

**EXTRA  
TARJETA**



**140  
OFERTAS**

**TODO SOBRE EL RALLYE ACROPOLIS**

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

8 de Junio 1993

Núm. 503 • 350 ptas.

*Al Volante*

# MERCEDES CLASE C

- 7 MOTORES
- DE 3.695.000  
A 6.000.000  
DE PTAS.
- 4 NIVELES DE  
ACABADO



## LA GAMA PEUGEOT 306 PROBADA A FONDO





# 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 carcasas 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.



## Motor 16



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

Director: Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefe: M<sup>o</sup> Jesús Benet (Información) Víctor Picón (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición) Luis M. Turmas (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 Garbí, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Moltó, Ángel Roldado, Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografías: Alejandro Blanco, Alfonso J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Corresponsal en Cataluña: José Luis Anar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Parini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suiza). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Redacción: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanova. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdés (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). Autoedición: José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), José M<sup>o</sup> Ormazabal.

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

Publicidad: Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Publicidad Zona Centro: Elvira Ariza y M<sup>o</sup> León Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calina Ros. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Zona Andalucía: Blanca Martínez de Trujillo. Director de Publicidad Internacional: M. Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 65 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P<sup>o</sup> de San Gervasi, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 72. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. P<sup>o</sup> Deba. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 81 38. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1<sup>o</sup> 46006 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 63 88. AN-DALUCIA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Román, 26. 28037 Madrid.  
 Impresión: Lermer Printing Internacional S.A. Francisco Goya, 8. Alcobendas.  
 Distribuye: INDISA. Rufino González, 34. Hija. 28037 Madrid. Teléfono: 896 31 00.

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

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

ESTAS SEMANA



38  
Saab  
9000 CST.

PUNTO DE MIRA	4
SU CASO	16
LO ÚLTIMO	18
Mega	
AL VOLANTE	20
Mercedes C	
A FONDO	28
Gama Peugeot 306	
Saab 9000 CST	38
Aero 2,3 16V	
ACTUALIDAD	44
Congreso Mundial de la Carretera	
TÉCNICA	49
Pirelli	
Renault Elektro Campus	50
OCIO	56
IV Concentración de Microcoches de Manresa	
MOTOS	60
Honda XRV 750	
PRECIOS	65



60  
Honda  
XRV 750.

DEPORTE	98
Porsche Kremer K7	
Fórmulas de Promoción	102
Rallye del Atlas	104
Rallye Acrópolis	110
A Todo Gas	118
FIRMA DE LA CASA	122

98  
Porsche  
Kremer  
K7.



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



## No hay dos sin tres

**F**ITTIPALDI, algo más que un nombre, casi una actitud, una forma de ser en nuestro país cuando el campeón brasileño dominaba la Fórmula 1. En aquel tiempo **Emerson Fittipaldi**, doble Campeón del Mundo, era un héroe a nivel popular. Basta acordarse de la repetidísima frase «eres un fittipaldi», que hacía alusión a los «buenos» y rápidos conductores. Pues bien, cuando el popularísimo Emerson anunció su retirada, quizá algo prematura, de la Fórmula reina, a los aficionados de todo el mundo les quedó un mal sabor de boca, su héroe había desaparecido, había muerto para siempre. Incluso algunos perdieron la ilusión por esa espectacular especialidad, parecía que con su marcha desaparecía también la Fórmula 1. Sin embargo, Fittipaldi sólo se ausentó de los circuitos durante un tiempo, no mucho por cierto, para después reaparecer en Estados Unidos, implicado en la Fórmula Indy. Como suele pasar en esos casos, su adaptación a la especialidad fue dura, demasiado dura, pero como dice el refrán, «el que tuvo retuvo» y, tras va-

rios años sin resultados brillantes, en 1991 se imponía en la «prueba faro» del campeonato, las 500 Millas de Indianápolis, y entraba así en la leyenda de los campeones de Fórmula 1 que también habían ganado la Indy 500. Entonces tenía 44 años, pero todavía tenía fuerzas para más, como ha demostrado este año. Con 46 años el héroe sigue siendo el héroe y se ha vuelto a imponer en la prueba más importante y mejor dotada del mundo. Si aquella primera vic-

toria fue importante, con ésta ha conseguido ser el primer piloto no americano en conseguir un doblete en Indianápolis, y eso, además, frente a los pilotos jóvenes que dominan la especialidad en los últimos años y hombres tan reputados como Mario Andretti o Nigel Mansell, al cual, por cierto, consiguió engañar al final de la prueba para arrebatarle la victoria; que ha sido considerada como la más disputada de los últimos diez años. Ahora, aquel mito dormido volverá a ser de nuevo aquel mito popular de los años setenta, pero por poco tiempo, pues el deporte americano apenas tiene repercusión. Pero Emerson Fittipaldi, cuando menos lo esperen, volverá a dar otra sorpresa. Así son los grandes campeones.

**Manuel Doménech**



P U N T O D E M I R A



## DEMASIADOS PEATONES MUERTOS

**A**CABA de hacerse público un interesante estudio sobre la seguridad en los peatones, estudio realizado por la firma alemana fabricante de neumáticos, **Uniroyal**, en el que se analiza en profundidad el comportamiento de los usuarios europeos.

Entre otras cosas, se sabe que más del veinte por ciento de las víctimas mortales en Europa de accidentes de tráfico son peatones. En España esta cifra trágica supuso 1.055 muertos en el año 1991, de los cuales 440 lo fueron atropellados en zona urbana y más de la mitad de los fallecidos fueron arrollados en un paso de peatones o en sus proximidades.

Por países, **Portugal** es la nación europea más peligrosa para los peatones, con un índice de 85 muertos por cada millón de habitantes. Tras el país vecino se sitúan Grecia con 44 muertos, España con 41, Irlanda con 40, Gran Bretaña con 30, Bélgica y Francia con 29, Alemania y Dinamarca con 26, y **Holanda**, que con 13 muertos por cada millón de habitantes, es la nación de Europa más segura para los viandantes.

En este estudio también se pone de manifiesto que los ciudadanos berlineses son los más ejemplares, mientras que los parisinos destacan por ser los más indisciplinados, por delante de londinenses y romanos. Para llegar a estas conclusiones se han estudiado los comportamientos de los peatones de los diferentes países en los pasos de cebrá y en los semáforos.

## UN TURBO PARA EL VECTRA

**C**ON la llegada del mes de junio coincide la llegada a los concesionarios españoles de Opel del nuevo **Vectra Turbo 4x4**, novedoso modelo dotado de un motor turboalimentado de 2,0 litros, una potencia de 204 caballos, capaz de alcanzar los 240 kilómetros por hora y, según datos del fabricante, con un consumo de 8,9 litros cada cien kilómetros.

El precio del Opel Vectra Turbo,

que incorpora de serie ABS, aire acondicionado, computadora de a bordo y *check control*, elevallas eléctricas, alarma antirrobo, retrovisores eléctricos y térmicos, y asientos traseros abatibles, es de **4.077.000 pesetas**.

Como opción puede incorporar el *airbag* de Opel que cuesta **65.000 pesetas** y que destaca por su gran tamaño, así como por ser el más barato del mercado.



♦ **MENOS CONTAMINACIÓN**  
En Estrasburgo se preparan normas más severas para limitar las emisiones contaminantes de los vehículos. La nueva normativa se prepara a petición del Parlamento Europeo, que ha considerado insuficientes las medidas aprobadas el pasado mes de diciembre.

♦ **SER PROFESOR DE AUTOESCUELA**  
Ante la nueva convocatoria para obtener el título de Profesor de Formación Vial, profesor de autoescuela, el centro de formación de la Confederación Nacional de Autoescuelas - teléfono 91/362 02 57- ha iniciado los cursos de preparación para el examen.

♦ **VUELTA AL REDD**  
La difícil situación por la que atraviesa el sector del automóvil en Europa y la necesidad de crear un frente

común ante Japón, han hecho recapacitar a Jacques Galvet. El presidente del grupo PSA, Peugeot y Citroën, está dispuesto a volver al seno de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles, organización de la que PSA salió hace más de dos años por considerar Galvet que la postura de sus colegas europeos no era firme ante los japoneses.



## S E M Á F O R O S

**La clase política española sigue sin aprobar la asignatura del automóvil**  
Es una lástima el desprecio absoluto que todos los partidos, sin excepción, demuestran hacia el más importante sector económico de este país.

Analizados los diferentes **progamas electorales**, el automóvil, su industria, su uso o su fiscalidad, apenas merecen unas líneas, insustanciales, demagógicas e incluso, a menudo, desacertadas. Si éste es el interés que demuestran hacia el sector que emplea a dos millones de españoles, habría que pensar muy seriamente en recomendar el voto en blanco.

**Juan Miguel Antoñanzas es, sin duda, uno de los hombres más carismáticos del mundo de la automoción.** Su labor como moderador en las Jornadas de Previsión de la Demanda será recordada por su sentido del humor y buen hacer. Un ejemplo más de su ingenio se produjo tras la intervención de **Antonio Escudero**, presidente de Sernauto, lamentándose de las dificultades de la industria proveedora; Antoñanzas agradeció sus palabras y le atajó diciendo: «Mire usted, señor Escudero, a estas jornadas hay que venir llorando». No le faltaba ni una pizca de razón.





## RECORD DEL MUNDO

UN nuevo récord del mundo de consumo acaba de ser batido en Alemania. Un **Audi 100 TDi** ha recorrido más de 2.500 kilómetros sin repostar, a una velocidad promedio superior a los 40 kilómetros por hora.

En el momento de escribir estas líneas la prueba aún no había finalizado, por lo que los datos son

imprecisos. Lo que sí se ha logrado es batir el récord anterior, en posesión de este mismo coche, con **motor turbodiésel**, conducido por un grupo de periodistas británicos. En nuestro próximo número daremos más amplia información sobre este intento de récord, en el que ha participado la **Redacción de Motor 16**.

## EN VOZ BAJA

**La crisis de las ventas** está sacudiendo muy duramente a los concesionarios de las marcas. En lo que va de año han cerrado 75 y otras 120 empresas subsidiarias, lo que significa una pérdida de más de 7.000 puestos de trabajo.

**La anunciada privatización** de la empresa Renault, desvelada por el nuevo gobierno conservador de Balladur, podría producir un serio problema: la toma de control por parte de Volvo. La firma sueca es propietaria del 20 por ciento de las acciones de Renault, por lo que se convertiría en accionista mayoritario, ya que no es imaginable que un grupo privado pueda superar esta participación. Esta posibilidad es objeto de análisis por parte del gobierno francés (que no desea de ningún modo dejar el control en manos extranjeras) y de Volvo, especulándose con una posible fusión entre ambas compañías. Ante esta incertidumbre, los serios rumores de

acercamiento entre Renault y Fiat han pasado a un segundo término.

**El «culebrón»** de López de Arriortúa no parece acabarse nunca. Se ha podido filtrar la noticia de que GM acusa al español exactamente de haberse llevado 14 cajas, que contenían más de 10.000 páginas con documentos sobre un nuevo plan estratégico destinado a agilizar la producción del gigante americano. Esta estrategia estaba basada en tres aspectos: el rápido desarrollo de nuevos productos, la rápida resolución de los problemas de ensamblaje en las líneas de montaje y, finalmente, el sistema para reaccionar con más rapidez a los cambios del mercado. Por otro lado, en la vista oral ante el Tribunal de Francfort, se ha desestimado la demanda de Opel contra Piech y Arriortúa, con lo que se ha abortado el intento de paralizar el fichaje del español y de sus siete colaboradores.

