

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

25 de mayo 1993

Núm. 501 • 350 ptas.



Especial 32 páginas



SALON DE BARCELONA



PRIMERA PRUEBA
NISSAN TERRANO II

Motor 16

OPEL CORSA GSi 16V FRENTE A SUS RIVALES





DESDE QUE LA NOCHE ES NOCHE.



Johnnie

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 Cerauda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefe: M^a Jesús Benet (Información) Víctor Picio (Producto) Miguel Angel Turci (Edición). Luis M. Turres (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 Cañizal, Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Moltó, Angel Robledo, Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: Alejandro Blanco, Alfonso J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aymar. 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 Dirección: 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 Llerca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). Autoedición: José M^a Gómez-Morán (jefe), José M^a Ormazábal.

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

Publicidad:
 Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha y M^a Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calista Rosé. 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^a de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 4^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 94 38. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1^a 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 Rualdo, 26. 28037 Madrid.
 Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Cervás, 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 FIEP COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247.1983. Difusión controlada por OJD.



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

ESTAS SEMANA



46 AM General Hummer

PUNTO DE MIRA	6	PRECIOS	89
SU CASO	18	DEPORTE	118
AL VOLANTE	20	Los Turismos en Europa	
Ford Maverick			
Renault Clio Williams	22		
A FONDO	24		
Nissan Terrano II TD			
FRENTE A FRENTE	32		
Ford Fiesta 1.8S 16v/ Opel Corsa GSi/ Renault Clio RSi/ Seat Ibiza GTI			
FUERA DE SERIE	46	Rallye de Tierra de Tarragona	126 118
AM General Hummer			Campeonatos de turismos europeos
TÉCNICA	54	Campeonato de Europa de Montaña: Jaizkibel	130
Nuevos Productos Bosch			
ESPECIAL	56	A Todo Gas	134
Salón de Barcelona		FIRMA DE LA CASA	138



20 Ford Maverick

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

SISTEMA AIRBAG DE SERIE PARA TODOS LOS MODELOS AUDI.



TANDRA DOB NIEDERHAM CAMMANN GÜLSCH

En un Audi, proteger la vida no es opcional.

En seguridad, sólo tenemos una opción: ofrecer el máximo. Por eso Audi es la primera marca de automóviles europea que incorpora de serie en todos sus modelos el sistema de seguridad Airbag. El Airbag es una bolsa de aire que en el caso de una colisión se hincha en 30 milésimas de segundo mediante un gas propulsor sirviendo así de colchón seguro. Y salvando así una vida. Pero un Audi le ofrece de serie, desde siempre, mucho

más en seguridad: ABS. Laterales reforzados con barras de acero. Zonas preparadas para absorber la energía de choque. Sistema exclusivo Ten de tensado de cinturones. La tracción delantera y, opcionalmente, la versión quattro®. En un Audi, proteger la vida es lo más importante de todo. Por eso usted no tendrá que pagar por ello.



Mercado por la crisis

El pasado sábado día 15 abrió oficialmente sus puertas la XXVII edición del **Salón Internacional del Automóvil, Vehículo Industrial y Motocicleta de Barcelona**, en el momento peor de la crisis que atenaza al sector. Los dos días anteriores a esa fecha se dedicaron a jornadas de prensa, y en ellos pudimos constatar cómo ha marcado a ese Salón la crisis a la que aludíamos. Y le ha marcado de dos formas bien distintas; por un lado, y precisamente por esa crisis que está motivando muchas dudas a la hora de comprar en el usuario, **positivamente**, porque ese usuario, ávido de comprar antes de comprar, se ha dado cita como nunca en los distintos stands para estudiar en profundidad la oferta que se le presenta; por ello no es de extrañar que en su primer fin de semana haya acogido a **200.000** visitantes y que se estime que

más de **800.000** lo recorran hasta su clausura. Por otro lado, le ha marcado **negativamente**, en el sentido de que muchos expositores tradicionales han eludido la cita por considerar que el gasto necesario para estar en Barcelona no iba a tener la necesaria rentabilidad. Ese hecho ha impedido ver marcas como Volvo, Ferrari, Jaguar y otros constructores de menor tamaño entre los stands de la muestra barcelonesa, lo que la ha convertido en una muestra triste, algo más fría que en ediciones anteriores. Sectores como el de los vehículos industriales, que viven una profundísima crisis, casi han desaparecido del Salón,

y otros, como el de recambios y accesorios, han preferido estar presentes en el **Motortec** que se celebrará en Madrid a principios de junio. No sabemos de quién es la culpa de esas ausencias, pero pensamos que el propio Salón ha entrado en crisis y para futuras ediciones deberá de hacer algo para recuperar su esplendor pasado. Eso no quita para que los presentes no hayan hecho todo lo posible para ofrecer a los visitantes sus principales novedades, poco interesantes para la prensa por ser todas ellas conocidas, pero lo suficientemente atractivas para el visitante. **Rover y Seat** presentaban novedades a nivel mundial y el resto presentaban sus coches por primera vez en Europa y en España hasta llegar a un total de 38 «primicias». Pero, ¿basta con eso?

Manuel Doménech



SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL VEHÍCULO INDUSTRIAL Y MOTOCICLETA BARCELONA 15-19 DE MAYO DE 1993

P U N T O D E M I R A

FUGA DEL CLIO

Bajo la denominación específica de **Fuga**, la gama Clio acaba de aumentar con seis nuevas variantes. Se trata de una serie limitada que se ofrece con los motores de 1.200 y 1.400 de gasolina y el 1.9 Diésel, tanto en carrocería de tres como de cinco puertas. Por fuera, los Clio Fuga se diferencian por los parachoques pintados del mismo color que la carrocería, faros anti-niebla delanteros y adhesivos decorativos con la nueva denominación. En el interior, la tapicería es específica y el aire acondicionado es de serie en el 1.4; las opciones son el techo manual y la pintura metalizada, y la **dirección asistida** sólo está disponible para el diésel. Los precios varían entre el 1.355.000 pesetas del 1.2 tres puertas y el 1.660.000 pesetas del 1.4 cinco puertas.



EL DEFENDER DE LAND ROVER

EN nuestro último Dossier dedicado a los Todo Terreno cometíamos un error imperdonable al seguir relacionando, en la columna dedicada al Defender 110, las marcas **Land Rover y Santana**, esta última fabricante de los coches bajo licencia hasta hace tres años. Desde entonces, los Land Rover son los modelos ingleses importados a nuestro país por **Rover España** y comercializados a través de la red de concesionarios Land Rover. Estos modelos, remodelados antes de comenzar la importación, van equipados, a diferencia de los construidos en nuestro país, de eje rígido, tanto delante como detrás, con muelles y amortiguadores.



CARRETERAS DEL MUNDO

SU Majestad el Rey fue el encargado de dar el banderazo de salida al duodécimo Congreso Mundial de la Carretera de la IRF que, bajo el lema «**Unión de Pueblos y Mercados**», se está celebrando en el Palacio de Exposiciones y Congresos de Madrid, del 17 al 21 de mayo, y al que asisten tres mil congresistas representantes de cien países. En la inauguración, a la que asistieron un gran número de personalidades europeas, (entre las que **Neelie Kroes**, la ex-ministra de Transportes holandesa, recibió el premio de la «Mujer del Año»)

don Juan Carlos se mostró satisfecho por el esfuerzo realizado en los últimos diez años en España. También **Abel Matutes** destacó la importancia en los aspectos sociales y económicos y el ministro **José Borrell**, en su intervención, anticipó que para finales del 93 España será el país europeo con el ratio más alto de kilómetros de vías de alta capacidad. A lo largo de los **cuatro días de ponencias**, dos son los temas fundamentales que se estudiarán: las fórmulas de financiación, buscando nuevas alternativas, y la protección del medio ambiente.

S E M A F O R O S

Sin entrar en el debate entre Antonio Zanini y Carlos Sainz, lo que no parece de recibo es la intervención de la Federación Española de Automovilismo. Argumentos de sobra tiene **Sainz** para defenderse de los ataques de cualquier medio informativo, personalizado en quien quiera, pero se crea un grave precedente acudiendo a apagar fuegos ajenos. Si seguimos en esta línea de intervenciones destempladas, un día querrán saber las causas de una crítica adversa hacia determinado corredor o hacia determinado equipo. Que no cunda el ejemplo.

La presencia de Jacques Calvet Presidente de PSA, siempre es una fuente de conocimientos. Su charla-rueda de prensa en el Salón de Barcelona ha sido, una vez más, un ejemplo de saber hacer las cosas. Comedido en el gesto, inteligente en la hilazón de las ideas y brillante en la exposición, **Calvet** ha vuelto a poner de manifiesto que su enconada lucha en defensa del automovilismo europeo vale la pena. Cada día son más los dirigentes que le acompañan en sus argumentos, lo que tranquilizará a las conciencias y pone optimismo en la depauperada Europa.

B R E V E S

♦ **NISSAN Y TOYOTA: JUNTOS COMO HERMANOS**
Que la crisis rompe tópicos y agudiza el ingerio o encuentra soluciones allá donde nadie las había previsto es un hecho constatado en la industria del motor. Un acuerdo entre Nissan y Toyota así lo corrobora. Resulta que ahora, dos de los mayores fabricantes de automóviles japoneses, máximos rivales en su trayectoria empresarial, han firmado un protocolo de colaboración para la utilización común de piezas en sus modelos. El fin, maximizar los beneficios, justifica dejar a un lado las «enemistades».

♦ **PROTEGER EL ENTORNO**
El grupo de ministros de medio ambiente de la CE, en el que está presente José Borrell como responsable del MOPT, reunidos en Dinamarca, debaten sus políticas medioambientales. Se estudia, para paliar los efectos negativos en el cambio climático, limitar el crecimiento global del transporte, en particular por carretera, y transferir el tráfico hacia diferentes modos menos contaminantes, como puede ser el ferrocarril.



♦ **PREMIO PERIODÍSTICO**
Ganvam, la Asociación Nacional de Vendedores de vehículos a motor, ha vuelto a convocar, por sexto año consecutivo, su premio periodístico. El galardón, dotado con un millón de pesetas, premiará el mejor artículo, relacionado con el sector del automóvil, que haya sido publicado en cualquier medio de difusión durante 1993. Los trabajos deberán ser presentados antes del día 31 de diciembre.

♦ **PREMIO FUNDACIÓN RACE**
La Fundación Cultural Privada del RACE, para el estudio de la historia y la técnica del automóvil, acaba de convocar la segunda edición de su premio al mejor trabajo sobre investigación histórica del automovilismo y motorismo en España, que deberán presentarse antes del 30 de septiembre. Se otorgará un primer premio de 300.000 pesetas y dos accésits de 50.000 pesetas. Las bases podrán solicitarse en la Fundación, calle José Abascal, 10, 6ª planta, 28002 Madrid.



♦ **CICLO EXTRAORDINARIO**
En los próximos días se celebrarán dos eventos que pondrán su acento en la industria del motor. Por un lado, el Ciclo extraordinario de Conferencias en el marco del Programa Master en Ingeniería de los Vehículos, de la Universidad Politécnica de Madrid, que llevará hasta su mesa a Luis Zapatero, director general adjunto de Citroën Hispania, para debatir sobre la Competencia Mundial y Nivel de Competitividad de la Industria del Automóvil en España. Será el 27 de mayo en la E.T.S. de Ingenieros Industriales de Madrid. Por otro lado, el Centro Superior de Marketing de Madrid, dentro del Ciclo de Conferencias de Experiencias de Marketing, recibirá a Paulo Cantarella, que expondrá a un amplio foro los pomoneros del lanzamiento del Cinquecento. La cita es en los salones del Casino de Madrid el 8 de junio.



EL OPTIMISMO DEL MINISTRO

UNA amplia lista de cualificadas personalidades del mundo del motor analizaron la situación y el futuro del sector de la automoción en una maratónica jornada que organizaron el diario **Cinco Días** y la empresa **Coopers & Lybrand**. Ante el pesimismo general, por la grave crisis que atraviesa el sector, el ministro de Industria, Comercio y Turismo, **Claudio Aranzadi**, expresó que

existen razones para el optimismo con una perspectiva a largo plazo, ya que el mercado español tiene muchas más posibilidades que el resto de los mercados europeos. También dejó claro en su intervención que no se rebajará **la fiscalidad** que pesa sobre el automóvil ya que, según dijo, esto no reactivaría la demanda, pero se comprometió a prestar apoyo financiero a las pequeñas y medianas empresas.



HISPANO SUIZA ENTRA EN ACCION

DESDE la Ciudad Condal nos llega la noticia de que el fabricante pionero en la industria automovilista española, allá por 1904, se encuentra en periodo de negociaciones con una empresa japonesa, **Toyota o Nissan**, para la creación de una sociedad conjunta que diera lugar a la producción de un modelo de alto **standing**, en serie limitada.

Artur Suqué, actual presidente de la filial española, ha manifesta-

do que de llegar a buen término, el proyecto difícilmente vería la luz antes de finales del 94 o principios del 95.

Estas negociaciones surgen de forma paralela al acuerdo recientemente firmado con el grupo estatal francés Société National d'Etude et de Construction de Moteurs d'Aviation, donde está integrada la filial francesa de **Hispano-Suiza**, cuyo fin es reactivar el emblema de la veterana marca en Europa.

WILLIAM LAWSON'S

CUANDO UN WHISKY SE IMPONE...



HAY OCASIONES QUE MEREcen EL PLACER DE UN GRAN WHISKY.

Tokio

Daniel Monteverde

DES PÁJAROS DE UN TIRO Honda ha decidido fabricar en su planta norteamericana de Ohio todos los Accord que vende en Estados Unidos, para abaratar costes derivados de la actual fortaleza del yen y contribuir a reducir el desequilibrio comercial entre ambos países.

SUZUKI EN HUNGRÍA Ya está a pleno funcionamiento la factoría húngara que Suzuki ha construido como «joint-venture» al norte de Budapest y en la que ha invertido unos 3.500 millones de pesetas. La fábrica, que ha producido unos 3.500 Swift desde octubre, tendrá una capacidad de 20.000 unidades en 1993 y 50.000 con posterioridad.

RETIRADA DE FURGONETAS El gobierno norteamericano ha obligado de nuevo a Nissan a retirar 30.000 furgonetas C22 vendidas entre 1987 y 1990, en las que se han detectado

problemas de recalentamiento en el motor. Según la National Highway Traffic Safety Administration, las reparaciones deben incluir un nuevo mecanismo accionador del sistema de enfriamiento del motor, un ventilador eléctrico independiente, un mejor radiador y un sistema de aviso para alertar al conductor si el motor se recalienta.

TOYOTA IMPORTARÁ COCHES DE GM A partir de 1996 Toyota empezará a vender coches fabricados por General Motors. El acuerdo, confirmado por ambas partes, podría aumentar considerablemente las importaciones de coches norteamericanos a Japón. Al parecer, GM fabricará versiones con volante a la derecha en cooperación con Toyota y la firma nipona los comercializará en Japón bajo su nombre. Se planea en una cifra inicial de 20.000 unidades al año.

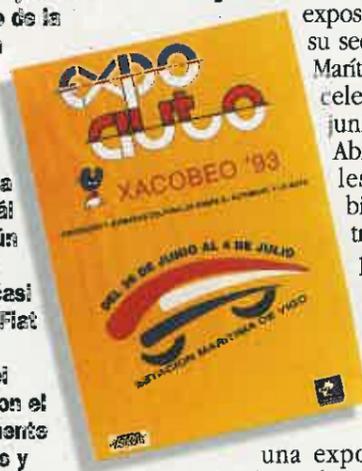
Turín

Giancarlo Perini

CATALIZADOR PARA EL INTEGRALE Del catalizador Delta HF Integrals 16 válvulas, Lancia ya tiene listas 2.500 unidades, de las cuales 500 se destinarán a Japón, dotadas de catalizador. Además de estar equipadas con un catalizador de tres vías, la nueva versión ofrece más potencia, una suspensión más confortable y ruedas más anchas. También el 8 válvulas contará pronto con una versión catalizada.



LA CRISIS, TAMBIÉN PARA LOS DISEÑADORES Por primera vez en su historia, Naldesign se ha visto obligada a «apartar momentáneamente» de su actividad a 60 trabajadores. Según un comunicado de la compañía, la decisión responde a la cancelación del contrato con uno de sus principales clientes, aunque se ha negado a precisar cuál de ellos. Durante algún tiempo, el estudio de diseño ha trabajado casi en exclusividad para Fiat e Iveco y más recientemente para el Grupo Volkswagen, con el que colabora activamente en aspectos estéticos y técnicos de modelos Seat.



XACOBEO SOBRE RUEDAS

DENTRO de los numerosos actos previstos en el Xacobeo 93 no podía faltar el mundo del motor, que estará presente con «Expo Auto Galicia Xacobeo 93», exposición que tendrá su sede en la Estación Marítima de Vigo y se celebrará del 26 de junio al 4 de julio. Abierta a automóviles, motocicletas, bicicletas e industria auxiliar, la exposición se completará con un interesante ciclo de conferencias, una serie de actividades deportivas y una exposición especial dedicada a vehículos de época.



TODO EL GRUPO FIAT

FIAT Auto España ha inaugurado recientemente sus nuevas instalaciones en Alcalá de Henares, Madrid. Un total de 100.000 metros cuadrados, en el que prestan servicio 300 personas, engloban la dirección general, relaciones externas, comercial Fiat, Alfa Romeo y Lancia, marketing, post-venta, administración y recursos humanos. También se ha creado un nuevo Centro de Formación, construido con las técnicas más avanzadas, donde se impartirá formación técnica y de post-venta a toda la red de concesionarios y agentes de las tres marcas.



Solo hay un camino: ser los mejores.



EL ÚNICO COCHE PARA TODOS LOS TERRENOS.

Pensando en cómo será la sociedad del futuro, Nissan ha creado un nuevo vehículo: el Nissan Terrano II. Un vehículo pensado para disfrutar la más emocionante de las aventuras: VIVIR. El Nissan Terrano II es a la vez un coche increíblemente funcional en la ciudad y un vehículo para acercarse a la naturaleza en los momentos de ocio. Por eso en él se juntan características que hasta hoy solo podían encontrarse por separado.



Garantía total 3 años o 100.000 km y 6 años anticorrosión. Más de 800 puntos de venta y el servicio Nissan le aseguran la mejor atención.

Dirección asistida, 124 CV, 2400 c.c., transmisión a 2 o 4 ruedas, suspensión independiente, ángulo de ataque de 35°.

ángulo de salida de 36°, distancia mínima al suelo de 215 mm., capacidad de vadeo de 450 mm., aire acondicionado, elevación eléctrica y techo solar. Los intereses de la sociedad del futuro abarcarán muchísimos terrenos. El Nissan Terrano II es el primer coche que se mueve perfectamente en todos ellos.

NISSAN TERRANO II
LA AVENTURA DE VIVIR

Desde **2.696.000** ptas. P.V.P. recomendada (transporte, IVA e impuesto de matriculación incluidos) en península y Baleares.

◆ **LOS DOMINGOS, EN ANTENA-3**
Dentro del programa de radio «Especial Motor en Marcha» (F.M. 104,3), que se emite todos los domingos entre las 9,00 y las 15,00 horas, se ha incluido un espacio promovido por ASETRA (Asociación de empresarios de talleres de Madrid), dedicado al mundo del taller. En él se informará a los profesionales del sector sobre todas las novedades relativas a equipos, repuestos y accesorios, lubricantes y, en general, todos aquellos temas que pudieran tener un especial interés para el sector.

◆ **DESCAPOTABLES EN MARBELLA**
El Ayuntamiento de Marbella quiere organizar del 24 al 27 de junio un salón dedicado



exclusivamente a los descapotables. Paralelamente se realizaría una concentración de cabriolet en la que podría participar cualquier convertible.

◆ **PIAGGIO TOUR '93**
El grupo Piaggio-Moto Vespa y AGIP España van a organizar una campaña que promueve actividades culturales, educativas, recreativas y de interés público, abiertas a cualquier persona que desee participar y divertirse. El objetivo es promover una cultura más responsable en el uso de los vehículos de dos ruedas, además de impulsar otros valores como la cultura, el arte, la música, etc.

PRODUCTOS ESPECIALIZADOS

EN su afán de ofrecer la máxima calidad en sus productos, **Motul**, comprometido en el desarrollo de los productos sintéticos, ha presentado tres nuevos aceites, adecuados a diferentes tipos de motores. Estos aceites son: el **2100 GT Synthetic**, adecuado a las altas temperaturas de trabajo y altas revoluciones de los motores actuales y especialmente indicado para los motores modernos que usan gasolina sin plomo y catalizadores, así como para motores diésel de vehículos ligeros, especialmente los que incorporan turbo. En el mundo de las dos ruedas, las investigaciones de Motul le han llevado a lanzar el **3100 4T** y el **600 2T**. El primero especialmente desarrollado para las motocicletas de cuatro tiempos, en las que el mismo acei-



te lubrica motor, caja de cambios y embrague, mientras que el **600 2T**, cien por cien sintético y anti-humos, que, destinado a los motores de dos tiempos, reduce la emisión de humos y la formación de residuos, posee un gran poder antigripaje y ofrece la máxima protección al desgaste.

EUROPA POR LA SEGURIDAD

EL creciente aumento en el número de víctimas por accidentes de automóviles ha hecho que Europa dé el primer paso para la creación de un organismo que luche contra la plaga que cubre de luto a tantas familias. Este nuevo organismo, denominado **Federación Europea de Seguridad Vial**, está formado por la Federación Internacional del Automóvil (FIA), la Alianza Internacional de Turismo (AIT), la Asociación Europea de Constructores de Automóviles (ACEA), la Prevención Internacional en Ruta (PRI), la Federación Internacional en Ruta (IRF) y la Unión Internacional de Transportes en Ruta (IRU). Uno de los primeros objetivos de este nuevo organismo es la creación, a nivel europeo, de una red permanente de **seguridad vial**.

NEUMATICOS RECICLADOS

UNO de los problemas con que se enfrentan los fabricantes de neumáticos y servicios de montaje es su deshecho. En un solo año, en Europa más de **10 millo-**



nes de neumáticos usados son abandonados en vertederos y posteriormente quemados, con el impacto medioambiental que ello conlleva. La firma Yokohama, consciente de este problema, ha puesto en marcha una experiencia piloto en Suiza que consiste en la recogida de estos neumáticos usados y llevarlos a una planta de reciclado. Allí se desmenuzan y se separan los tres componentes básicos: **el caucho, los elementos textiles y los metálicos**. Los aceros, se convierten en aleaciones; los textiles se transforman en aislantes para materiales de construcción y el caucho, reducido a gránulos, se emplea para la fabricación de asfalto y otros materiales de ingeniería.



NADA COMPARABLE AL NUEVO OPEL CORSA. NADA.

Nada como el Nuevo Opel Corsa. Compáralo. Cuando compruebes que su estilo coincide con el tuyo, que sus medidas de seguridad son las que tú pides, que su equipamiento y su sentido ecológico son reflejo de tu mundo. Cuando veas que hay una versión a tu gusto, nada te impedirá decir: El Nuevo Opel Corsa es ¡mi coche!

EL INCOMPARABLE ESTILO DE MI COCHE.

Mi Nuevo Corsa tiene mi estilo. Joven, original, diferente, un exterior superaerodinámico y un interior más amplio, más completo, a mi gusto.

LA INCOMPARABLE SEGURIDAD DE MI COCHE.

Mi Nuevo Corsa es todo seguridad. En ningún otro coche me siento tan seguro. Trae todo lo que pido y mucho más.

LA INCOMPARABLE ECOLOGIA DE MI COCHE.

Me siento orgulloso. Con mi Nuevo Corsa contribuyo a preservar el medio ambiente. Consume poco, lleva catalizador y está hecho de materiales reciclables.

LA INCOMPARABLE COMODIDAD DE MI COCHE.

Mi Nuevo Corsa lo tiene todo ¡todo! Un equipamiento fuera de lo normal. No le puedo pedir nada más.

EL INCOMPARABLE PRECIO DE MI COCHE.

Con precios especiales de lanzamiento a partir de 995.000 pesetas.* Desde luego, con estos precios, no tienes más remedio que ir a tu Concesionario Opel y reservar, ahora mismo, tu Nuevo Corsa.

MODELOS: 3 y 5 puertas: SWING, CITY, SPORT, GLS y GSi.
MOTORES: Gasolina Inyección: 1.2 (45 CV), 1.4 (60 y 82 CV), 1.6 16V (109 CV); Diésel: 1.5 (50 CV) y Turbodiesel (67 CV).
EQUIPAMIENTO SEGUN VERSIONES: Sistema de Protección Lateral, Cinturones Autotensables, Airbag, ABS, Cierre Centralizado, Alarma Antirrobo, Elevavinas Eléctricos, Dirección Asistida, Cambio Automático, Aire Acondicionado sin CFC, Techo Solar, Pantalla Multifunción, Microfiltro de Aire, Radio-cassette estéreo con 6 altavoces.

NUEVO OPEL
CORSA
¡MI COCHE!

OPEL



ELOGIO del AIRE
según RANGE ROVER

Aire. Siempre presente, siempre desapercibido. Nunca le damos importancia porque nunca nos falta. El nuevo sistema de suspensión neumática de Range Rover es un tributo al aire. El elemento capaz de avanzar por los parajes más recónditos. Capaz de conquistar lugares casi inaccesibles. Aquellos que nadie antes vio. Aquellos parajes que nadie antes pisó.

RANGE ROVER VOGUE SE: Motor V8, 3,9 l. y 182 CV. Nuevo sistema electrónico de suspensión neumática (permite adaptar su altura a las condiciones del terreno). El nuevo sistema electrónico de control de la tracción garantiza un total dominio en las condiciones más duras de conducción, incluso fuera de la carretera. Gama Range Rover desde 3.589.000 ptas.*

* Precio final recomendado incluido IVA, transporte e impuesto sobre matriculación.



LAND-ROVER **RANGE ROVER**

INDULTO PARA LOS DE TIPO MEDIO

DENTRO de la gran recesión que está afectando al sector del automóvil en los primeros meses del año, con una pérdida de ventas acumulada del 33,49 por ciento hasta abril, son los turismos encuadrados en las categorías **media y media-baja** los que han experimentado una caída menos acusada, mientras que los de tipo medio-alto son los más afectados.

Durante los primeros cuatro meses del año se han vendido en España 239.032 automóviles, 120.000 coches menos, con una pérdida de 30.000 unidades al mes con relación a 1992. El segmento que registró un mayor retroceso entre los **segmentos** más representativos fue el de los **«polivalentes»**, con un azote del 25,32 por ciento y perdiendo al mismo tiempo cuota de mercado.

Este segmento, que sigue estando encabezado por el Renault Clio, con la ayuda del R-5, destaca por la fulgurante aparición del Nissan Micra y el continuo ascenso del Peugeot 106, sin olvidar el incremento en 20,2 por ciento registrado por el **Seat Ibiza**, en lo que ha tenido mucho que ver la oferta que la empresa barcelonesa ha realizado a sus empleados para liquidar las últimas unidades de la versión antigua. El resto de los modelos encuadrados en este segmento, que significa el 34,3 por ciento del total de las matriculaciones, pierde mercado.

Por otra parte, el descenso de ventas en el segmento denominado «M1», el de los **«Cuatro Metros»**,

alcanza el 32,39 por ciento, un punto por debajo de la caída media. Dentro de este segmento, que encabeza el Renault 19, pierden mercado todos, con excepción del Opel Astra (+6,1 por ciento) y Volkswagen Vento (+52,6 por ciento). El menos afectado, con una caída de «sólo» el 24,24 por ciento, en estos cuatro meses, ha sido el segmento de los turismos «medios», que sigue liderado por el Seat Toledo, seguido del Peugeot 405 y el Renault 21. Sin embargo, estos modelos cuentan con la amenaza del **Ford Mondeo y Citroën Xantia**, que sin duda luchan por los primeros puestos, al tiempo que siguen ganando terreno el Nissan Primera y el Lancia Dedra.

En los extremos de la oferta del mercado, tanto los turismos de «lujo» como los «utilitarios» bajan en similar proporción, por encima del 37 por ciento, mientras que los que más pierden son los englobados en la categoría de los **«medios-altos»**, con una caída del 63,2 por ciento.

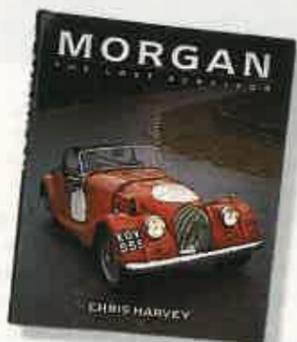


VENTAS DE AUTOMOVILES POR SEGMENTOS

Segmento	Ventas Enero-Abril			Cuota de mercado	
	1993	1992	93/92	1993	1992
•A• (Pequeños)	3.555	5.656	-37,17	1,49	1,57
•B• (Polivalentes)	81.938	126.679	-35,32	34,28	35,25
•M1• (Cuatro metros)	82.898	122.618	-32,39	34,68	34,12
•M2• (Medios)	54.774	72.304	-24,24	22,91	20,12
•H1• (Medios altos)	2.022	5.500	-63,24	0,85	1,53
•H2• (Lujo)	7.885	12.681	-37,82	3,30	3,53
Otros	5.960	13.976	-57,36	2,49	3,88

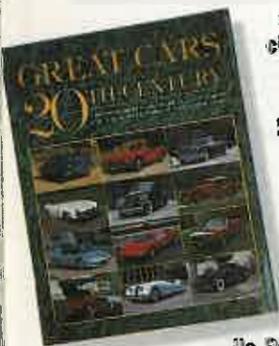
◆ MORGAN EL ÚLTIMO SUPERVIVIENTE

Es la historia de la celebrísima marca británica, que comenzó su andadura con vehículos de 3 ruedas y motores de motocicleta y que todavía sigue produciendo vehículos deportivos, acorde con los gustos de hace 40 años. Una obra típicamente británica, escrita por Chris Harvey que realiza un detallado análisis de la evolución y devenir de la marca inglesa, apoyado por numerosas fotografías, en su mayoría en blanco y negro. Escrito en inglés, tiene 270 páginas y su precio es de 5.000 pesetas.



◆ LOS GRANDES COCHES DEL MUNDO

Otro título que hace referencia a los grandes automóviles y su historia. En esta ocasión se trata de una edición de lujo, en formato medio, en la que se hace repaso a la gran aventura de la automoción a través de siete capítulos. El autor, John Presnell, ha basado su criterio de selección de los automóviles tratados en base a su aportación a la evolución de la técnica. Editado por Friton, también está escrito en inglés, consta de 220 páginas profusamente ilustradas, se puede adquirir, como el libro mencionado anteriormente, en la librería Collector, de la calle Pau Claris, 165 de Barcelona. Su precio es de 8.000 pesetas.



NUEVAS ALARMAS GEMINI

Las alarmas se han convertido, con la proliferación de los robos en los coches, en un elemento prácticamente indispensable como complemento de seguridad adicional. En el mercado español, la marca italiana Gemini se ha convertido, sin duda, en una de las más importantes del sector.

Acaban de aparecer dos nuevos modelos, el Gemini 5024 y el 5039. El primer modelo es una alarma de ultrasonidos, caída de tensión y contacto, esencialmente preparada para conectarse y desconectarse a través de los mandos a distancia originales, en los vehículos que lleven de fábrica mando a distancia por infrarrojos, como algunos modelos de

Renault y especialmente el Ford Mondeo.

