se sumaban 21 más a causa de una no demasiado buena elección de neumáticos en la larga y dura prueba de Tasso-Ghisoni. Pero su motor no volvió a ser el de antes, obligándole a bajar una marcha en sus notas y estirar el motor hasta su máximo régimen, no pudiendo hacer nada ante el ataque de Auriol que lograba rebajar la diferencia hasta 24 segundos. Sólo la sustitución del turbo antes de la neutralización de Corte acabó con los extraños males del Ford Escort Cosworth, permitiendo a Delecour casi doblar su ventaja en tres tramos, para llegar a Bastia al final de la segunda etapa con 51 segundos de ventaja sobre un cada vez más convencido Didier Auriol de su casi definitivo destino.

**CUMPLIÓ SU PAPEL**  
François Chatriot fue tercero con su Toyota Celica oficial después de sufrir un conato de incendio en la primera etapa donde fue superado por Sainz.



**PRIMEROS PUNTOS**  
Diez puntos consiguió Carlos Sainz con su cuarta posición en Córcega. Quién sabe si serán de oro a final de año.

**AGHINI, LUCHÓ CON DELECOUR**  
 Gracias a sus neumáticos Pirelli, Andrea Aghini pudo mantener el ritmo del piloto de Ford.



**SITUACIONES OPUESTAS**  
 Claudio Bortoletto agradece a los hombres de Pirelli su labor tras la retirada de Aghini, observando luego el estado degradado de los neumáticos Michelin de Sainz.

Nada cambió a lo largo de la tercera etapa en los tramos que bordean el mar desde Calvi hasta Porto, respondiendo pronto Delecour a la más mínima insinuación de Auriol y relajándose tan sólo en el último tramo después de sustituir cualquier elemento mecánico susceptible de fallo, antes de la llegada en la plaza de Austerlitz en la que el monumento a Napoleón Bonaparte saludaba a un nuevo emperador.

A rey muerto, rey puesto. Didier Auriol cedía su cetro a Delecour en

la que fuera por cuatro ocasiones «su» prueba en los últimos cinco años. Después de casi tres meses de descanso, el piloto de Montpellier abordaba su prueba talismán en la que trataba de convencer a la prensa que había otros adversarios además de Delecour. El trabajo de los ingenieros del Toyota Team Europe había continuado a pesar de lo absorbente del Safari para la marca japonesa. Con la ayuda del ingeniero Michel Nandan, Didier Auriol se encontraba con nuevas suspensio-

nes y diferenciales en su Toyota Celica Turbo 4WD y con un motor más flexible y potente en alta que en la última noche del Montecarlo. Igualmente, los cronos realizados en las pruebas de neumáticos, casi medio segundo al kilómetro más rápido que los Ford, daban a Auriol como virtual vencedor.

Sin embargo, la mala noche que pasaba el piloto de Toyota antes de la salida iba a ser una premonición de sus problemas a lo largo de la primera etapa. En los tres primeros



**PADRE E HIJO**  
 Didier Auriol y su hijo Robin en su cuarto cumpleaños luciendo las mismas gafas que han hecho célebre al piloto francés.

tramos cronometrados el motor de su Celica pareció no rendir el par motor habitual, obligándole a reducir una marcha hasta que los técnicos localizaron la causa en una centralina defectuosa. Sin embargo, tampoco Auriol se encontraba a gusto con su vehículo, físico y violento. Ello le llevó a errar en el tramo de Santa María Sicche al montar neumáticos lisos a pesar de ser adver-

tido de una ligera llovizna en la meta. De repente, sin previo aviso, llegó el diluvio y 11 segundos más para Delecour. Y para terminar, un pinchazo en el último tramo a tres kilómetros del final, pero sin más consecuencias que cruzar la meta sobre la llanta.

Consciente del tiempo perdido correspondiente a su pilotaje y a las causas mecánicas, Auriol confiaba

**TRAMO A TRAMO**

♦ **TODOS A GRECIA**  
 El accidente de Andrea Aghini ha comprometido su participación en Grecia ya que debía hacerlo al volante del, ahora maltrecho, vehículo utilizado en Córcega. De no hacerlo será Gustavo Trelles con un Lancia de Mauro Roccentini quien le sustituya.

♦ **...Y A ARGENTINA**  
 Lancia ya no estará sola en la prueba sudamericana al confirmar Toyota su presencia en aquellas tierras. La marca italiana estará con Carlos Sainz y Andrea Aghini, al el italiano no va a Grecia, en cuyo caso puede haber un tercer coche para el uruguayo Trelles, siempre que se renueve el almacén de chasis y carrocería ya que por ahora son cuatro las unidades de Lancia en el chapteta.

♦ **UN ESPECTÁCULO**  
 Nada mejor para la vista que observar las evoluciones de Jean Ragnotti que, a punto de cumplir 48 años, tomó la salida con su Clio Williams por decimotercera ocasión en Córcega. Allí acudió el presidente de la Regie Renault, Louis Schweitzer afirmando que la marca francesa se centrará en este tipo de vehículos, olvidándose por el momento de los de cuatro ruedas motrices.

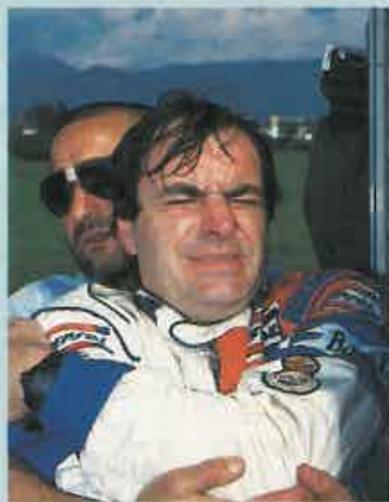
CARLOS SAINZ: 1994 . . . .

COMO una explosión en cadena así son los rumores entorno al futuro del piloto español Carlos Sainz. Aunque se seguirá compitiendo este año para salvar la temporada, a pesar de los rumores en sentido contrario que vaticinaban que todo acabaría después del rallye Acrópolis, Lancia abandonará definitivamente su apoyo al Jolly Club y esas son las causas de la marcha de Rino Buscchiazzo y del ingeniero de motores Daniele Secchi a RAS. Ante esa situación a Sainz no le queda más remedio que cambiar de aires y son varias las posibilidades. La primera, la de pasar al

equipo que le diera entrada en el Mundial de Rallyes tal y como MOTOR 16 adelantó en su número anterior. Carlos Sainz goza del respeto y la simpatía de los dirigentes de Ford. Sin embargo, a Massimo Biasion le resta todavía un año más de contrato y a François Delecour se le debe renovar automáticamente su contrato tras sus últimos éxitos, por lo que hacerse un hueco resultaría difícil y complicado. Pero queda una segunda posibilidad que parece ajustar todos los elementos a la perfección. En Ford se acostumbra a trabajar con preparadores externos, caso de Mike Taylor, Mike

Little,...., como podría pasar a ser la situación de RAS, especialista en Ford, donde van a confluír un hombre de la valía de Buscchiazzo, amigo de Sainz, y la posibilidad de contar con el apoyo económico de Repsol, patrocinador personal del piloto español, dado que la presencia de Mobil en el equipo de Boreham, haría incompatible su inclusión. Tampoco cabe descartar su fichaje por Subaru, después de los contactos habidos a finales del año pasado con David Richards que contaría con un equipo ideal con Sainz y McRae. O volver a Toyota... La respuesta: en 1994.