## NUEVA RED COMERCIAL DAF

LA sociedad Hispalinver ha sido nombrada recientemente importador exclusivo para España (excepto la zona mediterránea) al disolverse la subsidiaria española, tras la constitución de la nueva firma **DAF Truck N.V.** -propiedad en un 39 por ciento del gobierno holandés- y que asume las actividades de la antigua DAF N.V., declarada en quiebra a principios de año.

Tanto Hispalinver, como **Nirvauto**, la firma que se hará cargo de la importación en el área de Valencia, Cataluña, Murcia, Almería, Baleares y Andorra, están negociando con la red de concesionarios DAF para su adhesión a la nueva estructura comercial, que potenciará el servicio post-venta.



## CAMBIOS EN GOODYEAR

**WILLIAM K. Stokel**, hasta ahora director financiero en España de Goodyear, ha sido nombrado director general de la filial española del fabricante de neumáticos. Su sustituto en el cargo de director financiero será **Antonio Capilla**, mientras que D. A. Steffen, director general de Goodyear Española hasta el nombramiento de Stokel, se traslada a Luxemburgo para poder adquirir una nueva responsabilidad dentro del ámbito europeo.



## INCERTIDUMBRE ANTE JAPON

A pesar de que la crisis está afectando menos a las ventas de turismos japoneses -han caído el **16,8 por ciento** frente al 33,49 del resto del mercado-, los importadores están preocupados porque, después de cinco meses, no tienen certeza de cuántos coches van a poder vender en lo que resta de año. Esta incertidumbre parte de los flecos que quedaron sueltos al firmarse, en junio de 1991, el acuerdo que regulaba la importación de coches nipones a la Comunidad y, sobre todo, la cláusula de salvaguarda, según la cual la **Comisión Europea** podría obligar a los fabricantes japoneses a reducir sus exportaciones a Europa si el mercado experimentaba descensos. En base a esta cláusula, en la reunión de abril, el gobierno de Tokio aceptó un recorte del 9,4 por ciento de sus exportaciones a la Comunidad, con lo que el total de unidades a importar por los doce países comunitarios pasaría de 1.202.000 unidades en 1992 a 1.089.000 este año, en función de una caída prevista de ventas en el mercado comunitario del

6,5 por ciento; porcentaje mal recibido especialmente por Italia, Francia y España, que serían los más afectados. De hecho, los responsables comunitarios japoneses -ya no es competencia de los gobiernos fijar los cupos- acordaron un incremento del **11 por ciento** para el mercado español, con lo que la cifra de matriculaciones queda en 34.200 vehículos (incluye el mercado canario), en función del descenso previsto de ventas del 7,9 por ciento, cuando el descenso acumulado es ya del 33,5 por ciento.

La patronal española del automóvil y la francesa exigen el cumplimiento exacto del acuerdo entre la **CE y Japón**, lo que significa que las ventas de coches japoneses deben descender en la misma cuantía que el mercado comunitario. El gobierno francés, mirando por los intereses de su industria, fue más lejos en sus reclamaciones, logrando de la **Comisión Europea** el compromiso de renegociar. Por eso no es de extrañar la preocupación e incertidumbre de los concesionarios de las marcas japonesas en España.

VENTAS DE TURISMOS JAPONESES (Enero-Abril)

MARCA	1993	1992	autorizado 1993
Nissan	6.394	6.464	7.550
Honda	1.494	1.362	3.150
Toyota	943	1.494	8.500
Mazda	476	1.205	6.300
Mitsubishi	417	994	3.780
Suzuki	416	458	1.890
Subaru	95	222	940
Daihatsu	38	57	1.260
Isuzu	0	0	630
<b>TOTAL</b>	<b>10.273</b>	<b>12.256</b>	<b>34.000</b>

## BREVES

♦ **DIARIA FICHA PARA FORD**  
El fabricante de sistemas de aire acondicionado para automóviles ha firmado un acuerdo de colaboración con Ford Europa para suministrarle equipos durante tres años. El acuerdo contempla el desarrollo de productos específicos para la gama Ford.

### ♦ ADA, PREMIO A LA MEJOR TESIS DOCTORAL

La firma Ayuda del Automovilista (ADA) ha convocado por segundo año consecutivo un concurso para premiar las mejores tesis doctorales, dentro del área de Seguridad Vici, presentadas en alguna Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales o de Caminos, Canales y Puertos en 1993. El concurso está dotado con un premio de 750.000 pesetas y dos accésit de 200.000 pesetas cada uno.

### ♦ OPA DE CEPESA

Cepesa ha presentado una OPA -Oferta Pública de Adquisición de Acciones- sobre el 0,93 por ciento del capital de la Compañía Logística de Hidrocarburos. Con esta operación el grupo petrolero pretende, por motivos fiscales, aumentar su participación en la antigua Campesa por encima del 25 por ciento.

### ♦ CERTAMEN CON SOLERA

La Llotja de l'Automobil i la Moto Antiga va a celebrar su décimo quinta edición los días 12 y 13 de junio. En esta cita clásica, que organiza la Colección de Automóviles de Salvador Claret en la localidad gerundense de Sile, se contará este año con una importante participación de profesionales y aficionados extranjeros.





**Turín**

Giancarlo Perini

**» CESARE ROMITI BAJO SOSPECHA**

La noticia ya es oficial: Cesare Romiti, consejero delegado de Fiat Auto, está siendo investigado por los tribunales de Milán y Turín por su presunta implicación en el pago de comisiones a políticos durante la década de los ochenta. Según los magistrados encargados del seguimiento del caso, el señor Romiti podría no estar diciendo la verdad cuando asegura que desconocía la existencia de una cuenta en un banco suizo desde donde se hicieron pagos «irregulares». Tal sospecha se basa en la declaración de Antonio Mosconi, director general de Cogefia-Imopresit, la empresa del grupo Fiat acusada de realizar dichos pagos y arrestado el pasado mes de febrero, que asegura haber puesto al corriente a Romiti de la existencia de esta cuenta en 1985. Aún



en el caso de que el juzgado emita una sentencia inculpatoria, el Romiti únicamente podría ser sometido a un arresto domiciliario, ya que el próximo día 24 de junio cumplirá 70 años, edad límite según las leyes Italianas para ingresar en prisión.

Giovanni Agnelli ha declarado que permanecerá al frente del holding italiano hasta que «pase la tormenta», con lo que se atajan los rumores de una posible retirada en favor de su hermano Umberto. Por otra parte, la compañía se acaba de declarar en «estado de crisis industrial», debido a la fuerte caída del mercado. Esta figura jurídica italiana está pensada para aquellas empresas que ya han agotado los límites establecidos por la legislación laboral de realizar 52 semanas de paro en el plazo de dos años y sus respectivas regulaciones de empleo.

**Tokio**

Daniel Monteverde

**» REDUCCIÓN DE PRECIOS**

Yanase, el mayor distribuidor japonés de coches, ha rebajado los precios de sus Opel de importación en un 4,1 por ciento, reducción posible por la subida del yen respecto a la moneda alemana. Yanase empezó a comercializar los Opel el pasado mes de enero.

**» «AIRBAG», POR FAVOR**

Según una encuesta, el equipo opcional preferido por los japoneses es el «airbag». El 25 por ciento prefiere este accesorio, por encima del aire acondicionado, 23,7 por ciento, y el equipo estéreo, 21,2 por ciento. En consecuencia, los constructores japoneses

proyectan aumentar el número de modelos equipados con «airbag», máximo cuando sólo lo llevan un cinco por ciento de los coches en circulación.

**» JAPÓN FLIA SUS CUPOS**

El MITI, Ministerio de Industria y Comercio Exterior japonés, acaba de fijar los cupos de exportación. La mayor sorpresa ha sido el recorte de 210.000 coches a Nissan en sus exportaciones a la CEE, por su aumento de la producción europea. Del 1.029.000 coches a exportar a los países comunitarios, 270.000 son para Toyota, 210.000 para Nissan y Mazda, 120.000 para Mitsubishi y 100.000 para Honda.



**ESPERAR HASTA EL 94**

La difícil situación del sector del automóvil no mostrará signos de recuperación hasta pasado el primer semestre de 1994. Ésta es una de las conclusiones de las **Jornadas de Previsión de la Demanda**, organizadas por el Instituto de Empresa de Madrid, que cada año analiza las variables que inciden en el sector, así como sus consecuencias a corto y largo plazo; jornadas que en esta ocasión estuvieron marcadas por el pesimismo de las cifras. En lo que va de año, las ventas de automóviles en nuestro país han caído un 33,5 por ciento, porcentaje muy próximo a lo que las estimaciones de los economistas apuntan que caerá el mercado finalizado 1993. Así **Miguel Aguilar**, director del Departamento Económico de Anfac, pronosticó que el descenso de matriculaciones estaría entre la franja del 20 y el 30 por ciento, mientras que **John Lawson**, director de investigación de la consultora DRI/Mc Graw Hill, analizaba las tendencias del mercado en Europa y precisaba: «Es difícil que en España se vendan más de 700.000 coches en 1993». Más optimista, **Ángel Estrada**, miembro del servicio de estudios del Banco de España, estimó que la caída de ventas no superaría el 13 por ciento, ya que el descenso atiende a una dinámica del mercado que ha rebajado en un 4,3 por ciento las compras de bienes de consumo, un descenso sin precedentes en los últimos ejercicios.

Es precisamente el desconcierto de esta afirmación lo que podría justificar en mayor medida la tendencia del mercado: no sirven las estimaciones macroeconómicas; lo importante es el estado de ánimo del futuro comprador frente a la situación económica del país.

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



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

**NIVEA**  
FOR  
*Men*

NIVEA FOR MEN. Cuida tu piel.



## EL PLACER DE VIAJAR

PARA conocer en profundidad la red vial de nuestro país lo mejor es consultar el **Mapa Oficial de Carreteras**, que edita el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Con una tirada de 150.000 ejemplares y un precio unitario de 1.700 pesetas, su vigésima octava edición mantiene el formato y encuadernación en espiral que caracteriza este mapa, actualizado al mes de mayo de 1993.

En un paso más de la cartografía hacia las guías turísticas se encuentra el nuevo **Atlas Michelin de Carreteras de España y Portugal**. No sólo recoge la red de ambos países, sino que ofrece otras muchas informaciones útiles para el viajero. Este nuevo Atlas se encuentra ya a la venta y su precio es

el turismo en automóvil, sus páginas rebosan información técnica, jurídica y, sobre todo, eficaz para solventar cualquier contratiempo que pueda surgir en nuestro viaje.

Esta publicación se ofrece de forma gratuita a sus asociados.

Entrando en ámbitos más concretos nos encontramos con cinco de las colecciones de Anaya Touring que presentan novedades.

**Guías de Hoy** introduce dos nuevos títulos: Rías Bajas y La Coruña y otro dedicado a las Rías Altas. **Ecoguías**, dirigidas a quienes desean un

contacto más intenso con

la naturaleza combinando los recorridos en automóvil con excursiones a pie por zonas apartadas de las carreteras asfaltadas, emprende su andadura con dos títulos absolutamente atrayentes: La Sierra de Gredos y El Pirineo Catalán. Se distribuyen en librerías, y su precio es de 1.625 pesetas. **En Vivo** es la

versión española de las prestigiosas Rough Guides, diseñadas para los viajeros más interesados en la cultura viva de los pueblos. Contienen una amplia información práctica sobre establecimientos de todas las categorías y profusión de datos cartográficos. Son novedad dentro de la colección: Amsterdam, Brasil, Estados Unidos, Irlanda, París, Roma y Sur de Italia y Venecia, Florencia e Italia del Norte. Cada una cuesta 2.400 pesetas. **Guías completas para viajeros** reúnen en un solo tomo la información que hasta ahora el lector sólo podía conseguir adquiriendo varios volúmenes: una detallada descripción de los lugares de interés y una guía con informa-

ción práctica sobre turismo. También estrena títulos dedicados a la república Checa, Eslovaquia y a Nueva York. Como también es completa la guía de El Camino de Santiago. Para celebrar el Xacobeo '93, Anaya ha editado una colección que incluye una completa guía, un video, y un *compact-disc*. Para los amantes del buen yantar, la **Guía del Viajero Gastronómico** añade a su colección el volumen dedicado a Portugal que, además de las recomendaciones para disfrutar de la buena mesa lusa, recoge alguna de las mejores recetas del país.