Esta alarma señala la conexión/desconexión con los intermitentes. Dispone de conexión automática, memoria de disparos y salida para activar el claxon o una sirena.

En el caso del modelo 5039 su mando a distancia ha sido especialmente diseñado para General Motors y permite, en todos los modelos de Opel que llevan instalada alarma de origen (Vectra, Calibra, Omega, Senator y Astra) conectar y desconectar la citada alarma y cerrar puertas y ventanas a través del mando a distancia. Se suministra con dos transmisores de radiofrecuencia codificados y el cableado.

TECNOLOGIA MOTOROLA

La firma Motorola presentaba recientemente una completa instalación apta para vehículos del tipo monovolumen que convierte a éste en una completa oficina rodante, que cuenta con teléfonos, ordenador, modem y fax. Por otra parte, la división de telefonía móvil de Motorola acaba de presentar en nuestro mercado un nuevo modelo de teléfono portátil, el Traveller. Este modelo cuenta con unas destacadas prestaciones y además tiene la ventaja de ser uno de los más económicos de los que se comercializan actualmente. El Traveller es sumamente ligero, compacto y tiene una gran potencia. Además para hacer más cómodo su transporte se suministra con una bolsa. Este nuevo teléfono móvil no necesita



NO GARANTIZAMOS EL FANTASMA, PERO SI EL ENCANTAMIENTO.



Cuando veas el Loira por primera vez comprenderás porque este río lleva siglos encantando a la gente. Porque en su valle hay la mayor concentración de castillos y palacios, y porque se ha conservado íntegro el espíritu que levantó sus muros.

Es pura magia. Como lo es alojarse en un acogedor albergue, o pasar la noche en un castillo, a unos precios que también parecen del pasado.

Y todo en pleno corazón de Francia; Orleans, Tours, Blois, Chartres, Bourges..., desde Juana de Arco a los poemas de Ronsard y las historias de amor de las favoritas reales. El Valle del Loira te garantiza el encantamiento de cada minuto que permanezcas en su territorio.

Sin incluir a los fantasmas.



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 • Iparraguirre, 26, 5º Dcha. - 48011 BILBAO

SERVICIO DE «INMOBILIDAD»

El pasado día de San Jordi, tuve la fatalidad de que a mi coche, un Golf modelo 93, se le comunicara la batería. Llamé al tlf. del servicio de movilidad y me enviaron una grúa. El único taller de guardia de Barcelona y provincia no disponía de una simple batería, porque la sección de recambios de dicho taller no hace guardia. Yo pregunto, ¿para qué sirve un taller de guardia si no tiene los elementos necesarios para reparar un automóvil? ¿Un servicio de movilidad, es una grúa cuyo conductor no es un mecánico de la marca? ¿Cómo permiten que haga publicidad engañosa como que lo reparan *in-situ* si es posible? El caso es que me quedé tres días sin coche. Un taller de guardia es algo así como un garaje donde te guardan el coche hasta el lunes siguiente, eso sí, si no es festivo. ¡Qué vergüenza!

José García
Barcelona

CHIVATO REVOLTOSO

En el número 496 de su excelente revista leo que el Sr. Louis Schweitzer, presidente de Renault, dice que: «La prioridad más importante es la calidad, ya que en un mercado abierto ningún cliente aceptaría un mal producto». Yo soy uno de esos clientes. Hace mes y medio adquirí un Renault 19 RTi 1.8i y a las pocas horas de tener el coche en mi poder se encendió el chivato del ABS. Desde entonces todo sigue igual, y, lo que es peor, ni el concesionario (Toledo) ni los ingenieros de fábrica en Valladolid saben donde radica la avería. El coche ha soportado ya tres reparaciones y el cliente, que soy yo, está soportando el proceder impresentable de los responsables de la marca del rombo.

Jesús Maroto
Toledo



EN FRANCIA MAS

RECIENTEMENTE viajé a Francia donde compré un ejemplar de la revista «L'auto Journal». En ella había una prueba comparativa entre turismos de gasolina y diésel. Me detuve en el apartado donde aparecía el Renault Espace, coche que aprecio enormemente. Mi asombro vino cuando en la tabla de equipamiento y opciones pude observar que la versión RXE de 2,2 litros de gasolina puede equipar incluso hasta tapicería de cuero, por citar el detalle más significativo, no habiendo encontrado en ninguna prueba española tal equipamiento. ¿Es posible en nuestro país comprar estas opciones o no se dispone de ellas ni siquiera en el tope de gama? ¿Se puede importar la mencionada versión RXE de 110 caballos con las opciones allí vigentes?

Javier López
Zumárraga

R.- Las opciones del Renault Espace más equipado en España se limitan al techo corredizo (129.000 pts.) al Compact Disc (59.700 pts.) y a los asientos supletorios (124.200 pts.). El ABS, el aire acondicionado, la dirección asistida, la radio, los elevalunas eléctricos y el cierre centralizado son de serie. En cualquier caso, cada país, en función de la demanda, incorpora un equipamiento específico. En el caso de Francia, los monovolumen, y en concreto el Espace, tienen mucho más éxito que en nuestro país y la demanda de opciones de ese tipo es más elevada.

EL PERRO Y SU DUEÑO

NO tengo nada contra los animales y menos contra los perros, a los cuales tengo un gran cariño. Ahora bien, sí que tengo

algo contra los desaprensivos dueños de perros que permiten a los animales hacer sus necesidades en las ruedas de los coches.

Da la casualidad que en mi barrio hay muchos perros y también da la casualidad de que las ruedas de mi coche son blanco habitual de casi todos ellos. Primero, y ante todo, una dura crítica para esas personas que dejan que su perro haga lo que sea donde sea. Segundo, una pregunta, ¿hay algo que se le pueda echar a las ruedas que sirva de repelente para los perros?

Álvaro Carreter
Marbella

R.- No conocemos ningún producto que cumpla esa misión específica en el coche, pero una buena reprimenda a tiempo dada a esos desaprensivos (a los cuales siempre encontrará a la misma hora), puede acabar con todos sus problemas.

UN MANITAS DE VALENCIA

TENGO un pequeño taller mecánico en Pedralba. Mi afición por los coches comenzó en Valencia, cuando trabajé en un taller de la escudería Citra. Después de muchos esfuerzos me fui al pueblo. Un día decidí hacerme un vehículo para ir por el monte y por este motivo hice ya hace ocho años un *buggie* artesanal. Mi sorpresa fue que funcionara muy bien. Lo hice con la mecánica de un Seat 850 y me costó lo suyo, pues sólo utilicé un martillo, una sierra y poco más. Ahora estoy haciendo otro, un poco más fácil, sobre la base de un Dyane 6, los tubos son de fontanería y los asientos de autobús. Las llantas hechas por mí y las cubiertas de desguace.

Antonio Llorca
Pedralba (Valencia)



Conducirlo es lo más Excitante que Puedes Experimentar sin Tener que Quitarte la Ropa.



Mitsubishi 3000GT. Motor V6, 24 válvulas, doble turbo e intercooler. Una máquina que alcanza los 100 Km. por hora en poco más de 5 segundos. Tracción total. Aerodinámica activa. Dirección servoasistida a las cuatro ruedas. Seguramente puedes experimentar sensaciones más excitantes que conducirlo. Pero tendrás que quitarte la ropa.

MITSUBISHI 3000GT



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

Ford Maverick **ADOPTADO INCONFORMISTA**

Coincidiendo con la comercialización del Nissan Terrano II, Ford ha presentado su Maverick. Básicamente, se trata del mismo coche pero en la versión larga y con algunos matices de personalización.

Juan Luis Soto
Enviado Especial

FORD ha optado por una solución eminentemente práctica para aumentar su oferta dentro del segmento del todo-terreno. Su Explorer resulta evidentemente muy «americano» para un amplio sector del mercado europeo. Para

adaptar un modelo a estas nuevas exigencias, ha recurrido a un diseño exclusivamente pensado para el Viejo Continente.

Bajo la creatividad del diseñador italiano IDEA, Nissan quiso ofrecer al mercado europeo un coche 4x4 realizado a su medida. Tras un acuerdo con la marca nipona establecida en el Reino Unido, casi un 45 por ciento de la producción del Terrano II (cuando ésta esté a pleno

rendimiento) saldrá a la venta bajo el nombre de Ford Maverick.

El mismo acuerdo estipula que Ford sólo podrá vender una versión de carrocería larga en España, Francia e Italia. A nuestro país llegará el día 1 de julio, en que estará disponible en la nutrida red de concesionarios Ford, baza que la marca pretende aprovechar al máximo para competir frente a los competidores, Nissan incluido. Aunque todavía no se han fijado precios exactos, la banda en las que se moverán los Maverick se sitúa entre los 3.300.000 y 3.500.000 pesetas para el equipado con motor turbodiésel y entre 3.600.000 y 3.900.000 pesetas para el de gasolina, siempre en sus versiones más básicas que podrán ser equipadas con una diversa oferta de extras y accesorios. El acabado GLX incorporará todo el equipo de origen y superará sensiblemente esta cifra, que



ya parece algo elevada dados los buenos precios de algunos competidores, y del propio Ford Explorer, que ofrecen además una generosísima dotación de origen.

Al volante del Ford Maverick se

constata de inmediato el realismo para con el mercado que ha motivado a sus creadores. Por carretera presenta un comportamiento intachable y un confort de marcha sobresaliente. Silencioso (gracias a un esmerado aislamiento a base de juntas) y muy preciso en sus reacciones gracias a una excepcional dirección asistida y a unas suspensiones independientes delante que incorporan barra estabilizadora, no anda en esto a la zaga de cual-

quier turismo de segmento alto. Por campo, una utilización que se hace bastante nimia respecto al cómputo

total de los kilómetros habituales, el Maverick se comporta de una forma muy honesta. Ha sacrificado mucho recorrido de suspensión delantera y quizás respuestas más rotundas en bajo régimen en favor de una mayor seguridad y suavidad en asfalto. Pero su poder de ascensión y su manejabilidad, optimizada esta última por la excelente dirección asistida y un capó muy chato, le dan un cómodo aprobado sin problemas en las situaciones apuradas, siempre que no se busque hacer todo-terreno puro y duro. ○



REALISTA
A pesar de su nombre rebelde, el Maverick acierta con las exigencias actuales del 4x4 europeo.



FICHA TECNICA



	MAVERICK TD	MAVERICK EFI
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.663	2.389
Nº válvulas por cilindro	2	3
Alimentación	Inyección y turbo	Inyección electrónica
Compresión	21,9 a 1	8,6 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	100 cv / 4.000	124 cv / 5.200
Par máximo / r.p.m.	22,4 mkg / 2.200	20,0 mkg / 4.000
TRANSMISION		
Tracción	A las 4 ruedas, engr.	A las 4 ruedas, engr.
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS		
Sistema	Circ. de bolas, asistida	Circ. de bolas, asistida
Diámetro de giro (m)	11,4	11,4
Frenos Sistema(Del/Tras)	Discos Vent / Tambor	Discos Vent / Tambor
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Eje rígido	Eje rígido
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	1.860	1.750
Largo/anchura/alto (mm)	4.585 / 1.735 / 1.810	4.585 / 1.735 / 1.810
Capacidad del depósito (l)	80	80
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de 0 a 100 km/h (s)	19,9	14,0
Velocidad Máxima (km/h)	145	160
Consumo Urbano (l/100 km)	11,8	13,3
A 90 km/h (l/100 km)	8,6	8,7
A 120 km/h (l/100 km)	13,1	12,3

Renault Clio Williams

POTENTE Y DISCRETO

La razón de ser del Clio Williams hay que buscarla en la competición. Nacido con vistas a participar en los campeonatos de rallies en grupo «N» y «A», sólo se fabricarán unas 3.500 unidades, de las cuales 300 pasarán los Pirineos y vendrán a nuestro país. El porqué de una limitación en la fabricación del Clio Williams es explicada por Renault en la existencia de un recesión por parte del público hacia los vehículos con veleidades deportivas o GTi. Puesto que las severas normas y controles de trá-

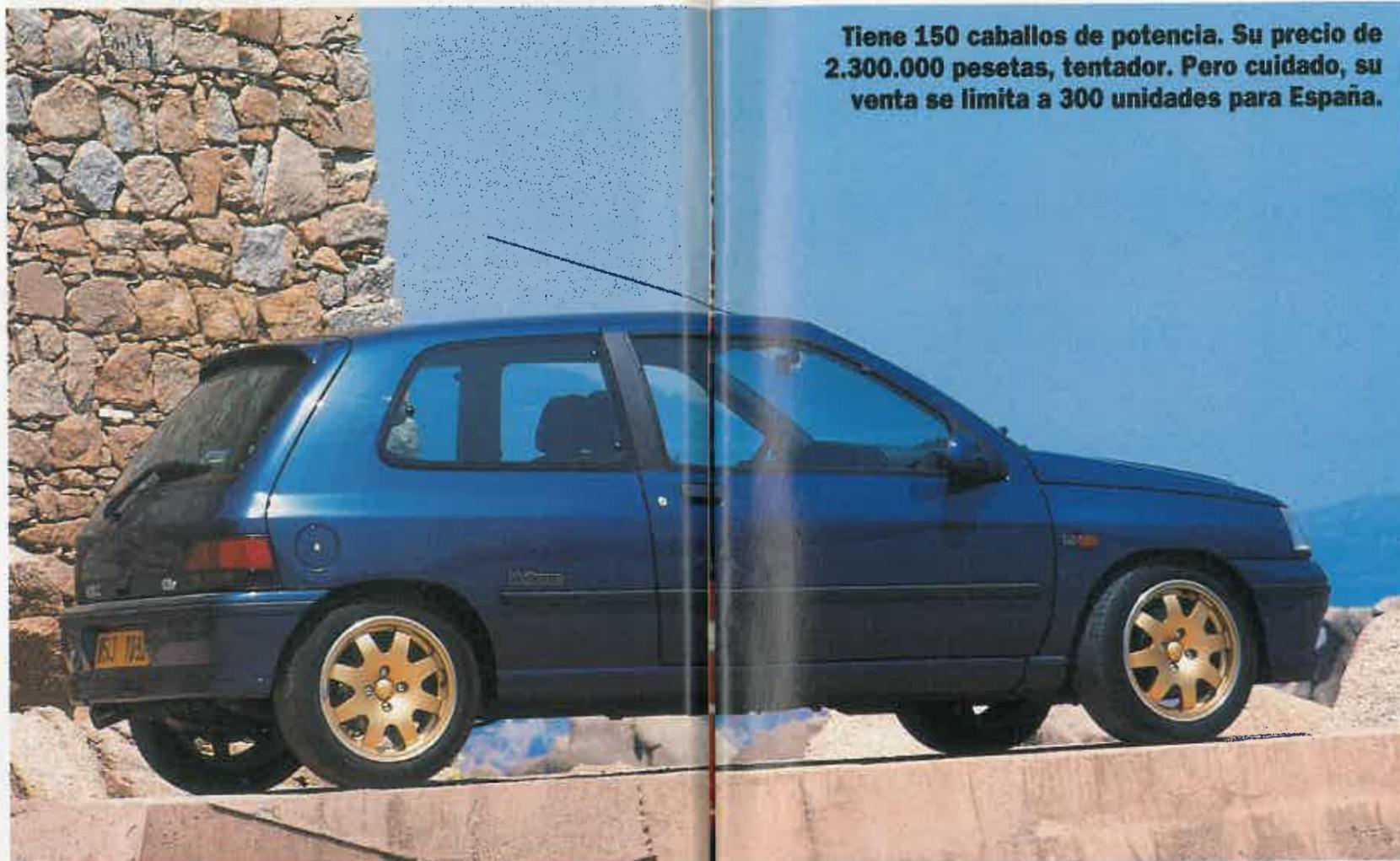


BANDERAZO
Los rallyes, en grupo «A» y «N», son la meta de este nuevo y potente Clio.

fico en lo referente a velocidad, el precio de los seguros para este tipo de vehículos e incluso una cierta fama de peligrosidad, retraen al usuario de este tipo de vehículos, que se ha vuelto más cualitativo que cuantitativo. La

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal, de cuatro cilindros en línea. **CILINDRADA:** 1.998 centímetros cúbicos. **ALIMENTACION:** Inyección electrónica multipunto. **POTENCIA:** 150 CV a 6.100 r.p.m. **PAR MÁXIMO:** 18,2 mKg a 4.500 r.p.m. Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. **NEUMÁTICOS:** 185/55 VR 15. Llantas de aleación de 7J x 15 pulgadas. Frenos de discos ventilados delante y discos detrás. Suspensión independiente en las cuatro ruedas. Dirección de cremallera asistida. Velocidad máxima 215 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,8. 1.000 m. salida parada: 8,6. Peso en orden de marcha: 990 kg.



Tiene 150 caballos de potencia. Su precio de 2.300.000 pesetas, tentador. Pero cuidado, su venta se limita a 300 unidades para España.



AZUL Y ORO
Este Clio se vende con carrocería de tres puertas y en tonalidad única: azul. Azul salpicado del oro de las anagramas y las llantas, son los colores de la escudería Williams.



ERES GRANDE, PEQUEÑO
El motor que mueve al Clio Williams cubica dos litros de cilindrada, tiene una potencia de 150 caballos y culata de dieciséis válvulas.

mentalidad de un comprador de GTi ha cambiado. Ahora se busca un coche que ofrezca calidad, altas prestaciones y que al mismo tiempo sea discreto en su revestimiento. Pues bien, el Clio Williams cumple con estas tendencias. 150 caballos y una severa carrocería de tres puertas de color azul, identifican al Clio más potente. El Williams sólo se vende de color azul, manchado por el oro de las llantas y de los anagramas de identificación. Azul y oro como los colores de la victoriosa escudería Williams de Fórmula 1. Sobre la base del Clio 16V, el Williams incrementa su cilindrada hasta los dos litros y ofrece un importante par de 18,2 mkg., cuyo 85 por ciento se hace notar desde las 2.500 revoluciones por minuto. Para esto se ha aumentado el diámetro y la carrera de los pistones, modificado la culata de dieciséis válvulas, cambiado el árbol de levas, los colectores de admisión y escape y un largo etcétera. Para la caja de cambios se ha recurrido a la del 19 TD, porque permite transmitir mayor par. En cuanto a suspensiones, en un 90 por ciento son del 16V. Las modificaciones afectan a muelles, barras de torsión y amortiguadores, así como el triángulo de suspensión delantero, que es del 19 16V, porque permite ensanchar la vía delantera en 34 mm. El resultado es el de un coche increíblemente efectivo a su paso por curvas. Se maneja con facilidad y precisión, ayudado por una dirección asistida de lo más rápida y directa. En cuanto al motor, es de respuesta progresiva y muy viva en cuanto pisamos el acelerador. Después de probar el Clio Williams por las angostas carreteras del Tour de Corse, no dudamos que será un rival duro de pelar en los rallyes, para los que está previsto un kit de preparación para grupo «A» de 220 caballos de potencia. ○



D.N.I.
El salpicadero lleva la firma de la escudería de Fórmula 1 y el número de unidad correspondiente. Los estupendos asientos son como los del R-19 16V.

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

SEGÚN se acercaba la hora de desvelar el nuevo modelo, tal y como suele ser habitual, el fabricante fue dejando gotear información. En primer lugar, en algunas fotos menos camuflado de lo habitual. Después, la primera foto oficial poco antes de su primera aparición en público y, hace tan sólo unos días, se realizó la primera toma de contacto. Hoy, por fin, podemos realizar una prueba a fondo con más de 1.500 kilómetros recorridos por todo tipo de carreteras y caminos.

El resultado de la misma no ha podido ser más positivo, puesto que lo único que no ha gustado ha sido el nombre. Sin entrar en polémicas, cabe decir que un producto tan bien elaborado merecía un nombre más imaginativo.

La versión que hemos probado en esta ocasión es la que emplea un motor diésel de cuatro cilindros sobrealimentado, que desarrolla cien caballos de potencia. Sin duda, esta motorización va a ser la más popular, puesto que además de tener un precio razonable, resulta muy económico de funcionamiento.

Un rápido vistazo a la mecánica del Terrano II nos desvela un robusto bastidor compuesto de dos largueros con seis travesaños soldados, sobre el cual se monta la carrocería. La unión entre estos dos elementos es elástica, de forma que las vibraciones queden filtradas. La suspensión delantera es de doble triángulo superpuesto y utiliza como elemento elástico barras de torsión. Detrás dispone de un eje rígido con muelles, perfectamente guiado. Tanto delante como detrás, el Terrano II dispone de barras estabilizadoras. Todo el conjunto de la suspensión resulta muy sólido y la única pega reside en el corto recorrido de la suspensión delantera. Lógicamente, este punto sólo se pone en evidencia cuando se practica una conducción todo terreno de cierta intensidad.

En esta versión, la energía surge de un brioso cuatro cilindros, cuya mayor virtud reside en su suavidad de funcionamiento. A bajas revoluciones



A FONDO

Nissan Terrano II 2.7 TD SGX

ESPECIALIDAD DE LA CASA

Desde hace casi seis años, los responsables de Nissan nos han tenido en vilo con la aparición de su nuevo modelo. Después de tanto tiempo, hemos podido comprobar el porqué de tanto trabajo en secreto.

PRUEBA

Motor 16

VIRTUDES

Dirección suave y precisa
Tarados de suspensión acertados
Nivel sonoro bajo

NISSAN TERRANO II TD SGX
PRECIO: 3.195.000 PTAS.

Recorrido de suspensión delantera corto
Rueda de repuesto sin antirrobo

DEFECTOS

FICHA TECNICA



MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata en fundición. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.663 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 96 mm. Carrera: 92 mm. Compresión: 21,9 a 1. Potencia máxima: 100 CV (73,5 kW) a 4.000 rpm. Par máximo: 22,4 mkg (221 Nm) a 2.200 rpm. Alimentación: Bomba de inyección mecánica con turbocompresor. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION

Tracción trasera y engranable a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas y caja de reductoras. Diferencial trasero de deslizamiento limitado y bloqueador automático de las ruedas delanteras. Embrague de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª: 12,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,9 km/h.

DIRECCION

Sistema: Recirculación de bolas con asistencia. Vueltas de volante entre topes: 4,3 vueltas. Diámetro de giro: 10,8 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION

Delantera: Independiente, con doble triángulo y barra de torsión. Trasera: Eje rígido, con cuatro brazos oscilantes y una barra Panhard. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos ejes.

RUEDAS

Neumáticos: 215 SR 15. Llantas de chapa de 5,5J x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.730 kg. Capacidad del depósito de combustible: 72 l.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	11,2
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	9,6
En conducción T.T.	16,7
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	13,6
A 140 km/h de crucero	15,4
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	610



TODO TERRENO
El Terrano II se comporta a las mil maravillas en caminos de campo. En estas condiciones, su conducción es un placer y los ocupantes disfrutarán de un excelente nivel de confort.

responde con un poco de pereza, pero en cuanto supera las 2.500 vueltas sube como un cohete hasta colocar la aguja del cuentavueeltas en la zona roja sin la menor protesta. Este motor, que se fabrica en la planta de Cuatro Vientos, ha sufrido un importante trabajo de optimización y reducción del nivel sonoro. El consumo de combustible resulta razonable y sólo cuando se exprime el acelerador a fondo durante mucho tiempo, la cifra puede subir algo más de la cuenta.

De los diferentes apartados mecánicos, lo que más ha gustado ha sido la dirección. Aunque en principio las más de cuatro vueltas que tiene entre topes pueden parecer muchas, lo cierto es que el mecanismo no resulta excesivamente desmultiplicado y el coche se mueve con mucha agilidad en cualquier terreno. El nivel de asistencia es óptimo y se mantiene una excelente sensibilidad. Los frenos y el cambio están bien y tan sólo se acusa un escalón entre la tercera y la cuarta un tanto abultado.

Cuando se observa la línea del Te-



MOTOR SUAVE
El trabajo de insonorización ha dado sus frutos y el motor sólo se deja oír en lo imprescindible. Las vibraciones quedan perfectamente filtradas.

OJO A LA RUEDA
La rueda de recambio no dispone de ningún sistema antirobo, por lo que basta con una llave de ruedas para robarla.

rrano II, llaman la atención sus proporciones. El coche parece muy alto y estrecho. Sin embargo, en cuanto uno se acomoda en su interior, se encuentra con un habitáculo amplio y confortable. El conductor se encuentra en una posición bastante adelantada y, en contra de lo que suele ser habitual en otros todo terreno, el capó delantero resulta bastante corto. Esto mejora la facilidad de maniobra tanto en tráfico urbano como en campo. Otro punto muy conseguido en el Terrano II es que, a pesar de sus cortas dimensiones, poco más de cuatro metros, sus plazas traseras son amplias y cómodas. En contra de lo que suele ser habitual en otros vehículos todo terreno,



COMO UN TURISMO
En el interior, la decoración no desentona lo más mínimo de lo que se puede encontrar en un turismo. Los asientos son cómodos y en particular detrás se dispone de una excelente amplitud.



MANEJO FÁCIL
El cambio se maneja con gran suavidad y precisión. Las reductoras se engranan con la palanca pequeña, que también funciona con toda suavidad.



el asiento posterior es aprovechable en toda su anchura y se pueden acomodar tres adultos. El respaldo se puede variar en inclinación y todo el conjunto es abatible por partes. Detrás queda un maletero amplio y aprovechable, dada la regularidad de sus formas. Sólo se echa en falta una tapa o una cortinilla para ocultar el equipaje del exterior.

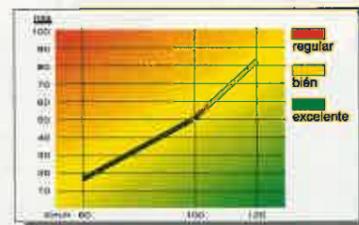
En cuanto se pone en marcha el motor se empiezan a apreciar las virtudes del nuevo Nissan. En cuanto el motor toma temperatura, su rodar se hace suave y bastante silencioso. Los tarados de suspensión están muy conseguidos, puesto que resultan cómodos, pero sin permitir los molestos balanceos de la carrocería. Tanto en

PRESTACIONES



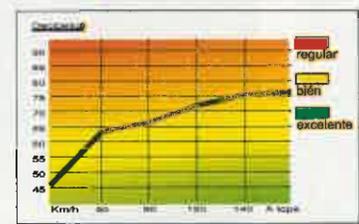
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	149
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	21,2
1.000 m salida parada	39,9
De 0 a 100 km/h	20,2
Recorrido (metros)	370,7
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	39,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	43,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	19,5
recorriendo (metros)	556
De 80 a 120 km/h en 5ª	24,9
recorriendo (metros)	710,5

FRENOS



A 60 Km/h:	18,2
A 100 Km/h:	50,7
A 120 Km/h:	82,9

SONORIDAD



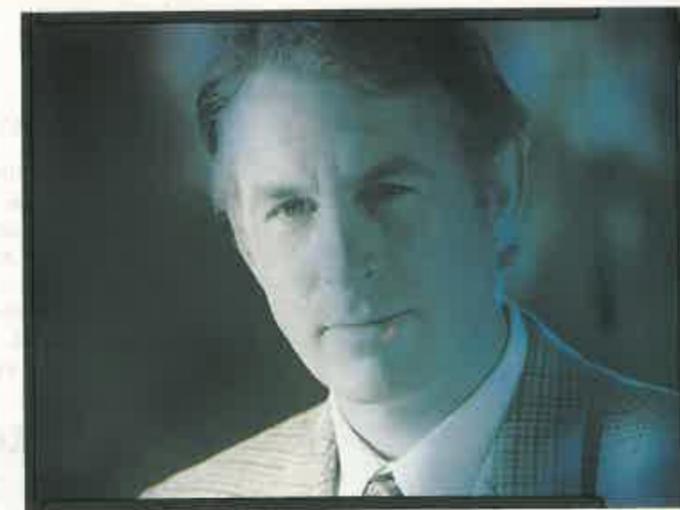
Al ralentí:	46,9
A 60 Km/h:	63,2
A 90 Km/h:	66,4
A 120 Km/h:	72,2
A 140 Km/h:	75,3
A Tope:	77,1

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Nissan Motor Ibérica S.A. Calle Panamá, número 7. 08034 Barcelona. Teléfono: (93) 290 80 80. **Garantía:** Tres años o 100.000 kilómetros. Seis años de garantía anticorrosión. **Red de postventa:** 800 puntos de venta y asistencia en toda España.

OPCIONES:

Pintura metalizada: 40.000 pesetas.



“ 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).

 **VOLKSWAGEN**



ciudad como en carretera, el Terrano se muestra muy ágil. Las prestaciones de esta versión resultan más que suficientes para desenvolverse en cualquier tipo de tráfico. Una vez en carretera, se puede mantener sin problemas una velocidad cruceo en torno a los 130 kilómetros por hora, con una pequeña reserva de potencia para realizar adelantamientos. A este ritmo, el consumo de gasóleo se puede estimar en torno a los 14 litros cada cien kilómetros.

Por su concepción, queda bien patente que el nuevo Terrano es un vehículo todo terreno muy pensado para el asfalto; sin embargo, se comporta con dignidad en el campo. La tracción es posterior, engranable a las cuatro ruedas. Esta operación se realiza desde el puesto de conducción sin tener que manipular en las ruedas, ya que éstas cuentan con un sistema de des-

EN EL CAMPO
A pesar de unos recorridos de suspensión cortos, el autoblocante saca de muchos apuros.



bloqueo automático. Los desarrollos de las marchas cortas son algo largos pero resultan apropiados para este tipo de coche, dirigido a un uso no demasiado intensivo en lo que se refiere a las condiciones de carga.

Sobre caminos en buen estado es un auténtico juguete. Rápido, seguro y cómodo. A pesar de su corta distancia entre ejes no es demasiado nervioso. La frenada es potente y equilibrada, sólo en situaciones apuradas aparece el temido bloqueo de las ruedas posteriores. Para trialear, el mejor aliado es el autoblocante del eje pos-

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ La calidad de todos los materiales es de primera y hay que resaltar su buen ajuste.

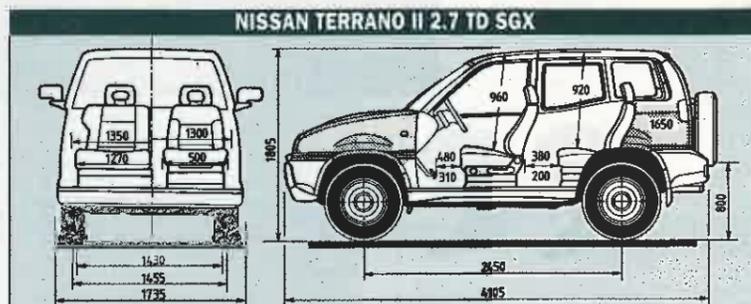
▲ La climatización resulta muy potente y se reparte muy bien por el habitáculo. Detrás hay salidas de aire.

EN CONTRA

▼ Las luces antiniebla no disponen de testigo en el tablero y es fácil dejarlas encendidas.

▼ El maletero no dispone de ningún tipo de bandeja.

▼ La rueda de recambio está muy expuesta al robo.



terior, de serie en todas las versiones. No obstante, hay que andar con cuidado, ya que la altura libre bajo el coche no resulta excesiva y la única protección de los bajos es un cubre cárter de fibra, cuya misión es mejorar el aislamiento acústico. El tipo de rueda elegido para equipar el Terrano II también sigue la filosofía del todo terreno *light*, por lo que su rendimiento en asfalto resulta mejor.