LANCIA, DE VACACIONES Muchos en Lancia esperan cambiar pronto de aires. A la derecha Carlos Sainz es puesto a punto por su masajista Richard Castellani.



en la segunda etapa para acercarse al líder. Conservando sus neumáticos en la primera mitad del Col de Verde, el piloto de Toyota lanzaba su ataque sobre Delecour y recuperaba 21 segundos a pesar de seguir sin estar en su mejor forma. Después de cambiar el turbo de su Toyota en Corte, como su rival, Auriol esperaba bajar de los 24 segundos de ventaja habidos antes de la neutralización, pero el motor de su vehículo seguía sin rendir adecuadamente obligándole a trabajar sobre el tren delantero y a degradar en consecuencia sus neumáticos, lo que unido a nuevos errores en la elección de los mismos dejaban en mera ilusión su propósito de superar al piloto de Ford. A Didier Auriol le quedaba todavía una oportunidad, es decir una etapa, pero el lar-

go camino hasta Ajaccio salpicado por especiales tan difíciles como las de Fango donde el piloto de Montpellier hizo una arriesgada elección en sus neumáticos, pero estos acabaron por degradarse antes que los del Ford. El mejor reparto de pesos que reporta su motor longitudinal en unas superficies de asfalto abrasivo como en ninguna otra parte, características agravadas por el nuevo límite de peso y las nuevas dimensiones de las gomas, acabaron por demostrarse definitivas a ojos de Didier Auriol que terminaba conformándose con su segunda posición.

«Podíamos comenzar de nuevo ahora» le decía Giorgio Gianuzzi, responsable de prensa, a Carlos Sainz en la última asistencia tras lograr finalmente el piloto español el

mejor tiempo en el último tramo. Un cuarto puesto final que tanto al Jolly Club como a todos los presentes sabía a poco. Después de dos abandonos tras sendos accidentes en Montecarlo y Portugal se esperaba con ansiedad el Tour de Corse. La disponibilidad de la nueva dirección y de una ligera evolución del motor del Lancia HF Integrale hacía concebir alguna esperanza. Sin embargo, pronto quedó claro para Carlos Sainz que todo iba a ser mucho más difícil, comenzando con un motor no demasiado más potente y la comparación directa con su compañero de escudería, el italiano Andrea Aghini que tal y como se había visto en las pruebas realizadas con anterioridad era del orden de medio segundo más rápido por kilómetro por el simple hecho de montar neu-

# iiiiARRRRANCA!!!

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

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

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

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

¡Ponte en marcha y arranca con MOTOR 16!



### Pide ya GRATIS tu nueva Tarjeta Motor 16

4T1 T19

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:  H  M

Tlfo. ( ) \_\_\_\_\_ Fecha Nacimiento / / \_\_\_\_\_

Estado Civil \_\_\_\_\_ Nº Hijos \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_

Trabajo:  Cuenta propia  Cuenta ajena

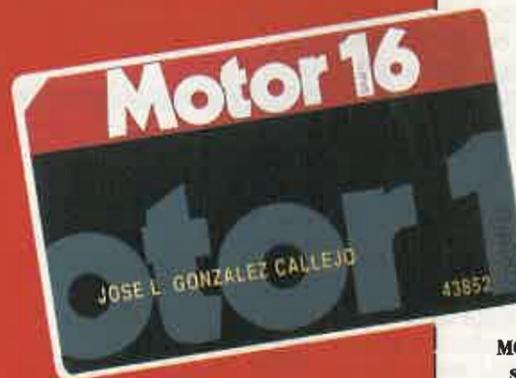
Tipo Vivienda:  Alquiler  Propia  Otros

Coche: Marca \_\_\_\_\_ Modelo \_\_\_\_\_

Cilindrada \_\_\_\_\_ Año fabricación \_\_\_\_\_

Uso del coche:  Personal  Profesional  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:

**RENAULT, ÉXITO SIN PRECEDENTES**  
Con el nuevo Clio Williams 16S, Jean Ragnotti obtuvo cronos inverosímiles.



máticos Pirelli. El apoyo económico aportado por Pirelli para el caso hizo que el Jolly Club rompiese parcialmente con Michelin lo que sin duda acabó por molestar al gigante de Bibendum. Sainz partió así en inferioridad de condiciones y sólo el baile de neumáticos de la primera etapa permitió al madrileño alcanzar la tercera posición, gracias también a los problemas de los Toyota de Chatriot y Loubet, siendo el primer Lancia clasificado al ser sorprendido Aghini por la lluvia en una curva de quinta a fondo, golpeando una roca con la parte posterior de su vehículo y perdiendo casi un minuto y la segunda posición que ostentaba.

Durante los primeros tramos de la segunda etapa, en la que Andrea Aghini obtuvo otro mejor tiempo, todo quedó claro. Unas rápidas cuentas para saber que en seis tramos,

de la primera y segunda etapa antes del abandono del piloto italiano en la larga prueba de Tasso Ghisoni por accidente al perder una rueda, en igualdad de condiciones mecánicas con Delecour, en 116 kilómetros de tramos cronometrados, Aghini sólo habría cedido 14 segundos al piloto de Ford. Sin comentarios.

La razón es básicamente una: el Lancia HF Integrale requiere de un neumático totalmente adaptado a su suspensión, demasiado blanda por cierto en su parte posterior en los primeros compases del Tour de Corse. Esto era hasta ahora factible para el equipo italiano por ser campeón del mundo de rallyes ininterrumpidamente desde 1987 y por correr la oposición con la marca rival Pirelli. Ahora con Michelin suministrando tanto a Toyota, como a Ford, Subaru y Mitsubishi, el fabricante francés no lo hace para nadie en exclusiva y adopta su producto a todos los equipos. Los neumáticos de Carlos Sainz apenas soportaban sin degradarse, en algunos tramos, doce kilómetros. Sólo en el Acrópolis el sistema ATS de Michelin anti-pinchazo resultaba irremplazable. Después de esa cita con pisos lisos de tierra en Nueva Zelanda y Australia, recorridos en su totalidad de asfalto como en Sanremo y Cataluña y un terreno como el RAC de Inglaterra donde Pirelli ganó la partida en 1992, sólo queda una cosa por hacer: romper con Michelin para volver con Pirelli como hasta 1988, pregunta a la que Claudio Bortoletto nos contestó: «Infatti». Más claro el agua. ○

### CLASIFICACIONES

**1º Delecour-Grataloup** (Ford Escort RS Cosworth), 6 horas, 14 minutos, 41 segundos; **2º Auriol-Ocellli** (Toyota Celica Turbo 4WD), a 1m 02s; **3º Chatriot-Giraudet** (Toyota Celica Turbo 4WD), a 2m 42s; **4º Sainz-Moya** (Repsol-Lancia HF Integrale), a 3m 48s; **5º McRae-Ringer** (Subaru Legacy 4WD Turbo), a 9m 03s; **6º Beguin-Chiaroni** (Ford Escort Cosworth), a 16m 31s; **7º Blasion-Siviero** (Ford Escort Cosworth), a 18m 58s; **8º Ragnotti-Thimonier** (Renault Clio Williams), a 21m 30s; **9º Orella-Andrié** (Renault Clio Williams), a 24m 07s; **10º Manfrinato-Condotta** (Ford Escort cosworth Gr. N), a 40m 49s

#### LIDERES SUCESIVOS

TC 1-24, Delecour.

#### MUNDIAL DE MARCAS

**1º Toyota**, 77 puntos; **2º Ford**, 57; **3º Subaru**, 36; **4º Mitsubishi**, 33; **5º Lancia**, 26; **6º Renault**, 7.

#### MUNDIAL DE PILOTOS

**1º François Delecour**, 55; **2º Juha Kankkunen**, 43; **3º Didier Auriol**, 35; **4º Massimo Biasion**, 31; **5º Markku Alen**, 25; **6º Colin McRae**, 22; **7º Mats Jonsson**, 20; **8º Kenneth Eriksson**, 18. **9º Andrea Aghini**, Ian Duncan y François Chatriot, 12.

#### COPA FIA GRUPO N

**1º Antonio Coutinho**, 14 puntos. **2º Christophe Spillotis**, Kenneth Backlund, Alessandro Fassina, Hasmat Shamji y Giovanni Manfrinato, 13 puntos.