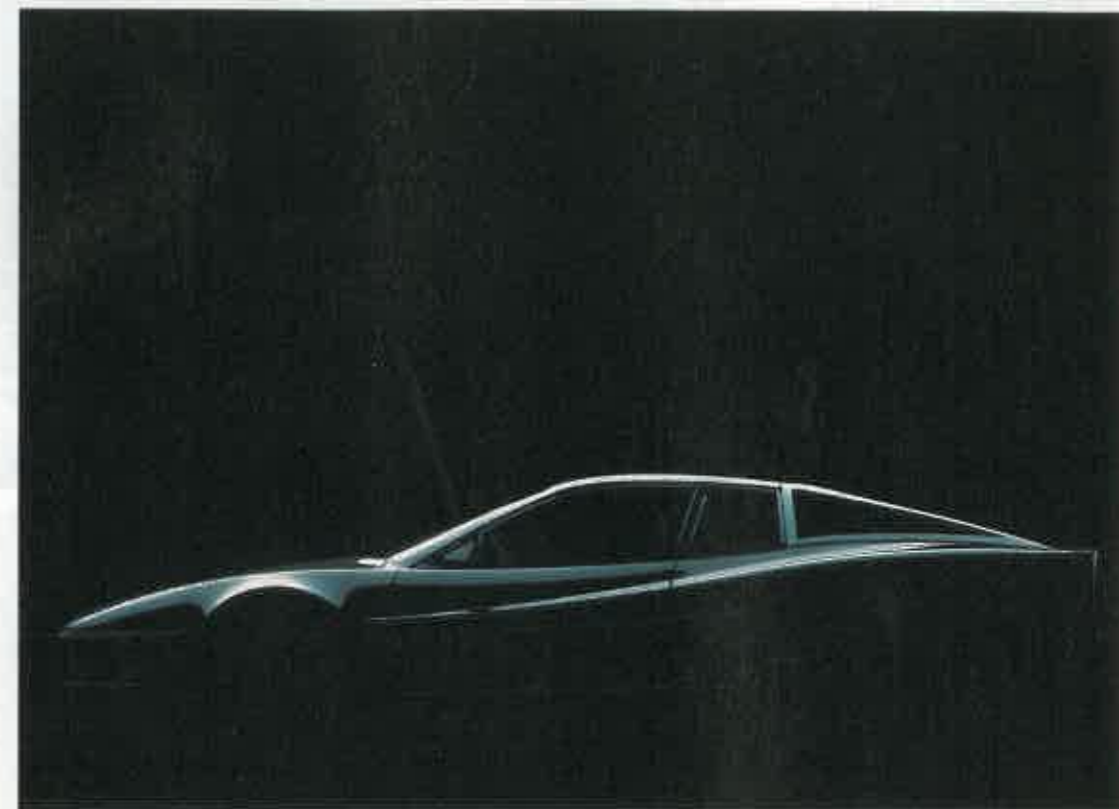
Por su parte, la editorial Everest propone su colección **En Ruta**, que en pequeños y cómodos volúmenes presenta al viajero informaciones de interés para cada tipo de viaje e incluso

recomendaciones para los que viajan con niños. Alemania, Canadá, España, Estados Unidos, Florida, Francia, Gran Bretaña, Italia y México, son los títulos de la colección de esta editorial que, además, ha sacado al mercado nacional una serie de **planos** para moverse por las más importantes ciudades españolas.



1.855 pesetas. La finalidad de la **Guía de Campings** es ofrecer una información exhaustiva de cada uno de los centros de acampada autorizados por los Organismos Oficiales de Turismo. Además de orientar al lector sobre sus características, también ofrece las diversas posibilidades de enlace entre ellos, de tal forma que el campista puede proyectar fácilmente el itinerario más conveniente a sus planes. La edita Turespaña, de la secretaria General de Turismo.

Igual de útil es la **Guía del Automovilista del RACE**. En su décimo segunda edición comprobamos que mantiene el tradicional estilo práctico. Además de una invitación para



## FABRICAMOS PARTE DE LOS MEJORES COCHES DEL MUNDO.

Las bujías. Las tapicerías. Los faros. Los filtros. Los inyectores. Muchos de los componentes. La mayoría con los que luego se hará un automóvil. Y trabajamos duro. Para to-

das las marcas. Para todo el mundo. Destacamos por nuestro alto nivel de exigencia. Por la calidad de cada uno de nuestros productos. Mucho mayor de lo que te imaginas.

Por todo eso, la mayoría de los automóviles fabricados en Europa tienen componentes clave hechos en Portugal. Ven a descubrir Portugal. Dale marcha.

PORTUGAL. MÁS DE LO QUE TE IMAGINAS.

OFICINA COMERCIAL DE PORTUGAL: Paseo de la Castellana, 141, Planta 17 D • 28046 MADRID • Teléfono 571 59 68 • Fax 571 14 24 • Bruch, 50, 4.º - 3.º • 08010 BARCELONA • Teléfono 301 44 16 • Fax 318 50 68 • Uruguay, 8. Edif. El Dorado, 3.ª Planta • 36201 VIGO • Teléfono 43 36 11 • Fax 43 79 50 • Asunción, 84, piso 11 D. Edif. Presidente. Portal B1 • 41011 SEVILLA • Teléfono 428 49 10 • Fax 428 47 93.





♦ **BOBINAS GEMELAS**  
 La acústica del automóvil es un aspecto difícil de solucionar, si bien un buen equipo, con buena amplificación, un ecualizador que funcione y un reproductor digno de la calidad de sonido que se desee, necesitan un elemento fundamental y éste es el altavoz. Por medio de estos terminales de sonido se consigue una reproducción acústica realmente perfecta, por lo que su importancia en todo el conjunto es total. En este sentido, la marca Blaupunkt tiene un especial interés y acaba de presentar una línea de altavoces denominada Twin Coil (TCS) o de doble bobina, caracterizada por incorporar, por vez primera, en el mismo espacio destinado al altavoz, un sistema de banda completa con subwoofer incluido.



### AMPLIFICADOR EFICAZ

UN buen radiocasete no es suficiente para conseguir un sonido selecto en el habitáculo de un coche. La potencia es fundamental para conseguir un buen efecto musical, ya que el automóvil en sí es un productor de ruido, con lo que la alta fidelidad trasladada al automóvil requiere ciertas características para poder calificarla como HI-FI. En este sentido, Blaupunkt acaba de comercializar sus nuevos amplificadores para el automóvil. Entre los diversos modelos que la marca ofrece, destaca el BQX 300, un amplificador cuadrifónico de 4 x 75 vatios o bien de 2 x 150 e incluso con la posibilidad de 2 x 75 más 1 x 150. Otro modelo a destacar es el BSX 150. Ambos se sitúan en la gama alta de este fabricante. Una de las ca-

racterísticas más sobresaliente de estos productos es su versatilidad de funcionamiento, están diseñados para alcanzar buenas cotas de graves y agudos. Los dos modelos tienen un margen de frecuencias de 10 a 65.000 Hz (3 dB). El factor de distorsión es del orden del tres por ciento, la separación señal/ruido de 95 dB, la atenuación de diafonía de 60 dB (1 KHz) y la sensibilidad de recepción es regulable entre 0,3 y 2 v. Los precios van desde las 40.000 pesetas del BSX 150 a las 75.000 del BQX 300. El fabricante suministra los dos amplificadores con distintos ángulos de montaje que permiten diversas posibilidades de emplazamiento dentro del automóvil, pudiéndose instalar en el piso o en las paredes del maletero.



## Alarma ROJA!!



Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

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

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

**RANGER**  
 COMPUTER ALARM

RADIOVOX, S.A.

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

# ¿Japonés?

# ¿Alemán?

# ¿Italiano?





**Ford.**

**Ford Probe 24V.**

*Una sola mirada puede hacerte dudar. Hace pensar en la sabiduría japonesa. Tiene algo de la arrogancia alemana. Deja sentir la sensualidad italiana. Pero una mirada más profunda descubre algo totalmente diferente. Un punto de osadía que le*

*hace ser tremendamente individualista, exclusivo, asombroso, sólo apto para mentes desinhibidas. Átrévete a probar una nueva experiencia. Pero cuidado. Puede convertirse en tu próximo objeto de deseo.*

*Motor DOHC 24 Válvulas y 2,5 litros; 163 CV y un par máximo de 216 Nm a 4.580 r.p.m.; suspensión independiente a las cuatro ruedas; airbag integrado; refuerzos de protección en las puertas; ABS; dirección asistida; volante de cuero ajustable en altura; asientos deportivos; aire acondicionado, llantas de aleación...*



**Todo lo que hacemos nos conduce a ti.**



### MAS SOBRE EL RUIDO

LES escribo para mostrar mi total acuerdo con lo expresado por E.M. Prieto en su carta «Menos ruidos» del número 500 de su revista. Sin embargo, olvida mentar otro gran creador de contaminación acústica: el tráfico de vehículos pesados.

A pesar de que la voluntariedad es mucho menor que en el caso de los ciclomotores (y motocicletas), no deja de ser molesto el ruido producido por los escapes, transmisiones, motor o frenos de furgonetas, camiones o autobuses (normalmente, muy rodados).

Las administraciones pertinentes deberían intensificar su difícil tarea (perseguir a los ruidosos, renovar las flotas públicas, facilitar la renovación de las privadas, reducir al mínimo el tráfico pesado en los núcleos de población, potenciar la creación de variantes en torno a éstos...) para evitarlo.

Hay que conseguir que la calidad de vida conseguida no sea amenazada por estos (y más) vehículos, que han contribuido en gran medida a crearla.

Felicitándoles por sus 500 números, se despide:

**J. Aurelio Sanz**  
Valladolid

### CLUB DE FANS DE MANSELL

COMO incondicional seguidor de Nigel Mansell, quiero advertir que en su revista nº 499, en la parte dedicada al G.P. de España de Fórmula I y en concreto en la estadística, en la lista de pilotos campeones del mundo se omite al inglés que comete más errores que



nadie, pero que siempre rueda al cien por cien de sus posibilidades.

Encontrar más gente como Mansell, que da emoción y espectáculo, es el gran reto pendiente de la Fórmula I.

Por último recordar al actual Campeón del Mundo, Nigel Mansell.

**J. A. García Morante**  
Madrid

### CARNÉ A LOS DIECISEIS

ME llamo Darío, tengo 16 años y quiero presentar una queja porque en España sólo se pueda conducir una vez cumplidos los 18 años. Hay cuatro locos por ahí y por su culpa pagamos el resto. Propongo que pongan una ley por puntos y multas, así a los que no se merecen conducir les quitarán el carné. Espero que lo lean los demás chicos y me apoyen y que también lo lea Tráfico.