Este nuevo Nissan ha gustado por el equilibrio de sus soluciones y queda bien claro que tiene un indudable potencial. Nuevos motores y mejoras en las transmisiones aparecerán con el tiempo, pero ahora ya está claro que es un vehículo ideal para aquellos que busquen un coche diferente sin perder ninguna de las ventajas de un turismo convencional. ○

Victor Piccione
Fotos: José Robledo

FRENTE A SUS RIVALES

El Nissan Terrano II entra de lleno en el segmento de los todo terreno de tipo medio, con clara vocación de instrumento de ocio. Su más directo rival es el Mitsubishi Montero TDi GL (3.154.480 pesetas). El Terrano aventaja a su rival en lo que se refiere a habitabilidad y capacidad del maletero. También es cierto que el Montero es sensiblemente más corto. Sin embargo, el Montero tiene un motor un poco más alegre. También el Daihatsu Rocky TDi (3.286.000 pesetas) y el Bertone Freeclimber 2.7 TD (3.825.000 pesetas) son rivales del nuevo Nissan, pero su estructura resulta menos refinada con ballestas y ejes rígidos. Su filosofía encaja más con los todo terreno de tipo camperos. El precio del Nissan está muy ajustado, puesto que la versión probada, la SGX, cuenta entre el equipamiento de serie con elementos tales como el aire acondicionado y el techo solar de accionamiento eléctrico. Como opción queda la pintura metalizada (40.000 pesetas) y realmente el coche no necesita de nada más. Las versiones más económicas tienen precios desde algo menos de 2.700.000 pesetas.



“ Antes pensaba que los jóvenes europeos tenían más ventajas. Ahora veo que tengo las mismas. ”

Polo Coupé Europa, a precio de Europa.
955.000 pts.*



*Precio final recomendado (IVA, transporte, tasas de matriculación y promoción incluidos). Válido para este mes y sólo para vehículos en stock.

 **VOLKSWAGEN**


En pocos meses, la oferta de vehículos pequeños con talante deportivo se ha transformado de forma radical. Casi con furia. Es la manera típica de comportarse de estos modelos, que se han plantado en el mercado con el mismo ímpetu que muestran en la carretera cuando saltan de una curva a la siguiente.

DE los cuatro coches que conforman esta comparativa, el Opel Corsa y el Seat Ibiza batieron el récord de novedad, ya que aparecen con carrocerías y propulsores nuevos. Aún más el Corsa, porque el motor del Ibiza ya se conoce en diversos vehículos de Volkswagen. El Clio lleva un par de meses más en el mercado (prueba a fondo en el número 490 de Motor 16) y el Fiesta, el más veterano, comenzó a venderse hace un año (prueba a fondo en el número 460 de Motor 16).

Comencemos pues con el Corsa, que cuenta con un nuevo propulsor de cuatro válvulas por cilindro, integrado así mismo en una carrocería de nuevo cuño. Con respecto a otros motores de similar cilindrada y estructura de culata, el Corsa resulta mucho más potente y agradable de conducir a bajas revoluciones. Es, sin duda, un motor brillante en este aspecto. Pero por potencia y precio, se enfrenta a rivales de mayor cilindrada, comparación que oscurece el buen trabajo realizado sobre esta culata de dieciséis válvulas.

El Ibiza se sitúa en el otro extre-

mo. Es el modelo con motor de más cilindrada (monta el mismo propulsor de dos litros que el Golf GTI) de los cuatro que se comparan en estas páginas y, salvo en conducción rápida, el que obtiene mejores cifras de consumo. También es el modelo de mayor tamaño, de mayor peso y de desarrollos más largos, por lo que su ventaja de potencia y elasticidad, no queda reflejada ante el cronómetro.

El que más tiempo lleva en los concesionarios es el Ford Fiesta S, que comenzó a venderse hace un año. Por aquellas épocas, el recién aparecido motor Z de 1,8 litros de cilindrada y cuatro válvulas por cilindro, encontró hueco en el vano motor de los Fiesta que, al unísono, también se benefició de modificaciones en las suspensiones. Se trata del modelo más veterano de los cuatro que aparecen en estas páginas y apenas tiene un año.

En fechas mucho más cercanas, apareció el Renault Clio RSi, cuya llegada al mercado data del pasado mes de marzo.

(Sigue en la pág 42)

PRUEBA
Motor 16

Ford Fiesta 1.8S 16V/Opel Corsa GSi
Renault Clio RSi/Seat Ibiza GTi

LA REVOLUCION DE LOS PEQUEÑOS



VIRTUDES
Prestaciones
Motor agradable de utilizar
Habitabilidad

FORD FIESTA 1.8S 16V
PRECIO: 1.572.000 ptas

Comportamiento
Equipamiento pobre
Suspensiones duras

DEFECTOS

VIRTUDES
Acabado impecable
Equipamiento
Motor

OPEL CORSA GSI
PRECIO: 1.925.000 ptas

Comportamiento
Resistencia de los frenos
Visibilidad

DEFECTOS

VIRTUDES
Facilidad de conducción
Motor agradable de utilizar
Calidad de frenada

RENAULT CLIO RSi
PRECIO: 1.680.000 ptas

Calidad de remates
Sonoridad elevada
Rueda de repuesto expuesta

DEFECTOS

VIRTUDES
Facilidad de conducción
Motor agradable de utilizar
Acabado

SEAT IBIZA GTi
PRECIO: 1.865.000 ptas

Rueda de emergencia
Peso elevado
Frenos con tendencia a calentarse

DEFECTOS

Ford Fiesta 1.8 S 16V



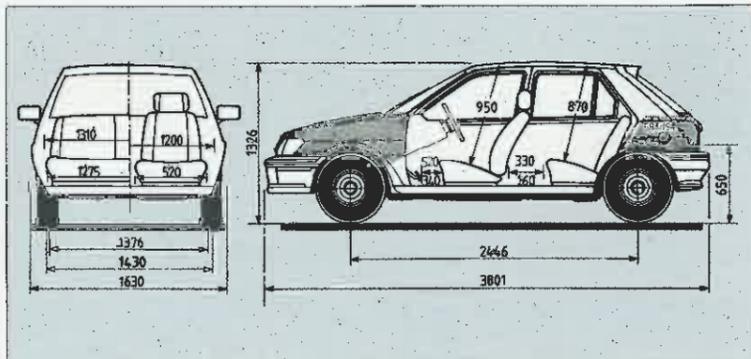
DELICADO
Es duro de suspensiones y se comporta con eficiencia sobre buen piso. En asfalto rizado requiere manos muy expertas.

DECEPCIÓN
La habitual buena presentación de Ford se ve empañada por el aspecto de los plásticos.



MOTOR. Las cualidades dinámicas del Fiesta se reducen a ése apartado. Los modernos propulsores denominados Z tienen una respuesta encomiable a bajas revoluciones y se estiran bien por arriba. En el Fiesta S, está en buena sintonía con las relaciones de cambio, por lo que, salvo en tramos muy virados, es posible circular sin apenas recurrir a la palanca, cuyo funcionamiento es suave, pero no todo lo preciso que sería deseable. Sin embargo, sacar partido de este excelente motor, requiere unas manos expertas y dispuestas a trabajar duro. En la primera maniobra, se aprecia la dureza de la dirección, que no cuenta con la posibilidad de asistencia ni opcionalmente. En carreteras viradas, las 4,5 vueltas del volante entre toques, obligan a un constante manejo, que se debe aplicar con energía y decisión. Lo cierto es que cuando el

piso es excelente, el ancho neumático de perfil bajo y la dureza de las suspensiones, especialmente la correspondiente al eje trasero, permite abordar las curvas muy rápido. Quizá más rápido que con los otros tres modelos de esta comparativa. Pero no avisa. Cuando se va, lo hace también con más brusquedad que ninguno. Y en cuanto se sale del asfalto más cuidado, conviene estar preparado. Los rebotes obligan a continuos movimientos de la dirección y frenar se convierte en una cuestión delicada, por los continuos saltos del eje trasero. Tampoco cuenta con la posibilidad de montar sistema de antibloqueo de frenos. Eso sí, a pesar de los tambores posteriores, la resistencia al calentamiento resulta suficiente. Lo peor del Fiesta es, con todo, su incomodidad. Ya que a pesar de ello no se consigue una efectividad superior a la de sus rivales.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.796 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80,6 milímetros. Carrera: 88,0 milímetros. Relación de compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 105 CV(77 kW) a 5.500 rpm. Par máximo: 15,6 mkg (153 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,5 km/h

DIRECCION

Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,3 metros

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Semiindependiente de eje torsional y brazos tirados, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 185/55 R 14. Llantas de acero de 5,5 x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 920 kg. Capacidad depósito de combustible: 42 litros.

HONDA ACCORD

Volverá a enamorarse.

El nuevo Honda Accord le enamorará. Le hará sentir de nuevo el placer de conducir.

Por prestaciones. Disfrutará con su motor de aleación, sus 16 válvulas, 131 CV y la Inyección Multipunto PGM-FI diseñada para la Fórmula 1. Notará que los revolucionarios "Balancer Shafts" le dan al motor una suavidad hasta ahora sólo conocida en los motores de 6 cilindros.

Por seguridad. Sentirá toda la tranquilidad que dan una carrocería monocasco, las estructuras delanteras y trasera de deformación programada, las barras de seguridad en las cuatro

puertas y su tapicería ignífuga.

Y gracias a su exclusivo ABS, que desbloquea los frenos a razón de diez veces por segundo, podrá frenar con seguridad sobre cualquier terreno.

Por confort. Podrá olvidarse de las sacudidas, derrapes y balanceos gracias a la suspensión de Doble Brazo Oscilante y a la geometría "Anti-Dive/Anti-Squat".

También disfrutará de todo el confort que dan su cuidadosa insonorización, dirección asistida, cierre centralizado y sus 4 elevalunas y techo solar eléctricos.

Por ecología. Y respetará el entorno conduciendo un automóvil de la marca considerada líder en tecnología medioambiental. Con míni-

mas emisiones de humos, gracias al ordenador de la inyección PGM-FI, un catalizador de tres vías y aire acondicionado sin freón. Además, el Accord es reciclable en casi su totalidad.

Y si desea más información sobre el Honda Accord no tiene más que llamar gratuitamente al teléfono **900 30 80 80**.

Gama Honda Accord:

2.0i S	2.630.000 pts.
2.0i LS	2.930.000 pts.
2.0i LS Aut.	3.285.275 pts.

Precios finales recomendados IVA, transporte e imp. matric. incluidos.



GREY-TRACE



NUEVO HONDA ACCORD. EL PLACER DE CONDUCIR

Opel Corsa GSi



BUEN ASFALTO
La suspensión del Corsa GSi se caracteriza por la dureza de sus muelles delanteros, que le hacen perder precisión en asfalto rizado.

EL pequeño motor del Corsa le hace partir con desventaja en esta comparativa. Pero aun así no se arredra. Curiosamente, al igual que sucede con el Fiesta, su comportamiento es más brillante a medio y bajo régimen que cuando se apuran sus posibilidades en la zona alta del cuentavueeltas. En este apartado conviene decir que nuestra unidad tenía pocos kilómetros, por lo que es de suponer que su rendimiento en alta sea mejor que la impresión que nos dio y que las cifras que refleja el cronómetro. En cuanto al comportamiento, también guarda ciertas semejanzas con el Ford Fiesta, aunque menos exageradas. Los muelles de la suspensión son duros y por carreteras de buen asfalto se sujeta bien. Pero cuando la calidad del firme se deteriora o en las juntas de dilatación de los puentes se muestra delicado. En cuanto al cambio, los desa-

AGRADABLE
El buen nivel de los materiales le da al salpicadero del Corsa un aspecto atractivo. La palanca de cambios no resulta muy eficaz.

rollos son cortos, relaciones que permiten aprovechar bien las diferentes marchas. Esto supone una ventaja doble. En primer lugar por las buenas recuperaciones que se obtienen, pero, sobre todo, porque el tacto de la palanca es pastoso y poco preciso. Cambiar rápido de veras resulta imposible. La dirección es muy rápida y, asistida en proporción, quizá demasiado, por lo que no transmite con fidelidad absoluta lo que sucede en el contacto de las ruedas con el asfalto. En cuanto a los frenos, que cuentan con sistema de antibloqueo de serie, ofrecen una buena calidad de frenada, ya que la suspensión posterior es menos rígida que la del Fiesta y el eje posterior no rebota. Sin embargo, los tambores del tren trasero delatan su presencia y tras una utilización intensiva disminuye su rendimiento. Pero siempre ocurre de forma progresiva sin sobresaltos para el conductor.

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.598 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 79,0 milímetros. Carrera: 81,5 milímetros. Relación de compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 109 CV(80 kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 15,3 mkg (150 Nm) a 3.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 31,0 km/h

DIRECCION

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 10,4 metros

FRENOS

Delante: Disco ventilado. Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

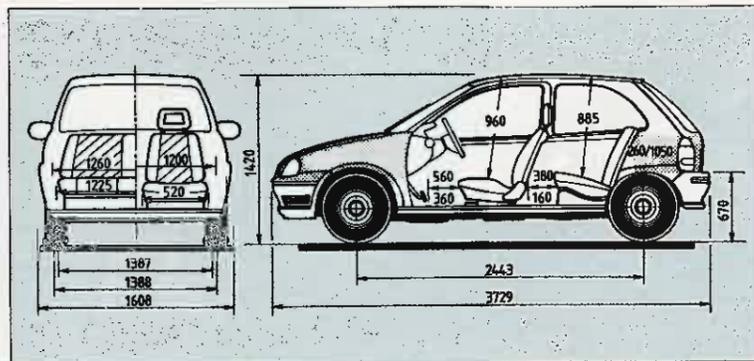
Delantero: Independiente de tipo MacPherson con brazo inferior, muelle helicoidal, amortiguador telescópico y barra estabilizadora. Trasera: Semiindependiente de eje torsional y brazos tirado, muelle helicoidal, amortiguador telescópico y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 185/60 R 14. Llantas de acero de 5,5 x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 960 kg. Capacidad depósito de combustible: 46 litros.



LAS MAS ALTAS PRESTACIONES

La tecnología más avanzada y la experiencia de alta competición de Yokohama, le han permitido importantes innovaciones.

Tanto en neumáticos para coches deportivos de serie como en coches todo-terreno, los neumáticos de Yokohama son superiores en prestaciones a todos sus rivales.

Los neumáticos AVS (Advanced Vehicle System) configuran superficies de contacto que permiten mayor estabilidad y evitan el desgaste de la cubierta.

Son neumáticos que por su configuración tienen un 110% más de resistencia al aquaplaning y un 105% más de estabilidad en recta. Las carcassas radiales están recubiertas por nylon High End de alta resistencia a la deformación centrífuga a altas velocidades. Avances que garantizan las mayores prestaciones en lo que respecta a seguridad, estabilidad, consumo y duración del neumático a velocidades de hasta 300 Km./hora.

Los neumáticos Yokohama son la base de las más altas prestaciones del automóvil.



Renault Clio GSi



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.794 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,7 milímetros. Carrera: 83,5 milímetros. Relación de compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 110 CV(81 kW) a 5.500 rpm. Par máximo: 16,1 mkg (158 Nm) a 4.250 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,7 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida en opción. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 10,2 metros

FRENOS

Delante: Disco ventilado (256). Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior, muelle helicoidal, amortiguador telescópico y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de cuatro barras transversales, dos, interactuadas, en función de estabilizadora y dos como barra de torsión.

RUEDAS

Neumáticos: 175/60 R 14. Llantas de acero de 6 x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

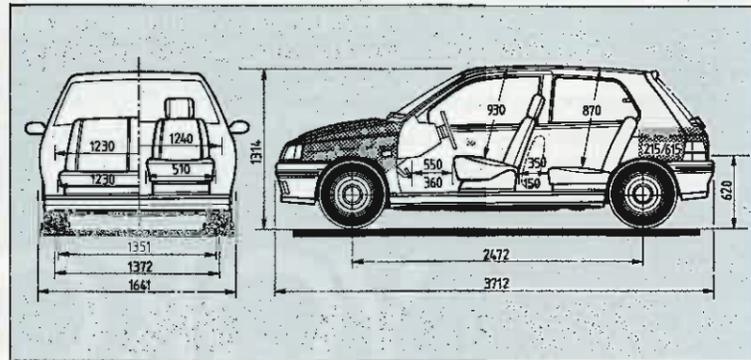
Peso en orden de marcha: 955 kg. Capacidad depósito de combustible: 43 litros.

EQUILIBRIO
La suspensión del Clio tiene la dureza justa que le permite pasar rápido por las curvas y, a la vez, resultar cómodo.

DESDE su llegada al mercado, el Renault Clio ha mostrado continuamente sus cualidades. La versión recién aparecida, situada como escalón intermedio entre el Clio RT y el dieciséis válvulas, no es una excepción. El motor, potente y elástico, resulta muy agradable de utilizar. Acelera y recupera bien, gracias a sus propias cualidades y a la adecuada elección de las relaciones del cambio. Por tramos muy virados, se puede disfrutar con él casi tanto como con la versión de dieciséis válvulas. Las suspensiones tienen un acertado equilibrio entre comodidad y estabilidad, tarado que permite ir muy rápido incluso en zonas de mal piso, donde se lleva como un juguete. Obedece dócilmente a las indicaciones del volante y acelerador, sin un mal modo. Como se trata de un modelo con imagen deportiva, diremos que con unas suspensiones

más duras resultaría más efectivo. Sin embargo, para un uso cotidiano, el actual compromiso está logrado. En cuanto a frenos, la nota que se merecen es un sobresaliente. El sistema de antibloqueo es opcional, pero casi nos atreveríamos a decir que no es necesario para conductores expertos. Aunque una mejora en la seguridad nunca sobra. Por tacto, permiten dosificar la frenada con primor y resisten el uso intensivo sin desfallecer. Los cuatro frenos de disco tienen buena parte de culpa de este último extremo. Como hemos dicho, los desarrollos están bien elegidos y, además, el cambio resulta rápido y preciso. Para los amantes de la conducción, los pedales permiten realizar la maniobra de punta-tacón con suma facilidad. El único inconveniente de este propulsor es su rumorosidad que, a velocidades medias, se deja sentir notablemente.

SIN HUECOS
Aunque con mandos bastante accesibles no se ha pensado en ningún espacio para alojar pequeños objetos.



HECHO EN PORTUGAL.

En la Casa Blanca. En el Palacio de Buckingham. En el Rockefeller Center. En EuroDisney...

Mires donde mires, por alto que sea, verás a tu alrededor algo hecho en Portugal. Alfombras. Va-

jillas. Mármoles. Componentes para el automóvil. Moldes...Y mucho más de lo que te imaginas.

Es Portugal. Es un país que sorprende. Es un país que cada día llega más lejos. Porque fabrica pro-

ductos de alta calidad. En todos los terrenos. Portugal. Un país presente no sólo en España. No sólo en Europa. En todo el mundo. Por todo esto, cada vez oirás hablar más de Portugal. Dalo por hecho.

PORTUGAL. MÁS DE LO QUE TE IMAGINAS.

Seat Ibiza GTI



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.984 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,5 milímetros. Carrera: 92,8 milímetros. Relación de compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 115 CV(85 kW) a 5.400 rpm. Par máximo: 16,9 mkg (166 Nm) a 3.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,9 km/h

DIRECCION

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,0 metros

FRENOS

Delante: Disco ventilado (256). Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior, muelle helicoidal, amortiguador telescópico y barra estabilizadora. Trasera: Semiindependiente, de eje torsional y brazos tirados, cojinetes autoalineantes y estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 185/60 R 14. Llantas de acero de 6 x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

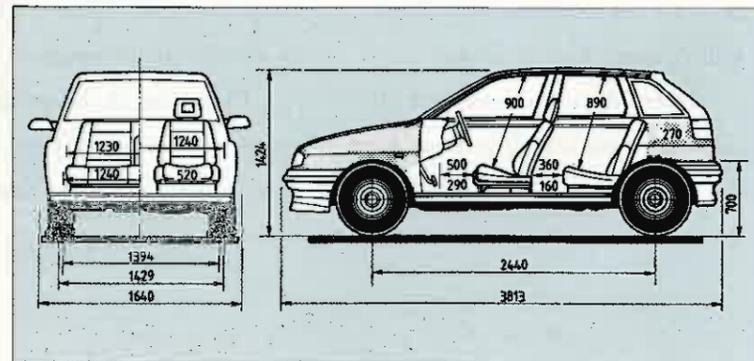
Peso en orden de marcha: 1.005 kg. Capacidad depósito de combustible: 47 litros.

EFFECTIVO
En el Ibiza se combina un elevado grado de comodidad con buena estabilidad. En su paso por curva es efectivo.

EL Ibiza tiene, de largo, el motor con más cilindrada de los cuatro modelos presentes en esta prueba. La solución de incorporar motores de elevada cilindrada parece que va perdiendo adeptos en favor de las culatas de cuatro válvulas por cilindro, pero resulta una iniciativa nada desdeñable. Gracias a su potencia, tiene un cambio de desarrollo más largo que sus rivales, circunstancia que, unida a un propulsor poco bebedor, le permite obtener mejor consumo que sus rivales en todas las mediciones, salvo en conducción rápida. Gracias a esta potencia acelera bien, a pesar de su elevado peso, y obtiene la velocidad punta más elevada de los cuatro. Al igual que el Clio, con el que guarda también similitudes en la arquitectura de la culata, las suspensiones del Ibiza tienen un equilibrio adecuado entre dureza y efectividad, otorgándole un

comportamiento de primer orden. El eje trasero, direccional, ayuda a redondear las curvas, y aun en la circunstancia más apurada, dentro de los límites posibles, resulta sencillo de conducir. En este sentido recuerda notablemente al Golf, cuyas virtudes han sido ya cantadas en innumerables ocasiones. El Ibiza está, por lo menos, al mismo nivel. La dirección es rápida, está bien asistida, y transmite lo que sucede en el contacto entre las ruedas y el asfalto. El Ibiza dispone, al igual que el Clio, de cuatro discos de freno. Sin embargo, la efectividad de la frenada disminuye después de pisar el pedal con intensidad. Como dispone de un buen equipo de frenos, podría tratarse de un fallo puntual. Por último, la caja de cambios también está bien escalonada, en función de las cualidades del motor y la palanca resulta suave y precisa.

CASI ALEMÁN
El salpicadero del Ibiza recuerda mucho al del VW. Tiene un agradable diseño y un buen acabado.



CON NIVEA Y MOTOR 16 ESTE VERANO SALDRAS *Ganando.*



SORTEAMOS 21 LOTES DE REGALO

Con NIVEA SUN y MOTOR 16 puedes ganar uno de los lotes que sorteamos, compuestos por: una magnífica toalla, una camiseta, una práctica mochila, un balón de playa NIVEA y por supuesto, una completa gama de productos NIVEA SUN para que consigas un bonito bronceado, dando a tu piel todo el cuidado que necesita antes y después del sol. Participar es muy fácil: envía cuanto antes el cupón adjunto y... ¡SUERTE!



NIVEA SUN. HACE EL SOL MAS SUAVE.

BDF ●●●● BDF Nivea SA Tres Cantos Madrid

● Rellena este cupón y envíalo cuanto antes al apartado de correos 61005 de Madrid, indicando en el sobre "CONCURSO NIVEA Y MOTOR 16". El sorteo se celebrará ante notario el 2 de Julio de 1993.

 NOMBRE _____
 DIRECCION _____
 CP _____
 POBLACION _____
 PROVINCIA _____
 TELEFONO _____

BUEN ESPACIO
En las plazas traseras del Fiesta se dispone de amplitud y respaldos altos. Para pasar, el respaldo se abate mucho.



DETALLES
El Corsa cuenta con reposacabezas en los asientos posteriores, pero en las ventanillas traseras no puede abrirse ni una rendija.



ABATIBLE
El asiento delantero del Clio pivota completamente para facilitar el acceso a las plazas posteriores.



GRAN PUERTA
El plano de entrada en el Ibiza es mayor que en sus rivales. La diferencia se nota especialmente en la cota de altura.



Sobre un chasis conocido, se ha montado un propulsor de características nuevas, pero derivado de otro con muchos años de vida. Aumentando el diámetro de los cilindros (de 81,0 a 82,7 mm) del contrastado propulsor de 1.721 centímetros cúbicos, utilizado «desde siempre» en sus modelos, Renault ha incrementado la cilindrada hasta 1.794 centímetros cúbicos con la que, en la versión con inyección multipunto, monta el Clio RSi, y se alcanza una potencia máxima de 110 caballos.

En el aspecto dinámico, que comentamos detalladamente coche por coche, el Ibiza y el Clio quedan situados claramente por delante de sus rivales. Dilucidar cuál de los dos es mejor requeriría matizar quizá en exceso y dependería de las circunstancias. El Ibiza resulta más ágil por comportamiento en curva, pero el Clio soporta mejor el esfuerzo continuado sobre los frenos y recupera mejor en marchas intermedias. En cuanto al Ford y el Corsa, son más exigentes con el conductor y menos efectivos. Aún así, hay que situar al Corsa por delante del Fiesta. Es menos duro de suspensiones y pierde menos motricidad.

Por tratarse de vehículos con tanto deportivo, la postura al volante adquiere especial relevancia. Las cuatro marcas han cuidado este apartado, ofreciendo buenos asientos, también en el Renault, marca que no suele destacar en este aspecto. Las banquetas más largas corresponden al Ibiza y al Corsa, con 51 centímetros y la más corta al Clio, que se conforma con seis centímetros menos. Sin embargo, todas ellas sujetan bien las piernas y ofrecen suficiente apoyo. A la altura de los hombros, la forma de los respaldos ofrecen buena sujeción. En nuestro caso particular, los que mejor nos recogían los hombros eran el Clio y el Ibiza y el que sujetaba menos, más adecuado quizá para personas muy corpulentas, el Fiesta. Pero sin duda, el que mejor postura de conducción otorga es el Ibiza, con regulación en altura de volante (opción 12.000 ptas) y asiento. En el Corsa y en el Clio se puede variar la altura del asiento, pero no la del volante. El sistema para variar la altura en el Opel resulta muy incómodo, pero también es cierto que en los casos en que no

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	FIESTA	CORSA	CLIO	IBIZA
CIUDAD				
A 29 km/h de promedio	9,8	10,1	10,1	9,0
CARRETERA				
A 90 km/h de crucero	6,8	6,2	6,5	5,9
En conducción rápida	10,9	11,4	12,4	12,5
AUTOPISTA				
A 120 km/h de crucero	8,7	8,2	8,8	8,5
A 140 km/h de crucero	10,2	9,8	10,5	9,9
CONSU. MED. PONDERADO				
Litros/100 km	8,8	8,7	8,9	8,0
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	430	479	433	540

SONORIDAD

	FIESTA	CORSA	CLIO	IBIZA
Al ralentí:	46,8	49,9	47,3	49,2
A 60 km/h:	67,3	64,4	63,5	62,4
A 90 km/h:	70,8	67,1	67,5	65,2
A 120 km/h:	75,4	71,0	70,7	71,8
A 140 km/h:	76,7	74,7	74,8	74,8
A tope	83,8	80,3	79,4	79,1

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

EQUIPAMIENTO

	FIESTA	CORSA	CLIO	IBIZA
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	OP
Volante regulable	NO	NO	NO	OP
Faros antiniebla	NO	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	OP	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	NO	SI	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	NO/NO	SI/SI	NO/NO	OP/OP
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	SI	NO
Elevavinas eléctricos (D.T.)	SI/-	SI/-	SI/-	SI
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI
Cinturones regulables en altura	SI	SI	NO	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI	OP
Faros regulables desde el interior	NO	NO	NO	NO
Antibloqueo de frenos	NO	SI	OP	OP
Dirección asistida	NO	SI	OP	SI
LLantas de aleación	OP	SI	OP	OP
Rueda de repuesto de misma medida	SI	SI	SI	NO

se cambie de conductor, nunca hay que recurrir a este mecanismo, mal situado y lento de accionar.

Por tratarse de carrocerías de tres puertas, el acceso a las plazas posteriores tiene sus inconvenientes. De los cuatro, el único en el que se abaten asiento y banqueta es el Clio, pero la altura de su puerta es la menor, sólo 91 centímetros. En los otros tres, sólo se abaten los respaldos. El Ibiza dispone del mayor espacio de entrada con una puerta de 96 centímetros de al-

FRENTE A FRENTE

PRESTACIONES

	FIESTA	CORSA	CLIO	IBIZA
VELOCIDAD MAXIMA				
Km/h	182	191	190	196
ACELERACION				
400 m. salida parada (seg.)	17,2	17,3	16,9	16,9
1.000 m. salida parada (seg.)	32,1	31,7	31,1	31,2
0-100 km/h (seg.)	10,2	10,3	9,4	9,7
Metros recorridos	175	172	200	164
RECUPERACION				
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	16,3	18,2	17,5	18,1
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	18,1	20,0	19,7	19,6
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	30,8	33,4	32,5	33,3
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	33,6	36,8	36,4	36,8
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	7,4	9,2	8,8	9,6
Metros recorridos	209	255	245	268
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	10,5	13,9	12,8	13,0
Metros recorridos	295	395	359	363

FRENOS

	FIESTA	CORSA	CLIO	IBIZA
DISTANCIAS DE FRENADO				
En metros)				
A 60 km/h:	17,3	18,0	16,8	16,7
A 100 km/h:	53,1	52,5	45,1	44,8
A 120 km/h:	74,9	72,1	69,3	66,5

OPCIONES

FORD FIESTA 1.6i 16v: Techo solar practicable en cristal (63.000 ptas.). Pintura metalizada (27.000 ptas.). LLantas de aleación (66.000 ptas.). Radiocasette 2.003 R (35.000 ptas.). Radiocasette 2006 R (45.000 ptas.). Seguridad mecánica Ford de tres años o 50.000 kilómetros (25.300 ptas.). Seguridad mecánica Ford de cuatro años o 100.000 kilómetros (49.450 ptas.).
Opel Corsa GSI 16v: Pintura brillante (12.000 ptas.). Pintura metalizada (26.000 ptas.). Aire Acondicionado (140.000 ptas.). Techo Solar (60.000 ptas.).
Renault Clio RSi 1.8: Aire acondicionado (150.000 ptas.). Dirección asistida (74.500 ptas.). Antibloqueo de frenos ABS, opción ligada a la dirección asistida: (150.000 ptas.). Llantas de aluminio (59.500 ptas.). Techo practicable con mando eléctrico: (78.500 ptas.).
Seat Ibiza 2.0i GTi: Techo practicable (47.500 ptas.). Aire Acondicionado (125.000 ptas.). Sistema de antibloqueo de frenos ABS (120.000 ptas.). Sistema de antipatinamiento y de antibloqueo de frenos EDS +ABS (142.000 ptas.). Llantas de aleación (48.000 ptas.). Asiento del pasajero regulable en altura (10.000 ptas.). Volante regulable en altura (12.000 ptas.). Asiento posterior partido (12.000 ptas.). Indicador de multifunciones (Ordenador de a bordo) (20.000 ptas.). Espejos exteriores regulables eléctricamente (8.000 ptas.). Volante y pomo del cambio forrados en cuero (17.500 ptas.). Filtro de aire antipolen (2.000 ptas.). Pintura metalizada (20.000 ptas.).