#### FORMULA 2, MARCAS

**1º Opel**, 36 puntos; **2º Peugeot**, 24; **3º Citroën**, 20. **4º Škoda**, 19. **5º Renault**, 10.

#### ABANDONOS

**TC 3, Gilles Panizzi** (Peugeot 106 XSi), accidente; **TC 5, Christlane Driano** (Citroën AX Sport), accidente; **TC 7, Bruno Thiry** (Opel Astra GSi), frenos; **TC 12 Andrea Aghini** (Lancia HF Integrale), accidente; **Yves Loubet** (Toyota Celica Turbo 4WD), accidente; **TC 13 Jean Pierre Manzagol** (Renault Clio 16 v), cambio. **TC 15 Claude Balesi** (Renault Clio Williams), cambio.

#### POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Delecour	15	5	1	1	1	-
Auriol	6	6	9	2	-	1
Chatriot	2	8	7	4	-	2
Aghini	2	2	-	-	2	1
Biasion	1	2	-	7	6	4
Sainz	1	1	4	9	6	2
Loubet	-	1	1	3	3	1
McRae	-	-	-	-	3	11
Beguin	-	-	-	1	1	1



## EL CATALOGO CON MAS PRESTACIONES.



### ( SIN INTERMEDIARIOS )

Esto es lo que de verdad necesitas para elegir coche. Todas las marcas del mercado, el equipamiento hasta el mínimo detalle y los precios que lo incluyen todo... En el Catálogo 93 de Motor 16 tienes más de 300 modelos examinados a fondo. Con los pros y los contras, sin intermediarios. Tú decides.



Conduzca con ventaja.

G. P. de España de motociclismo

# SONRISAS Y LAGRIMAS

**El podio de Crivillé, los carrerones de Torrontegui, D'Antin y López-Mella, el soberbio espectáculo de unas carreras cargadas de emoción, el sol, la fiesta de la afición, no consiguieron empero borrar la tristeza por el accidente acaecido a Wakai y, en otro plano, la persistente falta de competitividad de algunos de nuestros representantes.**

José Luis Aznar  
Enviado especial

**L**a afición acudió numerosa a Jerez. Los organizadores, eficaces y competentes, pero tal vez optimistas en demasía, cifran en doscientas mil las personas que pasaron por el circuito andaluz durante el fin de semana. Lo que sí es cierto es que Jerez y las motos tienen un poder de convocatoria excepcional porque los moteros desafiaron una climatología adversa, especialmente el viernes, y llenaron si no a rebosar, sí con generosidad las gradas jerezanas. Sus expectativas se cumplieron a medias y volvieron a casa con un sabor agridulce. Por un lado por la ya preocupante falta de resultados de algunos y por otro porque la negra mano de la muerte

volvió a cebarse en un circuito. Como tratamos en un recuadro aparte, la víctima fue el espectacular piloto japonés Noboyuki Wakai.

Evidentemente se esperaba, y mucho, de algunos pilotos. Crivillé, cuarto en el Mundial de 500, era una de las máximas esperanzas. Éste, como ya va siendo costumbre en él - y no lo olvidemos que también solía serlo en el caso de su «jefe» Sito Pons - hizo sufrir a los aficionados porque en los entrenamientos no comenzó con demasiado buen pie. Nada menos que dos caídas casi consecutivas en la mañana del sábado hicieron que una sombra de duda planeara en los ánimos. Luego con un sexto tiempo a poco más de un segundo arregló un tanto las cosas. Estaba claro que en la carrera podía pasar de to-



**SÚPER ESPECTÁCULO**  
Alex Barros (dorsal 9) hizo la carrera de su vida. Su caída facilitó la victoria de Schwantz y que Crivillé consiguiera su primer podio de la temporada.



## WAKAI: MUERTE EN LOS BOXES

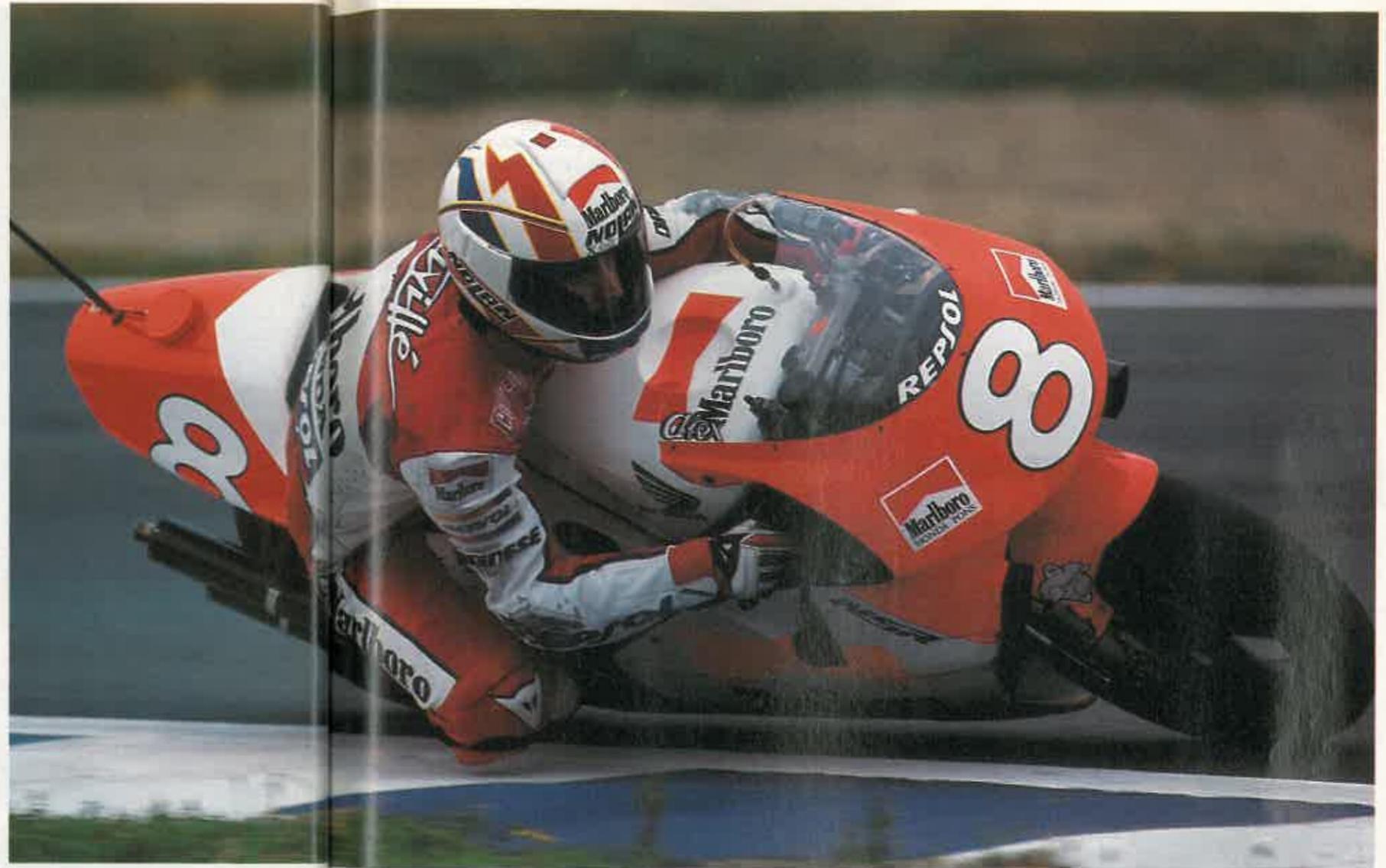
**D**ECIR que los accidentes son a causa de la fatalidad es muy fácil. Siempre hay culpables. Son culpables por imprudencia, por negligencia y por desconocimiento. Wakai sale de su box como una exhalación, hay quien asegura que ya había puesto la segunda e iba levantando la rueda delantera. Mal hecho. Muy mal hecho, pero todos toleran -y no sé por qué- que los pilotos salgan a toda pastilla de boxes, que allí en medio ensayen incluso la salida. Una persona se baja de improviso, sin mirar, del pasillo reservado a los cronometradores y los que muestran las pizarras. Wakai lo golpea y su trayectoria se desvía y atropella a un tercero que esperaba para cruzar e ir donde los cronometradores. Éste, un amigo de Reggiani, que según todas las informaciones carecía de pase adecuado. La colisión es brutal, Wakai sale despedido contra el muro y va resbalando. La tragedia ocurre cuando su casco es súbitamente frenado por el hueco que oficia de escalón para acceder al susodicho pasillo y golpea con la pared lateral. El italiano arrollado y Wakai yacen casi juntos. El primero tiene lesiones de gravedad, pero saldrá con bien del lance. El japonés pagará con su vida. El médico que lo reanimó en el circuito nos explicó: «De no ser porque la cabeza se metió en el escalón, las heridas no hubieran tenido un alcance fatal. Cuando yo lo he dejado sabía que no tenía salvación».