**Darío del Barco Moreno**  
Palma de Mallorca

### ¿QUE ES EL CANISTER?

COMPRÉ recientemente un vehículo dotado de catalizador y el vendedor me dijo que procurase no llenar hasta arriba el depósito porque dañaría el Canister. Aunque más o menos me lo explicó no llegué a enterarme muy bien de qué se trataba. ¿Me lo podrían explicar?

**Marcelo Armendía**  
Irún

R.- Las marcas recomiendan llenar el depósito de combustible sólo hasta que la pistola del surtidor salta automáticamente por primera vez. Esta precaución se debe a que los vehículos con catalizador van provistos de un depósito de carbón activo que impide que del depósito de combustible salgan al exterior los vapores de esta gasolina con hidrocarburos volátiles peligrosos para la salud. Estos vapores se almacenan en el recipiente de carbón y durante la marcha se abre una válvula para ventilación del recipiente y los vapores van a parar

al motor a efectos de combustión. Si se llenase el depósito al máximo, la gasolina inundaría el alojamiento del carbón activo.

### 24 HORAS GTI

TRAS leer el último número de su revista que ha llegado a mis manos, el impresionante número 500, no tengo por menos que felicitar a todo el equipo de redacción y fotografía por la estupenda prueba de los GTI en el Circuito del Jarama. Los aficionados estamos deseando disfrutar con reportajes así, diferentes, informativos y sobre todo, «cachondos». Aunque algunos cuadros presentan resultados, cuanto menos extraños, aunque obviamente resultantes de una prueba muy especial, y el resultado final no haya sido del gusto de propietarios como yo de un Opel Astra, lo cierto es que... queremos más.

Espero ver más artículos de este tipo en su revista, sin duda se verán recompensados por sus lectores entre los que me cuento.

**Juan Manuel Cacho**  
Madrid

### AMBULANCIAS INTERNACIONALES

EN el término municipal de Leganés, Madrid, existe una empresa de ambulancias llamada Ambulancias Internacionales que «pasan» muy a menudo de la reglamentación y de las normas de circulación. La ambulancia con matrícula M-6199-NT se saltó un disco el día 26 de mayo en la confluencia de las calles Avda. del Ejército y Avda. de Fuenlabrada, en Leganés, y estuvo a punto de provocar un accidente gravísimo. No llevaba puesta ni la sirena ni las luces. Otros vehículos de esta empresa han protagonizado incidentes peores en los últimos meses. Las irregularidades dentro de la empresa son dignas de investigación por parte de las autoridades.

**Emilio Fernández Martín**  
Madrid



## CONSERVA TU PELO HOY O TE LO TOMARAN MAÑANA.

Sobre la calvicie y la caída del cabello se han dicho muchas cosas. Y muy pocas serias. Pero la verdad, hasta que no se demuestre lo contrario, lo mejor contra la calvicie es prevenirla.

Por eso, antes de que te caiga el pelo, usa Kerzo Cabello Joven. La loción preventiva que cuida el cuero cabelludo y conserva el cabello sano y fuerte. Un suave masaje capilar diario devuelve al cuero cabelludo su equilibrio natu-

ral de hidratación. Sus exclusivos tricopéptidos renuevan las células del bulbo piloso y sus proteínas de seda nutren los cabellos, haciéndolos crecer sanos. Ningún otro producto de cuidado capilar puede hacer lo mismo.

Que nadie te tome el pelo! Conserva los cabellos que tienes usando cada día Kerzo Cabello Joven.

**KERZO**  
CABELLO JOVEN

100.000 CABELLOS PARA TODA LA VIDA.

eugène  
PARIS



Mega



## ARTESANIA Y DEPORTE

**M**EGA es una modesta marca francesa, hasta ahora casi desconocida, y que saltó el pasado invierno a los medios de comunicación por su brillante actuación en el campeonato francés de circuitos sobre hielo, conducido por Bernard Darniche y Paul Belmondo. Detrás de este atractivo prototipo de competición hay unos curiosos coches, realizados sobre mecánicas Citroën, que retoman el carácter de los Mehari. Los Mega se comercializan en dos versiones: Club y Ranch. El primero de ellos está claramente dirigido hacia una utilización de ocio con cuatro plazas. La versión Ranch, tiene una filosofía de *Pick Up* con una clara vocación agrícola, con posibilidad de carrozarlo para convertir-

lo en una pequeña furgoneta con capacidad para transportar casi 500 kilos. La mecánica elegida para cualquiera de estas versiones es la del Citroën AX. Se puede elegir entre el motor 1.1, de 60 caballos, o el 1.4 de 75. En cualquiera de los dos casos se dispone de un sistema de alimentación mediante inyección electrónica y catalizador.

Lo más destacable de los Mega es la calidad de su carrocería, que utiliza una técnica muy moderna. El material es un plástico de características mecánicas muy elevadas con un tratamiento especial para resistir los rayos ultravioletas. De esta forma, el material mantiene inalteradas sus características de dureza y color durante mucho más tiempo que los po-

licarbonatos tradicionales. La funcionalidad de la carrocería se ve complementada por un sinfín de aditamentos que encajan en la misma y que pueden transformar al coche de una *furgoneta* a un divertido *speedster* de dos plazas.

La fiabilidad de estos coches viene avalada por la tradicional calidad de Citroën. Por las características de la suspensión, los Mega son capaces de transitar por caminos en mal estado sin problemas. Está en preparación una versión con tracción a las cuatro ruedas.

Aunque todavía no se comercializan en España, su fabricante está buscando agentes en nuestro país. La producción puede alcanzar 4.000 unidades al año. ○



**MEGA RANCH**  
Esta versión está destinada al uso rural, pero también resulta atractiva como vehículo para el ocio.



**FUNCIONAL**  
Esta filosofía se encuentra presente en todos los aspectos del coche. La calidad de acabado es sorprendente.

Para los aficionados al deporte del automóvil, la marca Mega puede sonar, sin embargo para el público en general resultará totalmente nuevo, puesto que se trata de un pequeño fabricante que incorpora una tecnología de carrocerías muy avanzada y utiliza la competición como banco de pruebas para sus productos.

M E G A G L A C E

**P**ARA darse a conocer, Mega ha utilizado el deporte, construyendo un coche de carreras para hielo. Con un motor de Ford Sierra Cosworth de 280 caballos y tracción a las cuatro ruedas con un diferencial central viscoso. Las ruedas posteriores son direccionales y el reparto de pesos es de 50 por ciento en cada eje.





Cuando en el año 1982 aparecía el Mercedes 190, la marca de Stuttgart tenía como santo y seña una frase que lo decía todo: «Lo mejor o nada». Ahora, once años más tarde, cuando ese 190, ejemplo de éxito, ha sido sustituido por un nuevo modelo que responde a la denominación Clase C, en Mercedes las cosas han cambiado y aquella frase se ha convertido en una nueva que indica claramente cuál va a ser la vocación del nuevo compacto de Mercedes que nace para tener aún más éxito y convertirse en el verdadero líder de la marca alemana: «Lo mejor para nuestros clientes». No cabe ninguna duda de que estas palabras indican claramente lo vital que va a ser el nuevo Clase C para Mercedes.

**P**ARA mejorar aquel coche de tanto éxito que fue el Mercedes 190, los técnicos encargados de desarrollar el nuevo Clase C (compacto, pues a partir de ahora la gama de productos Mercedes se denominarán C y E como modelo intermedio y S y SL como modelos superiores) han basado su trabajo en tres premisas ineludibles: aspectos

res; lo que nos introduce en la segunda premisa, los aspectos técnicos. Por primera vez, y al contrario de lo que sucedía antes, que la técnica se incorporaba al producto de arriba a abajo, con el Mercedes Clase C, sus avances técnicos se irán incorporando a la serie en los modelos superiores, E y S. En el Mercedes Clase C la principal innovación



#### GRUPOS ÓPTICOS DERIVADOS DE LA CLASE S

Tanto en el frontal como en la zaga, los grupos ópticos recuerdan a la Clase S. Los delanteros son muy atractivos, mientras que los traseros son poco personales.

a mejorar (corregir los defectos constatados en el Mercedes 190 a lo largo de su ciclo de vida), aspectos técnicos y cambios en los círculos de clientes. Todas estas premisas son de vital importancia para poder crear un producto tan redondo como al final ha demostrado ser el Mercedes Clase C.

Los aspectos a mejorar tienen mucho que ver con el diseño -buscando mayor individualidad-, con el equipamiento -mayor valor con un menor precio-, con la falta de espacio trasero -crear un coche compacto por fuera y amplio por dentro- y con la falta de agilidad en los moto-

atañe a los motores diésel, que emplean la técnica multiválvulas con tres misiones bien definidas: reducción de emisiones, un par más elevado antes que un valor máximo de potencia y un menor consumo. Por otro lado, si la suspensión trasera -el Mercedes Clase C hereda la propulsión trasera como signo de identidad de la marca- es multibrazo, algo ya conocido en otros modelos Mercedes, la delantera es completamente nueva, con un eje de trapezoidal articulado; lo que beneficia al confort y a la conducción activa. La tercera premisa hace alusión a los clientes. El Mercedes Clase C bus-

## Mercedes Clase C VITAL PARA LA MARCA





ca personas más jóvenes y el usuario femenino, en definitiva bajar la edad media de los usuarios.

La nueva familia de compactos de Mercedes se compone de siete modelos distintos atendiendo a sus motorizaciones (ver cuadros adjuntos), cuatro de gasolina y tres diésel. Al mismo tiempo, se puede adquirir con cuatro terminaciones diferentes, empezando por la «Classic» para llegar a la «Elegance» pasando por las denominadas «Esprit» y «Sport». Independientemente del equipamiento de la gama, se trata



**LLANTAS ESPECIALES**  
La línea Sport se caracteriza por unas preciosas llantas de aleación ligera.

**CONFORTABLE, FÁCIL DE CONDUCIR Y SEGURO**  
El Mercedes Clase C ha demostrado su buen comportamiento en todo tipo de terreno. La bondad de sus suspensiones, la gran mejora efectuada en la delantera, y la seguridad del conjunto permiten una conducción relajada, fácil y cómoda.



se fabricarán 120.000 unidades, que serán 240.000 en 1994. Pero la Clase C se irá ampliando con el tiempo en número de versiones, y detrás del actual modelo podrán aparecer un modelo de dos o cinco puertas o un modelo más deportivo, lo que llevaría la producción a las 300.000 unidades. En cuanto a precios, a pesar de la inminencia de su comercialización y por culpa de la continua fluctuación de nuestra moneda frente al marco alemán, todavía no han sido definidos, si bien se especula que se moverán en un



**ELEGANCIA EN TODO**  
También la versión «Elegance» cuenta con unas llantas de bonito diseño.



**UN TRATAMIENTO ESPECIAL EN EL SPORT**  
El volante distingue esta versión de las demás, incorporando, él también, la bolsa hinchable. El tratamiento en negro mate es característico y resulta muy atractivo.

de cuatro distintas presentaciones del habitáculo del coche, personalizadas por una sigla lateral en la carrocera.