DATOS DEL COMPRADOR

FORD Fabricante/Importador: Ford España S.A. Paseo de la Castellana, 135 28046 Madrid Tel.: (91) 336 91 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 1.114 puntos de asistencia en toda España. **OPEL Fabricante/Importador:** General Motors España, Paseo de la Castellana, 91 28046 Madrid Tel.: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España. **RENAULT Fabricante/Importador:** Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje en piezas y mano de obra. **Red de Postventa:** 1.350 puntos de asistencia en toda España. **SEAT Fabricante:** Seat, S.A. Pau Claris, 162,164. 08037 Barcelona Tel.: (91) 931 215 88 35. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 946 puntos de asistencia en toda España

tura y 107 a lo largo, por lo que su acceso resulta bueno. A pesar de las diferencias, en los cuatro coches está bien resuelto este aspecto, así como la habitabilidad de las plazas posteriores, especialmente en el Fiesta en lo relativo a anchura y altura. El Ford dispone también de asientos posteriores más cómodos, con un respaldo de buena altura. En este aspecto el Corsa se queda corto, pero en contrapartida ofrece reposacabezas. En cuanto a equipamiento, las diferencias entre unos y

otros son ostensibles, al igual que su precio. En principio, el Fiesta, por precio, desbarga a todos sus rivales. Sin embargo, la carencia de dirección asistida y la imposibilidad de adquirir como opción el aire acondicionado o un sistema de antibloqueo de frenos reducen considerablemente su ventaja. Otros pequeños detalles, como la ausencia de espejo retrovisor en el parasol del conductor o el cierre centralizado, que no actúa sobre el maletero ni en el tapón de combustible, o el po-

bre aspecto del material plástico que recubre las puertas lo ponen prácticamente en igualdad de condiciones, sin tener en cuenta su comportamiento dinámico. El Clio también resulta barato y está en mejores condiciones para competir. La única opción importante que le separa del Ibiza es la dirección asistida, de serie en el Seat. Si se monta esta opción, el Clio resulta aún 100.000 pesetas más barato que el Ibiza. A favor del Ibiza está que su cierre centralizado afecta al tapón del combustible, alguna pequeña opción más de serie y, sobre todo, con respecto a la economía, menor consumo. En su contra, la rueda de repuesto es del tipo de emergencia. Es el único de estos cuatro modelos que lleva este tipo de rueda.

Por último, el Corsa es el más caro de todos, pero su equipamiento es también el más completo, ya que



incluye el sistema de antibloqueo de frenos de serie. Si dotamos al Clio y al Ibiza de esta opción, el Corsa se sitúa, por precio, entre ambos. A su favor tiene la calidad de acabado, la mejor de todas, seguido de cerca por el Ibiza. El Fiesta se coloca tercero en este apartado, más por aspecto que por calidad de remates y el último el Clio, peor rematado en algunas zonas como maletero y consola central. Sin embargo, en este apartado todos obtienen buena calificación.

Así las cosas, y metiendo en el cóctel el comportamiento dinámico, para el que esto escribe, la duda por la mejor opción de compra radica entre el Clio y el Ibiza. Elegir entre uno u otro resulta difícil, ya que la diferencia de precio se compensa

AIRES DEPORTIVOS
La parte posterior de los cuatro pequeños GTi, incorpora alerones que, combinados con las llantas de aleación y otros ligeros detalles, les dan una estética más agresiva.

FRENTA A FRENTA	
MECANICA	
1º FIESTA	Si nos ceñimos exclusivamente al motor, la del Fiesta es la mejor mecánica de estos cuatro modelos, por elasticidad y potencia.
2º IBIZA	Goza de la ventaja de superarlos a todos en cilindrada, pero como ello no penaliza el consumo, no puede ser un inconveniente.
3º CLIO	Podría situarse por encima del Ibiza, pero resulta ruidoso y tampoco le supera en consumo. Si en recuperaciones, gracias a los desarrollos.
4º CORSA	Puede resultar injusto situar en última posición el propulsor del Corsa, porque quizá sea el mejor multiválvulas de 1,6 litros del mercado.
COMPORTAMIENTO	
1º IBIZA	Tiene una buena relación entre comodidad y estabilidad y además resulta muy efectivo en todos los trazados.
2º CLIO	Todo lo dicho en el párrafo anterior se cumple para el Clio, pero quizá no sea tan rápido en paso por curva, aunque le supera en frenada.
3º CORSA	El Corsa adolece de unos muelles demasiado duros en el eje delantero, que le resta precisión y comodidad en firmes irregulares.
4º FIESTA	El Fiesta, al igual que el Corsa, tiene una suspensión muy dura, especialmente en el eje trasero. Esto se traduce en reacciones bruscas.
RENDIMIENTO	
1º CORSA	En este apartado el Corsa no tiene rival. Obtiene un elevado rendimiento del pequeño motor, tanto en potencia como en par.
2º FIESTA	Aunque las cifras técnicas oficiales puedan no reflejarlo, el motor Z rinde mejor que el del Clio en toda la gama de revoluciones.
3º CLIO	Pese a su buen comportamiento, con la cilindrada del motor del Clio se pueden obtener mejores resultados y menor consumo.
4º IBIZA	Por sus bajos niveles de consumo, el motor Volkswagen del Ibiza merece mejor nota. Pero no se apuran sus posibilidades.
CONFORT	
1º IBIZA	Por planteamiento de propulsor y de suspensiones es el más cómodo de conducir. Además cuenta con muchas opciones a buen precio.
2º CLIO	También en este apartado el Clio se asemeja al Ibiza. Pero no tiene tanta habitabilidad, está peor acabado y no cuenta con tantas opciones.
3º CORSA	Está penalizado por la dureza de sus suspensiones. Sin embargo, por asientos, equipamiento y acabado merece mejor posición.
4º FIESTA	En este apartado el Fiesta no cuenta con ninguna posibilidad. Carece de equipamiento y de opciones.
CARROCERIA	
1º CORSA	Es el que mejora aprovecha la longitud exterior para convertirla en espacio para los ocupantes y equipaje.
2º IBIZA	Es el más grande por fuera y también por dentro en cota longitudinal. La puerta, de gran tamaño, le permite una accesibilidad cómoda.
3º CLIO	Dispone de buen interior con relación a sus dimensiones exteriores, pero el volumen del maletero es algo escaso.
4º FIESTA	Resulta ancho tanto delante como detrás, amplitud que transmite desahogo. Pero se queda corto en espacio para las piernas y maletero.
ECONOMIA	
1º FIESTA	En este apartado el Fiesta es líder indiscutible, aunque ello sea a costa de contar con un equipamiento mínimo.
2º CLIO	Queda en segundo lugar por su precio de compra, pero junto con el Ibiza es el que dispone de mejor relación calidad precio.
3º IBIZA	Resulta más caro que el Clio, pero consume algo menos y está mejor terminado. En relación calidad precio están empatados.
4º CORSA	Es el más caro pero también dispone del mejor equipamiento. A igualdad de equipamiento supera al Ibiza.

con el mejor consumo y acabado del Ibiza. Además de la habitabilidad y la posibilidad de incorporar múltiples opciones a buen precio, que también están a favor del Seat. La igualdad es casi total. La estéti-

ca, que dejamos a juicio del lector, o las preferencias personales son las que deben inclinar la balanza. ○

Javier Moltó
Fotos: Alex Blanco

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

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

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

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

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

AM General Hummer

INVASION USA

Tras la expectación que causó en el reciente Salón de Ginebra, AM General ha decidido comercializar en España su imponente Hummer. Este vehículo militar, consagrado televisivamente durante la Guerra del Golfo, llegará a final de año.



MEDIO COCHE MEDIO TANQUE
El Hummer es un vehículo militar de cuatro plazas, con plataforma de carga, y que va en sus prestaciones más allá de un típico todo terreno.

El ejército norteamericano adquirió 100.000 unidades del AM General Hummer para prestar servicio en sus diferentes cuerpos. Este peculiar y sofisticado todo terreno de tres toneladas de peso pasará pues a heredar el legado de los heroicos Jeep que tantas batallas han protagonizado.

Con un uso bastante más pacífico, el Hummer podrá ser adquirido en breve en España (se prevé que a finales de año) por un precio de unos seis millones de pesetas. Esta cifra es un poco especulativa, te-



ATAQUE DEFINITIVO
Fabricado por AM General Corporation, en Indiana, este vehículo no se adredra ante nada. Fuertes desniveles, abruptos obstáculos o profundos vados no detienen a la poderosa máquina, diseñada para combatir en cualquier latitud terrestre. Un equipo estanco lo hace inmune a la inmersión.



fo. Lo cierto es que nada puede parar al Hummer. Igual pasa por encima de tres troncos de 40 centímetros de diámetro que rebasa escalones verticales de 60 centímetros de altura. Expresándolo más gráficamente y destructivamente, el Hummer es perfectamente capaz de pasar por encima de un «dos caballos» aplastándolo. Técnicamente, es una mezcla de pura fuerza bruta y las más avanzadas tecnologías de los vehículos de tracción total.

Ríos o lagunas tampoco detienen a este robusto vehículo, que vadea sin problemas 90 centímetros de agua o barro. Además, como versión especial, se ofrece un Hummer similar al utilizado por la infantería de marina preparado para sumergirse completamente con toma de aire e instrumentación estancas.

Para mover este coche, entre tanque y todo terreno, los ingenieros no se han buscado mayores complicaciones y, como siempre que en aquel país se quiere motorizar cualquier cosa para que «ande de verdad», se ha hecho uso de un inevitable V8, de procedencia General Motors. Cubicando 6.217 centímetros cúbicos, funciona con gasóleo (menos mal, porque gasta más de veinte litros de media a los cien ki-



niendo en cuenta que, en su país de origen, el Hummer en su versión más básica cuesta alrededor de cinco millones trescientas mil pesetas y el más equipado unos seis millones de pesetas.

Anecdóticamente, fue el actor Arnold Schwarzenegger quien convenció a los responsables de AM General para comercializar entre el público civil versiones de calle del monstruo 4x4 de la Guerra del Gol-

lómetros), y rinde 150 caballos. Su régimen de potencia máxima es de tan sólo 3.600 revoluciones por minuto, disponiendo del máximo par a 2.000, lo que ya da una idea sobre el papel de la indestructibilidad de



a este anuncio
le faltan el chico,
la chica, el paisaje
y el beso. porque
le sobra coche.
por eso en europa
es coche del año.



Sólo hay un camino: ser los mejores.

NISSAN
MICRA 16 v.
NIEGATE A SER MAYOR.



Desde **1.150.000** ptas.

P.V.P. recomendado (transporte, IVA e impuesto de matriculación incluidos) en península y Baleares.



Garantía total 3 años o 100.000 km y 6 años anticorrosión. • Más de 800 puntos de venta y de servicio Nissan le aseguran la mejor atención.

GOLPE DE MARTILLO

El bautismo de fuego para el Hummer no pudo ser más sonado. El nuevo vehículo todo terreno del ejército norteamericano se estrenó sobre las blandas arenas kuwaitíes e iraníes protagonizando una guerra relámpago.

La rapidez con que las tropas de infantería de marina avanzaron sobre el territorio enemigo pusieron en evidencia la importancia del transporte ligero. La potencia y la eficacia del Hummer superó sin dificultad las dunas desérticas. La posibilidad de regular desde el interior la presión de las ruedas se mostró idónea en este terreno.



FUERZA DE CHOQUE

Para motorizar al Hummer, los ingenieros norteamericanos han recurrido a sus poderosos V8.

El diseño general no deja lugar a dudas sobre el funcional cometido de este 4x4.



este impresionante «hierro de Detroit».

La transmisión a las cuatro ruedas es una sofisticada y durísima Hydra-matic de tres marchas automáticas, preparada para «combatir» sobre cualquier suelo.

Este increíble «Hulk» tiene una ca-

rrería de acero revestida de aluminio y su parte superior es una enorme estructura de fibra de vidrio. La construcción del chasis interior forma un entramado de vigas de acero similar al de la Torre Eiffel y, pese a esta robusta construcción, el Hummer es como un Ford Scorpio

de largo, es decir, mide 4,5 metros, aunque mucho más ancho, unos 30 centímetros, y en su interior Pavarotti no tendría ningún problema en acomodarse. Lo que está claro es que, a no ser que se sea un conductor kamikaze, es mejor no aproximarse demasiado al Hummer cuando rueda entre el tráfico urbano.

Para las prestaciones del Hummer se ha optado por la agilidad y la aceleración antes que por la velocidad. Con buen criterio, los ingenieros han considerado que 114 kilómetros por hora eran ya suficientes para desplazar a la bestia hacia su destino. Pero se alcanza esa velocidad con la misma facilidad que lo pueda hacer un Seat Marbella por ejemplo, lo que no deja de ser sorprendente para un peso pesado como éste. Lo que sí se ha potenciado al máximo es el mecanismo para detener tanta furia desatada, cuatro enormes frenos de disco ventilados se encargan de que el Hummer no vaya más allá de lo deseado.

FUERA DE SERIE



DISCIPLINA FUNCIONAL
La de este vehículo preparado para pelear en el peor de los conflictos. Sin incorporar un equipo tradicional en el mercado convencional, presenta, sin embargo, un acabado de muy buena calidad y tan indestructible como su mecánica. Por muy sucio que quede después de una «campana», un manguerazo lo dejará como nuevo.



COMODIDAD EN CAMPAÑA
El aire acondicionado y el equipo de sonido no suelen ser habituales en los transportes ligeros militares. Los cuatro ocupantes del Hummer tendrán que asumir, no obstante, un puente de transmisión muy voluminoso y unas suspensiones tan duras como su propio vehículo.

NO SE PIERDA LA PROXIMA SEMANA EL COMPACT DISC Nº13.



No se pierda 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 nº13 "Latino" ¿Se acuerda?. Lola Beltrán, Olga Guillot, Los Llopis, Celia Cruz, Pérez Prado, Cholo Aguirre... ¡Qué tiempos aquellos!

Y RECUERDE, SI LE FALTA ALGUNO RECUPERELO.

Si se ha perdido algún Compact Disc de la colección "Años 60" ahora es el momento de recuperarlo. Cambio 16 pone a su disposición el "Servicio de Números atrasados".
Cambio 16, la nueva imagen del nuevo periodismo.

Cambio16

MARQUE CON UNA "X" EL COMPACT DISC ATRASADO QUE QUIERA RECUPERAR.



Dirección.....
Localidad..... C.P. Provincia

Forma de pago: Giro postal ordinario nº..... Información y Revistas, S. A.- C/ Hermanos García Noblejas, 41 (28037 Madrid).
Fecha de envío

Precio por unidad con ejemplar de Cambio 16 enviado como carta: Madrid capital 550 ptas.; provincias 650 ptas.

FUERA DE SERIE



EN EXTREMO MANEJABLE
El Hummer mide 4.572 milímetros de largo, 2.159 de ancho y 1.880 de alto. Gira y acelera como un coche de calle convencional y las suspensiones trabajan adaptándose a cualquier esfuerzo. Las ruedas están colocadas en posiciones extremas de la carrocería para optimizar la estabilidad y reducir los voladizos.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero en V de ocho cilindros. Bloque y culata de acero. Distribución: Un árbol de levas por bancada. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasóleo. **CILINDRADA:** 6.217 c.c. **POTENCIA:** 150 cv a 3.600 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** Tracción a las cuatro ruedas permanente. Cambio automático de tres marchas. Caja de reductoras, diferencial central y diferenciales en los ejes. **CHASIS:** Estructura de vigas de acero recubierta de aluminio y con habitáculo de fibra plástica reforzada. **SUSPENSIONES:** Brazos superiores e inferiores con amortiguadores y barra estabilizadora delante. Brazos superiores e inferiores con amortiguadores. **FRENOS:** Cuatro discos ventilados de 26,6 cm. de diámetro. **PRESTACIONES:** Velocidad máxima: 114 km/h. Aceleración 0-100 km/h: 19,5 s. **CONSUMO MEDIO:** 20,9 l/100 km.



AVANZAR O RETROCEDER

La dirección de recirculación de bolas asistida permite un giro completo en 7,6 metros de circunferencia con 3,5 vueltas de volante.

Su manejabilidad es insólita, gracias a la disposición de sus ruedas, muy separadas entre ejes, y a sus suspensiones. Gira en el mismo espacio que un taxi londinense (7,6 m.), dispone de una caja de reductoras, diferencial central y de un mecanismo para inflar o desinflar las ruedas desde el interior del habitáculo.

Este último no dispone de grandes lujos pero está muy bien acaba-

do en polivinilo y monta aire acondicionado, elevalunas eléctricos y preinstalación de radio. El confort interior es más afín a la tradición espartana militar que a los paseos dominicales por la campiña. El enorme túnel de la transmisión y las duras suspensiones requerirán un tanto de disciplina por parte de los ocupantes. Para los guerreros más deportivos, en 1994 se presentará un Hummer de grandes prestacio-

nes con un inefable motor V8 de Chevy Corvette y 300 caballos, además de un turbodiésel 6.5 de General Motors. Mientras tanto se puede ir ya ensanchando el garaje porque el Hummer ha sido diseñado para poder introducirse en un avión Hércules C 111 (y lleva un práctico enganche para poder tirarlo en paracaídas). Si no, habrá que hacerle un hueco en el jardín.

Howard Walker/J.L.Soto

Nuevos productos Bosch

CADA VEZ MAS SEGUROS

Bosch, marca pionera en la electrónica aplicada a los automóviles, no cesa de investigar en nuevas tecnologías que contribuyan a la realización de coches cada vez más seguros.

EN su última reunión con la prensa especializada, la marca alemana Bosch, ha presentado sus últimas novedades en lo que a sistemas de seguridad activa y pasiva en automóviles se refiere. Los responsables de la marca no cesan de investigar y apoyados por una electrónica de vanguardia, cada vez ofrecen sistemas que permiten a los usuarios desplazarse en vehículos más seguros.

Bosch, pionera en la elaboración de sistemas ABS, ofrece ahora una nueva generación totalmente compatible con un nuevo sistema antipati-



SUSPENSIONES INTELIGENTES
Bosch está desarrollando un sistema de suspensiones semiactivas que comparte elementos del ABS.



MÁS CÓMODO Y ECONÓMICO
La opción de Bosch tiene la ventaja de ofrecer un cambio automático más eficaz y ahorrador.

namiento, ASR, que es de dimensiones reducidas y de una gran eficacia. Además, mostró sus más recientes avances en sistemas Airbag y tensores de cinturones de seguridad, cabe destacar en este sentido la realización de un airbag lateral.

Para los técnicos de Bosch la iluminación es fundamental para poder

disfrutar de una conducción segura de noche. Para ello han desarrollado unos nuevos faros denominados HNS que permiten un cincuenta por ciento más de flujo luminoso que unos tradicionales. Otro apartado muy interesante fue el dedicado a un nuevo sistema de cambio automático con gestión electrónica que permite aho-



NUEVA GENERACIÓN
Bosch pionera en la realización de sistemas ABS, ofrece ahora una nueva generación compatible con el ASR.

rrar combustible y ofrece al conductor una conducción mas relajada.

Bosch también está trabajando en un sistema semiactivo de suspensiones, que compartiendo elementos del ABS, puede salir al mercado con un precio muy razonable y sin que se vea gravado el peso del coche. ○

M. Madrid



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.



A mal tiempo buena cara

ENVIADOS ESPECIALES

Jose Maria Cernuda, Manuel Doménech,
 Andrés Más y Víctor Piccione.
 Fotos: José Antonio Díaz y Ramón Rodríguez

Muchos hechos han marcado a la XXVII edición del Salón Internacional de Barcelona. El más importante, la crisis, se vio incluso relegado por la noticia de la devaluación de nuestra moneda. Frente a esas notas negativas, y a pesar de la deserción de algunas marcas, las presentes aportaron gran cantidad de novedades que concitaron la atención de los visitantes.



ALFA ROMEO RZ SPIDER
POR 8.500.000 PESETAS SE PUEDE ACCEDER A ESTE EXCLUSIVO DESCAPOTABLE

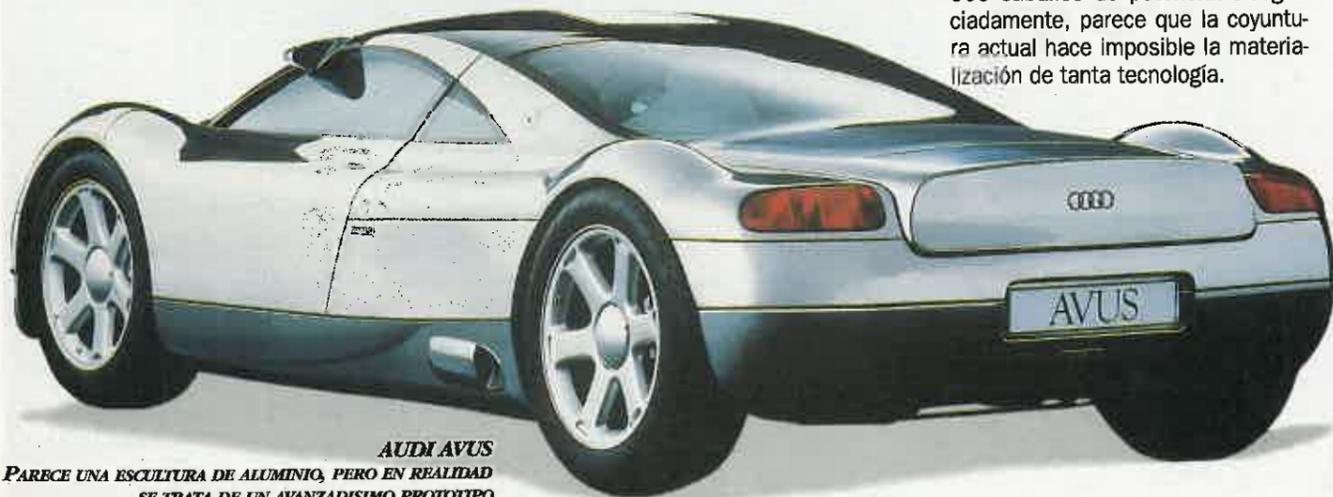


Alfa Romeo

LOS 25 modelos de la gama **Alfa Romeo** se encontraban convenientemente representados en el stand de Alfa, donde la estrella era su deportivo de alto nivel, el RZ. Lo más interesante residía en conocer el precio definitivo de este modelo en España. Nada más ni nada menos que ocho millones y medio tendrán que pagar sus afortunados poseedores por poder disfrutar de sus 210 caballos. Dentro de los coches asequeables al resto de los mortales, ocupaban un lugar destacado los nuevos **164** y **164 Super**, cuya máxima expresión es el **Quadrifoglio**, que se coloca en lo más alto de la gama, tanto por prestaciones como por equipamiento. Un motor de seis cilindros en V con culata de cuatro válvulas por cilindro y 230 caballos marca la personalidad renovada del modelo. Su comercialización en España se iniciará en las próximas semanas.

También a lo largo del mes de junio se iniciará la venta de las nuevas versiones del **Alfa Romeo 155**: una de gasolina y dos turbodiésel. Además de estas nuevas versiones, la gama se ha visto beneficiada por algunas mejoras tales como nuevos refuerzos estructurales en el frontal y las puertas, así como la aparición del **airbag** como opción. Con el mismo se incorporan los pretensores de cinturón de seguridad. La gama **155** en España queda compuesta por siete versiones,

que se coloca en lo más alto de la gama, tanto por prestaciones como por equipamiento. Un motor de seis cilindros en V con culata de cuatro válvulas por cilindro y 230 caballos marca la personalidad renovada del modelo. Su comercialización en España se iniciará en las próximas semanas. También a lo largo del mes de junio se iniciará la venta de las nuevas versiones del **Alfa Romeo 155**: una de gasolina y dos turbodiésel. Además de estas nuevas versiones, la gama se ha visto beneficiada por algunas mejoras tales como nuevos refuerzos estructurales en el frontal y las puertas, así como la aparición del **airbag** como opción. Con el mismo se incorporan los pretensores de cinturón de seguridad. La gama **155** en España queda compuesta por siete versiones,



AUDI AVUS
PARECE UNA ESCULTURA DE ALUMINIO, PERO EN REALIDAD SE TRATA DE UN AVANZADISIMO PROTOTIPO

de las cuales las nuevas son el **1.7 Twin Spark**, el **2.0 Turbo Diésel** y el **2.5 Turbo Diésel**.



Audi

Lo más destacable de la marca de Ingolstadt es el anuncio de la mejora en el equipamiento de todos sus modelos, sin modificaciones en el precio. Así, el **airbag** se incorpora como elemento de serie en toda la gama, lo mismo que el **ABS**. Es la primera marca que ofrece en España este nivel de seguridad sin sobrepeso.

Por otro lado, en el stand se mostraba el nuevo **S4** con motor 4.2 de 8 cilindros en V y 280 caballos con tracción a las cuatro ruedas y que supone un escalón más alto que la conocida versión **V6**. Todavía no se ha comunicado el precio ni la fecha de comercialización.

Aunque el **Cabrio 2.3** es una versión conocida, señalar la posibilidad de una capota de accionamiento electro-hidráulico y un nuevo sistema de asientos con cinturones integrados y mayores refuerzos, lo que supone un importante avance en la seguridad en caso de vuelco.

Mencionar por último la presencia del prototipo **Avus**, ya veterano en salones, pero siempre admirado por su estética y sus soluciones ingeniosas, como su carrocería íntegramente realizada en aluminio y su motor de 60 válvulas, que rinde 509 caballos de potencia. Desgraciadamente, parece que la coyuntura actual hace imposible la materialización de tanta tecnología.



BMW 325 CABRIO
UN BMW MUY PERSONAL PARA EL PROXIMO VERANO



BMW

COMO ya es habitual, el despliegue de **BMW** en Barcelona era completísimo y verdaderamente interesante. Una impresionante urna de cristalerías albergaba una importante representación de los productos alemanes, entre los que destacaba el deportivo **M-3**, última creación de **BMW Motorsport**, y los Cabrio de la **Serie 3**. El primero, con seis cilindros, tres litros de cilindrada y 286 caballos, representa lo más dinámico de la serie corta alemana. Por otra parte, el **325i Cabrio** hereda la elegancia de su predecesor y a la vez aporta la seguridad y eficacia de los nuevos modelos en un perfecto ejercicio de estilo. Además se mostraba un techo duro específicamente realizado para este modelo en aluminio, lo que aumenta considerablemente su versatilidad.

Como apoyo de estas novedades **BMW** mostraba los **525 td** y **tdS**, el **520 Touring**, la **Serie 7** y el elegante deportivo **850 Ci**.



Chrysler

LA agresiva política de precios de **Chrysler Iberia S.A.** está dando unos resultados impecables. Modelos como el **Voyager**, el **Saratoga** o el **Cherokee** han dado mucho que hablar en sus respectivos segmentos, sobre todo por su imponente

presencia y su relación precio equipamiento. Pero además de estos vehículos, que la marca americana lucía en un vistoso y luminoso stand, se encontraba el **Vislon**, futuro buque insignia de la marca en España, y el **Viper**, un deportivo biplaza del que llegarán a España, pasado el verano, no más de 15 unidades a un precio aproximado de 11 millones de pesetas. Según los representantes de la marca, en nuestro país ya existe cartera de pedidos y no es de extrañar. Recordemos que son 400 caballos proporcionados por una mecánica de 10 cilindros en V con 8 litros de cilindrada y un cambio de seis marchas. La velocidad máxima es de 266 kilómetros por hora.



Citroën

SI consideramos que el **Xantia** es ya un modelo sobradamente conocido por nuestros lectores, po-

cas novedades se mostraban en el enorme stand de la firma de Vigo. La presencia de la «top model» **Naomi Campbell** sobre el estilizado capó del nuevo modelo llamó más la atención que el coche, presentado en todas sus versiones de gasolina, a la espera de la ya próxima aparición de los diésel, sobre la que nadie quiere desvelar secretos, lo que quiere decir que probablemente habrá sorpresas.

Modestamente, un pequeño rincón era ocupado por el **AX GT Line**, una versión limitada, disponible en

CITROËN XANTIA
EN BARCELONA, EL XANTIA SE PUSO DE LARGO. ES UN CLARO ASPIRANTE A LOS PUESTOS PRIVILEGIADOS DE VENTAS



carrocerías de tres y cinco puertas con el motor 1.360 y que se vende a un precio de 1.325.000 pesetas (y 1.393.000 ptas. para el cinco puertas). Entre sus elementos de equipamiento cabe señalar la decoración interior similar a la versión **GTI**. La gama **ZX** se encontraba al completo con las versiones de tres puertas en un lugar destacado, pero sin novedades destacables.

CHRYSLER VISION
ESTE SERA EL CABALLO DE BATALLA AMERICANO PARA EL PROXIMO AÑO





Daihatsu

YA cautivó en el pasado Salón de Ginebra, primera aparición mundial, y ahora en España se anuncia su pronta comercialización. Se trata del **Daihatsu Charade GTI**. Un pequeño deportivo de 105 caballos sobre una plataforma totalmente revisada. La longitud total del coche es de sólo 3,7 metros y el cuatro cilindros de 16 válvulas sólo tiene que mover 875 kilos. El stand estaba ocupado también por el resto de la gama con el **Applause** y los todo terreno **Feroza** y **Rocky**.



DAIHATSU CHARADE GTI
ESTE PEQUEÑO DEPORTIVO RODARÁ EL AÑO QUE VIENE POR NUESTRAS CARRETERAS

cuenta con una cilindrada de 2,5 litros y desarrolla una potencia de 162 caballos. Lo más importante es que el rendimiento es muy homogéneo y la capacidad de recuperación del motor, desde muy pocas vueltas, hace de su conducción un verdadero placer. Todavía no se ha comunicado el precio de esta versión pero, hoy por hoy, el importador sólo lo ofrece bajo pedido. El equipamiento incluye el ABS, asientos de cuero, asientos con calefacción y se puede pedir con cambio automático de cuatro velocidades.

En lo que se refiere al resto de la gama, además de los nuevos **Tipo** y **Tempra**, se mostraba la nueva versión del **Cinquecento**; el **Suite**. Esta

versión se diferencia del resto por su dotación de equipo, en la que está incluido el aire acondicionado, los elevavinas eléctricos y el cierre centralizado de puertas.



Ford

CON el **Mondeo** como estrella, la novedad de Barcelona, en lo que a **Ford** se refiere, llega en un segmento en el que nunca habían estado en Europa: el todo terreno. En efecto, el **Maverick**, fabricado en España, en la factoría de Nissan en Barcelona, es la primera incursión de **Ford Europa** en esta faceta, cada día más interesante. El **Maverick** es idéntico al **Nissan Terrano II**, con ligeros detalles identificativos.

Se ofrece en dos versiones de motor: gasolina 2,4 litros y turbodiésel 2,7 litros y, aunque se fabrica en dos longitudes, para el mercado español sólo estará disponible el largo, en dos niveles de equipamiento, básico y **GLX**. El motor de gasolina dispone de una culata de tres válvulas por cilindro que desarrolla 124 caballos, mientras que el diésel recurre

al turbo para ofrecer 100 caballos. La tracción es al eje delantero, con posibilidad de engranar la tracción al eje posterior sobre la marcha a velocidad inferior a los 40 kilómetros por hora. Dispone también de una caja reductora. El eje trasero incorpora un sistema de diferencial autoblocante.