Buscar culpables es muy desagradable. Los organizadores dan los pases de línea de boxes con cuentagotas pero siempre se cuele gente, pese a mil controles: uno sale con dos pases, da uno al amiguete, éste entra y lo devuelve, eso cuando no se cuele pura y llanamente. El acceso al muro está prohibido a casi todos ¡ni siquiera los fotógrafos podemos estar en él! Evidentemente a partir de ahora lo controlarán todavía más, pero ¿prohibirán a los pilotos ir por el «pit lane» a toda velocidad? Yo no le echo la culpa a Wakai, pero esta claro que tiene su parte como la tiene el irresponsable que cruzó sin mirar pensando que estaba en la Castellana o las Ramblas.



**HOMENAJE.** Antes de la carrera se rindió homenaje a Wakai en el lugar donde encontró la muerte. A la derecha de la imagen aparece el escalón que le provocó la muerte.

**OBJETIVO CUMPLIDO**  
Antes de tomar la salida Alex Crivillé tenía como objetivo subir al podio. Barros le echó una mano pero el de Seva hizo una carrera inspirada e inteligente.



do. Y así fue porque el «Nen» de Seva salió tercero, se mantuvo ahí firme, pero no pudo aguantar ni seguir al hombre del Gran Premio, el otro «Alex», el brasileño Barros. Éste llegó, lo pasó y «Crivi» intentó pegarse a su estela pero una pasada de frenada le hizo desistir en el intento. Barros no se anduvo con chiquitas puesto que alcanzó a los líderes, nada menos que Rainey y Schwantz, y en una sola vuelta los adelantó. Su compañero de escudería primero se lo puso fácil, pero luego lo acosó con tanto ímpetu que Kevin se marcó una excursión por el campo en su empeño de no distanciarse: «Estaba pensando qué excusas iba a dar luego» manifestó sincero «no todo se podía explicar con el hecho de que Alex llevase unos neumáti-



**EN EL BUEN CAMINO**  
Juan López Mella tuvo su mejor actuación en una carrera de 500. El gallego espera que eso le proporcione patrocinadores.



**CADA VEZ MEJOR**  
Torontegui supo imponerse entre los pilotos del grupo perseguidor, pese a una mala elección de neumáticos.

## LOS VIEJOS ROCKEROS

LOS aficionados tenían en Jerez un motivo más para colmar sus ansias de deporte de las dos ruedas. En el Estadio Olímpico Chapín Dorna organizó el 1 Dirt Track Marlboro Kenny Roberts. Éste, junto con otro legendario, Jay Springsteen, y el también muy conocido Steve Morehead encandilaron al respetable con una demostración. El «Viejo Kenny» que no se subía a una moto de competición en público desde que en 1987 hizo unas vueltas en Monza con la Yamaha de su pupilo Mamola, dio un gran espectáculo en la pista de tierra batida preparada al efecto: derrapajes, levantadas de rueda mientras todavía estaba con la moto cruzada, etc...

En la carrera de verdad King Kenny no tomaba parte pero sí lo hacía su hijo. Éste marcó el mejor tiempo en los entrenamientos por delante de Ignacio Bultó. Luego ganó una eliminatoria pero finalmente su moto se rompió. Con ello el gran vencedor fue Springsteen por delante de Morehead y Carlos Más. Luego se clasificaron Juan Bultó y Ramón Riudalbás mientras que la revelación fue Carlos Checa. Éste iba tercero en la final y se acercaba a Morehead pero acabó saliéndose.



**REGRESO DEL MITO.** Kenny Roberts, a la derecha y sobre la moto de Springsteen en la imagen inferior, cautivó al público jerezano junto con Morehead, a la izquierda, y su hijo Kenny Jr.

cos distintos a los míos». Pero el pobre Alex de eso no sabía nada y pensaba que todavía el tejano estaba en su colín y corría con una fijación: ganar su primer Gran Premio. Pagó caro ese momento en que se creyó que podía doblegar al tejano: Forzó un tanto más de la cuenta y cayó. «Fue mi culpa, pero no sabía que Kevin estaba más añejado» reconocía entristecido. En su caso la



**POR LOS SUELOS**  
El piloto italiano Romboni no estuvo inspirado, en los entrenamientos se cayó y en la carrera sólo fue octavo.

gloria puede esperar. El americano ganaba pues su segundo Gran Premio del año, dado que Rainey tenía problemas en las curvas rápidas «y aquí hay un montón de ellas». La anterior sinceridad de Schwantz se tornó cinismo más tarde, saboreando los honores de la victoria pues sin ruborizarse «el Pajarito» declaró: «Hubiera preferido ser segundo que ver cómo Alex caía».

En cuanto a nuestro Alex, ése, que se había conformado con su cuarto puesto pues tenía muy clara la caída del pasado año, heredó un podio que le sabía a gloria: «Eso son las carreras. Hoy Barros ha arriesgado más de la cuenta y ha perdido...». No olvidemos que él era el mejor piloto Honda del día, y eso se veía claro, cuando media hora

después de la carrera, un montón de hombres de HRC estaban, bloc de notas en ristre, en el box con Santi Mulero, el jefe de mecánicos, apuntando cuidadosamente los comentarios de éste y del piloto. Y es que ahora viene Austria, un Gran Premio a priori favorable a las motos del Ala Dorada... Pero aquí no terminan las alegrías en el medio litro, porque Juan López-Mella, con su ROC Yamaha terminaba ¡nada menos que octavo! Décimo en los entrenamientos se pasó la carrera con el punto de mira puesto en McKenzie. Como a Alex, una pasada de frenada le hizo perder las esperanzas, pero el gallego delante suyo sólo tiene apellidos «ilustres» y presupuestos que ridiculizan el suyo:



**EL PODIO QUE NO FUE**  
En señal de luto no hubo podio en el cuarto de litro. Ese honor hubiera correspondido a Harada (dorsal 31), Biaggi (número 5) y Ruggia, que consiguió aquí el mejor resultado de la temporada para Aprilia.

«Espero que la Xunta se decida a echarme un cable, y que un par de cosillas que tengo por ahí me salgan bien» nos decía luego con ilusión.

En el cuarto de litro un Harada absolutamente imperial se escapó a ritmo de un segundo por vuelta de sus rivales. Este japonés no es bueno, es excepcional, y tiene una moto, la Yamaha, que sólo él sabe hacer volar. En señal de luto por Wakai no hubo ceremonia de podio en esta categoría, pero tras recibir en privado el trofeo, solo y discreto, fue a entregarlo al jefe de equipo de su compatriota fallecido. Biaggi, Ruggia -por fin una Aprilia entre los tres primeros- y un soberbio Kocinski, mucho piloto y poca moto, eran los siguientes clasificados. El yanqui entró



**CARISMÁTICO**  
Una vez más Luis D' Antín dio muestras de su coraje. Con su moto con un kit A luchó de tú a tú con pilotos oficiales como es el caso de Schmidt y su Yamaha de fábrica.