Para Mercedes es significativo

que este nuevo modelo es el primero que se lanza en el año uno de Europa, lo que supone que tendrá homologación europea válida para todos los países europeos. Su co-



mercialización se efectuará durante el mes de junio en todos los países de Europa, exceptuando Inglaterra, que deberá esperar a septiembre. En octubre se presentará en el Sa-

lón de Tokyo y en noviembre estará presente en el mercado norteamericano. En un principio se producirán 100 unidades/día del Mercedes Clase C en Sildenfingen, mientras



**INTERIOR CÁLIDO, ALEGRE Y DE GRAN CALIDAD**  
La fotografía ilustra lo que ofrece el habitáculo de la línea «Elegance». Frente a la sobriedad del 190, el Clase C ofrece un mejor ambiente y un cuidado equipamiento.

que en Bremen se fabricarán cincuenta, pero a finales de año en el total de ambas plantas se llegará a una producción diaria de 500 unidades. Ello significa que durante 1993

arco que va de los 3.700.000 pesetas que costaría el Mercedes C 180 a los seis millones del C 280. Para los clientes más exclusivos y más deportivos existirá una versión AMG





**CUATRO LINEAS**  
Siete motores configuran la gran familia de los nuevos compactos de Mercedes en la que, sin tener en cuenta el nivel de equipamiento, se cuenta con cuatro distintas terminaciones: la básica, «Classic», la media, «Esprit», la deportiva, «Sport» y la lujosa, «Elegance». Cuatro distintas opciones para que el posible cliente pueda elegir aquella que mejor satisfaga sus necesidades.

de 3,6 litros y una potencia muy elevada junto con un tren de rodaje sport. Las «clases» E y S contarán con versiones de este calibre.

El diseño del Mercedes Clase C huye de cualquier licencia llamativa y, aunque estilizado y sometido a condicionamientos aerodinámicos, tiende a mantener la estética conservadora tradicional en Mercedes. Frontal y perfil nos parecen francamente acertados, no tanto la zaga, por la altura que tiene (por aerodinámica) y por la forma de los grupos ópticos que, eso sí, permiten una tapa de maletero que baja hasta el paragolpes permitiendo un mejor acceso de los equipajes. Los interiores emanan la calidad sobresaliente de siempre y, en las cuatro distintas líneas de terminación, resultan más alegres que en el anterior Mercedes 190. La búsqueda de amplitud de las plazas traseras se ha culminado con éxito, a pesar de que el coche es menos de cuatro centímetros más largo que el modelo al que sustituye. El equipamiento se ha potenciado a todos los niveles, y así, la bolsa hinchable para el conductor es moneda corriente en la gama, como el ABS, la dirección asistida y el cierre centralizado. A pesar de ello, sigue siendo política de la marca ofrecer muchas

## FICHA TECNICA

	C 180	C 200	C 200	C 200	C 200 D	C 220 D	C 250 D
<b>MOTOR</b>							
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	6 en línea	4 en línea	4 en línea	5 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.799	1.998	2.199	2.799	1.997	2.155	2.497
Nº válvulas por cilindro	4	4	4	4	2	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Bomba inyectora	Bomba inyectora	Bomba inyectora
Compresión	9,8 a 1	9,6 a 1	10,0 a 1	10,0 a 1	22,0 a 1	22,0 a 1	22,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	122 CV/5.500	136 CV/5.500	150 CV/5.500	193 CV/6.400	75 CV/4.600	95 CV/5.000	113 CV/5.000
Par máximo / r.p.m.	17,3 mkg/4.200	19,4 mkg/4.000	21,4 mkg/4.000	27,5 mkg/3.750	13,3 mkg/2.000-3.600	15,3 mkg/3.100-4.500	17,3 mkg/2.800-4.600
<b>TRANSMISION</b>							
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual o automático	Manual o automático	Manual o automático	Manual o automática	Manual o automática	Manual o automática	Manual o automática
<b>DIRECCION Y FRENSOS</b>							
Sistema	Circulación bolas asis.	Circulación bolas asis.	Circulación bolas asis.	Circulación bolas asis.	Circulación bolas asis.	Circulación bolas asis.	Circulación bolas asis.
Diámetro de giro (m)							
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/discos, ABS	Discos/discos, ABS	Discos/discos, ABS	Discos/discos, ABS	Discos/discos, ABS	Discos/discos, ABS	Discos/discos, ABS
<b>SUSPENSIONES</b>							
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Indep. multibrazo	Indep. multibrazo	Indep. multibrazo	Indep. multibrazo	Indep. multibrazo	Indep. multibrazo	Indep. multibrazo
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>							
En orden de marcha (kg.)	1.350	1.365	1.410	1.490	1.380	1.400	1.450
Largo/ancho/alto (mm)	4.487/1.720/1.414	4.487/1.720/1.418	4.487/1.720/1.424	4.487/1.720/1.424	4.487/1.720/1.414	4.487/1.720/1.418	4.487/1.720/1.418
Capacidad del depósito (l)	62	62	62	62	62	62	62
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>							
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	12,2	10,8	10,4	8,8	18,4	16,3	14,8
Velocidad Máxima (km/h)	193	198	210	230	160	175	190
Consumo Urbano (l/100 km) A 90 km/h	11,0	11,2	11,5	14,4	8,2	8,5	8,7
(l/100 km)	6,4	6,5	6,5	7,8	5,0	5,3	5,4
A 120 km/h (l/100 km)	8,1	8,0	8,1	9,5	6,8	6,9	6,9



# Sueños de Grandeza



## HONDA **NSR** 125R

¿Quién no ha soñado alguna vez con pilotar la fabulosa Honda NR? Pues no desesperes, ahora tienes la nueva HONDA NSR 125R, hermana pequeña de la moto más fascinante del mundo. Su potente motor y línea agresiva la configuran como la moto más deseada de su categoría. Atrévete con la nueva NSR. Vivirás auténticos sueños de grandeza.





## PROTECCION INTEGRAL: « ICASIS »

Entre los avances técnicos que presenta el Mercedes Clase C, y que poco a poco se irán incorporando a los demás modelos de la marca, destaca el esfuerzo que supone la preocupación por la seguridad de la marca. Fruto de esa preocupación ha sido el desarrollo de un sistema de protección integral que responde a las siglas ICASIS (Integrated Car Safety Impact System). Se trata de un sistema de seguridad integral que se desarrolla desde dentro hacia afuera. Su espina dorsal es el túnel, montado por separado, que constituye la base de protección contra choques integrales, con un efecto tan múltiple como eficaz. Así, por ejemplo, por medio de los travesaños portadores de los asientos delanteros y traseros, que se prolongan para oficiar de paredes de mamparo en los umbrales. La energía de choque se transmite al lado opuesto de la colisión a través de cuatro puentes del túnel en el piso. La chapa exterior de la pared lateral es ahora de una sola pieza, sin juntas para aumentar la robustez. Las columnas delanteras, centrales y traseras son de triple chapa, y por tanto muy rígidas a la flexión. Las centrales están sólidamente unidas a los largueros laterales. El sistema de travesaños se complementa con una serie de refuerzos transversales. Todo ello conforma la protección integral antes citada. Un voluminoso travesaño en forma de caja de chapa de acero altamente resistente une los largueros delanteros y crean una mayor zona de deformación delantera aun la no afectada directamente.



**UNA COMPLETA COLECCIÓN DE MOTORIZACIONES PARA LA CLASE C**  
Nada menos que siete motores diferentes se han puesto al servicio del Mercedes Clase C. De izquierda a derecha el cuatro cilindros de 1,8 o dos litros, el potente seis cilindros de 2,8 litros y el innovador motor diésel de 2,5 litros, que dispone de culata de cuatro válvulas por cilindro.

opciones para satisfacer cualquier necesidad que el cliente plantee.

En la toma de contacto a que hemos sometido a los modelos disponibles, el C 200 será el último en aparecer, hemos podido constatar lo acertado de su diseño, su mayor amplitud, el aplomo de su tren de rodaje y, sobre todo, el trabajo que se ha realizado en los motores, sobre todo en los diésel de cuatro válvulas, en los que la progresividad es encomiable sin perder en absoluto viveza, lo que no descalifica al más pequeño, el C 200 D de dos que, a pesar de sus 75 caballos de

### ULTIMA HORA: TODOS LOS PRECIOS

Al cierre de esta edición hemos conocido los precios de los Mercedes Clase C, que son los siguientes: C 200 D, 3.995.000 pesetas; C 220 D, 4.650.000; C 250 D, 5.120.000; C 180, 3.695.000; C 200, 4.920.000; C 220, 5.220.000; y C 280, 6.000.000. El aire acondicionado para los modelos C 180 y C 200 D cuesta 342.000 pesetas. La versión Elegance tiene un sobrepeso de 233.856 pesetas, la Sport con asientos delanteros de cuero de 473.000, y con cuatro asientos de cuero de 520.448. El tren de rodaje sport más las llantas de 5 orificios se vende por 335.872 pesetas.

potencia, rinde a las mil maravillas. El motor 2,8 de seis cilindros, nos ha impresionado, pero hay que decir que, en líneas generales, el C 220 nos ha parecido el más equilibrado. Incluso, nos ha dado la impresión de que las transmisiones se han acertado, ofreciendo, tanto los cambios manuales como los automáticos, una mejor adecuación a las características de los motores.

Mercedes parte de nuevo con el Clase C hacia un futuro en el que todo deberá tender a ofrecer siempre «lo mejor para los clientes».

M. Doménech

# Bujías Bosch Súper para todos los motores: las campeonas en homologación.

Para conseguir que una bujía sea recomendada para todos los motores europeos y japoneses no basta con ser del agrado de la mayoría de los fabricantes. Es necesario, además, ajustarse al motor como éste lo hace al propio coche. Y asegurarle una combustión perfecta, como la Bujía Bosch Súper: la campeona.



**BOSCH**



## Peugeot 306 XR 1.4/306 XT 1.6/306 XT 1.8

La aparición del Peugeot 306 ha supuesto un nuevo relanzamiento de la marca francesa dentro del competido segmento de los familiares de cuatro metros. Una estética más atractiva, una habitabilidad notable y una calidad de acabado mejorada marcan un paso importante en un modelo que, de momento, está disponible con tres motorizaciones diferentes y tres niveles de equipamiento.

**P**EUGEOT ofrece con el nuevo 306 un modelo de carácter familiar capaz de satisfacer las necesidades de cualquier conductor. Dispone de una habitabilidad más que suficiente en su interior y permite viajar con un grado de confort y de seguridad destacables. Si a esto le unimos unas mecánicas que recorren los kilómetros sin rechistar y unos interiores con una calidad de acabado y un equipamiento que satisface plenamente las exigencias del conductor actual, encontramos que los nuevos Peu-

geot 306 se configuran como unos de los modelos más atractivos del segmento de los familiares de cuatro metros, un segmento que supuso el treinta por ciento de las matriculaciones europeas en el año 92.

Lo cierto es que, desde hace algún tiempo, un buen número de las marcas que fabrican modelos de este segmento habían conseguido aventajar a Peugeot con sus nuevos modelos. El Opel Astra, el nuevo Golf o el Renault 19 eran unos rivales muy duros para el Peugeot 306, un coche que tenía ya bastan-

tes años a sus espaldas y, en honor a la verdad, no gozaba de una estética del agrado de un gran número de conductores.

Por este motivo, era casi una obligación ofrecer un modelo nuevo y, para hacer frente a la dura competencia, en Peugeot no se ha escatimado en medios. Los responsables de la marca han invertido un total de 5.600 millones de francos (más de 120.000 millones de pesetas) en el desarrollo del Peugeot 306, de los cuales 1.800 millones de francos (39.060 millones de pe-



<b>VIRTUDES</b>
Rendimiento del motor Prestaciones Relación confort/estabilidad
<b>PEUGEOT 306 XR 1.4</b> <b>PRECIO: 1.700.000 ptas.</b>
Mullido de los asientos blando Tapicería muy calurosa Rueda de repuesto de emergencia
<b>DEFECTOS</b>

<b>VIRTUDES</b>
Sonoridad interior baja Habitabilidad Relación confort/estabilidad
<b>PEUGEOT 306 XT 1.6</b> <b>PRECIO: 1.959.000 ptas.</b>
Recuperaciones pobres Mullido de los asientos blando Rueda de repuesto de emergencia
<b>DEFECTOS</b>

<b>VIRTUDES</b>
Sonoridad interior baja Habitabilidad Relación confort/estabilidad
<b>PEUGEOT 306 XT 1.8</b> <b>PRECIO: 2.060.000 ptas.</b>
Motor sin carácter Rueda de repuesto de emergencia Mullido de los asientos blando
<b>DEFECTOS</b>



# AIRES DE FAMILIA





setas) han sido empleados en su diseño.