Pero lo más importante del **Maverick** es el esfuerzo por dotarle de unos elementos de confort que le hacen equiparable al de un turismo convencional, con un bajo nivel de ruidos y aire acondicionado de serie en el nivel superior.

Otra importante novedad de Ford era la presencia del **Probe**, un 2+2 plazas importado de estados Unidos, que será comercializado en España a partir de junio, a un precio de 3.700.000 ptas. Tiene un motor de seis cilindros en V de 24 válvulas y 163 caballos de potencia, que le permite superar los 220 kilómetros por hora con una caja de cambios manual de cinco velocidades. La tradición de coupés deportivos, que tantos éxitos le proporcionó a Ford con los **Capri**, se retoma ahora con el **Probe**, en el que se han in-

corporado todos los elementos de seguridad a la moda: **airbag**, ABS y barras de refuerzo laterales. En cuanto a su equipamiento, aire acondicionado, asientos deportivos, elevavinas eléctricos y radiocasete son elementos de serie.

Pese a que apenas han transcurrido tres meses desde su lanzamiento, el **Mondeo** amplía su gama con la llegada del familiar. Por ahora se ofrece sólo en la versión **Ghia 2.0i** de 16 válvulas, con aire acondicionado, **airbag**, ABS y un amplio equipamiento. Mecánicamente destaca la presencia de unas suspensiones diseñadas específicamente para la versión familiar, con brazos transversales a cada lado, un brazo superior forjado y dos brazos inferiores estampados. Importante mencionar que el precio del familiar es el mismo que el de las versiones de tres y cinco puertas. Con esta acertada política, el **Mondeo** se reafirma como candidato a liderar el segmento. Por último, señalar que en el stand estaba el nuevo **Escort Cabrio**, al que se han incorporado todas las modificaciones estéticas del último restyling de las berlinas.



Fiat

EL fabricante italiano se guardaba un as en la manga y, además de mostrar la nueva gama del **Fiat Tipo**, con la versión de dos litros y tres puertas como modelo estrella, llevó al Salón una versión inédita del **Croma**; el **V6**. Con esta introducción, el fabricante posiciona todavía más alto este modelo, que se beneficia del confort y suavidad que confiere un motor de seis cilindros en línea. Este grupo motor

FIAT TIPO
LA VERSION DE
TRES PUERTAS Y
LOS REFUERZOS
DE TODA LA
GAMA SON
PROTAGONISTAS



FORD PROBE
CON LA LLEGADA DE ESTE MODELO, FORD VUELVE A TENER UN VERDADERO DEPORTIVO

JUAN ANTONIO DÍAZ ÁLVAREZ

Presidente de Seat

LA devaluación de la peseta fue el tema más comentado el primer día de prensa del Salón de Barcelona, el jueves día 13. Al día siguiente, al conocerse oficialmente dicha devaluación, no se hablaba de otra cosa. Juan Antonio Díaz Álvarez, presidente de Seat, en el discurso ofrecido en su stand, hizo que esa noticia fuese protagonista de sus palabras. Confesó que hacía mucho tiempo



que había solicitado una paridad más realista de la peseta, por lo que le pareció totalmente positiva la devaluación que, según él, debería ayudar en buena medida a mejorar las exportaciones, hasta ahora en claro descenso. También habló de la bajada en un punto y medio de los tipos de interés, que dinamizará el mercado interior; puesto que el 70 por ciento de los españoles compran sus coches a plazos apuntó, sin embargo, a que la rebaja le parece insuficiente. Pero todo no fue positivo, en el lado negativo, la devaluación de la peseta ha motivado que la mitad del endeudamiento de Seat -necesario para el enorme plan de inversiones de la marca española-, se ha hecho en marcos y otras monedas extranjeras, y por ello ha ascendido en unos 100.000 millones de pesetas más. El encarecimiento de las compras de componentes a suministradores extranjeros y a la casa matriz (Volkswagen) es otro motivo de preocupación para el presidente de Seat.



Honda

FRENTE a sus primos de Rover, Honda atraía la atención del visitante con el eficaz **NSX** en su versión 93. Sin cambios externos, el más deportivo de los Honda ha visto incrementada su seguridad pasiva con un **airbag** de serie para el pasajero (el del conductor ya se incluía), con sensores eléctricos de los cinturones de seguridad y con viguetas de protección lateral en las puertas. Se ha añadido la dirección asistida, se han acortado los desarrollos y el número de colores ha aumentado. Junto a la estrella del stand, otra, esta vez más pequeña, dejaba impresionados a los visitantes. Se trata del **Honda CRX** y su peculiar techo duro escamoteable en 45 segundos.

El **Accord**, primer coche que sale de la factoría europea de Honda, era la novedad más importante, junto con un modelo para compradores enamorados del arte de conducir: el **Prelude V-Tec**.



Hyundai

LA marca Coreana **Hyundai** se presentaba por vez primera en el Salón español, dada su corta vida en nuestro país. Y además de su variada gama, respaldada por un importante despliegue de garantías, **HEDASA**, empresa española encargada de la distribución en España de Hyundai, presentaba el nuevo modelo **S Coupé GT Turbo** y un prototipo diseñado para conductores entusiastas, el **HCD-II**. Del primero, al que pronto realizaremos una

prueba a fondo, podemos destacar su excelente relación precio-prestaciones, con una potencia de 115 caballos y un precio de 2,3 millones de pesetas y su atractiva línea. Por otra parte, el **HCD-II** es un coupé de diseño avanzado y tracción delantera, que está animado por un motor de dos litros, cuatro cilindros y 16 válvulas, con distribución variable y una potencia de 150 caballos.



Lancia

AUNQUE el protagonista del stand de Lancia era el nuevo **Delta**, ocupaba un lugar preferente el nuevo **Lancia Delta Integrale**. Se trata de una nueva evolución en la cual el motor desarrolla 215 caballos e incorpora un catalizador de tres vías que permite superar todas las normativas vigentes en mate-

DELTA. Campeón del Mundo de Rallyes 1992



Maserati

ria de emisiones de escape. Además monta unas nuevas llantas de 15 pulgadas que contribuyen a mejorar sensiblemente el comportamiento y la frenada.

En cuanto a la gama **Thema**, se mostraban los ligeros retoques externos que afectan a la rejilla del radiador, paragolpes, retrovisores y otros pequeños detalles. En cuanto a la mecánica lo más destacable es el incremento de potencia de los motores de dos litros. El atmosférico ahora desarrolla 155 caballos, mientras que el turbo alcanza los 205 caballos.

Cómo no, en el stand ocupaba un sitio preferente el **Lancia Delta Integrale de Carlos Sainz**, que daba la nota deportiva que no puede faltar junto al nombre de Lancia.

LANCIA DELTA INTEGRALE
EL STAND DE LANCIA RECORDABA LOS ÉXITOS EN COMPETICIÓN

EL importador de **Maserati** aprovechó el Salón de Barcelona para mostrar el **Maserati Ghibli Granturismo**. Dispone de un motor de 2,8 litros con 280 caballos. Tal y como es habitual en los modelos de la marca, el Ghibli Granturismo dispone de una mecánica que el propio fabricante califica de musculosa y que permite al coche rodar a 260 kilómetros por hora con toda seguridad. En cuanto a la versión del Ghibli con motor **2.0**, por ahora está limitada al mercado italiano.

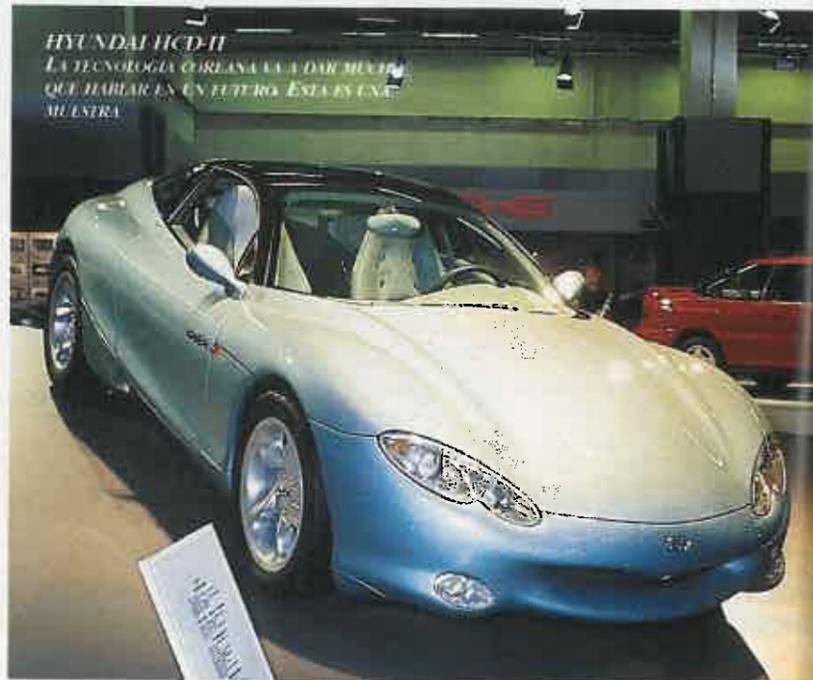


ALAIN PROST

Piloto de Williams-Renault en Fórmula 1

UN visitante de excepción al Salón de Barcelona fue el piloto de Williams Renault y tres veces campeón del mundo de Fórmula 1, Alain Prost, que ofreció una rueda de prensa a los medios de comunicación en la que dejó bien clara la tensión que este año, tras un año 92 sin correr, debe soportar. Se quejó de que todos le obligan a ganar siempre y eso no es posible, porque la Fórmula 1 no es una ciencia exacta, está sujeta a un posible fallo del piloto o del equipo que no es difícil que se den. Ante la pregunta de que si su coche es perfecto señaló que no.

HONDA CRX
ESTE DESCAPOTABLE DE COMPLEJO MECANISMO ACABA DE LLEGAR A NUESTRO MERCADO



HYUNDAI HCD-II
LA TECNOLOGÍA COREANA VA A DAR MUCHO QUE HABLAR EN EL FUTURO. ESTE ES UN EJEMPLO.

MASERATI GHIBLI GRANTURISMO
LA MARCA DEL TRIDENTE MANTIENE SU CARISMA CON ESTE DEPORTIVO DE 280 CABALLOS



Por motor y por cambio sí lo es, pero hace falta trabajar más en las suspensiones, no del todo a punto, sobre todo en determinados circuitos por el tipo de asfalto y el estado de la pista. Tras manifestar su satisfacción de lo obtenido hasta ahora en los cinco primeros grandes premios, elogió a su compañero de equipo Damon Hill, del que dijo que era una pena que hubiese perdido tres años y ahora ya no sea tan joven para hacer una brillante carrera en la Fórmula 1. Aún así, Prost piensa que es un gran piloto, dotado de muy buenas condiciones para poner a punto los coches y de una rapidez fuera de lo normal. Confesó que es el compañero de equipo mejor que ha tenido hasta ahora. También elogió a Montmeló, y dijo que le gustaba mucho el circuito de Spa, pero no le gustaba Monza.



MAZDA HR-X
MAZDA PRESENTABA POR VEZ PRIMERA EN ESPAÑA EL HR-X, UN PROTOTIPO QUE MONTA UN MOTOR HIBRIDO ALIMENTADO POR HIDROGENO CON UN MOTOR ELECTRICO SOBRE EL EJE POSTERIOR

mazda

Mazda

ADemás de los modelos que se comercializan en nuestro mercado el fabricante nipón, se apreciaba en el stand la importancia que confiere a la técnica y a la ecología esta marca.

Por primera vez en nuestro país se podía ver el **HR-X**, prototipo que utiliza un motor rotativo alimentado por hidrógeno que destaca por no contaminar nada. Este prototipo monta un pequeño impulsor de 998 centímetros cúbicos que desarrolla 100 caballos. En realidad se trata de un motor híbrido, puesto que el HR-X dispone de un motor eléctrico montado sobre el eje posterior que se encarga de recuperar parte de la energía de las deceleraciones y los descensos actuando como una dinamo.

También en esta línea había un motor de ciclo Miller, que mejora en un 30 por ciento el rendimiento de un motor convencional. La diferencia fundamental de este motor es que su ciclo de compresión es más corto que el de expansión, por lo que se puede reducir la cilindrada sin afectar al rendimiento.

En un futuro muy próximo, la firma Mazda va a comercializar un modelo con este tipo de motor. Motores de mezcla pobre y motores

policarburantes completaban la interesante exposición de propuestas ecológicas de Mazda.



Mercedes

LA novedad del stand de Mercedes provenía de la gama G, los vehículos todo-terreno de la marca de la estrella: el impresionante **500 GE** de 240 caballos.

Se trata de una versión limitada, de la que sólo se construirán 500

MITSUBISHI ECLIPSE
CONSTRUIDOS EN ESTADOS UNIDOS POR LA FILIAL DIAMOND CARS, LOS MITSUBISHI ECLIPSE LLEGAN AHORA A ESPAÑA

unidades, capaz de alcanzar los 180 kilómetros por hora, con un equipamiento en el que destaca la tapicería de cuero, las llantas de aleación de 16 pulgadas de diámetro y 7,5 de ancho y una pintura especial en azul amatista, que hace resaltar, aún más si cabe, el carácter superdeportivo del que posiblemente sea el todo-terreno de serie más potente del mundo.

El modelo **300 SD** de la Clase S, con mecánica turbodiésel de 150 caballos y el coupé **300 CE-24**, así como el **600 SEC**, se mostraban en el Salón, a la espera de la llegada de la gran novedad para este mismo año, los nuevos **190**.



MERCEDES 500 GE A BARCELONA, MERCEDES ACUDIA CON EL IMPRESIONANTE 500 GE DE 240 CABALLOS, EL TODO TERRENO DE SERIE MAS POTENTE DEL MUNDO. SOLO SE CONSTRUIRAN 500 UNIDADES



Mitsubishi

LA presencia de Mitsubishi en el certamen se centraba en torno a los nuevos **Eclipse**, coches fabricados en Estados Unidos por la filial **Diamond Cars** y que ahora llega a España de la mano del importador oficial.

En un primer paso en el camino para introducirse en el mercado del vehículo industrial, Mitsubishi mostraba el nuevo **L200**; un Pick-Up con

tracción a las cuatro ruedas que cuenta con la ventaja adicional de una cabina con capacidad para cinco adultos. Por la especial configuración de este modelo, su utilización cumple tanto en el terreno industrial como en el ocio. El importador ofrece toda una serie de accesorios para personalizar el modelo al estilo americano. Todo esto por sólo 2.435.000 pesetas.

El resto del stand lo completaban los modelos que ahora comercializa el importador, entre los que destacan el **3.000 GT** y los **Montero**. La nota de color la ponía el prototipo **HSR-III**, todo un alarde de tecnologías de vanguardia.

JACQUES CALVET

Presidente y director general de Citroën

CALVET se presentaba en Barcelona como responsable máximo de Citroën y no del directorio PSA, que también preside. Un matiz que no ha pasado inadvertido a los presentes y que refuerza la posición del grupo industrial de Vigo en el «holding» francés.

Calvet volvió a insistir en el peligro de la industria nipona y la incongruencia de los últimos acuerdos de Tokio: «Desde hace dos o tres meses, por fin, algunas de las tesis que hemos apoyado en



solitario, van imponiéndose en otros gobiernos europeos. Al menos dos ministros franceses han manifestado ya su disconformidad con los últimos acuerdos de Tokio»

«En Japón, los beneficios obtenidos van a parar a las empresas y no a los individuos que las conforman. Las jubilaciones no permiten vivir ni siquiera dignamente y no hay ningún tipo de subsidios por enfermedad. Cuando Europa no se opuso a la primera ofensiva comercial japonesa, renunciábamos a obtener una reciprocidad social con Japón»

Jacques Calvet se refirió en otro momento de su intervención a la crisis europea: «Lo que cada día me preocupa más, no sólo en términos económicos, sino en aspectos sociales, no es la inflación, sino el paro y el paulatino descenso de la actividad económica»



NISSAN TERRANO II
CON UNA INCLINACION DE 40 GRADOS, LA RAMPA INSTALADA EN EL SALON DE BARCELONA POR NISSAN SERVIA PARA PROBAR EL TERRANO II EN CONDICIONES EXTREMAS



Nissan

ANUNCIANDO a los cuatro vientos que el **Micra** ha sido galardonado con el título de Coche del Año en Europa, el stand de **Nissan** no era especialmente brillante en novedades. El **Micra**, su recién llegado todo-terreno, el **Terrano II** y el **Primera**, todo lo destacable proviene de sus fábricas europeas, quedando los **200 SX** y **300 ZX** en un segundo plano.

No debemos dejar pasar la ocasión sin mencionar al **Patrol GR**, que viene a llenar el hueco de los vehículos todo-terreno tradicionales, fuertes, robustos e incluso agresivos, ahora un tanto descafeinados por la legada de versiones más civilizadas.

El **Patrol GR**, fabricado en Japón, se ofrece en versiones larga y corta, con unos aletines que lo hacen 11 centímetros más ancho que las versiones anteriores.

Recurre al motor turbodiésel de

OPEL CORSA
UNA DE LAS ATRACCIONES DEL STAND DE OPEL ERA EL AIRBAG DEL CORSA QUE FUNCIONA A INTERVALOS DURANTE TODA LA MUESTRA



Opel

POCAS cosas pueden decirse del nuevo **Corsa** que no se hayan escrito en **Motor 16**. Pero eso no significa que no fuese la estrella del stand de **Opel**, donde se mostraba en todas sus versiones comercializadas e incluso en versiones no destinadas al mercado español. Como novedad cabe señalar un motor: el nuevo **V6**, que muy pronto equipará al **Vectra** y, en buena lógica, a otros modelos de la gama, aunque este aspecto no ha sido confirmado. El **V6** es un motor supercuadrado (de diámetro mayor que la carrera) de dimensiones muy compactas y con un ángulo entre las dos filas de cilindros de 54 grados, lo que es muy poco frecuente. Se le ha bautizado **ECOTEC** por su bajo nivel de consumos. Su potencia máxima es de 170 caballos a 6.000 revoluciones por minuto. Por lo visto, los motores ocupaban un lugar de privilegio, porque otro grupo propulsor de no menor transcendencia hacía los honores. Nos referimos al nuevo **1.800 de 16 válvulas** que utilizarán los **Astra** para sustituir a los actuales 2 litros y 8 válvulas. Con sus 125 caballos, supone una ganancia de 10 CV respecto al anterior, pero lo que es más importante es que ha mejorado en los consumos y, lógicamente, en las prestaciones. La versión **Cabrio** del **Astra** enamoraba a distancia a los visitantes del Salón. Razones no le faltan.



Peugeot

PARA los amantes de los coches deportivos, el stand de **Peugeot** mostraba una apetecible guinda: el **405 Turbo 16**. Heredero de los coches de competición, el **Turbo 16** y sus 200 caballos, con tracción a las cuatro ruedas, va a ser un coche de pura raza.

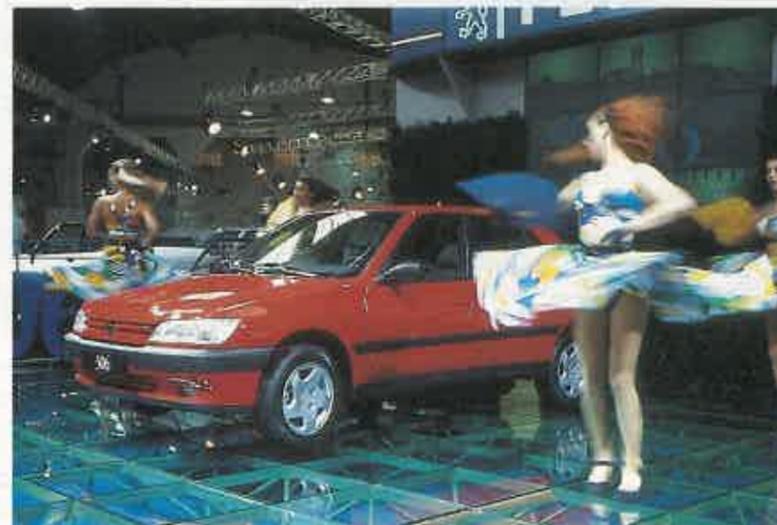
El veterano **motor XU** del grupo **PSA** ha recibido un **turbo Garret** de última generación con geometría variable, que aúna las ventajas de los turbos grandes y pequeños. Acoplado a un intercooler aire/agua desarrolla una potencia máxima de 200

caballos, que pueden incrementarse hasta 220 caballos durante 45 segundos, gracias a un **over-boost**.

En cuanto al equipamiento, tapicería de cuero, dirección asistida, antibloqueo de frenos, aire acondicionado, compensador electrohidráulico de altura de suspensiones, llantas de aleación y un largo etcétera. Como opciones, el techo corredizo eléctrico, la radio con mando en el volante y la calefacción de los asientos.

En un segundo plano en cuanto a novedad, pero no por ello menos importantes, destacar la presencia de las versiones automáticas de la nueva **gama 306** y de la versión **16 válvulas** del mismo modelo, con carrocería de tres puertas, que muy pronto comenzará a comercializarse, con su motor de **2 litros y 155 caballos** de potencia.

PEUGEOT 306 3P,
LA MARCA FRANCESA DIO A CONOCER EL PEUGEOT 306 CON TRES PUERTAS. EL ÚLTIMO MODELO DE LA MARCA FRANCESA FUE LA ESTRELLA DEL STAND DEL LEON.



OPEL ASTRA CABRIO
REALIZADO SOBRE LA BASE DEL ASTRA TRES VOLUMENES, EL CABRIO DE OPEL TIENE TODA LA ELEGANCIA QUE EL FABRICANTE ALEMÁN IMPREGNA EN SUS MAS RECIENTES CREACIONES

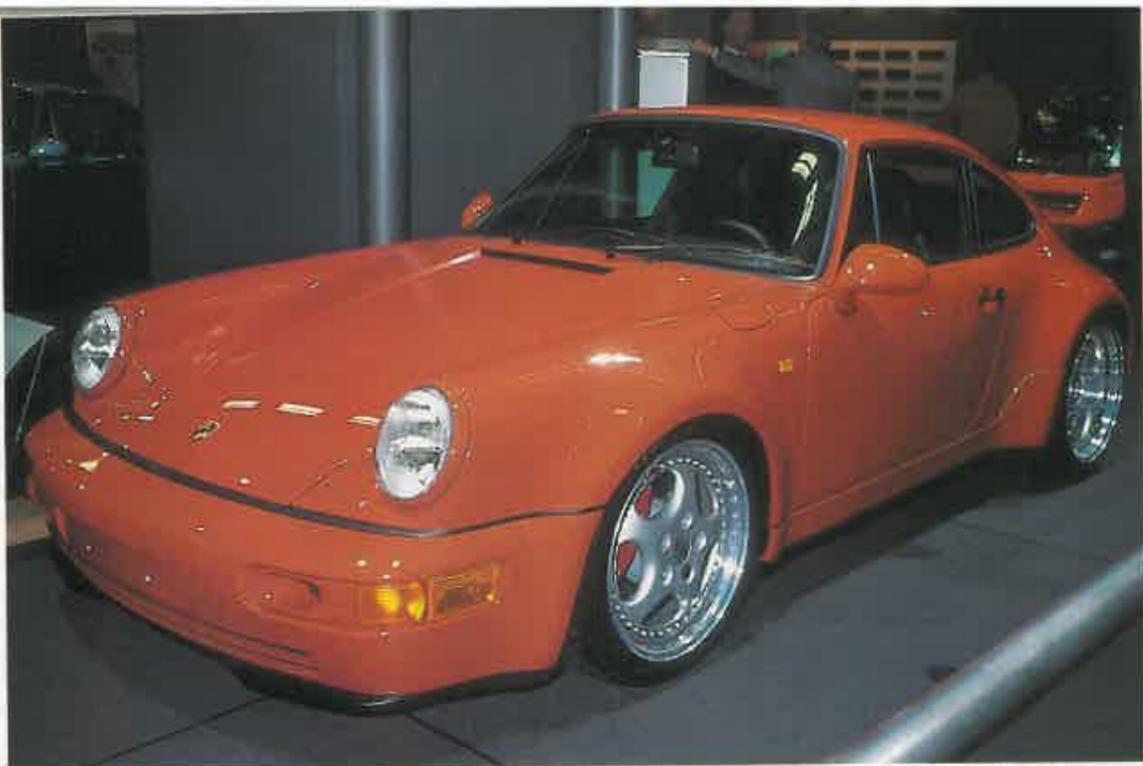
PATRICK FAURE

Director general adjunto de Renault

NO estuvo **Louis Schweitzer**, presidente de **Renault** en el Salón, pero sí **Patrick Faure**, director general adjunto y presidente de **Renault Sport**, quien habló, como no, de la situación actual del mercado europeo. Para él, está en muy mala situación desde principios de año. Es una de las crisis más graves desde finales de la Segunda Guerra Mundial. De todas maneras **Patrick Faure** espera una pequeña recuperación en la segunda mitad del año que permita una reducción del mercado en-



tre el 10 y el 12 por ciento con respecto al 92 (actualmente es del 18,5 por ciento). **Renault** está en avance en ocho de los diez mercados europeos en los que compete. Preguntado por el tema japonés, cree que hay que renegociar el actual acuerdo y actuar para que la penetración japonesa en el 93 sea inferior a lo que ha sido hasta ahora. Al respecto de que si se retiraría **Renault** de la Fórmula 1 en el 94, confirmó que no, que ya han firmado contratos con **Williams** y con **Gillette**. Sólo lo harían si se diera un cambio completo de la reglamentación. Desmintió que fueran a tener en el futuro un equipo totalmente **Renault** en Fórmula 1 al ratificar que «la asociación **Williams-Renault** funciona muy bien y no hay ninguna razón para que ello cambie». También negó que fueran a suministrar motores a más escuderías de las que actualmente llevan motores **Renault**.



PORSCHE 911 RS 3.8
TODAVIA MAS POTENCIA Y PRESTACIONES EN LA ULTIMA EVOLUCION DEL MITICO 911



PORSCHE 968 CS
PROTAGONISTA DE LA NUEVA COPA MONOMARCA, OCUPABA UN LUGAR PRIVILEGIADO EN EL SALON



Porsche

El cuidado y elitista stand de la marca deportiva Porsche se complementaba esta vez con un anexo dedicado a la nueva Copa Porsche. Nada mejor para asociar la marca a la competición o lo que es igual, a las prestaciones, que una parcela decorada con vehículos que transmiten agilidad y poder. El stand deportivo de Porsche albergaba los **Porsche**

968 Club Sport de competición en toda su gama de colores. No muy lejos y desafiando a la rutinaria gama habitual de colores de otras marcas, el nuevo **Porsche 911 Carrera RS 3.8**, en un tono anaranjado un tanto especial, acaparaba la atención del público. Su impresionante línea aderezada con un atuendo deportivo de los que impresionan fueron suficientes para atraer la atención de un público muy interesado en averiguar lo que corría y la potencia que ofrecía. Trescientos caballos y una velocidad máxima de más de 265 kilómetros por hora dejaban clavado al visitante durante unos minutos cerca de este Porsche.

Renault

La presencia del **Twingo** acaparaba la atención del stand de Renault. Pero la noticia más esperada, su precio, no fue desvelada. Porque lo cierto es que el Twingo, presentado en el Salón de París en este pasado otoño, es casi un veterano, que comenzará a venderse en España el mes que viene, con su única versión de 55 caballos de potencia. El pequeño Renault justificaría el escribir todo un libro, pero nos limitaremos a decir que se trata de la apuesta más interesante que una firma automovilística haya realizado en los últimos años. Un concepto nuevo (monovolumen de gran habitabilidad en reducido tamaño) cuya marcha comercial pronto conoceremos. En un breve repaso a toda la gama Renault, comenzamos por decir que el **Five** recibe ahora el motor 1.4 de 60 caballos, quedando la versión anterior de 1.1 y 49 caballos hasta el agotamiento de stocks. Un hecho que viene a confirmar que el **R5** no se ha muerto y que goza aún de buena salud, ya reconvertido a la utilización de gasolina sin plomo y catalizador. En la gama **Clio** destaca la oferta de una versión limitada bauti-



ROVER 600
POR PRIMERA VEZ EN UN SALON INTERNACIONAL SE PODIA CONTEMPLAR EL NUEVO ROVER 600. EL ESTILO Y LA ELEGANCIA DE SUS LINEAS FUERON MUY COMENTADOS. HABRA QUE ESPERAR HASTA SEPTIEMBRE PARA VERLO EN LAS TIENDAS

zada **Fuga**, en todas las motorizaciones de gasolina y diésel. Nuevos cuadros de instrumentos, tapicerías y dirección asistida para los diésel.

puertas que rivalizará con la Serie 3 de BMW o con los nuevos Mercedes 190. Con la comercialización de este modelo (a España llegará en septiembre), Rover culmina su ambicioso plan de desarrollo que además ha incluido la renovación total de muchos de sus modelos. Los Rover 600 estarán disponibles con las tres motorizaciones, es decir, la de dos litros y 115 o 131 caballos y la de 2,3 litros y 158 caballos. El equipamiento, como es habitual será muy completo, prácticamente de lujo y los precios muy contenidos, respaldando la agresiva política seguida actualmente por la firma inglesa en este sentido.



Rover

ROVER crece y los visitantes del Salón de Barcelona han podido ser testigos de la presentación mundial de un nuevo modelo, el **Rover 600**, una elegante berlina de cuatro

RENAULT TWINGO
EL CALENDARIO PARA EL LANZAMIENTO DEL TWINGO EN NUESTRO MERCADO SE VA AGOTANDO Y EN LAS PROXIMAS SEMANAS SE CONOCERAN LOS FORMENORES



En estos momentos, y a pesar de la situación económica general de España, somos muy optimistas respecto a nuestras actividades en este mercado. Respecto al año anterior hemos crecido un 60 por ciento. El secreto reside en la calidad y aceptación de nuestros productos y en una red de distribución excelente y en pleno proceso de expansión. Para nosotros la exportación es todavía un negocio pequeño, puesto que de los casi dos millones de unidades que fabricamos, sólo 100.000 se dedi-



can a la exportación. Hay que tener en cuenta que en 1989 decidimos volver a los mercados internacionales y que estas cifras han sido conseguidas en sólo cuatro años. No obstante, somos de lejos el productor americano que más vende fuera. Nuestros productos tienen una excelente imagen bastante al estilo europeo. Basta con echar una mirada al nuevo Vision y al Grand Cherokee. Este último, en particular, es el que tiene una apariencia más europea de sus competidores. El año pasado las exportaciones supusieron un negocio de 2.000 millones de dólares. En el primer trimestre de este año nuestro balance es totalmente positivo. Tenemos muchas esperanzas en el futuro y nuestra posición se va a ver reforzada con la aparición de nuevos productos, tal y como el coche de clase media que lanzaremos en Alemania el próximo otoño.



Saab

COMO novedad, la aportación de Saab al Salón de Barcelona se limitaba al **9000 Aero** una berlina de representación potente y aerodinámica con un equipamiento de alto nivel y unas prestaciones impresionantes. El stand de Saab también daba acogida a algunas propuestas de la marca para disminuir la emisión de gases nocivos perdiendo el mínimo de prestaciones.

Era el caso del **Saab MEV** gracias al sistema **Trionic**, del que ya hemos dado cumplida cuenta en otros números de esta revista.