## CLASIFICACIONES

## GP3 (125c.c.)

1º K. Sakata (Honda) 43'17"138, 2º R. Waldmann (Honda) a 0"602, 3º T. Tsumimura (Honda) a 13"620, 4º H. Torrontegui (Aprilia) a 18"260. 7º J. Martínez (Honda) a 24"858.

## GP2 (250c.c.)

1º T. Harada (Yamaha) 46'22"519, 2º M. Biaggi (Honda) a 4"717, 3º J. Ruggia (Aprilia) 4"908, 4º J. Kocinski (Suzuki) a 13"943, 11º L. D'Antín (Honda) a 45"422.

## GP1 (500c.c.)

1º K. Schwantz (Suzuki) 47'39"627, 2º W. Rainey (Yamaha) 1"664, 3º A. Crivillé (Honda) 12"280, 4º M. Doohan (Honda) 47"828. 8º J. López-Mella (Roc Yamaha) 1'06"680.

## ASI VA EL MUNDIAL

## GP3 (125c.c.)

1º K. Sakata, 85 Puntos, 2º D. Raudies, 75. 3º T. Tsumimura, 55. 6º H. Torrontegui, 41; 9º J. Martínez, 22.

## GP2 (250c.c.)

1º T. Harada, 95 Puntos, 2º T. Okada, 55; 3º N. Aoki, 49; 4º J. Kocinski, 49; 11º C. Cardús, 18.

## GP1 (500c.c.)

1º W. Rainey, 90 puntos; 2º K. Schwantz, 86; 3º D. Beattie, 59; 4º A. Crivillé, 84; 12º J. López Mella, 11.

en boxes de un modo muy peculiar: ondeando una bandera de aceite que agarró a un control que le salda. Sabedor de que es igual que la bandera catalana, la tierra donde ahora reside y patria de su novia, la prefirió a una de las Barras y Estrellas!

Los aficionados tuvieron de nuevo motivos para ponerse en pie y alborozarse, para hacer volar merced a su aliento a otro español. No fueron los pilotos oficiales los que lo lograron ya que Cardús, caído en los entrenamientos y con una rotura en un dedo, no tomó la salida, y Puig, todavía inadaptado, se retiró a causa de una tendinitis justo tras ser adelantado por D'Antín. Fue el nombre del madrileño el que corearon con alborozo. Éste había salido mal: «El embrague ha hecho una cosa rara y me he retrasado mucho al arrancar». Ese no era su fin de semana a la hora de tener comienzos brillantes puesto que el sábado se perdió

**LÍDER DEL MUNDIAL**  
Con su victoria en Jerez el japonés Sakata desbancó a Raudies en el liderato del Mundial confirmando así el auge de los pilotos nipones.



**MÁS PILOTO QUE MOTO**  
John Kocinski se ve obligado a suplir las carencias de su Suzuki con un pilotaje agresivo y espectacular.

la primera sesión de la mañana porque en el hotel se habían olvidado despertarle! Pero en carrera no se durmió. Ahí remontó sin cesar, se peleó con las Yamaha oficiales de Chili y Schmidt y finalmente con la Honda de Capirossi que, todo hay que decirlo tenía problemas de neumáticos. «Toni», como le llaman sus amigos, les pegó varios «hachazos» de escalofrío pero no pudo resistir la superior potencia de aquellas monturas. Pese a todo ese undécimo lugar sabía a gloria...

Pese a que las carreras de 125 son «a cuchillo» no era desaguisado pensar que aquí podríamos tener más alegrías. Pero para empezar, la primera en la frente: al iniciarse la segunda vuelta el motor de Giró, que era entonces cuarto, enmude-

ció. Un aro se había roto y el piloto catalán sigue sin un solo punto cuando antes de comenzar el Campeonato pensar en él como uno de los favoritos no era nada gratuito. Otros dos se encargaron de poner a los espectadores en pie mientras Sakata tenía la carrera bajo control pese al marcaje y acoso al que le sometió Waldmann ya que Raudies se había ido al suelo con Casanova: Torrontegui y Aspar. El vasco luchó de nuevo por el podio. Su moto respondía bien, no es veloz como las Honda pero va muy bien de chasis, y «Torrón» lo intentó pese a que confesó a este semanario haberse equivocado con la elección de los neumáticos: «Pensaba que haría más calor y los he escogido demasiado duros». También Aspar sacó

## BAJO PROTECCION POLICIAL

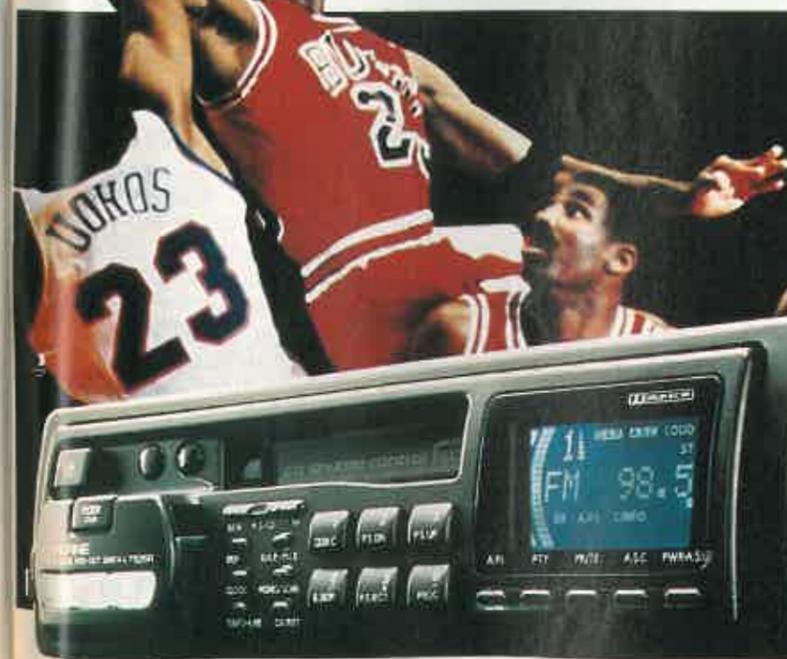
He asistido a todos los Grandes Premios de España de motociclismo que han tenido lugar en Jerez. Los sábados por la noche sé que sistemáticamente hay líos con ciertos «motards» y por eso he huido siempre de las calles del centro. Esta vez tuve que pasar. Mi sorpresa fue mayúscula: Guardias Municipales vetaban el acceso a los automóviles y lo franqueaban a las motos. Hasta ahí muy bien, pero la sorpresa era que esa zona «libre» era el campo de demostración de interminables «caballitos», de carreras y duelos improvisados, etc... Para más inri esos irresponsables del manillar efectuaban sus numeritos, muy habilidosos algunos, en solitario o a dúo, con casco o sin él, pero siempre jaleados por densos muros de mirones tan irresponsables como ellos. Y eso a espaldas de los «municipales» que les dejaban libre el paso y sin que nadie luego, ni la Policía Nacional que por allí patrullaba, hiciera nada por evitar tal desmadre. No sé cuántos acabaron en el hospital, pero más de uno. En Assen, en Spa, en Nurburgring, en Le Mans, los «motards» van más ebrios que los españoles, son más salvajes, más peligrosos, y mucho menos simpáticos, pero ya no se pueden pasar ni un gramo: los antidisturbios toman los otrora campos de demostración y si en algún lugar se desmandan, actúan con contundencia. Sólo pueden pasear su embriaguez con tristeza. En Jerez es diferente: hacen el gamberro bajo protección policial!



**NÓ PODÍAN FALTAR**  
El circuito de Jerez tiene un magnetismo especial y los aficionados siempre acuden en gran número para animar a sus ídolos.

todo su oficio para no perder comba pese a que su Honda sigue sin ser de las más rápidas: «He ido subiéndome por las paredes, de tanto darle a los bordillos he doblado las dos llantas, pero a dos o tres vueltas del final he dicho ¡basta!» explicaba satisfecho de sí mismo pero no de su motor. Sakata subió al podio, escanció champán con energía, pero sus ojos estaban llenos de lágrimas. Tristemente no eran lágrimas de felicidad. ○

## La Tecnología de la Perfección



Radio-cassette Alpine 7525 R. Función control CD Shuttle. RDS. Carátula extraíble.