No cabe duda de que este esfuerzo ha merecido la pena puesto que, aunque no presenta ninguna solución estética destacable, el nuevo Peugeot 306 resulta de lo más atractivo. Sus líneas están a caballo entre el Peugeot 106 y el 205, exhibiendo un aire de familia muy parecido al del resto de los modelos de la gama.

El Peugeot 306 ha comenzado su andadura comercial con tres moto-

res diferentes que ya se venían utilizando en otros modelos del grupo PSA, el 1.4 de 75 caballos, 1.6 de 90 caballos y el 1.8 con 103 caballos de potencia. Las tres mecánicas destacan por su suavidad de funcionamiento y por un consumo moderado, situándose a un nivel de prestaciones notable frente a la competencia. El motor de 1,4 litros, para su cilindrada, resulta realmente brillante y permite mantener un ritmo sorprendente al circular por carretera, mientras que las mecáni-

cas de 1,6 y 1,8 litros hacen también gala de un funcionamiento extraordinario y su mayor potencia se deja notar, sobre todo, a la hora de afrontar una pendiente, no cayendo el régimen tanto como en el motor de 1.360 centímetros cúbicos. Lo que más nos llamó la atención fue la escasa diferencia que encontramos entre los motores de 90 y 103 caballos en el momento de medir las prestaciones con nuestro infatigable Correvit, aunque hay que decir que el motor de 1,8 litros tenía



**TRES TIPOS**  
Hasta tres tipos diferentes de llantas pueden incorporar los 306. Dos de ellos llevan llantas de chapa con embellecedor. El otro las lleva de aleación.

poco más de mil kilómetros y se dejaba notar todavía algo «duro» y falto de rodaje.

El resto de los apartados mecánicos hacen también gala de un buen funcionamiento. Destaca el manejo de la caja de cambios, que permite engranar las marchas con suavidad y rapidez, aunque peca de tener unos desarrollos algo aburresados en los tres modelos. Esto beneficia al consumo en carretera, pero empobrece un poco las prestaciones y, sobre todo, merma

**EFICAZ**  
El comportamiento de los 306 es intachable. Mejora el de su antecesor el 309.





**CALUROSOS**  
La tapicería de todas las versiones es agradable a la vista pero demasiado calurosa.



**MUY BLANDOS**  
Los asientos tienen un mullido demasiado blando que repercute en la comodidad de los pasajeros.



**MEJOR LOS XT**  
Los guamecidos y la tapicería de las versiones XT son de mejor calidad.



**AMPLIOS**  
Todos los 306 son suficientemente amplios como para cuatro adultos o dos adultos y tres niños.

la capacidad de recuperación de estos coches en las marchas largas.

Los frenos cumplen bien su cometido y detienen a los Peugeot 306 dentro de una medida razonable pero, cuando se les somete a un esfuerzo algo más intenso, resultan menos dosificables y tienden al bloqueo con más facilidad. El sistema antibloqueo de frenos ABR está disponible opcionalmente en los tres modelos, aunque en el 306 XT 1.8 recurre a un sistema más sofisticado que incluye cuatro captadores y discos traseros, frente a los dos captadores y tambores traseros que incorporan los 306 con los motores de 75 y 90 caballos.

Con respecto a la dirección, hay que decir que merece la pena disponer de la servoasistencia. En los modelos XT se incluye de serie, pero en los 306 XR es una opción que cuesta 81.000 pesetas y resulta muy recomendable. Lo cierto es que, la dirección asistida, a parte de facilitar las maniobras, es mucho más rápida y directa que la dirección convencional, permitiendo una conducción más ágil y precisa.

La relación entre el confort y la estabilidad es extraordinaria en los Peugeot 306. Las suspensiones son suaves y absorben las irregularidades de la carretera con eficacia, pero no por ello dejan de sujetar el coche en los apoyos más fuertes. El eje trasero, con «sistema autodireccional programado», es el elemento mecánico más destacable de los Peugeot 306. Este eje es similar al utilizado en los Citroën ZX y también contribuye a la mejora de la estabilidad y el paso por curva. Pero, si bien en el momento en el que el 306 está apoyado ofrece una sensación de seguridad plena, en el instante de iniciar una curva se produce un molesto balanceo de la carrocería que no transmite al conductor la sensación de apoyo y resta confianza. En cualquier caso, la estabilidad de los Peugeot 306 no se ve comprometida, aunque el tarado de las suspensiones acusa cierta suavidad en una conducción alegre.

Ya en el interior de los 306, hay que destacar como elementos generales la excelente visibilidad hacia el exterior, una insonorización

A FONDO

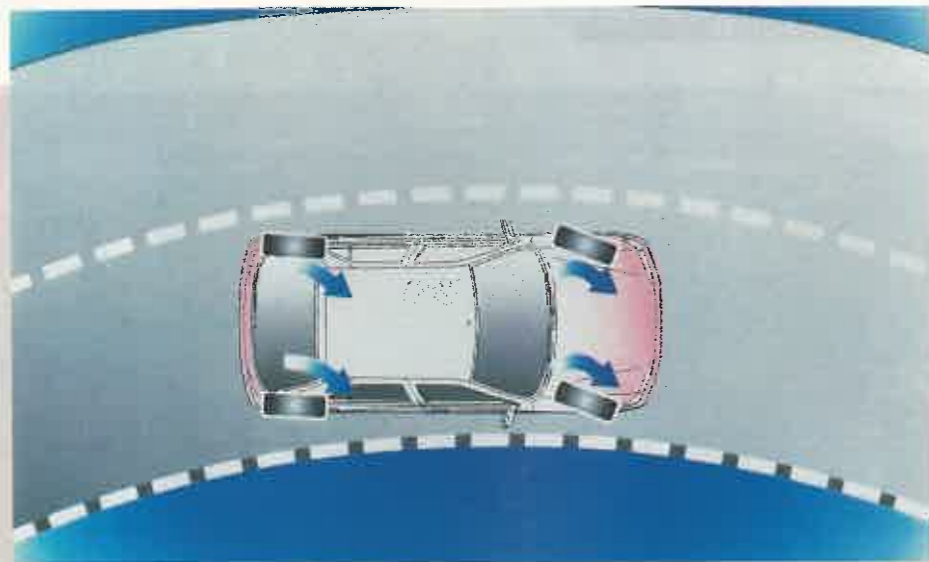


**EL MÁS SENCILLO**  
El cuadro de instrumentos del 306 más sencillo cuenta con lo primordial para estar informado del funcionamiento del motor.



**A MEDIDA**  
El radiocaseto está específicamente diseñado para este modelo. Dispone de código antirrobo y de algunos mandos en el volante.





### EJE TRASERO AUTODIRECCIONAL: MAYOR ESTABILIDAD

El eje trasero de los Peugeot 306 incorpora un «sistema autodireccional programado», muy similar al utilizado en los Citroën ZX, que contribuye a mejorar el comportamiento del coche en las curvas.

En un eje convencional, las ruedas traseras tienden a girar en sentido opuesto al marcado por las ruedas delanteras. De esta forma se acentúa el efecto de rotación y, por lo tanto, se crea una tendencia desestabilizadora en el coche. Sin embargo, el eje trasero autodireccional de los Peugeot 306 permite a las ruedas traseras adoptar la misma dirección que marcan las ruedas delanteras al pasar por una curva, atenuándose así el efecto de rotación y mejorando la estabilidad.

Este eje autodireccional funciona de forma mecánica y aprovecha la acción de los esfuerzos generados en los virajes, en función de los cuales cambia la posición de las ruedas traseras con objeto de conseguir la mayor estabilidad.

muy eficaz, una terminación más cuidada y una habitabilidad destacable.

Los niveles de acabado XR y XT marcan las diferencias con respecto al equipamiento y a los materiales empleados en el interior de los Peugeot 306. El acabado XR corresponde con el nivel medio, mientras que el XT es el más lujoso, existiendo además, en la gama 306, un nivel más básico, el XN, que sólo está disponible con el motor de 1,4 litros.

La posición al volante resulta cómoda y todos los mandos se encuentran a mano. La posibilidad de variar la altura y el reglaje lumbar del asiento del conductor en las versiones XT y la altura del volante en todos los modelos facilita la labor a la hora de buscar la postura idónea. También destaca la habitabilidad interior, con espacio suficiente para acomodar a cinco adultos, aunque lo cierto es que la parte trasera ofrece un espacio extraordinario para dos personas, con una amplitud más que suficiente para las piernas y buena anchura. Tres adultos se acomodan, pero van algo justos.

Del maletero hay que decir que es uno de los más grandes de su segmento, disfruta de mucho espacio y, además, se puede ampliar más gracias a la posibilidad de abatir los asientos traseros de forma asimétrica.

El salpicadero tiene un diseño funcional y, aunque no aporta ninguna solución revolucionaria, resulta bastante atractivo. Todos los mandos se accionan con facilidad y únicamente el cenicero peca de estar algo escondido.

Otro aspecto mejorado respecto a los anteriores Peugeot 309 es el de la calidad de terminación. El acabado está bastante cuidado y los materiales empleados no desentonan en el conjunto. Obviamente, la tapicería de los Peugeot 306 XT es de mejor calidad y resulta más agradable de tacto que la de los XR, aunque en ambos casos se muestran excesivamente calurosas, haciéndose casi necesaria la opción del aire acondicionado.

La gama 306 de Peugeot no se podía presentar, por lo tanto, más atractiva. De momento sólo se comercializa la carrocería de cinco

## FICHA TECNICA

	306 XR 1.4	306 XT 1.6	306 XT 1.8
<b>MOTOR</b>			
Disposición	delantero transversal	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.360	1.587	1.761
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2
Alimentación	inyec. elect. monopunto	inyec. elect. multipunto	inyec. elect. multipunto
Compresión	9,3 a 1	9,6 a 1	9,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	75 CV (55 kW)/5.800	90 CV (65 kW)/5.600	103 CV (74 kW)/6.000
Par máximo / r.p.m.	11,5 mkg (111 Nm)/3.400	13,8 mkg (135 Nm)/3.000	15,6 mkg (153 Nm)/3.000
<b>TRANSMISIÓN</b>			
Tracción	delantera	delantera	delantera
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,4/14,0/19,9	7,6/14,3/20,3	7,5/14,0/20,3
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	26,1/33,2	26,6/33,8	26,8/34,3
Embrague	accionamiento mecánico	accionamiento mecánico	accionamiento mecánico
<b>DIRECCION</b>			
Sistema	cremallera y piñón	cremallera y piñón asist.	cremallera y piñón asist.
Vueltas de volante	4,2	3,4	3,4
Diámetro de giro (m)	11,0	11,3	11,3
<b>FRENOS</b>			
Delante (diámetro)	discos (247 m.m.)	discos vent. (247 m.m.)	discos vent. (247 m.m.)
Detrás	tambores	tambores	tambor (discos con ABS)
Antilock	Bendix, 2 captadores (op)	Bendix, 2 captadores (op)	Bosch, 4 captadores (op)
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantera	ind. Pseudo Mc Pherson	ind. Pseudo Mc Pherson	ind. Pseudo Mc Pherson
Trasera	indep. Brazos tirados	indep. Brazos tirados	indep. Brazos tirados
<b>RUEDAS</b>			
Llantas (pulgadas)	acero (5,8 x 13)	acero (5,5J x 14)	acero (5,5J x 14)
Neumáticos	165/70 TR 13	175/70 TR 14	175/65 TR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
En orden de marcha (kg.)	1.020	1.060	1.080
Capacidad depósito combus.	60 l.	60 l.	60 l.