Seat

La elegancia, belleza y sabor mediterráneo de los nuevos Seat **Ibiza** no pudieron estar mejor representados de lo que lo estuvieron de la mano de la modelo catalana Judith Mascó, la embajadora de la firma española en el Salón y protagonista jun-

to con las líneas seductoras del **Concepto T Cabrio** del impresionante stand de Seat.

Con el pase ininterrumpido del bello spot del Ibiza rodado en Nueva Zelanda, el visitante ha podido admirar no sólo este modelo, que ya rueda por las calles desde hace tiempo, sino también el **Toledo Marathon**, un vehículo de raids preparado para afrontar un ambicioso proyecto de competición al más alto nivel. Motor central, tracción a las cuatro ruedas, carrocería de fibra de carbono, más de 300 caballos de potencia, motor de cinco cilindros de 2,1 litros de cilindrada con turbo, son algunas de las características de un Marathon que pronto veremos compitiendo.

Seat también apuesta firmemente por los cabrios. Pasados treinta años de la comercialización del Seat 850 Spider y diez de un tímido proyecto de Ibiza cabrio, el Concepto T Cabriolet representa el espíritu mediterráneo como ningún otro modelo.

Con unas líneas fluidas, excelentes proporciones y una estructura muy rígida, el Concepto T Cabrio incorpora el potente motor de 6 cilindros en V, ya conocido, con una potencia de más de 200 caballos. La capota es eléctrica y se esconde en un espacio habilitado al efecto.

El futuro **Toledo Cabrio** está pues a la vuelta de la esquina.

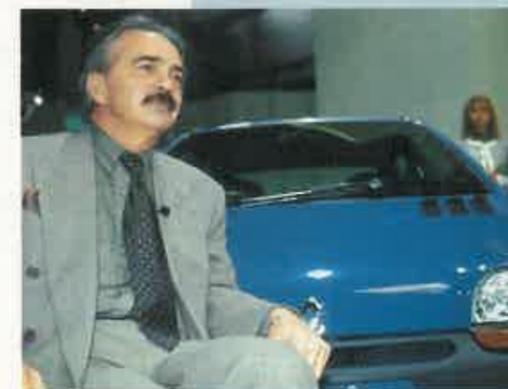


SEAT IBIZA
AUNQUE SE VENDE DESDE HACE UNAS SEMANAS, EL IBIZA PASO LA PRUEBA DE FUEGO EN EL SALÓN. LA GAMA SE IRA AMPLIANDO Y DENTRO DE POCOS MESES SE DESVELARÁN MÁS NOVEDADES

PATRICK LEQUEMENT

Director de diseño de Renault

COMO responsable del diseño del Renault Twingo, uno de los coches más importantes del Salón de Barcelona, Patrick Lequement se sometió a todo tipo de preguntas sobre diseño. Se le pidió su opinión sobre si los aspectos técnicos condicionan la libertad del diseñador, a lo que contestó que sí, que al ser diseñadores industriales se tienen que someter a ciertas limitaciones, para añadir que para él esas limitaciones son parte de un desafío continuo. Sobre cómo hacer para que un diseño «envejezca



SEAT TOLEDO MARATHON
EL FABRICANTE ESPAÑOL VUELVE A LA GRAN COMPETICIÓN CON EL TOLEDO. BAJO UNA CARROCERÍA DE FIBRA, SE ESCONDE UNA POTENTE MECÁNICA DE AUDI Y UNA ESTUDIADA ESTRUCTURA TUBULAR



Subaru

HASTA que lleguen los nuevos **Subaru Impreza**, dentro de pocas semanas, el caballo de batalla de este importador es la **gama**

Legacy, que se ha visto reforzada en el Salón de Barcelona con la introducción del **Legacy 2.0 Turbo Station Wagon**. Sin duda es un familiar muy peculiar, ya que además de disponer de 200 caballos de potencia en su motor y un comportamiento brillante, dispone de tracción a las cuatro ruedas. Todo por un precio muy contenido, tan sólo 3.732.58 pesetas.



SUBARU IMPREZA
LA SOPHISTICADA MARCA JAPONESA AMPLIA SU GAMA CON UNA BERLINA DE TIPO MEDIO EN LA CUAL HABRÁ CARROCERÍAS DE CUATRO Y CINCO PUERTAS

bien, dijo que no está supeditado al clasicismo, sino que se trata más bien de la propia personalidad del producto; por eso hay que insuflar «alma» a cada diseño, añadiendo: «si un producto tiene alma, y el Twingo la tiene, será un producto que durará más de un decenio». Habló del enfoque diferente que tiene Renault, consistente en diseñar vehículos con una imagen propia a su segmento. Debe de existir una relación en la gama gracias al rombo, pero cada producto tiene que tener su propia personalidad. Para Lequement el diseño debe responder a necesidades funcionales, pero eso no impide cierta frivolidad, más bien subjetividad, porque hay muchas cosas en el automóvil que son subjetivas, como la elección de los colores, por ejemplo. Él se considera como un diseñador muy intuitivo, subjetivo y con una fuerte personalidad.



TOYOTA LEXUS LS400
UNA BERLINA DE LUJO QUE VIENE PRECEDIDA DE UNA MERECEDA FAMA EN ESTADOS UNIDOS



Toyota

Lo más destacable del constructor japonés es la introducción de la gama **Lexus**, marca bajo la cual se comercializan los productos más refinados de este fabricante y que ha hecho furor en mercados tan exigentes como el norteamericano. En primer lugar se comercializará el **Lexus LS400**, una berlina de lujo que ha conseguido el índice más alto de satisfacción del cliente

VOLKSWAGEN GOLF GTI 16 VALVULAS
MUY ESPERADO EN NUESTRO MERCADO, EL GOLF MAS POTENTE SUSCITO GRAN CURIOSIDAD



Volkswagen

UNA única novedad se mostraba en el stand de Volkswagen, pero una novedad de peso: el **Golf GTI 16 válvulas**. Un coche ciertamente esperado por el público, cuya comercialización se iniciará a mediados de junio, a un precio de **2.775.000 pesetas** (360.000 pesetas más que el ocho válvulas) y que se ofrecerá en versiones de tres puertas y de cinco puertas (esta última con un sobrepeso de 75.000 pesetas).

Con sus 150 caballos de potencia, el nuevo motor de dos litros es bastante diferente del anterior 1.800. Se ha llevado a cabo un intenso trabajo en la culata, que incorpora algunos detalles de refinamiento mecánico. Por ejemplo, mientras que uno de los dos árboles de levas está movido por correa dentada, el otro se acciona por una corta cadena. Las válvulas de escape están dispuestas verticalmente, y las de admisión a 25 grados.

Esta sofisticación ha permitido conseguir una importante mejora en el rendimiento en regímenes bajos (el proverbial inconveniente de los motores multiválvulas) y una reducción en los consumos, pese al incremento de potencia respecto al anterior motor 1.8.

Otros aspectos que se han cambiado son los reglajes de suspensiones, la dirección y los frenos, de mayor diámetro gracias al empleo de llantas de 15 pulgadas. Los neumáticos son de dimensiones 205/50. Entre sus elementos de serie señalemos el asiento posterior abatible en dos secciones asimétricas, cierre de seguridad «safe», asientos Recaro, computadora de a bordo, ABS y sistema antipatinamiento EDS. Opcionalmente, regulación de altura de volante, retrovisores eléctricos (45.620 ptas.), techo solar, airbag (106.000 ptas.) y aire acondicionado (190.000 ptas.). En el stand se encontraba también el **Vento VR6**, que será comercializado en breve, a un precio de 3.500.000 pesetas.

QUIEN más quien menos echa el resto en el Salón y se gasta los pocos cuartos que les quedan (porque la verdad es que no hay ninguna marca que esté sobrada) en llamar la atención. A un importador de tamaño medio, estar en Barcelona le cuesta alrededor de **50 millones de pesetas**. Los organizadores de la muestra cobran alrededor de **10.000 pesetas por metro cuadrado**, a lo que hay que sumar los gastos de decoración, transporte de los elementos y vehículos, estancia de los responsables, azafatas, gastos de promoción y un largo etcétera. **Muchos piensan que esta inversión es poco rentable**, pero que no queda más remedio que acudir, ya que hay que estar con la competencia.

Por ejemplo, **Volvo** decidió hace ya cerca de un año que el Salón de Barcelona no justificaba estos gastos en vista de lo cual prefirió gastarse el dinero en llevar, en los mismos días, a un grupo de periodistas a la **Feria de Jerez**. Cada uno hace con su dinero lo que quiere, pero los expositores presentes estaban más bien cabreados con la iniciativa del fabricante que se hizo el sueco.

Porque cobrar, allí todo el mundo cobra y se aprovecha de la circunstancia **Honda** pidió tres o cuatro presupuestos para instalar su stand. Al final se aboró más de **8 millones de pesetas** trayendo desde Francia todo el material y a todos los instaladores.



Citroën se gastó cuatro millones de pesetas en traer a la modelo **Naomi Campbell** desde Nueva York. Se subió al **Xantia**, le hicieron diez mil fotos, comió ostras y foie, bebió champagne y se volvió a Nueva York en el Concorde, vía

NINAS AL SALÓN



Londres El negocio lo hicieron **Kodak** y **Fuji**, que también se llevaron un pico con **Judit Mascó**. Sólo cobró un millón de **Seat** y aguantó cerca de cuatro horas en el stand. Si por nosotros fuera inventiríamos el caché, porque **la española está como un tren** y la londinense es como **Rosi de Palma**, con una capa de maquillaje.

Eso sí, aperturas provocaron las dos, pero no ha sido nada comparado con las que originan los pins. No había stand que no repartiera los puñeteros pins y hasta algunos llegaban a ponerlos en la solapa, luciendo como una medalla al trabajo de las que entregaba **Pepe Solís** a las folklóncas. **Calvet** haría bien en advertirnos sobre el peligro de



la invasión de la moda francesa de los pins, mucho más peligrosa para Europa que la de los cocbes japoneses.

La improvisación siempre ha caracterizado a los salones, con arreglos de última hora y pintores hasta diez minutos antes de la inauguración, pero lo que es menos frecuente son los despistes. Como el del equipo de Competición del Hispánico, con una bandera republicana de cinco metros pintada en el camión. Claro que a lo mejor no es un despiste sino una declaración de intenciones... ellos sabrán. Y no eran los únicos despistados, porque **Continental** enviaba a los medios informativos una invitación para visitar su «stand de la goma». Fue un fallo que no estuviera allí de azafata **Matilde Fernández**.

Tampoco pasaron inadvertidos los diferentes shows de las marcas. Bailarines, coreógrafos y música a todo volumen en **Opel, Renault, Citroën, Peugeot y Nissan**. Los de los stands vecinos se quejaban de los decibelios, porque la verdad es que parecía la música de los caballos de la feria. Y para rematarlo, el humo. Ahora no hay coreógrafo que se precie



que no recurra al humo. El **Anfac**, que siempre ha sido muy sensible a la coincidencia de acontecimientos, debería convocar una reunión para que no se pongan en funcionamiento simultáneamente dos cañones de humo en un mismo palacio. ¿O no?

Motor 16 volvió a estar presente en Barcelona, repartiendo monedas con la esfinge del nuevo **Ibiza**. De nuevo la máquina acuñadora trabajó a destajo, repartiendo **35.000 monedas conmemorativas**. Una preciosidad de máquina, construida en los años 20 y que sigue en perfecto estado de funcionamiento, mantenida con verdadero celo por los operarios de la **Fábrica Nacional de Moneda y Timbre**.

Dentro de dos años, el Salón de Barcelona volverá a abrir sus puertas. Una vez más, seguirá siendo un **Salón importante** cuya visita es muy recomendable, porque, por encima de todo y pese a las anécdotas, lo que nadie duda es que el Salón es un acontecimiento **cultural, comercial e industrial** de primera magnitud. ○





A pesar de que las fechas de celebración de este Salón de Barcelona no son demasiado propicias para presentar nuevos modelos, teniendo en cuenta que a estas alturas del año todos los fabricantes tienen ya sus novedades en las tiendas, los fabricantes nacionales y los principales importadores se han esforzado por sorprender a todos los visitantes con el mayor número posible de nuevas versiones de cara a la temporada recién iniciada.

LAS MOTOS EN EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE BARCELONA

Espectáculo sin revolución

LA presente edición del Salón de Barcelona en lo que respecta a las motocicletas no puede decirse que sea revolucionario. Los grandes constructores no han mostrado primicias importantes porque esas las desvelaron ya en el de Colonia el pasado año. Es evidente que no es el mes de mayo

SALON
BARCELONA



JAPONESES Y NACIONALES
HONDA PRESENTABA LA VF 750 C UNA MOTO DE LINEAS BELLISIMAS CON CIERTO ASPECTO CUSTOM. EN DERBI, POR SU PARTE, DESTACABA EL NUEVO SENDA UN CICLOMOTOR CON REFRIGERACION LIQUIDA

el momento de presentar las novedades de la temporada, cuando las motos ya están en las vitrinas de los concesionarios. Otra cosa es que ésta haya sido la primera ocasión que ha tenido el público español para verlas de cerca. Las nove-

dades, que sí las había, se centraban en modelos para el mercado nacional y en las que mostraban los fabricantes o importadores españoles que en su mayoría hacen gala de un gran dinamismo.

De los grandes constructores

una de las novedades más destacables no era una motocicleta sino un seguro. En efecto, por vez primera en Europa, Yamaha España ofrece a partir de ahora a sus compradores la garantía de poder asegurar la moto sea cualquiera su



edad y su experiencia, es decir los años de carné. Naturalmente, eso es algo que los jóvenes apreciarán en sobremanera. Si hablamos estrictamente de las motos de este fabricante la primicia no era la GTS 1000 sino el Top Jog 90 y el Jog R,

éste con su motor de 49 centímetros cúbicos, su freno de disco y su precio de 209.000 pesetas.

En Honda la máxima novedad para el público era la VF 750 C, una moto con una filosofía a medio camino entre custom y retro. Pero

también impactaba la NSR 125 con su aire de NR en miniatura. Mucho menos espectacular, pero más utilitaria, la veterana Scoopy estrenaba llantas de aleación y pintura metalizada. La presencia de Kawasaki consistía en la presentación al pú-

ORGULLO ALEMÁN
EL STAND DE BMW PRESENTABA VARIOS MODELOS LLAMATIVOS, LAS RECIENTES LLEGADAS R 1100 S Y K 1100 Y EL FUTURISTA SCOOTER C-1 CUYA VERSION DEFINITIVA APARECERA EN EL PROXIMO SALON DE COLONIA



ATAQUE ITALIANO

LA MARCA ITALIANA APRILIA ESTRENA IMPORTADOR EN ESPAÑA, ENTRE LAS NUEVAS IMPORTADAS DESTACAN LA EXTREMA (EN LA FOTO) Y LA PEGASO 650

blico español de las versiones 93 de las **ZZR 1100** y **600**, de las **ZXR 750** y especialmente la más reciente **KLX 650**. Por fin, el cuarto grande japonés, **Suzuki**, seguía la misma pauta que sus compatriotas y así pese a la espectacularidad de las **GSX 750** y **1100**, la **RF 600** o la más reciente custom **Savage 650**, era la **Adress 100** con su freno de disco, etc... la máxima novedad. Si dejamos el país del Sol Naciente ahora un sistema de antibloqueo de frenos, el EBC, los scooters son los más agresivos. Así tenemos el

cerca la todavía recién nacida **BMW R 1100 RS** con su boxer rediseñado y su espectacular suspensión delantera o la **K 1100** o todavía más el prototipo **C-1** que se desvelará en la IFMA de Colonia mostrando una nueva vía de moto ciudadana más confortable.

Otro gigante europeo, **Plaggio**, hacía un despliegue en el campo de los vehículos urbanos. Si por arriba la **Vespa Cosa 2** incorpora ahora un sistema de antibloqueo de frenos, el EBC, los scooters son los más agresivos. Así tenemos el



HACIENDO FUTURO
LAS NOVEDADES EN EL STAND DE PIAGGIO ERAN VARIAS. DESDE LA COSA 200 CON EBC, PASANDO POR UNA VERSION DEPORTIVA DEL ZIP, HASTA LA TIPHON UN CICLOMOTOR DE LINEA INNOVADORA

Zip Fast Rider, una versión deportiva del conocido **Zip**, en el que destacan el freno de disco y la estética más deportiva. El **Typhoon** es un nuevo ciclomotor de aspecto más atrevido y carácter deportivo, mientras que en la cilindrada del octavo de litro aparece el **Skipper**. Junto a estos modelos, **Gillera** ofrece una enduro como es la **125 R** y la versión de 350 centímetros cúbicos de la **Nordwest**. Otro constructor italiano de primera línea es **Aprilia**, que a partir de ahora cuenta con Aprilia España como nuevo importador. Sus caballos de batalla serán el scooter **Amico 50**, la gama 125 con la **RS Extrema** y la **Red Rose** y la esperada **Pegaso 650**.

Sin dejar el país transalpino, con **Ducati** cabe hablar de una moto tan espectacular como la **Monster 900** que si bien sigue contando con el célebre bicilíndrico de Bolonia, en su aspecto es absolutamente novedosa dentro de la línea de las «naked bikes» o motos desnudas. Como novedad tecnológica también cabe citar la nueva «Super mono». **Cagiva** ofrecía su amplia gama en la que hay desde un ciclomotor hasta las **Elephant**, pasando por la preciosa **Mito 125**. **Italjet** presentaba una amplia gama de ciclomotores y de ellos cabe destacar por lo peculiar, el **Scoop**, con un aire desenfadado y práctico.

En el mundo de los ciclomotores otras marcas presentaban modelos interesantes. Así, **Peugeot** amplía su gama dentro de los **SV 125** con los modelos **Executive** y **Sport** y profundiza en el campo de los ciclomotores con el **SV 50**. **PGO**, la marca de Taiwán, mostraba junto al fantástico prototipo de la **V-2 1.600** centímetros cúbicos los nuevos **Comet Sport 50**, **Junior 50** y las nuevas versiones **Star** y **Galaxy 90**. En otro segmento, el del campo, es destacable la presencia de **KTM** que con sus modelos de dos y cuatro tiempos con cilindradas de 350, 400 y 600 cc, la gama **LC4**, desvelaba el prototipo **The Duke 650**, una moto tipo «Super Motard». Tampoco pasaban desapercibidas las **Triumph**, especialmente con su modelo **Daytona**, o las siempre espectaculares **Harley-Davidson**, o motos de campo tan especializadas y eficaces como **Husaberg** y **Husqvarna**.

Entre los fabricantes nacionales no se puede omitir **Derbi**, que en el campo de los ciclomotores presentaba un nuevo motor de última generación refrigerado por agua que se monta en una atractiva todo-terreno denominada **Senda**, y en la versión refrigerada por aire en un prototipo con un aspecto que recuerda a las **Kawasaki Zephyr**, el **Phoenix**. Estos se añaden a los ya conocidos **Variant** y **Vamos**. Por parte de **Rieju**, cabe citar por un lado su nuevo **RR** derivado del **Drac** y el atractivo **Windy**, un ciclomotor urbano con motor **Minarelli**.

Haciendo hincapié en su gama infantil con modelos desde los 5 hasta los 14 años, **Mecateno** presentaba también su deportivo ciclomotor **CR7 Racing**. **Beta**, no sólo se especializa con su gama de trial sino que hace un amplio esfuerzo en un modelo de enduro como es el **MX 50**, ahora muy renovado, mientras que su rival **GAS-GAS**, hace algo similar y así además de ofrecer motos como la que emplea **Tarrés**, ofrece su gama **Enducross**



EN LA VARIEDAD..

SUZUKI PRESENTABA EL NUEVO **Adress 100** UN CICLOMOTOR URBANO RECOMENDABLE. LOS COREANOS DE **PGA** TRAJERON EL PROTOTIPO DE LA **V2 1600** Y EL **COMET 50**

con cilindradas de 80 y 125. A todo ello no se puede olvidar la siempre imaginativa industria de los complementos y accesorios. Citar sólo unos pocos sería injusto, pero demuestran junto con los grandes

constructores, que pese a la crisis general que afecta el sector, la industria de las dos ruedas está dispuesta a luchar hasta el final. ○

Texto y fotos: **Jose L. Aznar**

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

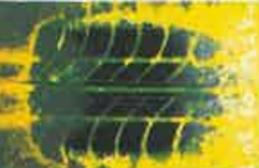
MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

15%



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

9%



La perfección técnica de los elementos que componen el **MXT** logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. Y ahora, porque para **Michelin** no hay cliente pequeño, también está disponible el **MXT80**. La tecnología más avanzada, para coches normales.

MXT MICHELIN

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



CAR AUDIO

Tensa espera

El sector del autsonido espera con nerviosismo la recuperación de las ventas de coches.

La trayectoria del mercado de **Car Audio** va estrechamente ligada a la venta de automóviles. Si no se venden coches, automáticamente se dejan de vender autorradios. Por ello la crisis abarca también este sector, que mantiene la esperanza de una recuperación a corto plazo.

Actualmente, los fabricantes trabajan duro para ofrecer al comprador de tipo medio-bajo un producto con el suficiente atractivo como para que decida a la sustitución de su viejo aparato. Las últimas tendencias apuntan a un impresionante despliegue de sistemas de seguridad, entre los que destaca el fron-

tal extraíble, el código o una combinación de ambos. El sistema **RDS** cada vez está más valorado por el usuario, que comienza a saber apreciar lo que es mantener en un largo viaje la emisora favorita en el dial sin riesgo de interferencias ni de perder la señal.

Pioneer deslumbró a todos en la muestra catalana con un sistema de navegación vía satélite, el sistema **AVIC-MCC**. Por medio de un ordenador GPS (Sistema de Posicionamiento Global) que puede reproducir información del CD-ROM o discos CD convencionales, el conductor podrá, una vez que estén disponibles los mapas digitalizados



AVIC V10
EN UN FUTURO CERCANO SERA IMPOSIBLE PERDERSE EN CARRETERA. LA CIRCULACION POR SATELITE LO IMPEDIRA



PIONEER CDX M6
SE TRATA DE UN CARGADOR DE DISCOS COMPACTOS CON CAPACIDAD PARA SEIS CD Y QUE CABE EN EL HUECO DE LA GUANTERA DE UN GOLF III



PHILIPS
EL RECLAMO DE PHILIPS EN SU STAND ERA UN CADILLAC DECORADO CON SUS COLORES

de Europa, determinar y ver la posición precisa de su vehículo en mapas digitales de carreteras. También podrá trazar rutas fijando con antelación el destino y recibir información narrada sobre las instalaciones de ocio en ruta como hoteles, restaurantes, etcétera.

A su vez, y volviendo a la realidad, presentaba un reproductor de CD múltiple (**CDX M6**) con cartucho de seis discos y unas dimensiones muy reducidas, tanto que se puede instalar incluso en la guantera de un Golf de la tercera generación. Para ver deportivos de ensueño no había que irse muy lejos, no hacía falta ni salir de

la zona reservada al **Car Audio**, ya que **Kenwood** contaba en su stand con la presencia del McLaren F-1, un «dream car» de 100 millones de

pesetas y 560 caballos de potencia diseñado por **Gordon Murray** con toda la tecnología de un Fórmula 1 al servicio del placer de conducir.

Kenwood se encarga de las comunicaciones de McLaren en F-1 y presentaba en el Salón hasta 20 nuevos productos entre radiocasete, reproductores de CD amplificadores y altavoces. El precio de los radiocasete oscilan entre las 26.500 y las 98.000 pesetas.

El diseño es otra de las preocupaciones de los fabricantes y en **JVC** saben mucho de esto, ya que se inspiran en las creaciones de **Giorgetto Giugiaro** a la hora de diseñar sus aparatos. **JVC**, a través de **Ge-**



SONY Y GRUNDIG
MINI DISC Y RADIOCASSETE, EL FUTURO

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, alzacristales 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

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 Giorgetto 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 CD's 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.

Autos y Ac. Comercio, S.L. - 08130 NIA - FERRETTES DE MÓDICA (Barcelona)

Tel: (93) 5747122 (Atención) - Fax: (93) 5742214



delson, su distribuidor para España, presentaba equipos muy interesantes entre los que habría que destacar el **KS-RT 30** con panel extraíble, autorreverse, nuevo cabezal, reloj digital y 8X2 w., entre otras características. Su precio roza las 35.000 pesetas.

Grundig, además de ser proveedora oficial de un buen número de marcas de automóviles como Seat, Volkswagen, Renault, Saab, Mercedes u Opel, no deja de lado el mercado abierto, apostando fuerte por el doble sistema de seguridad (DSS), semifrontal extraíble y código. En el Salón presentaban el SCD-1910, un autorradio con compact disc, RDS y 4X20 W para el que to-

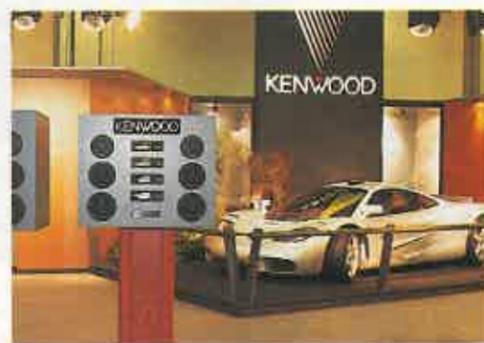
avía no se podía hablar de precio. Un radiocasete (**WKC 3905 RDS**) con la misma potencia, autorreverse y las prestaciones de un alto de gama por 51.000 pesetas. O un cargador para 10 discos compactos (**MCD 20**) por 78.000 pesetas.

Alpine presentaba su nueva línea de sistemas de seguridad, ya que en EEUU y Asia esta marca es líder en el mercado de alarmas para automóvil. Entre otras características, estos sistemas impiden el arranque del motor y cubren prácticamente todo el automóvil. Destaca la función «pánico», que permite activar la sirena en caso de emergencia o la posibilidad de controlar hasta cuatro vehículos con un mismo mando.

Volviendo al sonido en el automóvil, **Sony** recordaba a los visitantes que ha marcado un hito en el mundo del sonido digital con el Mini Disc y presentaba el **MDX-U1 RDS** un aparato para coche con sintonizador, Mini Disc y facilidad para escuchar compact-disc de tamaño normal almacenados en un cargador, mediante el control Unilink. El disco, de tan sólo 6,4 cms. de diámetro puede almacenar 74 minutos de música. Este aparato cuesta 140.000 pesetas mientras que un Mini Disc virgen unas 1.600 pesetas. Por último destacar el autorradio con casete digital (DCC) y la nueva gama de teléfonos para coche de **Philips**.



JVC Y MCLAREN DE KENWOOD
A LA IZQUIERDA EL KS-RT30 DE JVC, UN RADIOCASSETE CON CARACTERÍSTICAS MUY INTERESANTES POR 34.500 PESETAS. A LA DERECHA EL «DREAM CAR» DE MCLAREN



INDUSTRIA AUXILIAR

Al servicio del automóvil

A diferencia de anteriores años, el espacio dedicado a los productos auxiliares ha visto mermada su importancia de forma considerable.

Si la importancia del sector de componentes, recambios y accesorios dio pie a la creación de Expomóvil tras el paso a bianual del Salón del Automóvil, ahora nadie en este sector parece encontrarse a gusto en esta manifestación, donde sólo las últimas novedades de automóviles son las estrellas. Ello, junto a los precios del metro cuadrado y la aparición

de un certamen especializado como Motortech en Madrid dentro de un par de semanas, hizo que muchas marcas se abstuvieran de estar presentes en Barcelona, haciéndolo sólo las grandes firmas o algunos importadores aconsejados por las firmas extranjeras que comercializan.

Casi la mitad del espacio ocupado por este sector ha estado dedi-

cado a los neumáticos y llantas. Michelin hizo hincapié en su nueva gama Pilot, que en sus versiones SX (deportivo), HX (equilibrio) y CX (confort) satisfacen las necesidades de vehículos de gama alta. Del mismo modo, Pirelli se centró en su gama P200 Chrono, además de mostrar toda su gama de competición en rallyes, con la que obtuvo Carlos Sainz su título mundial en 1992. En

SOBRE TODO NOVEDADES PRESTIGIOSAS MARCAS COMO MOMO, SHELL Y MICHELIN, PRESENTARON SUS NUEVOS PRODUCTOS



SALÓN
BARCELONA



EL STAND DE CASTROL
LA MARCA DE ACEITES PRESENTO EL CASTROL GTX 3 Y EL TXT, PARA MOTORES DE CUATRO TIEMPOS, Y OTRAS OPCIONES COMO EL TOP 50, EL TTS PRE MIX Y EL TTS INJECTION



UN FÓRMULA 1 EN EL SALÓN
LOS RESPONSABLES DE ELF INTRODUCIERON COMO MÁXIMA ATRACCIÓN DE SU STAND UN WILLIAMS RENAULT DE LOS QUE SON PATROCINADORES



CONTRA LAS INCLEMENCIAS DEL TIEMPO
GOODYEAR PRESENTO AL PÚBLICO SU NEUMÁTICO AQUATRED, QUE YA HABÍA SIDO MOSTRADO A LA PRENSA Y QUE RESULTA IDEAL PARA PISOS LLUVIOSOS

su stand llamó poderosamente la atención el simulador de competición deportiva. Goodyear dio a conocer al público su neumático Aquatred, presentado recientemente a la prensa, de indudables cualidades en pisos lluviosos. Kleber presentó dos novedades: el neumático direccional de la gama DR para vehículos de alta velocidad y el Super 10 L, para tractores de gran potencia. También Firestone mostraba su gama para vehículos industriales, agrícolas y para automóviles, que se sumaban a los Expedia S-01 de Bridgestone, un neumático que equipan de serie Jaguar, Porsche y Ferrari.

En el apartado de aceites y productos químicos, destacar la presencia de Agip, BP y Shell, que presentaba la nueva familia de lubricantes Shell Helix compuesta por tres productos: Shell Helix standard 20W-50, mineral para motores de gasolina y diésel, el Plus 15W-50, semisintético para vehículos de gama media y el Ultra 5W-40, sintético para modelos deportivos. Castrol lanzaba el nuevo Castrol GTX 3, de base mineral y el TXT, de base sintética para todo tipo de automóviles con motores de cuatro tiempos, diésel y gasolina, dotados o no de catalizador; mientras que para motores de dos tiempos eran tres los nuevos productos, el TOP 50 para ciclomotores y scooters, el TTS Injection System para motos con depósito de lubricante separado y TTS Pre Mix, para motocicletas que requieren mezcla directa de gasolina/aceite en el depósito. En el stand de Fina destacaba el Finagreen biodiésel, un carburante de origen vegetal a partir de la colza que no requiere modificación en los motores de este ciclo. En Gulf destacan novedades para motores de dos tiempos como el Gulfpride Two Stroke, semisintético para competición. En el apartado de accesorios, Momo presentaba nuevas llantas Idea, Momo Corse y Vision, así como hasta once volantes nuevos en distintas combinaciones maderapiel, viéndose esta última sustituida en algunos por el poliuretano y destacando en pomos de cambio la incorporación del aluminio como última novedad. En el apartado de competición, esta firma se ha hecho con la firma italiana Fusina y to-



da su línea de equipamiento para piloto y copiloto, *backets*, arneses y volantes. Turisport presentaba sus nuevas llantas personalizadas Bugatti y Pininfarina, así como las BBS RI en magnesio y titanio y la RA, que en sus versiones desmontable y monobloc resultan la más cara y la más barata de la conocida firma alemana. Otra novedad importante era la Spikes Spider Sport, una cadena típica que dispone de la facilidad de colocación de la innovadora Spikes Spyder y más adecuada para la nieve virgen o pendientes pronunciadas. Braid mostraba la nueva Serie 6 con un diseño de cinco brazos en distintos diámetros y anchos, mientras que en el stand de ACD



NOVEDAD PARA LA NIEVE
SE TRATA DE LA CADENA SPIKES SPYDER

destacaban las llantas RW y accesorios aerodinámicos traseros y en ATW sus llantas de más reciente creación presentadas este mismo año, como la MT-15. En equipos de aire acondicionado, Diavia exponía su climatizador de aire para la tercera generación del VW Golf y el equipo para el Opel Astra, mientras que Mitchell se centraba en los equipos para vehículos comerciales e industriales, sin olvidar los correspondientes al Ford Mondeo o Escort Cosworth. Entre las curiosidades multitud de portabicicletas: el ZOPS por ventosas, útil para tablas de surf, esquís o ruedas y el Kolumbus, portaesquís magnético con antirrobo de Comercial SAR. ○

ESPECIALISTAS EN CONDUCCIÓN DEPORTIVA
ESTE AÑO ESTABA PRESENTE LA FIRMA JAPONESA DE NEUMÁTICOS YOKOHAMA, QUE SE ESTÁ ABRIENDO PASO EN EL MERCADO EUROPEO



REPRESENTANTE
GAMMA CAR AUDIO, S.L.