Radio-CD Alpine 7980 M. Cambiador 3 CD. Sistema antirrobo QRB.

Sonido en toda su expresión, elevado a la categoría de espectáculo.

Líneas suaves y elegantes...

Radio-CD Alpine 7980 M, primer cambiador de discos compactos para salpicadero y Radio-cassette Alpine 7525 R. Los máximos exponentes de una tecnología líder de máximo rendimiento que sorprenden incluso en su precio.

Como toda la gama Alpine.

Una generación superior de componentes que marcan un estilo inconfundible, inimitable, en Car Audio. Alpine Digital Car Audio Systems: la Tecnología de la Perfección.



**ALPINE**

Car Audio and Communication Systems

## El engaño nacional

**T**ODO comenzó en la lejana Australia, coincidiendo con la prueba final del Mundial de Fórmula 1 del 92. Con Jaime Magrans, importador de Ducati en España, al frente, se presentaba un proyecto denominado «Bravo F-1». Este sería el nombre de un nuevo equipo de Fórmula 1 totalmente español. Con la premura con la que se presentó, sin unos datos fiables que avalasen el proyecto, parecía una broma y todo indicaba que tal como estaba enfocado, estaba abocado al fracaso. En este proyecto también se incluía a **Adrián Campos**, que debía aportar su experiencia en la especialidad. El ex-piloto de Fórmula 1, desde el principio, vio claro que esta iniciativa tenía todas las muestras de ser un «bluff», por lo que de forma muy inteligente decidió apartarse pronto de Magrans y compañía, para no enfangar su nombre y reputación. Tal como se podía adivinar desde un principio, el equipo Bravo F-1 ha resultado ser una gran mentira. Un montaje construido para sacar un fácil beneficio y aprovecharse de la buena fe de quienes en un principio confiaron en el proyecto. Primeró fracasó el intento de equipo de Fórmula 1, tras dar unos pasos totalmente equivocados y siempre con engaños. Ante la imposibilidad de conseguir el material necesario para poner en marcha al equipo Bravo F-1, anunciaron que era mejor esperar al menos un año, para de esa forma poder optar a un material con garantías y, también habría tiempo para poder hacer pruebas. Fuera de la categoría reina, optaron por participar en el 93 en la **Fórmula 3000**. El paso por este certamen debería servir para rodar al equipo. Estas previsiones tampoco se cumplieron. Intentaron convencer a las autoridades de Albacete, incluida su alcaldesa, Carmen Belmonte, para que apoyasen el proyecto y establecer en el Circuito de la Torrecica la base del equipo, además de contar con el apoyo financiero de la Caja de Castilla-La Mancha. Esta entidad es la única que habría aportado dinero, unos veinte millones de pesetas que podrían haber servido para pagar parte del presupuesto a Symteck, que



era la empresa que debería encargarse de suministrar la infraestructura técnica y mantenimiento del monoplaza. Un dinero que se podría haber perdido. La Federación Española de Automovilismo, ante la falta de seriedad del proyecto Bravo F-1, decidió no dar su apoyo oficial hasta tener garantías de que podía ser viable. Para cerciorarse a fondo de las garantías de esta iniciativa encabezada por Jaime Magrans, encargó un informe, que resultó ser negativo, por lo que Carlos Gracia, Presidente de la F.E. de A. decidió mantenerse al margen. El principal perjudicado de todas las maniobras de Jaime Magrans, ha sido **Jordi Gené**. El piloto español con mejor proyección y futuro de nuestro automovilismo en circuitos, de forma inocente, se dejó seducir por los cantos de sirena que llegaban desde Bravo F-1. Se fió en exceso, y no se percató de la posibilidad de establecer el contacto con otros equipos, para guardarse las espaldas y asegurarse su permanencia en la 3000. Algo que no habría sido difícil, ya que debido a su palmarés, varios equipos se lo disputaban. Afortunadamente parece que aún no está todo perdido para Gené, hay muchas posibilidades que después de la segunda o tercera carrera se incorpore al campeonato, en un buen equipo, y de esta forma no pierda todo el año inactivo.

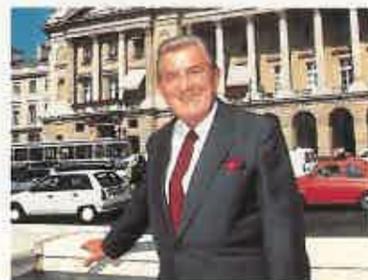
A TODO GAS

## SALON DE BARCELONA

**E**L Salón del Automóvil de Barcelona que se celebrará del 15 al 23 de mayo, dedicará especial atención a la competición. El día 21 se organizará la **Primera Jornada del Deporte del Motor**, que reunirá a todos los clubes y federaciones deportivas. Se establecerán una serie de mesas redondas, donde cada cual podrá exponer sus opiniones. Además habrá una exposición de motos de competición y de coches de carreras, se podrá contemplar desde el **Williams-Renault** de Prost hasta el **Lancia Delta** de Sainz. Otro atractivo de la muestra será la visita de Alain Prost.

## ¿DESAPARECE LA FISA?

**C**ON ocasión del Tour de Corse, **Jean Marie Balestre**, actual presidente de la FIA, convocó una rueda de prensa en la que se auto-definió inventor de las categorías A y N. Por contra, no hizo mención sobre el inminente futuro de la FISA. Al parecer, dentro de algunas semanas tendrá lugar una reunión del Consejo Mundial del Deporte Automovilístico para decidir la total desaparición de la FISA como entidad reguladora del deporte del automóvil. **Max Mosley**, su actual presidente, pasará a desempeñar el mismo cargo en la FIA, que a su vez se convertirá en el único organismo regulador. Al mismo tiempo, se creará un consejo denominado Senado, en el cual participarán destacados personajes del mundo del automóvil, y se supone que Balestre ocupará su presidencia. A raíz de ésta posible revolución, ocurrirá que el poder en cuanto a decisiones sobre el deporte automovilístico, pasará a manos del «grupo británico», cuya política es potenciar el espectáculo, los intereses publicitarios y penalizar la tecnología. Sólo queda esperar.



## INMINENTE DEBU

**M**ITSUBISHI que inscribió como asistencia un nuevo prototipo de raids en el pasado Rallye de Túnez con el ánimo de probarlo sobre el terreno, podría hacerlo debutar en competición en el **Rallye del Atlas**, que se disputará del 20 al 28 de mayo.

Este nuevo vehículo de la categoría T3, comparado con su predecesor, dispone de una línea más

afilada y aerodinámica. También han mejorado las suspensiones, dotándole de una mayor estabilidad. Su motor, muy similar al que utilizan en el Mundial de Rallyes, da una potencia de **330 caballos**. Como curiosidad hay que añadir que cuenta con los más sofisticados sistemas de navegación, en este sentido dispone de dos GPS, uno de ellos de seguridad.



♦ **LA MUESTRA DEL RACE**  
El RACE tiene previsto organizar el I Salón del Automóvil de Competición, en el Circuito del Jarama. El RACE aportará sus instalaciones, para que todas las marcas presentes puedan mostrar sus productos. Además del circuito de velocidad y la pista de deslizamiento, se diseñarán dos recorridos más de tierra, uno de ellos específico para vehículos T.T., que servirán para que se puedan probar los distintos coches.

♦ **INSCRIPCIÓN DE LUGO**  
En la Subida a Jabalón, puntuable para el Europeo de Montaña que se disputará los próximos 18 y 19 de mayo, se contará con la presencia de los mejores pilotos de la especialidad, encabezados por el campeón André Vitarino, que podrá lucir sus habilidades delante de su propia afición.

## TEAM ELF 93 DE FORMULA RENAULT

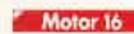


Oscar Cabeza



Josué Burqueño

**A** partir de ahora vais a poder vivir a través de estas líneas las peripecias de nuestros jóvenes pilotos. Este año los componentes del TEAM ELF son Josué Burqueño, 17 años, y el ganador del volante ELF 1993, Oscar Cabeza. En Albacete y Cataluña los resultados han sido muy modestos para Oscar Cabeza, que está aprendiendo el duro oficio de ser piloto. «Mi objetivo en la primera parte de la temporada es sentirme seguro dentro del coche, y pilotarlo realmente, ya que de momento sólo lo conduzco», comenta Oscar. «La segunda parte de la temporada quiero pelear para estar entre los cinco primeros». Por su parte, Josué, después de los buenos resultados obtenidos el pasado año en la Fórmula Ford, quiere ganar carreras. «El acuerdo con el equipo ha llegado tarde y no he podido entrenar lo suficiente para hacerme con mi nuevo Fórmula Renault, de ahí los resultados en la última carrera en el circuito de Cataluña», comenta el piloto. «No he tenido suerte. En la carrera Nacional hubiera subido al podio de no haber tenido un toque con Mazzali y algunas escapadas en la hierba. En la Internacional había remontado siete puestos en la salida de la primera manga, pero una colisión con Izaguirre me obligó a abandonar». En la carrera Nacional Josué ha terminado sexto y Oscar decimosegundo. ¡Hasta la próxima carrera!



TEAM ELF DE FORMULA RENAULT 

C/ PROVENZA, 288 - 08008 BARCELONA - TEL. (93) 221 00 64 - 221 00 94 FAX. (93) 221 13 12

## Su compañero de ruta

JVC presenta todos sus modelos de Car Stereo combinando las más altas prestaciones con el diseño más actual. Inspirado en las creaciones de Giugiaro.

Todos los nuevos modelos disponen de carátula extraíble. De esta forma podrá llevar consigo su sistema de Car Stereo y olvidarse de tomar otras precauciones.

En CD disponemos de lo último: cargadores de hasta 18 discos, mando a distancia en algunos modelos, y la gran novedad de este año, el "TRI-CD". Este mecanismo admite la carga de tres CDs a la vez en el espacio de uno. Es la solución ideal para quien no disponga de un cargador adicional al equipo.

JVC Car Stereo le ofrece todo esto y mucho más para que usted disfrute de un sonido óptimo, claro y nítido de la manera más cómoda en su automóvil.

Deje que JVC Car Stereo le acompañe en su ruta.

DIGIFINE  
JVC DIGIFINE CAR STEREO

**JVC**

GEDELSON S. A.

## NUEVO EXITO EN INGLATERRA

**P**EDRO Martínez de la Rosa de nuevo ha vuelto a subir al podio en la Fórmula 3 Inglesa en el circuito de **Donington Park**. El piloto español, integrado en el equipo de la Federación Española **Racing for Spain**, logró la tercera posición de la parrilla. Después, en la carrera, tras una apasionante disputa, consiguió cruzar la línea de meta en tercera posición, a escasa diferencia de los pilotos que le precedieron en el podio. La carrera la ganó **Kevin Burt**. El mismo día que Pedro Martínez de la Rosa competía en Donington Park, en el circuito

de **Snetterton** otros compatriotas nuestros demostraban sus habilidades al volante. En la Fórmula Renault estaban Iván Arias y Javier Díaz del equipo Racing for Spain. Arias en un cerrado duelo con el piloto oficial de Van Diemen, James Matthews, se alzó con la segunda posición final, siéndole imposible doblegar a Matthews. El español tuvo el honor de marcar la vuelta rápida de carrera. Javier Díaz por su parte, tras una mala salida que le relegó hasta el puesto noveno, realizó una remontada que le llevó a ocupar la cuarta posición. Tras esta

carrera Iván Arias sigue encabezando la **Fórmula Renault Inglesa**. En este circuito también se disputó una carrera perteneciente a la Fórmula Ford, en la que estuvo presente Marc Gené. En esta ocasión el pequeño de los Gené no tuvo suerte y quedó fuera de carrera en la primera vuelta.

**Pedro Martínez de la Rosa de nuevo volvió a subir al podio en la Fórmula 3.**



**Su segundo puesto en Snetterton, le permite a Iván Arias seguir al frente del campeonato.**



## LOS PORTUGUESES CONQUISTARON CUENCA

**C**ON cuatro portugueses, dos franceses, el campeón de Inglaterra de raids y solamente veintidós españoles se ha disputado la segunda prueba puntuable para el Campeonato de España de Raids.

La crisis se ha notado en esta segunda confrontación, también ha podido ser la dureza del espectacular raid de los Montes de Cuenca lo que ha retraído a inscribirse a más participantes, la cuestión es que en este duro año los raids, están decayendo sin remisión. En la prueba prólogo, situada en una zona céntrica de la ciudad, los portugueses Mello Breyner e Inverno Amaral con sus Nissan Pick Up no dieron opción a nadie, aunque el mejor tiempo lo hacía el Buggy de Max

eran los más rápidos, completando el recorrido, solamente veintiséis vehículos. El raid de verdad comenzaba el sábado por la mañana con la primera etapa de 328 kilómetros con un tiempo que alternaba entre el sol, la lluvia y el barro. Al principio de esta etapa, los portugueses de Nissan controlaban a todos, aunque el Suzuki Samurai de Selga y Torra se les acercaba mucho en las zonas complicadas, llegando a la meta del primer día en el mismo orden que la prólogo. En el camino se había quedado el vencedor del raid anterior, el Altiplano, Ramón Dalmau. En la Copa Shell Defender, Noguera y Barbagallo eran los primeros, finalizando un total de **veintidós participantes**.

La segunda etapa se disputó el domingo por la mañana, resultando ganador de esta edición de los Montes de Cuenca el portugués Mello Breyner, seguido de Inverno Amaral, ambos con los Nissan Pick Up y del primer equipo español, Selga y Torra que con su Suzuki Samurai fueron los únicos que intentaron hacer sombra a los equipos lusos. Muy buena actuación del piloto local Manuel Plaza que con su Suzuki Samurai se ha colocado pri-

**Tomás fue el primer clasificado en la Copa Shell Defender.**



**Mello Breyner y su Nissan no tuvieron problemas para imponerse en Cuenca.**



Forin, pero una penalización en el control de llegada le apartaba de los primeros puestos. El mejor español era el equipo formado por **Francesc Selga y Jordi Torra** con un Suzuki Samurai y entre los participantes en la Copa Shell Defender, Marino San José, Ortega y Tomás

mero del Campeonato tras la segunda prueba disputada. Entre los Land Rover, Enrique Tomás conseguía la victoria delante de Marino San José, que por problemas con los organizadores de la **Copa Shell Defender** no puntuó en esta prueba.

**J. M. Alonso**

B O X E S

♦ **LA FEA AL SALÓN**  
La Federación Española de Automovilismo, en su inquietud por dar a conocer sus actividades y promocionar las diferentes especialidades en las que se puede competir en España, tendrá un stand en el Salón del Automóvil de Barcelona. Estarán en el número 2 en el Palacio 3, Plaza del Universo. Aprovechando su presencia en la muestra catalana, presentarán ante el gran público la nueva Fórmula C.E.K. de karting.

♦ **DAMON HILL EN DUCATI**  
El piloto británico de Williams-Renault, Damon Hill, con motivo de la compra de una Ducati 851.



**Super Bikes**, estuvo en la fábrica de esta marca de motos. En su visita vio la Ducati 888 con la que Polen se proclamó campeón del mundo de Super Bikes, no pudiendo evitar la tentación de subirse en ella.