Avenida de Melitón, 44 - 08020 Barcelona (España)
Tel. (93) 420 00 00 Fax: (93) 420 02 55



MADE IN ITALY

DELEGACIONES:

BARCELONA:	TELEFONO: (93) 3 22 39 30	FAX: (93) 4 10 79 40	SEVILLA:	TELEFONO: (954) 42 37 07	FAX: (95) 4 42 18 05
BILBAO:	TELEFONO: (94) 4 32 91 96	FAX: (94) 4 10 29 78	VALENCIA:	TELEFONO: (96) 3 74 77 11	FAX: (96) 3 74 84 13
LA CORUÑA:	TELEFONO: (981) 24 08 44	FAX: (981) 24 08 34	VALLADOLID:	TELEFONO: (983) 77 62 10	FAX: (983) 39 43 47
MADRID:	TELEFONO: (91) 6 77 46 57	FAX: (91) 6 56 24 53	VIGO:	TELEFONO: (986) 37 36 57	FAX: (986) 37 38 66
			ZARAGOZA:	TELEFONO: (976) 42 52 00	FAX: (976) 39 56 82



NISSAN M-140.230. SE TRATA DE LA NOVEDAD DE LA MARCA JAPINESE EN EL SALÓN, CON UN APORTE DE 230 CABALLOS.

VEHICULOS INDUSTRIALES

El Ocaso

Las marcas han restado importancia a este sector del Salón, que no da beneficios económicos.

S I en el apartado de automóviles la gran debacle se ha producido en el primer trimestre del año, en los vehículos industriales las cifras catastróficas de ventas eran ya un hecho en la pasada edición de 1991 del Salón del Automóvil de Barcelona.

La reciente desaparición de la empresa holandesa DAF es un hecho bastante significativo de la verdadera situación de un sector que ha preferido estar ausente del certamen barcelonés. Ninguna de las

grandes marcas de vehículos industriales pesados ha tenido pabellón propio, en un momento en el que las cifras de coste no justificaban en absoluto una presencia que no iba a tener una cartera de pedidos suficiente.

Por todo ello, los únicos vehículos industriales que han podido contemplar los visitantes del Salón han sido los de tonelaje medio y ligero. Nissan tenía como novedad el camión M-140.230 con una potencia de 230 CV y un PMA de 14 toneladas. En cuanto al transporte de mercancías hasta 3,5 Tn. se ha iniciado la comercialización de las nuevas Trade coincidiendo con el Salón. Junto al nuevo motor BD-30 de cuatro cilindros, inyección directa y 86 CV, gracias al empleo de un escape múltiple, se incorporan nuevas ballestas parabólicas delanteras y traseras, un aumento de 62 mm. del ancho de vía de los ejes

delantero y trasero y un nuevo equipamiento y estilo exterior. Finalmente, la popular Vanette ha experimentado una importante remodelación con reunificación de las gamas Practic y Estándar.

Ford con su Transit, Renault con su Traffic, Citroën con su C-25, Fiat con su Ducato y Peugeot con su J-5, presentaban diversas combinaciones para distintas tareas, al igual que con sus vehículos más ligeros, contando la marca del león con una unidad eléctrica de su J-5, con una carga útil de 800 kilos, una autonomía de 70 kilómetros y una velocidad máxima de 80 km/h. El grupo VAG contaba como estrella con su modelo Caravelle, del que presentaba hasta 11 versiones, mostrando también los furgones LT, un minibus para 19 viajeros en base a estos últimos y el pick-up VW Taro. Todo ello sin olvidar los Skoda en versiones comercial y pick-up. ○



PORQUE VD. Y SU FAMILIA, MERECEAN PRODUCTOS DE CALIDAD...



PRESTACIONES DE CONFIANZA.

¡Obtenga para su automóvil familiar, máxima seguridad y confianza! El nuevo neumático F-570 de FIRESTONE, incorpora diseño, materiales y construcción de alta tecnología, que hasta ahora, estaban reservados para neumáticos de la más alta gama.

¡Vd. y su familia lo merecen. No se conforme con menos!

NUEVO F-570, MEJOR AGARRE, MAS DURACION, MAYOR CONFORT.

Firestone
NEUMATICOS DE ALTA SEGURIDAD.

— GRUPO BRIDGESTONE: LIDER MUNDIAL DEL NEUMATICO —





LUCAS EQUIPA A OPEL Y PEUGEOT

El nuevo Opel Corsa va equipado con varios componentes de la marca Lucas, al igual que los Opel Astra, Vectra y Omega: ABS, distribuidor, módulo de encendido... También el Peugeot 306 está equipado con algunos componentes de la firma Lucas: frenos de discos delanteros, frenos de tambor trasero, inyección diésel... Los modelos 106, 205, 309 y 405 de Peugeot también montan equipos Lucas.

CEPILLO LAVACOCHEs TATAY

Disenado por Elías Seguí, el cepillo lavacoches Tatay es de gran utilidad por tratarse de un accesorio que se usa conectado a una manguera y al que se le puede incorporar una pastilla de jabón, con lo que no se requiere ningún producto ni accesorio más para la perfecta limpieza del coche. Además, puede

usarse para limpiar a fondo el mobiliario del jardín, la puerta del garaje...



CAMBIOS EN RENAULT

CATHERINE Ragobert ha sido nombrada directora Financiera y Administrativa de Renault V.I. España, sustituyendo en el cargo a Jean Cazorla, por jubilación de este último. La nueva directora nació hace 36 años en la ciudad francesa de Orleans y se licenció en 1978 en la escuela de Ciencias Económicas y Comerciales de París.



PRECIOS NUEVOS

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

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

ALEKO														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
ALFA ROMEO														
33 1.3 Cat.	1.557.585	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 Veloce	1.482.585	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 le	1.692.585	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 le Cat.	1.742.588	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.7 le	1.842.585	1.712	110	190	9,4	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 le Cat.	1.892.585	1.712	105	188	9,5	8,4	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 le 16V Cat.	2.032.585	1.712	132	202	8,4	8,8	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 le 16V	2.044.015	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 16V Quadrifoglio	2.122.931	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 16V Permanent 4	2.578.149	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 16V Permanent 4 Cat.	2.652.585	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.645	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	(1)	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	186	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
164 2.0 Twin Spark	3.350.495	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	-	77.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.530.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
164 3.0 V6	4.830.336	2.959	192	230	8,8	10,7	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
164 3.0 V6 Aut.	5.040.000	2.959	192	225	9,0	11,2	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
164 3.0 V6 24V Super	5.250.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
Spider 2.0 le	3.252.795	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	-	43.308	Serie	Serie	200.000	-	75.000
164 3.0 V6 24V Super Aut	5.485.000	1.995	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
164 3.0 V6 24V Quadrifoglio	5.865.000	1.995	230	245	7,7	11,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
164 370 TD	3.990.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
164 370 TD Super	4.325.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000

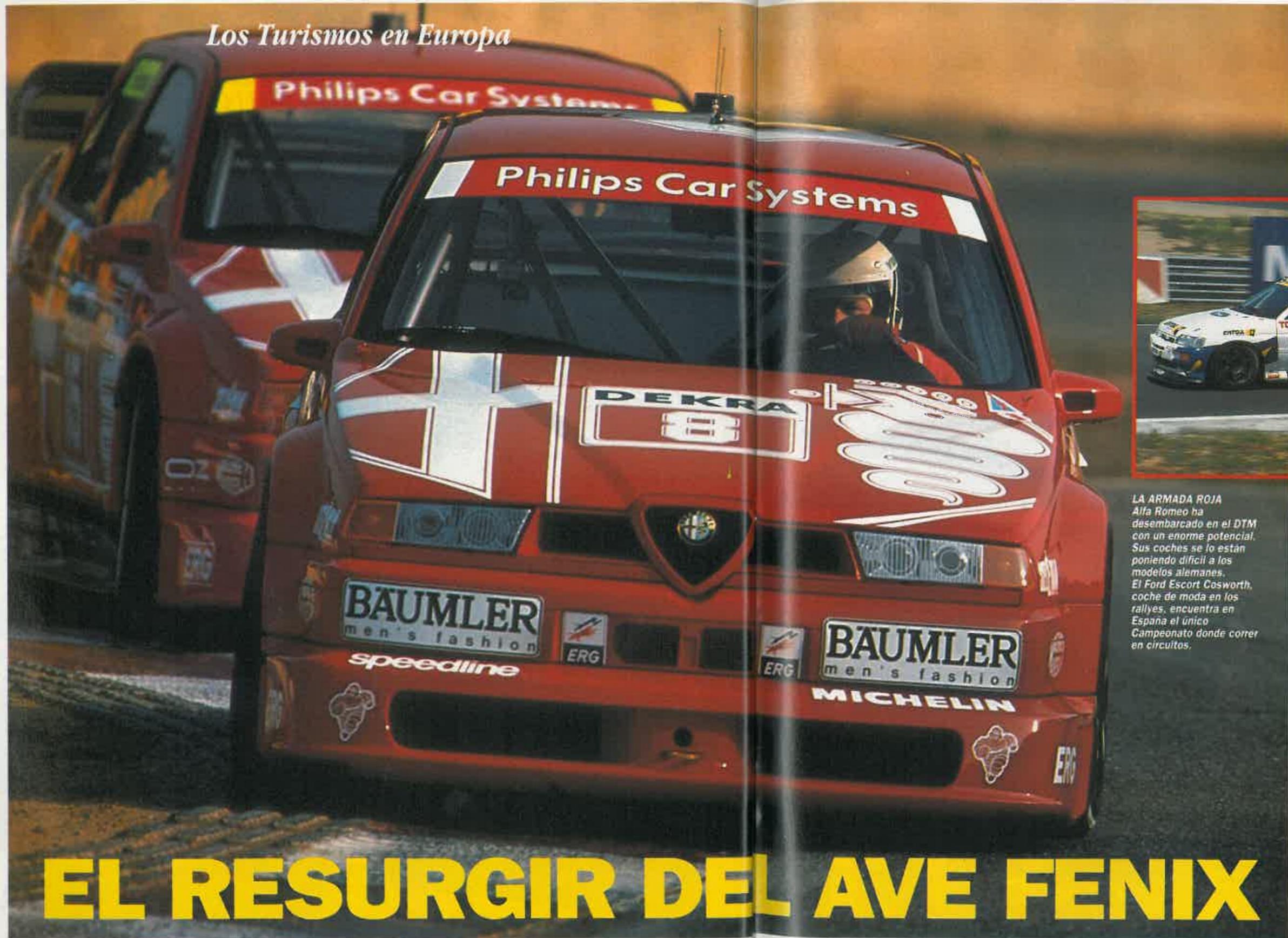
NOTA: Opción 1: Incluye el climatizador, cortinillas y desempañador eléctrico de los espejos retrovisores: 250.000 ptas. El cambio automático está disponible en los alfa 164por 288.722

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
ARO														
Aro 10 Techo Luna	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	110.000	-	125.000
243 D	1.797.067	3.120	85	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.752.462	3.120	85	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
ASIA MOTORS														
Rocsta 1.8 G Cat.	2.272.000	1.769	85	159	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	-	Serie
Rocsta 2.2 Básico	1.848.000	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	-	Serie
Rocsta 2.2 D	2.145.000	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	-	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
AUDI														
80 2.0 E	2.995.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.560.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.770.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.140.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.365.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Quattro	4.865.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 1.9 TDI	3.245.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	235.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Avant	4.235.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
100 2.3 E	3.880.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.190.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	4.780.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.075.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.430.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.275.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI	4.630.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.850.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 Avant 2.5 TDI	5.075.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	3.845.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe 2.8 E V6	4.155.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe 2.8 E V6	4.660.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.209.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe S-2	6.550.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Cabrio 2.3 E	5.530.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
V8 3.6	10.120.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	126.909					

Los Turismos en Europa



Los turismos están alcanzando de nuevo el prestigio que siempre tuvieron. La implantación de la Clase 2, creada por la FISA, va a servir para unir diferentes campeonatos nacionales y, de esta forma, recuperar el Europeo.



LA ARMADA ROJA Alfa Romeo ha desembarcado en el DTM con un enorme potencial. Sus coches se lo están poniendo difícil a los modelos alemanes. El Ford Escort Cosworth, coche de moda en los rallyes, encuentra en España el único Campeonato donde correr en circuitos.

La situación actual que se vive en el automovilismo mundial, con un Campeonato de Sport Prototipos defenestrado, un Mundial de Fórmula 1 en el que pesan más los intereses propios que el aspecto puramente deportivo y un largo etcétera de ejemplos, han hecho que los diferentes certámenes nacionales de Turismos hayan tomado una enorme relevancia.

En el éxito de los Turismos, influyen varios factores. El primero, y más importante, es que a diferencia de los monoplasas y coches de Sport Prototipos, el espectador ve correr a coches similares al suyo. Esto es muy importante para las marcas, que no dudan en invertir en proyectos de ese tipo, sabiendo de antemano que su inversión va a tener resultados favorables. Otro aspecto que ha hecho subir como la espuma a los Turismos, son las carreras tan competidas y emocionantes que se pueden vivir.

Todo esto ha animado a la FISA a devolverlos a la situación que se merecen, intentando volver a recuperar el desaparecido Europeo de

EL RESURGIR DEL AVE FENIX

Turismos y, porqué no, incluso un Mundial. Para ello, y para que pueda haber una buena inscripción, han creado la Clase 2 FISA, que se rige por el reglamento del Campeonato inglés (BTCC), sin duda el mejor organizado y más inteligente de todos los que existen en la actualidad.

Esta Clase 2 está reservada a vehículos con motores atmosféricos de dos litros y limitados a 8.000 revoluciones por minuto, con tracción a dos ruedas, estando los coches con tracción trasera penalizados con un mayor peso, 1.050 kilos contra los 950 de los tracción delantera.

La FISA va a realizar un ensayo general de lo que podría ser el futuro Europeo de Turismos, para ello se celebrará el próximo 17 de octubre en Monza una prueba denominada Copa de Europa FIA de Turismos, de la que saldrá el campeón de Europa 93 y en la que podrán competir al menos cinco pilotos de cada país de los que hayan adoptado esta Clase 2. La carrera se disputará a dos mangas de veinticinco vueltas cada una, que suman un total de 145 kilómetros, con una neutralización entre ambas de diez minutos, tiempo en el que los equipos pueden cambiar neumáticos, repostar combustible y realizar alguna posible reparación mecánica.

En el 93 son ya unos cuantos países los que han decidido adoptar la clase creada por la FISA, los más importantes son Inglaterra (BTCC), Italia (CIVT) y Francia (Superturismo). Hay que comenzar hablando del BTCC, un campeonato que ha servido de ejemplo para los demás, y esto no ha sido por casualidad. Es un certamen que cuenta con una impecable organización, los ingleses con una larga tradición automovilística y su carácter meticuloso no han dejado nada al azar y, con todo perfectamente atado, han conseguido una magnífica inscripción, con una enorme competitividad. Para corroborar esto basta echar una ojeada a los tiempos de clasificación de los entrenamientos oficiales y ver que del primero hasta el quince hay un segundo de diferencia. Un grupo que anima cada carrera con momentos muy intensos y emocionantes y en el que están involucrados coches de siete u ocho marcas diferentes.

VIENTO EN POPA
El certamen español (CET), ha conseguido un elevado nivel de participación, con equipos muy profesionales.

PARA TODOS LOS MODELOS
En Europa corren una gran variedad de modelos. Un coche que se está mostrando competitivo es el Opel Vectra.

CAJA ANTIGUA
En España, debido al Reglamento técnico, los BMW M-3 que participan lo hacen con la carrocería «vieja» y el motor de 2,3 litros.



SEGUNDA JUVENTUD
Alessandro Nannini ha encontrado en los turismos la continuidad a su carrera deportiva.



PRONTO EN ESPAÑA
El Nissan Primera, un vehículo muy competitivo en Inglaterra, será el vehículo que utilizará la filial española de la marca japonesa en España.

A este certamen se estima que acuden a presenciarlo una media de 20.000 personas de pago por carrera. Los aficionados ingleses pagan por presenciar cualquier modalidad automovilística, incluido el RAC Rallye, pero a cambio el espectáculo que les ofrecen los organizadores es muy atractivo. En circuitos, la entrada incluye una visita a la línea de boxes, donde pueden contemplar de cerca a los coches y a los pilotos.

En el BTCC, los entrenamientos libres se realizan quince días antes de la prueba, de esta forma los participantes llegan al circuito el sábado para disputar dos mangas de entrenamientos cronometrados para definir la parrilla de salida y el domingo se celebra la carrera. En este certamen no existe «Warm up». Cada participante dispone de seis neumáticos debidamente marcados, con los que tienen que realizar los entrenamientos y la carrera, salvo que llueva, en esta situación la utilización de ruedas es libre.

Por lo que respecta al Campeonato francés e italiano de Turismos, en los dos casos han adoptado este año el reglamento de la Clase 2 FISA. En años anteriores, en estos países se competía con vehículos de sofisticada preparación y con reglamentos técnicos muy abiertos.

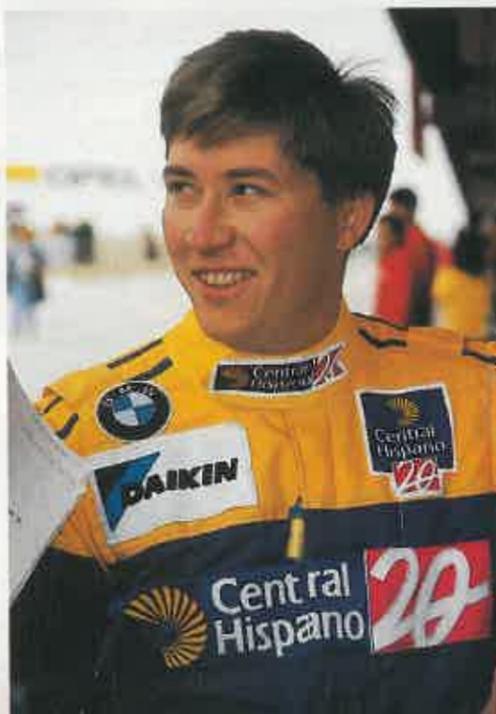
En líneas generales son muy parecidos al BTCC, el italiano el CIVT (Campeonato Italiano de Velocidad de Turismos), se diferencia en que en cada reunión se disputan dos mangas, o lo que es lo mismo, dos carreras, ya que cada una puntúa individualmente y la salida es lanzada. En el Superturismos francés también se celebran dos carreras en cada cita, siendo el único campeonato de dos litros en el que tienen cabida los coches con cuatro ruedas motrices, éste es el caso de Audi con sus 80 Quattro. Estos modelos tienen un handicap de peso similar al de los coches con tracción trasera y deben pesar como mínimo 1.050 kilos. En este certamen, gracias al esfuerzo de un grupo de concesionarios del importador francés de Seat, están inscritos dos Toledo.

Al margen de estos tres certámenes, hay otros países con unos campeonatos de turismos muy interesantes que se van a sumar en un

EL COCHE DE PAPÁ
Las carreras de turismos permiten ver en acción a los coches que circulan a diario por nuestras carreteras. Buena prueba de ellos son los Renault 19 del Campeonato Inglés, que además ganan carreras.

MARCA PUNTERA
Los BMW 318 son favoritos para alzarse con el certamen Inglés (BTCC) y el italiano (CVIT). El Nissan Skyline, que pilota Luis Pérez-Sala, es un raro ejemplar en Europa.

SITIO PARA LOS MEJORES
En los turismos es posible contemplar en acción a pilotos de primera línea, un ejemplo de ello es el de Antonio Albacete en España. El Superturismos francés es el único campeonato de dos litros en el que tienen cabida coches 4x4, caso de los Audi 80 Quattro.



EL DMT, UN CASO APARTE

El Campeonato Alemán de Turismos (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft), es el más espectacular de todos los que existen en la actualidad. Con la configuración con la que se le conoce hoy en día, comenzó a finales de los años 80, en un momento de esplendor económico, que permitió poner en pista una numerosa inscripción, compuesta por coches con una sofisticada y generosa preparación. En él entraron de lleno Mercedes con los 190 16 válvulas, que en la actualidad han evolucionado hasta los 190 2.5 16V Evolution 3, BMW con los



M-3, Opel con los Omega y Audi con los 200 Quattro, vehículos con motores de hasta 2,5 litros y más de 400 caballos de potencia. Todos estos coches son preparados por escuderías muy fuertes, algunas han pasado por la Fórmula 1 y a sus volantes se sientan pilotos muy famosos, muchos de ellos provenientes de la F-1.

Este certamen, debido a su enorme competitividad y la espectacularidad de sus carreras, pronto alcanzó una gran popularidad, llenando por completo los circuitos en los que se disputa. A presenciar el DTM han acudido en cada prueba más espectadores de los que se suelen dar cita para presenciar las carreras de Fórmula 1. Tal fue el interés que despertó y que ha mantenido desde su creación, que ha sido en buena parte el causante del aumento de protagonismo de los Turismos en Europa.

Pero en los dos últimos años está en recesión. Primero se retiró Opel, después a mediados del 92 lo hizo Audi, por discrepancias con el reglamento, y a finales de ese mismo año BMW anunció que retiraba sus M-3 con motor de seis cilindros oficiales. Esto, unido a la grave situación económica que se vive en la actualidad y a los grandes presupuestos que se necesitan para participar en este campeonato, ha hecho que también muchos equipos privados hayan decidido dejarlo. La temporada 93 se ha salvado con la llegada de Alfa Romeo, que ha alineado cuatro 155 V-6, con un motor que rinde 420 caballos de potencia y con tracción a las cuatro ruedas. Al volante de uno de ellos está Alessandro Nannini, que tras su desgraciado accidente de helicóptero, que le apartó de la F-1, está encontrando en los Turismos su segunda juventud.

La llegada de Alfa Romeo ha propiciado, al menos en las primeras carreras, que haya una intensa lucha con Mercedes, lo que permite que no se pierda espectáculo. En Alemania tienen prevista la creación de una clase 2, con reglamentación de la FISA, y, para no apartar de las carreras a los actuales coches de la clase 2,5 litros, compartirán pista hasta el 97; a partir de entonces sólo se correrá con los coches de dos litros.

*Rallye de Tierra de Tarragona***MAS DIFICIL TODAVIA**

Las lluvias caídas la semana antes de la carrera anegaron los caminos y dificultaron el paso en algunos tramos. La organización salvó como pudo un rallye que costó especialmente realizar.

M^a Jesus Benelt
Enviado especial

UN río, que había crecido más de lo previsible con las lluvias de la semana anterior a la prueba, deslució la segunda carrera de la temporada. En ese paso, que

estaba precisamente en la primera cronometrada, se quedaron atascados más de cuarenta coches. Todos pudieron salir a empujones o con ayuda de la grúa, pero para algunos la parada era definitiva, al negarse los coches a arrancar tras el paso por el agua. También los hubo que

cruzaron sin problemas, eso sí, acometiendo el «charco» muy despacito, en primera, tal y como había recomendado la organización. Después de la catástrofe, la segunda pasada por el controvertido tramo no se realizó. Y la polémica saltó tras este incidente; según algunos, sobre todo

los perjudicados, el tramo debía haber sido anulado, pero la organización, que ya había tenido que acortar otra de las cronometradas de seis a tres kilómetros, comprobó que, eso sí, despacio, se podía pasar y, para no dejar el rallye reducido casi en un cincuenta por ciento, decidió mante-

nerlo. Lo cierto es que año tras año se va poniendo más difícil la realización de los rallyes de tierra y especialmente éste de Hospitalet del Infantante parecía gafado desde el principio. Hace más de un año se tuvo el contacto con esta zona, se buscaron caminos y se iniciaron las con-



EN EL PODIO Con el Citroën, Riberaigua ganaba la Challenge y volvía a subir al podio, mientras Torra completaba el trió y su Golf era el mejor entre los dos ruedas.

versaciones con el ayuntamiento a cuyo concejal de deportes le gustó la idea y se comprometió a prestar la ayuda institucional necesaria para facilitar los trámites con la diputación y los otros ayuntamientos, en total nueve municipios, por los que la carrera debería de pasar. Todo se quedó en promesas y esa ayuda nunca llegó, pero lo que sí llegaron fueron las llamadas de diferentes ayuntamientos pidiendo fianzas -para reparar los caminos después de pasar la

carrera- como condición «sine qua non» para dar el permiso. Al final, apenas un mes antes de la carrera, se logró un acuerdo al comprometerse el Race a pasar una máquina por todo el recorrido una vez finalizado el rallye, un rallye para el que ha sido necesario obtener nada más y nada menos que diecinueve permisos -Tráfico, Federación, ayuntamientos, Generalitat, Diputación, Industria de la Generalitat, Medio Ambiente y un largo etc., un número al que nunca se

había llegado. Siempre la batalla más dura está en la consecución de los permisos, pero la dificultad de lograrlos depende mucho del interés que exista en la zona por hacer la prueba. Así, por ejemplo, para el próximo rallye, que será en Castellón, se ha logrado un acuerdo y, aunque el recorrido no va ser, por problemas ecológicos, el que le gustaría al Race, sí se utilizarán algunos tramos de los caminos previstos; hay verdadero interés por ambas partes para realizar la carrera.

Ser organizador único para un campeonato que se disputa por toda España no es tarea fácil y mucho menos cuando se trata de caminos y hay que buscar constantemente lugares nuevos. Pero, para que los rallyes sean secretos, la responsabilidad debe de recaer sobre un único organizador, en este caso el Race, que cuenta con ocho millones por rallye de presupuesto y que con las inscripciones cubre el seguro y muy poco más. En este dinero se incluyen los premios, el desplazamiento y gastos de los casi cien voluntarios, entre comisarios y cronometradores, que hacen posible el desarrollo de la prueba, los médicos, las ambulancias y muchas veces los trofeos. Además, hay que sumar las 75.000 pesetas que muchas federaciones territoriales piden por la aprobación de reglamentos y los derechos de calendario y las 475.000 pesetas que se pagan por carrera a la Federación Española para que sea Campeonato de España, Federación que además cobra las cincuenta mil controvertidas pesetas a los pilotos para puntuar.

En la actualidad, aunque todo el equipo deportivo del Race colabora en cada una de las carreras, la búsqueda y preparación de cada uno de los rallyes corresponde a José Miguel García. Sobre él recae la responsabilidad de buscar los caminos, negociar con entidades y organismos, y, en definitiva, dar forma a un recorrido que cuente con los permisos reglamentarios, tenga fácil acceso para asistencias y público, resulte compacto, y, lo que es más importante, disponga de trazados adecuados tanto para los coches más potentes como para los más pequeños, porque hay que elegir para todos.

Por eso muchas veces los imprevistos son demasiados y, como en el



OTRO QUE REPITE Pese a la penalización que le cayó en Tarragona, Josep Badia se mantenía el primero entre los Marbella.



SE QUEDÓ EN EL CAMINO Una avería del Citroën AX Proto con el que José Piñón participa en los rallyes de tierra dio al traste con las posibilidades del equipo.



UN ESTRENO SIN SUERTE El estreno del Nissan Sunny de Javier Izaguirre se vio enturbiado por el agua. Marcó algunos buenos tiempos y habrá que contar con él.



APOYO DESINTERESADO En cada rallye, el Race cuenta con la colaboración desinteresada de casi un centenar de comisarios y cronometradores.

caso de Hospitalet del Infante, en ocasiones insalvables. El agua dejó fuera de carrera a hombres importantes como Claudio Aldecoa y Enrique Burrull y creó problemas a otros muchos; al final, de los sesenta y nueve equipos que tomaron la salida sólo 47 llegaron a la meta, pero el «charco» no tuvo la culpa de todos los abandonos.

El Citroën AX de Barreras-Minguez, sin rivales, se anotaba su primera victoria del año con más de un minuto de diferencia sobre el segundo, Riberaigua-Baxoli, que con otro Citroën se colocan primeros del campeonato al haber subido también al podio en Lorca. En dos ruedas motrices, el Volkswagen Golf GTi 16 válvulas de Torra-Romaní, se colocaba tercero, mientras que los problemas alejaban

CLASIFICACIONES

1º Barreras-Minguez (Citroën AX 4x4), 49 minutos, 49 segundos; **2º y 1º Challenge Citroën Riberaigua-Bexoli** (Citroën AX 4x4), a 1m 06s; **3º y 1º dos ruedas Torra-Romaní** (Volkswagen Golf GTi 16v), a 1m 38s; **4º Luzuriaga-Roca** (Volkswagen Golf Rallye), a 1m 54s; **5º Aldecoa-Ansotegui** (Citroën AX 4x4), a 1m 58s; **6º Solé-Bosch** (Citroën AX Carrerax), 1 minuto, 59 segundos; **7º y 2º dos ruedas Alsina-Poyano** (Renault Clio Proto), a 2m 18s; **8º Solé-Puyol** (Suzuki Vitara), a 3m 14s; **9º Torres-Calsina** (Citroën AX 4x4), a 3m 48s; **10º Saban-Ocariz** (Citroën Carrerax), a 4m 01s; **14º y 1º Copa Marbella Badia-Bartes** a 4m 58 s;

CAMPEONATO

1º Antonio Riberaigua, 50 puntos; **2º Josep Alsina**, 41 p. **3º y 4º Enrique Burrull y Guillermo Barreras**, 32 p. **5º y 6º José Torra y Claudio Aldecoa** 27 puntos.

de una posible plaza en el podio a los Citroën AX de Piñón-López y Alonso-Rodríguez, el Ford Fiesta 4x4 de Bravo-Burgos, el Metro 6R4 de Arbelaz-Insauti y el Nissan Sunny que estrenaban Izaguirre-Iturri. Los dos ruedas motrices más competitivos tampoco tenían demasiada suerte y, mientras el Renault Clio Proto de Alsina-Poyano -segundo en dos ruedas- se tenía que conformar con la séptima plaza de la general, de nuevo un *palier* dejaba al Opel Kadett de Casas-Collar fuera de carrera.