♦ **REPARTO DE VICTORIAS**  
En el Campeonato Alemán de Turismos (DTM) la lucha por la victoria es apasionante entre Mercedes y Alfa Romeo. En la tercera cita de este certamen en Nurburgring, en la primera carrera Nicola Larini impuso el Alfa Romeo 155 oficial sobre el Mercedes 190 de Bernd Schneider. En la segunda carrera, venció un Mercedes con Ludwig a su volante. El campeonato lo encabeza el italiano Larini con 77 puntos, seguido de Schneider con 72 y Asch con 68.

## La revolución Volkswagen

**L**AS cosas cambian rápido en el mundo del automóvil. «Nada es nunca definitivo», nos decía recientemente **Bob Eaton**, el ex-presidente de GM-Europa y actual director general de Chrysler. ¿Puede suponerse que el primer fabricante europeo va a escapar de la crisis? Con sus filiales Audi, Seat y Skoda, VW ha batido en 1992 todos los records de producción (cerca de 3,5 millones de coches) y de facturación (85.400 millones de marcos alemanes). En el mismo periodo, sin embargo, sus beneficios han retrocedido un 87 por ciento con una pérdida de 1.250 millones de marcos en el primer trimestre de 1993. Si los responsables del grupo continúan evocando una explotación equilibrada antes de terminar este ejercicio, hay algunos que no preven antes de 1995 el obtener beneficios. Esto supone para VW **la crisis más seria** de su historia. Lejos están los días cuando se mostraba orgullosamente en Wolfsburg el taller 54, presentado como el más moderno del mundo. Los rivales de VW han hecho tales progresos, mientras la marca alemana se complacía en su autosatisfacción que, hoy en día, le toca a VW ser el «último de la clase». Wolfsburg no sería rentable a menos que obtuviese el 98 por ciento de su capacidad, mientras que ciertos competidores europeos alcanzarían el «punto muerto» sólo por debajo del 70 por ciento de su capacidad.

En Alemania mismo se elevan voces para hacer a **Carl Hahn**, antiguo director de VW, responsable de la actual crisis. Pero no hay que quitarle el mérito de haber hecho de la marca la primera de Europa y cuarta del mundo. El actual director, **Ferdinand Piëch**, va a esforzarse en rebajar costos en un momento no muy favorable. Las ventas caen en picado tanto en Alemania como en España. Piëch ha llevado hasta Wolfsburg a la mayor parte de los colaboradores que tenía en Audi y, entre otros grandes fichajes, se ha hecho con el español **López de Arriortúa**, que se ha comprometido a aborrrar entre 8.000 y 12.000 millones de marcos en cinco años. GM-Europa ha intentado abrir un proceso contra VW por haber hecho propuestas similares a 40 de sus directivos. Pero cómo esperar pactos de fidelidad con un hombre como Piëch, casado cuatro veces y padre de doce hijos.

Paralelamente, VW ha anunciado una reducción de 36.000 empleos antes de 1997. El dividendo de la empresa se ha reducido del 12 al 1 y las inversiones se han recortado drásticamente, bajando de 9.250 millones de marcos a tan sólo 6.000. Se habla también de la fabricación en **Méjico** de un pequeño Audi, escapándose así de los elevados salarios alemanes, imitando en ello la decisión de BMW y Mercedes-Benz.



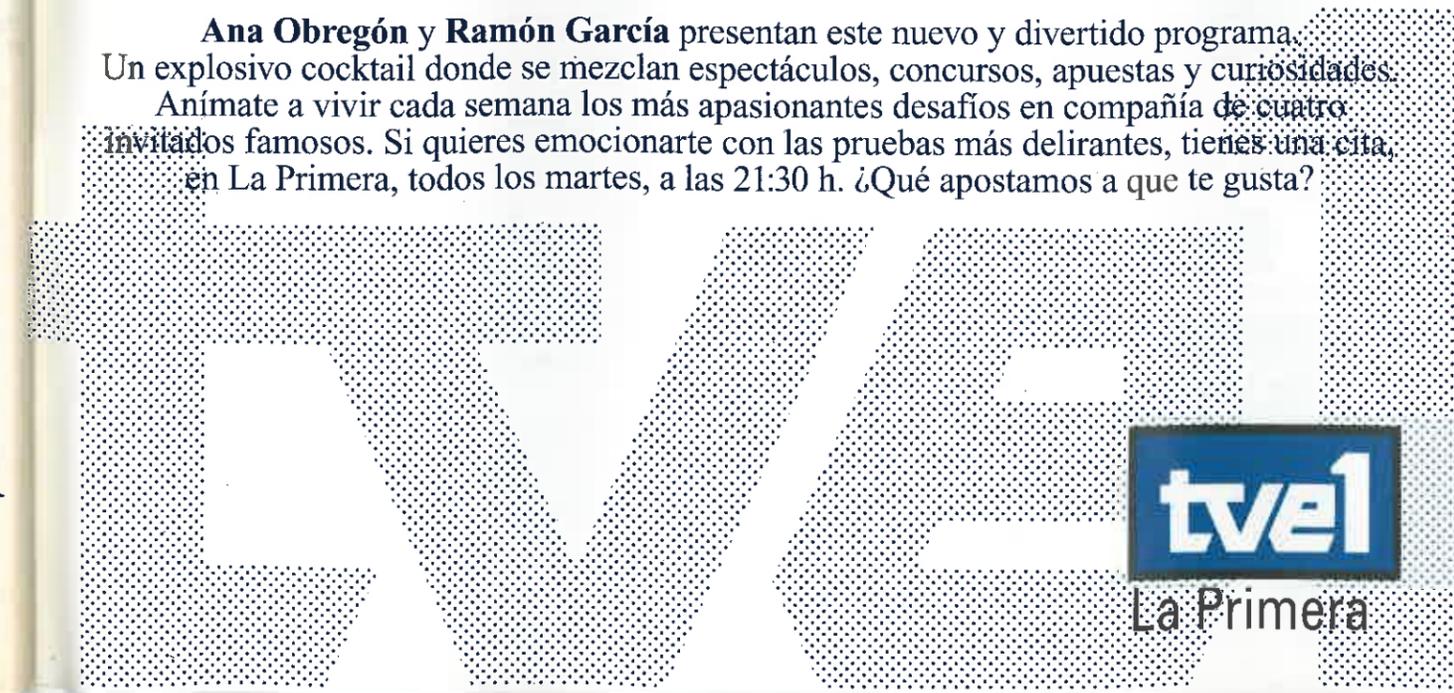
Edouard Seidler



# TODOS LOS MARTES, A LAS 21:30



Ana Obregón y Ramón García presentan este nuevo y divertido programa. Un explosivo cocktail donde se mezclan espectáculos, concursos, apuestas y curiosidades. Anímate a vivir cada semana los más apasionantes desafíos en compañía de cuatro invitados famosos. Si quieres emocionarte con las pruebas más delirantes, tienes una cita en La Primera, todos los martes, a las 21:30 h. ¿Qué apostamos a que te gusta?



La Primera

## Ajustando la victoria al detalle.

El próximo 9 de Mayo en Montmeló, hombres y máquinas lucharán por conseguir el primer puesto en el Gran Premio de España de Fórmula 1.

El comienzo está muy cerca. La tensión va en aumento.

Son los preparativos finales. La culminación de miles de horas de trabajo sin lugar para el error.

Así es como trabaja el Marlboro World Championship Team.



Ven, síguenos

Información y Entradas: (93) 572 33 66

CÓRCEGA: CARLOS SAINZ PIENSA EN SU FUTURO

# SEMANAL Motor 16 GRUPO

11 de mayo 1993

Núm. 499 • 350 ptas.

## ESPECIAL F-1



- EQUIPOS
- PILOTOS
- CIRCUITOS
- TECNICA
- RENAULT SPORT POR DENTRO
- HABLA EL MEDICO DE PROST

## ASPIRANTES A LIDERES

Comparamos los coches del momento



Ford Mondeo 2.0i Ghia



Citroën Xantia 2.0i V6