Entre los pequeños de la Challenge Citroën volvían a imponerse Solé-Bosch y también repetían victoria, pero dentro de la Copa Marbella, el dúo formado por Badia-Bartes, a pesar de acumular una penalización. O

Fotos: José Manuel Alonso

Subida a Jaizkibel

PRIMEROS DE EUROPA

El Europeo de Montaña visitó, este año, por primera vez España con la Subida a Jaizkibel. Una prueba que culminó con un buen éxito de organización y deportivo. Los pilotos españoles volvieron a mostrar un elevado nivel.

Manuel Madrid
Enviado especial

ESPaña es un país montañoso, con carreteras viradas y empinadas. Eso ha propiciado que nuestro ciclistas siempre hayan destacado en las etapas de alta montaña. En otra especialidad totalmente diferente, como es el caso de las subidas automovilísticas, con el campo de entrenamiento que tenemos, era de esperar que nuestros pilotos estuviesen a un elevado nivel. Esto ha sucedido una vez que han podido disponer de monturas competitivas.

Hoy en día, en esta difícil y espectacular especialidad como es el Campeonato de Europa de Montaña, se habla español. Al frente tenemos a Andrés Vilaríño, que es el hombre a batir en cada carrera. Al menos eso demuestra su palmarés con cuatro títulos continentales consecutivos.

Pero Andrés Vilaríño, no está solo. Su estela la siguen hombres como «Pancho» Egozcue, que ya en el 92 estuvo siempre entre los mejores. Este año debería ser el de su confirmación, pero la falta de presupuesto le puede comprometer la temporada. Por el momento, con unos medios limitados, está logrando en lo que va de temporada unos buenos resultados, el mejor su magnífica victoria en Jaizkibel. A Vilaríño y Egozcue se les unirá en alguna carrera Luis Martínez, tres veces campeón de España.

Además de los pilotos de barquetas, estamos magníficamente representados en turismos. En grupo A tenemos a Francesc Gutiérrez, que al volante de un Lancia Delta HF Integrale, está en cada carrera con los mejo-

RÉCORD Y VICTORIA «Pancho» Egozcue con una actuación magistral se impuso en la Subida a Jaizkibel. Además su registro de la primera manga, supone un nuevo récord de la prueba.

LÍDER EUROPEO Andrés Vilaríño con su segundo puesto en Jaizkibel pasa a encabezar el Europeo. Francesc Gutiérrez, a medida que le va tomando el pulso al Lancia Delta, va mejorando sus actuaciones.



PRIMERO DEL ESPAÑOL
Xavier Riera finalizó la prueba en cuarta posición entre los coches de grupo A. Una posición que le permitió terminar primero entre los pilotos que puntuaban para el español de la especialidad.



res. Según él cuando termine su fase de adaptación a este coche, hasta ahora había competido con vehículos de grupo N, espera estar en disposición de luchar por la victoria.

También tenemos organizadores de primer nivel. Este es el caso del Club Vasco Navarro, organizador de la Subida a Jaizkibel, que en el 92 tuvo el honor de conseguir la mejor puntuación de la FISA. En la edición del 93, con un importante esfuerzo económico y humano, no han bajado la guardia y han seguido manteniendo el listón muy alto. Para acondicionar el tramo cronometrado invirtieron un total de quince millones de pesetas, llevándose una buena parte de este

presupuesto la gran cantidad de valias que utilizaron para evitar que el público se pusiese en zonas peligrosas. Con una organización como esta, la Montaña perdería la fama que tiene de especialidad peligrosa.

Ahora vamos a centrarnos en lo que fue la XXVII Subida a Jaizkibel. Esta carrera, además de puntuar para el Europeo lo hacía también para el Español de la especialidad, por lo tanto junto a los mejores pilotos continentales estaban los españoles más importantes. Desde las mangas de entrenamientos cronometrados, quedó claro que la lucha por la victoria iba a ser emocionante. Al final de las mismas, Egozcue, autor del mejor

crono, contaba con un escaso margen sobre Vilarriño. Este último no pudo redondear sus entrenamientos al romper en la segunda manga el motor de su montura. Ello obligó a trabajar a los mecánicos durante la noche para poder equipar a la barqueta Lola con un nuevo motor BMW.

En la carrera se siguió manteniendo la misma tónica, en la primera subida Egozcue totalmente inspirado marcó un crono increíble, que supuso un nuevo récord: 2 minutos, 29 segundos y 33 centésimas. Segundo fue Vilarriño y tercero Joan Vinyes, que batió por muy poco al alemán Rudinger Faustmann, uno de los grandes favoritos. En la segunda subida se repitió el orden de los dos primeros, tercero fue Faustmann y cuarto Joan Vinyes. En el cómputo de las dos, el triunfo correspondió a Egozcue, seguido de Vilarriño y de Faustmann.

En grupo A, el gran dominador fue el francés Francis Dosieres con un BMW M-3, que venció sin problemas en las dos subidas. La segunda posición fue para el checo Otakar Kramsky también con un M-3. Francesc Gutiérrez finalizó en tercera posición, tras fallar en la primera manga al elegir unos neumáticos poco adecuados. Tras el piloto del Lancia se situó Xavier Riera con un BMW M-3, que fue el primer piloto clasificado entre los del nacional.

Por lo que respecta al grupo N, el gran triunfador fue el checo Antonin Charouz con un Ford Escort Cosworth, tras él se situó su compatriota Josef Kopecky con una montura similar, siendo la tercera posición para Antonio Castro con un Ford Sierra Cosworth, por fin el primer piloto que puntuó en este grupo para el Español de la especialidad y que lo sitúa en una inmejorable posición para lograr el título de grupo N, algo que persigue desde hace tres años, siendo en el 91 y 92 subcampeón. ○

CLASIFICACIONES

1º F. Egozcue (Osella PA 9), 4.59.94; 2º A. Vilarriño (Lola Repsol T/298), a 01.55; 3º R. Faustmann (Faust-BMW PA 9), a 06.10; 4º J. Vinyes (Osella BMW PA 9) a 06.10; 5º G. Regosa (Osella PA 9/90) a 14.98... 9º F. Dosieres (BMW M-3) 1º de grupo A, a 47.79... 16º A. Charouz (Ford Escort RS Cosworth) 1º de grupo N, a 1.00.73.

CAMPEONATO DE EUROPA

1º A. Vilarriño, 50 puntos. 2º R. Faustmann, 46. 3º F. Egozcue, 44.

SIN RIVALES
El checo Charouz no tuvo ningún problema para imponerse holgadamente entre los coches de grupo N.



¡¡¡ARRRANCA!!!

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

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

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

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

¡Ponte en marcha y arranca con MOTOR 16!

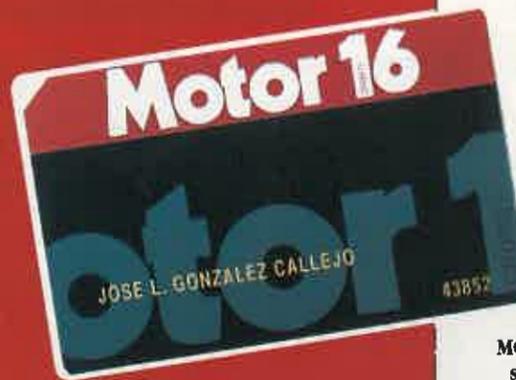


Pide ya GRATIS tu nueva Tarjeta Motor 16

4T1 T21

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

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



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

La cumplimentación de los datos antes solicitados es totalmente voluntaria. La finalidad de los mismos es la de ayudarnos a conocer mejor el perfil de nuestros lectores, lo que nos permite diseñar y realizar las ofertas que más se puedan adaptar a tus deseos y características. Los datos que nos facilites se conservarán de forma confidencial en MAD, S.A., y tienes el derecho de acceder a los mismos en cualquier momento para solicitar su consulta, actualización, rectificación o anulación, si así lo deseas. Si no deseas recibir ninguna oferta comercial por correo, por favor escribe "NO" en la siguiente casilla.

Por el artículo 13...

LOS aficionados al deporte del automóvil nos parecemos cada vez más a los del fútbol. No sabemos vivir sin él. Cuando nos encontramos con algún compañero de profesión siempre acabamos hablando de lo mismo, de tal o cual cuestión acerca de nuestro trabajo. No sabemos evitarlo, ni teniendo a la **Schiffer** al lado. En mi caso, cómo no, todo parece girar entorno a **Carlos Sainz**. Cuando regreso de un viaje a cualquier prueba del Mundial, no falta la llamadita interesándose por lo que ha hecho. En la oficina igual, cuando uno quisiera olvidarse de las bazañas o desventuras de nuestro campeón del mundo de rallyes. A **Antonio Zanini** le pasa lo mismo. Él que fue nuestro mejor piloto de rallyes durante mucho tiempo, nueve veces campeón de España de Rallyes y de Europa en 1980, no sabe hablar de otra cosa. Y con él acabé hablando acerca de Sainz, como cualquier hijo de vecino, cuando me interesé por sus coches RC 60 durante la segunda carrera de Turismos en Montmeló. De Carlos Sainz y de Claudio Bortoletto y sus aventuras en el campeonato de España en los ochenta, cuando siendo piloto oficial de Peugeot estuvo a punto de llegar a las manos con el director deportivo del Jolly Club, al que estuvo a punto de atropellar cuando le pidió los tiempos en el Costa Brava de 1986. Una conversación similar a la que debió mantener con el compañero de prensa que

reflejó en el papel sus opiniones sobre nuestro campeón del mundo. Un comentario, infundado o no, pero emitido por nuestro mejor piloto de Rallyes de todos los tiempos... hasta la llegada de Carlos Sainz. La democracia y la libre opinión existen en este país desde 1977 y alguien creo que lo ha olvidado. Después de leer el comunicado oficial cesando a Antonio Zanini como miembro de la Junta Directiva de la Federación Española de Automovilismo, por los artículos 13 y 18, a raíz de todo este asunto en cuyos puntos se habla sobre «el cambio obligado de equipo...», «por parte de Repsol se hicieron todos los esfuerzos posibles...», «la elección de Lancia fue totalmente estudiada...», etcétera, uno acaba preguntándose si el comunicado ha salido de la calle Rosario, de la Avenida de Portugal, de las sedes de Repsol, Lancia España o del Jolly Club en Milán y que pinta la **Federación** en todo esto. Sólo por el hecho de ser comisario deportivo en el próximo Rallye Acrópolis, su presidente debería mantener una cierta neutralidad. Un conflicto del que nadie se acordará con toda seguridad cuando Carlos Sainz vuelva a saborear las mieles del triunfo. Como el comunicado de la Federación dice en su punto sexto: «Un campeón del mundo está perfectamente capacitado, por sus conocimientos y cualidades, para decidir en cada momento lo mejor para su carrera deportiva». Y eso es lo que ha hecho Carlos Sainz y a la Federación ni le va ni le viene el resto y no debería meterse en asuntos de once varas. Pocos dudan que **en todo esto hay algo más**, visiones diferentes del automovilismo en las que sería muy largo entrar. La actual situación de nuestro campeón del mundo es tan sólo la excusa. Lo lamentable es que la Federación ha perdido un elemento de probado valor y se ha ganado un enemigo sin pelos en la lengua. Lo de Sainz sigue siendo otro asunto. **Esteban Delgado**



bro de la Junta Directiva de la Federación Española de Automovilismo, por los artículos 13 y 18, a raíz de todo este asunto en cuyos puntos se habla sobre «el cambio obligado de equipo...», «por parte de Repsol se hicieron todos los esfuerzos posibles...», «la elección de Lancia fue totalmente estudiada...», etcétera, uno acaba preguntándose si el comunicado ha salido de la calle Rosario, de la Avenida de Portugal, de las sedes de Repsol, Lancia España o del Jolly Club en Milán y que pinta la **Federación** en todo esto. Sólo por el hecho de ser comisario deportivo en el próximo Rallye Acrópolis, su presidente debería mantener una cierta neutralidad. Un conflicto del que nadie se acordará con toda seguridad cuando Carlos Sainz vuelva a saborear las mieles del triunfo. Como el comunicado de la Federación dice en su punto sexto: «Un campeón del mundo está perfectamente capacitado, por sus conocimientos y cualidades, para decidir en cada momento lo mejor para su carrera deportiva». Y eso es lo que ha hecho Carlos Sainz y a la Federación ni le va ni le viene el resto y no debería meterse en asuntos de once varas. Pocos dudan que **en todo esto hay algo más**, visiones diferentes del automovilismo en las que sería muy largo entrar. La actual situación de nuestro campeón del mundo es tan sólo la excusa. Lo lamentable es que la Federación ha perdido un elemento de probado valor y se ha ganado un enemigo sin pelos en la lengua. Lo de Sainz sigue siendo otro asunto. **Esteban Delgado**

A TODO GAS

ARIAS SIGUE DOMINANDO EN INGLATERRA

EL equipo **Racing for Spain** que compete en la Fórmula Renault Inglesa, con Iván Arias y Javier Díaz, sigue cosechando éxitos. En la última carrera disputada en el circuito de Donington Park, Arias, dando nuevamente muestras de un buen nivel, se impuso sumando una nueva victoria, que le afianza al frente de la clasificación. Javier Díaz no tuvo suerte en esta ocasión y en la primera vuelta tuvo que abandonar con problemas eléctricos. La carrera fue muy difícil y se corrió bajo unas condiciones meteorológicas extremas, con una fuerte lluvia y frío, lo que provocó un buen número de salidas de pista, obligando a la organización a realizar dos salidas.

Coincidiendo con la carrera del equipo Racing for Spain en Donington Park, **Pedro Martínez de la Rosa** corrió en la prueba puntuable del Británico de Fórmula 3 que se disputó en Brands Hatch. El piloto español volvió a estar entre los mejores. Ocupó el quinto puesto en la parrilla de salida, pudo remontar un puesto en la carrera y finalizó en cuarta posición. Un puesto que le permite mantener la tercera posición del certamen.



INSCRITOS EN LA COPA PORSCHE 968 CS

EL próximo domingo día 23 dará comienzo en el **circuito del Jarama** la Copa Porsche 968 Club Sport en una reunión en la que también se celebrará la tercera prueba del Campeonato de España de Turismos y una prueba puntuable para el Campeonato Internacio-

nal Interseries. Para la ocasión, además de los pilotos españoles que tomarán parte en la Copa Porsche, se contará con la presencia de **trece pilotos extranjeros**, diez alemanes y tres suizos, que contribuirán a dar más realce a la prueba. Su presencia es debida a su interés por la Copa española, lo que significa un paso adelante para que en un futuro la Copa Porsche alcance rango internacional. La relación de inscritos (23 en total) es la siguiente: entre los españoles, Santiago Martín Cantero, Juan Ridruejo, Juan José Abía, Iñaki Goiburu, Juan José Rincón, Santiago Mollinedo, Balba González Camino, Jesús Muniesa, Alfonso García de Vinuesa y Javier Mora. Entre los extranjeros, Bernhard Krebs, Hartmut Köhler, Alexander Hauz, Uwe-Peter Kozan, Walter Aus der Au, Tibor Heray, Franz Dreher, Wolfgang Seufert, Hermann Sulzberger, Adolf Fergg, Heiko Scheuerle, Hermann Amberge y Thomas Winkelhock.



SALDAÑA CON EL EQUIPO KREMER

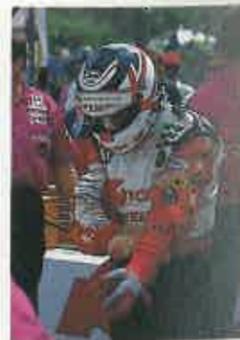
TOMÁS Saldaña un año más estará inscrito en el **Campeonato Interseries**, un certamen reservado a coches de clase C, y en el que tienen cabida los Sport Prototipos que quedaron fuera de las pistas al dejar de organizarse el Mundial. Saldaña, que ya en el '92 logró unos magníficos resultados, hará la temporada '93 inte-

grado en el equipo **Kremer**, uno de los dominadores del año pasado. Pilotará un espectacular vehículo con carrocería descubierta. En su programa, además del Campeonato Interseries, están incluidas las 24 Horas de Le Mans. El debut de Saldaña con Kremer tendrá lugar el próximo día 23 de este mes en el circuito del Jarama.

MANSELL A 358 KILOMETROS POR HORA

NIGEL Mansell, actual campeón del mundo de Fórmula 1, tras la operación a la que fue sometido después de su accidente en Phoenix, no tenía segura su participación en las **500 Millas de Indianápolis**. Finalmente estará presente en el famoso circuito oval. En la primera sesión de entrenamientos libres, y tras haber pasado antes por el «rookie test»,

unas pruebas a las que se tienen que someter todos los pilotos que compiten por primera vez en esta carrera, Nigel Mansell rodó a poco más de 358 kilómetros por hora, lo que le supuso ocupar la **séptima plaza** de estos entrenamientos. Mansell se mostró muy satisfecho con su actuación y comentó que finalizar entre los seis primeros sería fantástico.



B O X E S

♦ **ADIÓS A BIMOTA**
Giuseppe Morri, tras veinte años en **Bimota**, desempeñando el cargo de director general, cesa en su mandato. El motivo del cambio en la cúpula de la mítica marca de motos italiana se debe a razones personales de Morri.

♦ **MARC GENÉ ROZÓ EL PODIO**
Marc Gené sigue realizando unas buenas actuaciones en el Inglés de Fórmula Ford, en la última carrera disputada en Donington Park, partiendo de la tercera plaza de la parrilla de salida, en la primera vuelta se vio cerrado y perdió unas cuantas posiciones. Realizó una magnífica remontada que le llevó de nuevo a los primeros puestos. Cuando estaba situado en la tercera posición y dispuesto a atacar al segundo clasificado, un toque entre ambos los dejó fuera de carrera, y con ello sin posibilidad a Marc Gené de subir al podio.



♦ **PANICOT GANÓ EN BÉLGICA**
César Panicot, piloto de Gas-Gas, siguiendo la estela marcada por Jordi Tarrés, se ha impuesto en el Trial de Bélgica, puntuable para el Europeo de la especialidad. José A. Benítez con una Montesa, para redondear el éxito español, finalizó en cuarta posición. Además, entre los diez primeros entraron dos españoles más, Ángel García y Jordi Picola, en séptima y octava posición, los dos con Gas-Gas.

♦ **EL FITO EUROPEO**
La Subida al Fito, que se disputará los días 2 y 3 de octubre, será nuevamente puntuable para el Campeonato Europeo de Montaña. Con la organización de esta carrera en España por SIF Motor, nuestro país tendrá una nueva ocasión de acoger a los mejores pilotos de esta espectacular especialidad.

♦ **NOVIRA AFIANZA SU LIBERATO**
 Josep Novira, con una Geo-Gas de 1.25 centímetros cúbicos, se impuso en la cuarta prueba puntuable para el Campeonato de España de Enduro disputada en Guadalupe. Con su triunfo, Novira encabeza holgadamente la clasificación provisional del certamen con 32 puntos en su casillero. Su más inmediato perseguidor es Jordi Arcarons con una KTM 1.25 con 53 puntos.

♦ **NOY SE RETIRA**
 A. J. Hoyt con cincuenta y ocho años y cuatro veces ganador de



GRAN PREMIO PORSCHE

El pasado fin de semana se celebró, un año más en el circuito del Jarama, la tradicional reunión **Gran Premio Porsche**, que contó con una gran afluencia de propietarios de la marca de **Stuttgart**, tanto con modelos clásicos como actuales, para realizar una serie de pruebas en la pista madrileña además de la simple concentración. Pruebas de velocidad, carreras, slalom, habilidad y pruebas de coches teledirigidos componían el programa para

los propietarios Porsche, que una vez más demostraron su amor a la marca y sus habilidades al volante de los potentes coches deportivos alemanes. Como complemento, también estuvieron presentes varios propietarios de **Volkswagen Escarabajo**, que tuvieron sus pruebas específicas dentro del programa. Para los más entusiastas, de la marca Porsche y del automóvil en general, no faltó una pequeña tienda de objetos y miniaturas de todo tipo.

LUZ VERDE A LOS RALLYES T.T.

Finalmente y tras un acuerdo entre la Vicepresidencia de la FIA, encargada de la promoción y los organizadores de los Rallyes de Todo-Terreno, se disputará en el 93 la **Copa del Mundo FIA** de Rallyes Todo-Terreno. El principal escollo que lo impedía ha quedado resuelto y no era otro que el de dejar bien claro a quien corresponden los derechos de televisión para retransmitir estas carreras. Las pruebas que puntuarán para este campeonato serán; Rallye del Atlas, Baja Sardaña, Baja Portuguesa, Baja Española, Rallye de los Faraones y el Sprint U.A.E. Desert Challenge, esta última se dis-



MOTOS AUSTRIA: SCHWANTZ SE DESTACA

En el ultrarrápido circuito austríaco de Salzburgring, Kevin Schwantz ha impuesto su ley a Mick Doohan que por fin ha estado en condiciones de luchar por la cabeza de un Gran Premio. Esta resurrección del australiano se debe a que la pista austríaca castiga menos el físico. Sin embargo, el tejano Schwantz, medio segundo más veloz que los demás en los entrenamientos, pudo imponerse con relativa facilidad tras los sorprendentes lideratos sucesivos de Chandler y Cadalora. Este es su vigésimo segundo triunfo, con lo que empató con Rainey, tercero. De nuevo brilló Barros, que parecía poder hacerse con el tercer lugar del podio pero molestado por un doblado, López-Mella, se vio sobrepasado por el piloto de Roberts. Después de la carrera Doohan ofreció el casco, el trofeo y el importe del premio al Dr. Costa que por otro lado tuvo otro «premio» pero de muy diferente sentido: los organizadores de Assen han prohibido su presencia a lo que los pilotos han respondido que están dis-



puestos a boicotear la prueba holandesa en solidaridad con él.

Alex Crivillé, octavo en los entrenamientos, tuvo que abandonar cuando era séptimo y esperaba poder recuperar terreno, porque no en vano su Honda era la más veloz de todas. Sin embargo en la octava vuelta el motor gripó y Alex debió enfilarse el camino del box. En cuanto a **Lopez-Mella**, fue decimotercero.

La carrera del cuarto de litro fue muy emocionante en cuanto que tres pilotos lucharon a cuchillo por el liderato: Romboni, Capirossi y Bradl. El

primero de ellos se las ingenió para conseguir su primera victoria en Gran Premio cuando en la última vuelta pudo adelantar a su compatriota Capirossi. **Alberto Puig** terminó noveno en lo que es su mejor resultado de la temporada, mientras que **D'Antín**, decimosegundo, no tuvo mucha defensa en un circuito tan rápido como este, y **Maurel** era decimosexto.

El joven Tsujimura -diecisiete años- casi no podía creer que había ganado su primer Gran Premio: nada más y

nada menos que delante de su «jefe» Sakata al que superó por doce milésimas. Ambos junto con Raudies y el «resucitado» Gianola formaron el grupo de cabeza que, como de costumbre, estuvo animadísimo. De nuevo cabe decir que los pilotos españoles decepcionaron y sólo **Torrentegui** se salvó de la quema aunque no fue más que decimosegundo ya que su moto carecía de suficiente velocidad punta. **Aspar** no era más que decimoséptimo precediendo a **Miralles**. **Giró** sólo pudo ser vigésimo.

Texto y fotos: José Luis Aznar

LOS MÁS RÁPIDOS
 En un circuito como el austríaco donde la velocidad es fundamental las Honda se impusieron en 250, a la izquierda Capirossi, Romboni y Bradl. Sobre estas líneas el héroe de 125 Tsujimura.

las 500 Millas de Indianápolis, en los años 61, 64, 67 y 77, ha anunciado que esta temporada se retirará de la competición. El veterano piloto americano debutó en competición en 1957 y está estallando la posibilidad de disputar este año las 500 Millas de Indianápolis. En unos entrenamientos privados logró volar a 346 kilómetros por hora.

♦ **MARTÍNEZ DE ESPECTADOR**
 Luis Martínez, que sufrió un fuerte accidente en la Subida a Falgouta (Portugal), volvió a la Subida a Jankibel como espectador, ya que aún no se encontraba perfectamente recuperado para afrontar la carrera con garantías. Espera estar ya en perfectas condiciones para realizar la siguiente carrera, además este año tiene un programa doble, disputará el Campeonato de España y alguna prueba del Europeo.

EL ACEITE NACIDO DE LA COMPETICIÓN.

elf 15W50 COMPETITION S

elf Lubricantes

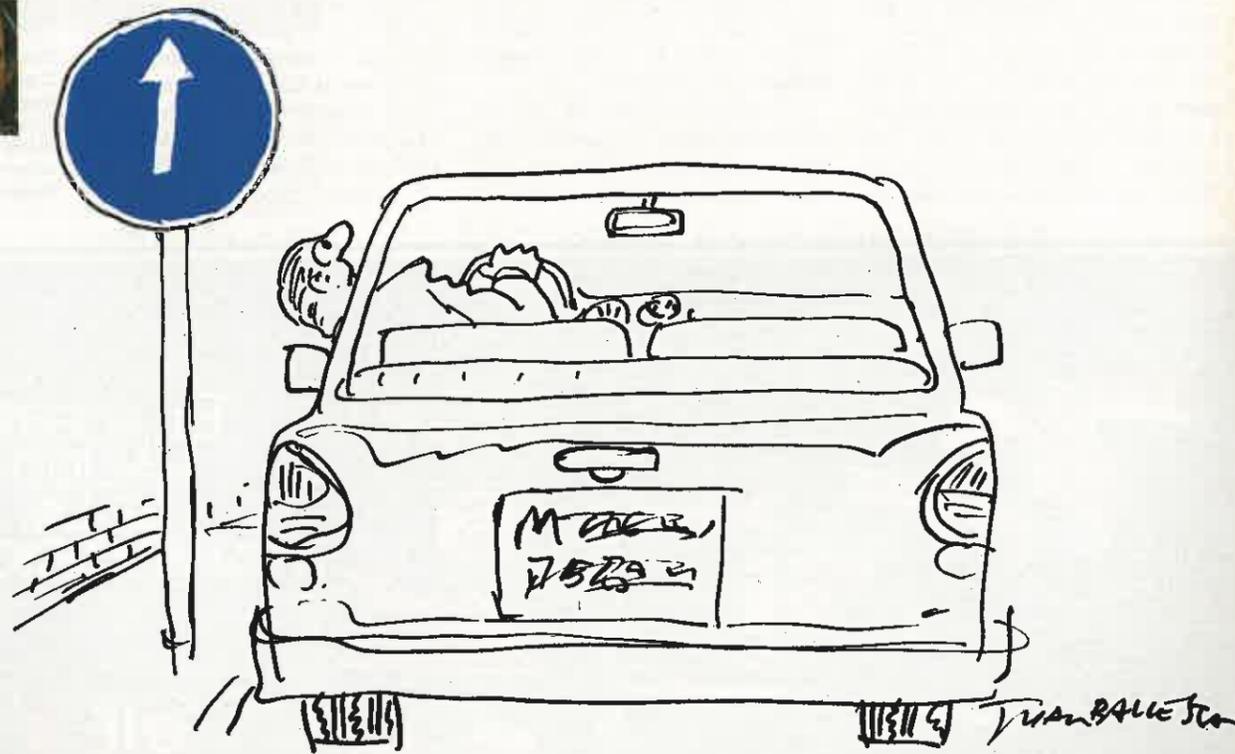
Lujo a la japonesa

AUNQUE en contra de su voluntad, los japoneses han aceptado reducir este año un **9,4 por ciento** sus exportaciones hacia Europa; porcentaje que ha sido juzgado como insuficiente por los constructores europeos. Al respecto, todo el mundo se ha expresado en número de vehículos, pero nadie ha hablado de su valor; pues, si las exportaciones japonesas han disminuido en un **1,5 por ciento** el pasado año, su valor ha aumentado en un **9,8 por ciento**. Lógicamente, ciertas alzas de precios estaban allí para que ese hecho sucediera. Sin embargo, la razón principal para que se produjera ese aumento se ha debido al hecho de que los japoneses, cuyas exportaciones son limitadas en número tanto en Estados Unidos como en Europa, se han esforzado en desarrollar sus exportaciones de vehículos de lujo. Lexus en Toyota, Infiniti en Nissan y Acura en Honda. Las últimas estadísticas americanas lo ponen de manifiesto. Así, Toyota ha podido aumentar en un 30 por ciento, el pasado año, sus exportaciones de Lexus hacia Estados Unidos, pasando de 71.000 unidades en 1991 a cerca de 93.000 el año pasado. Nissan, por su parte, ha visto crecer de 35.000 a 44.000 sus exportaciones del modelo Infiniti. Por último, Honda ha logrado que cerca del 41 por ciento de los 353.000 vehículos que ha exportado a Estados Unidos sean Acura. ¿Continuarán los japoneses por la misma vía? Es posible que tengan problemas para hacerlo si la

administración Clinton, que ya ha puesto en marcha varias disposiciones conservadoras, decidiese, como desea Detroit, realizar una acción «anti-dumping» contra los constructores nipones, acusados de vender sus automóviles de lujo más baratos en Estados Unidos que en Japón; lo que, entre paréntesis, también molesta a Mercedes Benz, cuyos responsables se quejan de que los Lexus son infinitamente más caros en Europa que en Estados Unidos. Los japoneses ocupan, en total, cerca del **30 por ciento** del mercado americano, y es por eso que se vuelve a utilizar en Estados Unidos, el reclamo «**compre americano**», del mismo modo que ya se empieza a oír en Gran Bretaña el «**compre inglés**». Y luego, como siempre pasa en América, se ha intentado medir el efecto de esta campaña. El resultado, difundido por un gabinete de investigación local, el cuatro por ciento de los americanos se sienten «**culpables**» de comprar productos japoneses. Culpables o no, los consumidores siguen comprando lo que tenga la mejor relación prestaciones/precio. Al respecto, un comentario de un responsable de Toyota: «Dicen que prefieren comprar americano, pero luego adquieren lo que es mejor para ellos». Detroit se consuela afirmando que los americanos tiene cada vez más en cuenta sus productos a la hora de decidirse.



Edouard Seidler



La radio de las elecciones

Para ti. Porque tú decides.

Por eso, te vamos a dar la información

electoral más completa. La que te

interesa. Tomando partido por una

sola causa: la tuya. Con más de 300

profesionales trabajando día

y noche. Minuto a minuto. Desde

EL PRIMERO DE LA MAÑANA hasta

EL CAMPANARIO. Desde CRONICA 3

a HORA CERO. Para que hables de lo que

te preocupa. Para que hables con los que

más prometen y de lo que más prometen.

Elígenos hasta el final.

Aquí tienes la voz para tu voto.

EL PRIMERO DE LA MAÑANA. 6,00 - 10,00 h.

EL CAMPANARIO.....20,30 - 21,30 h.

CRONICA 3.....15,00 - 15,30 h.

HORA CERO.....22,30 - 23,45 h.

antena 3



En tu radio de acción.



EL CLAN CAMPBELL

The Noble Scotch Whisky



Largo tiempo reservado a los miembros de la familia más noble de Escocia, Clan Campbell es hoy el whisky preferido de la juventud europea.

SEMANAL Motor 16 GRUPO

25 de mayo 1993

Núm. 501 • 350 ptas.



Especial 32 páginas

SALON DE BARCELONA



PRIMERA PRUEBA NISSAN TERRANO II



OPEL CORSA GSi 16V FRENTE A SUS RIVALES