A FONDO



ES UN PEUGEOT. No hay duda, su línea parece calcada de sus hermanos de gama. Es un 106 grande.



**DETALLES**  
La doble guantera es muy práctica, pero al instalar el aire acondicionado la más grande queda anulada. El depósito se abre desde un mando en el interior del habitáculo. Los mandos de aireación son cómodos y sencillos de utilizar. Los XT cuentan con asiento regulable en altura.





CONSUMOS

Datos en l/100 km.	1.4	1.6	1.8
<b>CIUDAD</b>			
A 30 km/h de promedio	8,2	9,7	9,4
<b>CARRETERA</b>			
A 90 km/h de cruceo.	6,6	6,1	6,5
En conducción rápida	11,1	11,0	13,2
<b>AUTOPISTA</b>			
A 120 km/h de cruceo	9,1	8,4	7,8
A 140 km/h de cruceo	9,9	9,1	10,5
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>			
Litros/100 km	7,8	8,5	8,3
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>			
Kilómetros recorridos	720	655	670

SONORIDAD

	1.4	1.6	1.8
Al ralentí:	45,8	44,5	48,0
A 60 km/h:	64,2	59,4	60,2
A 90 km/h:	66,6	64,6	63,7
A 120 km/h:	70,9	69,5	67,0
A 140 km/h:	73,9	72,1	70,0
A tope	80,1	78,0	76,3

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

EQUIPAMIENTO

	XR 1.4	XT 1.6	XT 1.8
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Indicador del nivel de aceite	NO	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Volante regulable en altura	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	OP	SI
Aire acondicionado	OP	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	OP	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	NO/NO	OP/OP	OP/OP
Mando a distancia de apertura de puertas	OP	SI	SI
Elevalunas eléctricos (D./T.)	OP/NO	SI/OP	SI/OP
Cierre centralizado	OP	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO	NO

PRESTACIONES

	1.4	1.6	1.8
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>			
Km/h	169,8	179,3	183,2
<b>ACELERACION</b>			
400 m. salida parada (seg.)	19,1	18,5	18,3
1.000 m. salida parada (seg.)	35,8	34,1	33,9
0-100 km/h (seg.)	14,1	12,7	11,8
Metros recorridos	248	220	203
<b>RECUPERACION</b>			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,6	19,2	18,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	22,0	21,3	20,7
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,2	35,9	35,1
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	42,2	40,2	39,1
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	14,7	12,9	11,9
Metros recorridos	415	364	336
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	22,7	17,9	16,9
Metros recorridos	636	498	476

FRENOS

	1.4	1.6	1.8
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>			
En metros			
A 60 km/h:	16,3	17,1	17,8
A 100 km/h:	49,7	46,0	45,4
A 120 km/h:	73,5	67,2	69,1

OPCIONES

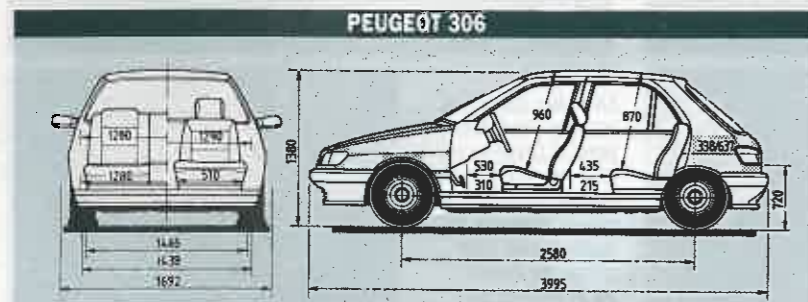
**Peugeot 306 XR 1.4:** Elevalunas eléctricos delanteros y cierre centralizado (43.000 ptas). Dirección asistida (81.000 ptas). Aire acondicionado (152.000 ptas). Radiocasete (58.000 ptas). Pack compuesto por regleje lumbar y de altura en el asiento del conductor y por apoyacabezas delanteros articulados (15.000 ptas). Pintura metalizada (30.000 ptas). ABR (150.000 ptas.)  
**Peugeot 306 XT 1.6:** Elevalunas eléctricos traseros (18.000 ptas). Aire acondicionado (152.000 ptas). Radiocasete (70.000 ptas). Llantas de aleación ligera (65.000 ptas). Faros antiniebla delanteros (20.000 ptas). Pack compuesto por retrovisores exteriores eléctricos y térmicos, elevalunas del conductor con función secuencial y doble indicador con reloj y temperatura exterior (25.000 ptas). Pintura metalizada (30.000 ptas). ABR (150.000 ptas.)  
**Peugeot 306 XT 1.8:** Elevalunas eléctricos traseros (18.000 ptas). Aire acondicionado (152.000 ptas). Radiocasete (70.000 ptas). Llantas de aleación ligera (65.000 ptas). Pack compuesto por retrovisores exteriores eléctricos y térmicos, elevalunas del conductor con función secuencial y doble indicador con reloj y temperatura exterior (25.000 ptas). Pintura metalizada (30.000 ptas). ABR (150.000 ptas.)

DATOS DEL COMPRADOR

**PEUGEOT Fabricante/Importador:** Peugeot Talbot España S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.143 puntos de asistencia en toda España.

puertas con tres motorizaciones diferentes, pero, más adelante, se dará también paso a las versiones de tres puertas y nuevas mecánicas de gasolina, diésel y turbodiésel. La mejora en aspectos como la seguridad pasiva (con arcos de seguridad en las puertas y materiales de tacto acolchado en el salpicadero) o la sensibilización ecológica (uso de catalizador y materiales plásticos reciclables) son algunos más de los aspectos que mejoran el conjunto final de una gama que, a buen seguro, gozará de un gran éxito.

**Victor M. Fernández**  
Fotos: Alex Blanco



**EFICAZ**  
El limpiaparabrisas trasero dispone de doble chorro de agua con lo que la suciedad se elimina muy fácilmente.

# MI OTRA MÁQUINA

ALEX CRIVILLÉ

"MI ÉXITO  
DEPENDE DE  
DOS MÁQUINAS:  
MI MOTO Y MI  
CRONÓGRAFO  
BLUMAR"



**BLUMAR**  
CHRONOGRAPH  
TU MÁQUINA

ESPAÑA - DISTRIBUIDOR NACIONAL  
INTERNACIONAL DE RELOJERÍA S.A.  
08012 BARCELONA  
TEL. (93) 405 11 55 - FAX (93) 419 93 07





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

**E**l Aero es el tracción delantera con más caballos del mercado, es un coche que gustará a aquel sector de público que disfruta con la sensación del desencadenamiento repentino de la potencia, hecho que se manifiesta en este Saab cuando entra en acción el turbocompresor. Pero si consideramos que no

A FONDO

Saab 9000 CST Aero 2.3 16V

# SUECO TURBADOR

Es la versión más veloz del modelo 9000. Son 225 caballos de potencia desarrollados con la ayuda de cuatro válvulas por cilindro y turbocompresor. Es el Saab de mayor potencia del mercado y la berlina de respuesta más violenta que podemos tener entre las manos.

**PRUEBA**

Motor 16

**VIRTUDES**

Silencio de marcha  
Buen acabado  
Asientos muy cómodos

**SAAB 9000 CST AERO**  
**PRECIO: 6.597.900 PTAS.**

Sobrecalentamiento de frenos  
Precio elevado  
Rueda de repuesto de emergencia

**DEFECTOS**





se trata de un modelo deportivo, sino de una berlina estudiada para viajar con la familia, nos parece hasta un desatino el potenciarla con veinticinco caballos más. Caballos «incivilizados», en este caso, puesto que hacen acto de presencia de forma súbita. El Saab Aero es soberbio para demostrar, si la ocasión lo requiere, su superioridad en cuanto se pisa a fondo el acelerador. Los técnicos de la casa sueca aseveran que este aumento de potencia no implica un comportamiento «brutal» del Aero, puesto que se han alargado considerablemente los desarrollos del cambio, sobre todo para la cuarta y quinta marcha. Con estos desarrollos del cambio, el nuevo Saab alcanza en primera velocidad los sesenta kilómetros por hora, de velocímetro; 110 en segunda y nada menos que los 160 en tercera. Sin embargo, al igual que ocurre con las otras versiones del 9000 turboalimentadas, el Aero se caracteriza por la fuerza casi violenta de su propulsor.

Ya hemos visto cómo la principal novedad del 9000 Aero, la representan esos veinticinco caballos de más respecto a la anterior versión. Potencia conseguida gracias al aumento de soplado del turbocompresor, que es ahora de mayor tamaño. Además, incorpora un moderno sistema de gestión electrónica que se encarga del control automático del encendido, de la inyección y de la presión del turbo, para asegurar una respuesta óptima del motor en todo momento, además de economizar combustible y reducir las emisiones dañinas de gases de escape.

Pero, ¿cómo funciona este potentísimo tracción delantera? De forma sorprendente. Cuando se pisa a fondo el acelerador, se nota cómo el cuerpo se comprime al asiento por efecto de la fuerte aceleración. Y esto ocurre casi de inmediato, debido a la elevada cifra de par, que además se obtiene a un régimen de tan sólo 1.950 revoluciones por minuto. Ni que decir tiene que la capacidad de recuperación también es increíble, aunque algo más lenta de lo esperado en quinta velocidad, debido al largo desarrollo elegido para tal marcha. Pero insistimos que lo que realmente nos ha dejado boquiabiertos del funcionamiento de este motor, es la ma-

**AEROSPAICIAL**  
La carrocería de este nuevo Saab, más bien discreta, no refleja el enorme potencial que esconde debajo del capó. Es el tracción delantera de mayor potencia del mercado. Sus interiores, recubiertos en cuero, abren paso a toda clase de información instrumentada por relojes y computadoras de precisión.



nera intempestiva en la que se efectúa la entrega de la fuerza del motor. De todos modos, el Saab Aero se puede conducir como un coche normal siempre y cuando dosifiquemos el acelerador. En cuanto a gasto de combustible, se mantiene en límites aceptables mientras no juguemos con el pedal del acelerador. Sin embargo, se vuelven las tornas si mantenemos un ritmo alto de conducción. En este caso el Saab llega a superar, en consumo, los veinte litros cada cien kilómetros. En lo referente a comportamiento, incidiremos en el hecho de que nuestro Saab, estaba equipado con la opción del control de tracción, denominada T.C.S. por la marca sueca. Es obvio que sin esta opción, el comportamiento del Saab es completamente otro. En este caso, las ruedas delanteras tienden a perder motricidad en curvas cerradas o en arrancadas fuertes. Pero sobre todo, bajo la lluvia, la conducción tendrá que ser extremadamente suave. Desde luego aconsejamos la compra del mecanismo de control de tracción, para todo usuario que no sea un virtuoso del volante. Hecho este inciso, vamos a ver cómo reacciona el 9000 Aero con T.C.S. La primera reacción extraña la notamos al efectuar las pruebas de aceleración. Con el Saab parado y la primera velocidad engranada, se empieza a acelerar, jugando con el embrague, para salir lo más rápido posible sin que el coche baje de vueltas. Pues bien, con el T.C.S. no es posible. Primero se aprecian unos ligeros golpes en la transmisión. Luego se constata cómo la aguja del tacómetro baja, ligeramente, aunque tardemos en embragar, puesto que el T.C.S. actúa reduciendo la apertura de la válvula reguladora de la aceleración. Pero si sólo es una de las dos ruedas motrices la que patina, este mecanismo, que funciona en comandita con el ABS de los frenos, responde parando la rueda con menos rozamiento. La función T.C.S. se desconecta, por seguridad, en cuanto la temperatura de los frenos alcanza un determinado grado. Ya que hemos mencionado los frenos, hay que decir que consiguen parar el coche en pocos metros, pero que aguantan sin calentarse muy poco tiempo. Cuando descendemos rápi-



## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero transversal de 4 cilindros en línea. Culata y bloque de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.290 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 225 CV (166 kW) a 5.500 rpm. Par máximo: 35,6 mkg (349 Nm) a 1.950 rpm. Alimentación: Inyección electrónica, turbocompresor e intercooler. Catalizador de tres vías. Combustible: Gasolina sin plomo.

### TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas o automática de cuatro. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 18 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 27 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 36 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 45 km/h.

### DIRECCION

Sistema: De piñón y cremallera, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 10,9 metros.

### FRENOS

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

### SUSPENSION

Delantera: Independiente con triángulos transversales, muelles y amortiguadores, barra de torsión. Trasera: Eje rígido de brazos longitudinales con muelles y barra estabilizadora.

### RUEDAS

Neumáticos: 205/55 ZR 16. Llantas de aleación de 6,5 JX16 pulgadas H2.

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.425 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 66 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	13,4
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,0
En conducción rápida	22,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	11,2
A 140 km/h de crucero	15,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,6
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	519

## PRESTACIONES

### VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **240**

### ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **15,3**

1.000 m salida parada **27,3**

De 0 a 100 km/h **7,1**

Recorriendo (metros) **107**

### RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **18,5**

400 m desde 40 km/h en 5ª **22,0**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **32,0**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **38,4**

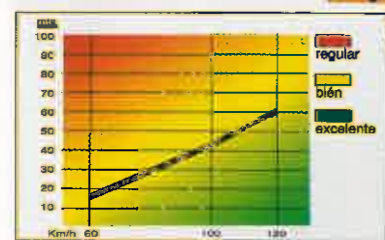
De 80 a 120 km/h en 4ª **6,5**

recorriendo (metros) **183**

De 80 a 120 km/h en 5ª **9,8**

recorriendo (metros) **269**

## FRENOS

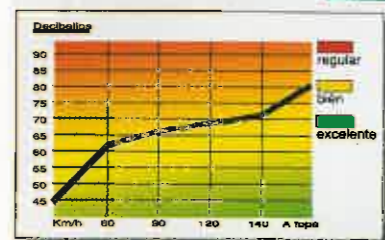


A 60 Km/h: **14,5**

A 100 Km/h: **42,3**

A 120 Km/h: **60,2**

## SONORIDAD



Al ralentí: **44,4**

A 60 Km/h: **62,6**

A 90 Km/h: **66,4**

A 120 Km/h: **68,7**

A 140 Km/h: **71,3**

A Tope: **80,1**

### DATOS DEL COMPRADOR

**SAAB 9000 CST AERO 2.3 16V:** Importador: Porsche España S.A. Avenida de Burgos, 87. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52. **Garantía:** Dos años sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 27 puntos de asistencia en toda España.

### OPCIONES

Sistema de control de tracción T.C.S.: **107.000 pesetas.** Techo de apertura eléctrica: **155.000 pesetas.** Pintura metalizada: **87.000 pesetas**

**EL ORIGEN DEL NOMBRE**  
Estas llantas de tres brazos, 16 pulgadas y en aleación ligera, llamadas **Aero por la casa Sueca, dan nombre a este Saab.**



**BOCANADA DE AIRE FRESCO**  
La opción de la apertura del techo eléctrico dispone de un mecanismo manual de emergencia.

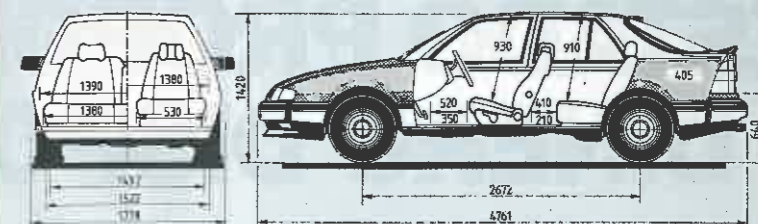
do por zonas con curvas, el peso del Saab (1.425 kilos), la potencia del motor y seguramente el T.C.S., limitan la resistencia de los frenos. Las suspensiones del nuevo Saab sólo merecen elogios. Gruesas estabilizadoras, muelles y amortiguadores rígidos y unos neumáticos asimétricos Pirelli O (son los mismos pero en distinta medida que los que equipa el Ferrari F-40), aseguran el coche al suelo. Tampoco los baches incomodan a los pasajeros, no obstante la dureza de las suspensiones. A lo único que obligan es a dirigir con firmeza el volante, dado que el perfil bajo de los neumáticos acusa cualquier irregularidad de la carretera. La carrocería del Saab resalta por su discreción. Un único anagrama, con la inscripción Aero en la parte trasera, identifica esta versión.

## EQUIPAMIENTO

Destaca de serie: Airbag, controlador automático de velocidad, computadora, lavafaros, luz con interruptor en el vano motor, voltímetro, panel de chequeo de nivel de aceite y agua, volante y asientos en cuero, apertura maletero en la puerta del conductor, 3 memorias reglajes asientos, asientos térmicos, reloj progresión del turbo, reloj consumo instantáneo y ajuste de faros interior.

A FONDO

### SAAB 9000 CST AERO



Sin embargo, al abrir la portezuela, se intuye que esta compostura es falsa. El salpicadero repleto de relojes y pulsadores; el cuero de los asientos y el volante; o simplemente, la indicación de velocidad máxima, 240 kilómetros por hora; anuncian que el coche se sale de lo corriente. Los asientos delanteros son butacones amplios que abrazan perfectamente el cuerpo. Los asientos traseros están individualizados para dos personas, pero equipan cinturones de seguridad para tres y son muy cómodos, no obstante tengan escasa altura hasta el techo. En el puesto de conducción hay dos inconvenientes. El primero es que el volante, que no dispone de reglajes, oculta la parte superior de los relojes. El segundo es el gran tamaño de los reposacabezas delanteros, que dificultan

la visibilidad al volver la cabeza en cruces o marcha atrás. El resto del equipamiento de serie es exhaustivo. Se encuentra de todo. Desde computadoras a mecanismos de control de velocidad. Airbag; climatizador, memorias para los reglajes de los asientos o regulación de la altura de los faros

desde el interior, componen parte del equipo. Y como remate, la calidad y terminación es excelente como lo demuestra el bajo nivel sonoro del habitáculo. En cuanto al precio, a nosotros, nos parece alto.

Simonetta Garin  
Fotos: José Robledo

**COMPLETO**  
El equipo de serie del Aero es exhaustivo y deja la lista de opciones casi desierta. Al precio le pasa todo lo contrario, es abundante.

### FRENTE A SUS RIVALES

En la línea del Saab encontramos varias berlinas familiares de altos potenciales, pero ninguna con una respuesta tan violenta del motor, estas son: El Alfa Romeo 164 Quadrifoglio, menos potente (200 caballos) y más barato (5.354.690 pesetas), ofrece una peor terminación. El Audi 100 S4, que con 230 caballos de potencia y un precio de 7.275.000 pesetas, se diferencia por un comportamiento muy seguro transmitido por la tracción a las cuatro ruedas. El BMW 530i, ligeramente inferior de coste (6.323.000 pesetas) y potencia (218 caballos), ofrece un magnífico propulsor atmosférico de ocho cilindros en V. El Lancia Thema 2.0 ie 16V Turbo LS con 205 caballos y un precio de 4.800.000 pesetas, le pasa algo parecido al otro italiano. Y el Mercedes 320 CE con un motor, también atmosférico, de seis cilindros en línea y similar potencia a la del Saab, se vende a un precio bastante superior (8.042.000 pesetas). En esta lista se podría incluir el Subaru Legacy Turbo con tracción a las cuatro ruedas que argumenta, entre otras cosas, un precio muy competitivo (3.732.583 pesetas).



## Congreso Mundial de la Carretera

# ESTADO PROPONE, DINERO DISPONE

Más de 3.000 congresistas, con la representación de altos cargos de las administraciones públicas de todo el mundo, dan una idea de la magnitud del XII Congreso Mundial de la Internacional Road Federation, celebrado hace pocos días en Madrid. Un certamen organizado por la Asociación Española de la Carretera, y bajo el patrocinio del MOPT, la DGT y la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Madrid, del que España no había vuelto a ser anfitrión desde 1962. Aniceto Zaragoza, director general de la Asociación de la Carretera, nos cuenta en estas páginas las principales conclusiones del congreso, cuyo lema ha sido «Carreteras... Unión de pueblos y mercados».



**C**UATROCIENTAS ponencias, trece sesiones plenarias y un sinnúmero de mesas redondas constituyen una verdadera avalancha de información. ¿Se puede hablar de conclusiones concretas?

Sí, y muy fundamentales: que es imposible concebir el desarrollo económico de un país sin una red de carreteras homogéneas y que el futuro de las comunicaciones se enfrenta a tres problemas claves: fi-

nanciación, medioambiente y seguridad vial.

Ha mencionado los problemas de financiación; eso no es nada nuevo. No, no es nuevo, pero sí que ya es imposible cargar sobre los presupuestos públicos la responsabilidad de crear una red. Y ésta es una conclusión generaliza en todos los países del mundo. Tampoco sirve, aunque ayuda, la iniciativa semi-privada. Es lógico suponer que el Esta-

do seguirá asumiendo el papel de mayor peso en la financiación de las infraestructuras, pero apoyado en gran medida por una colaboración mixta del sector privado y, también, del usuario.

Sin embargo, la fiscalidad aplicada al uso y disfrute del automóvil en España es mucho más elevada que en el resto de los países de la CE. ¿No es más lógico pensar que el Estado español debería incrementar su inversión antes que seguir buscando en los bolsillos de los contribuyentes?

En este congreso, la discusión no pasa por la mayor o menor inversión. Todos somos conscientes de que la fiscalidad aplicada al automóvil y al conductor es superior a la invertida en carreteras. Pero éste es un aspecto que ni tan siquiera se discute; es un hecho asumido. El problema está en que no existe un compromiso escrito sobre qué tanto por ciento de esa cantidad forma el capítulo de inversiones en infraestructuras, con independencia de cuál sea el total en números absolutos.

Actualmente se destina la tercera parte de lo recaudado. Pero es un compromiso verbal. Desde esta asociación solicitamos que la aportación anual tenga rango de ley, al igual que ocurre en Suiza que, incluso antes de cobrar un impuesto determinado, se sabe en qué se reinvertirá.

Por otra parte, no olvidemos que las carreteras figuran en quinto lugar del orden de prioridades de los ciudadanos, por debajo de aspectos absolutamente primordiales como son el terrorismo, la delincuencia o la droga. Con ello quiero decir que los españoles estarían dispuestos a incrementar su aportación si se les ofrece garantías de que ese esfuerzo revierte directamente en infraestructuras, y no se pierde «por el camino».

Hablemos de medioambiente. ¿Podría afectar al desarrollo de nuestras carreteras las duras medidas debatidas por el Consejo de Energía y Medioambiente de la CE, que proponen la desviación del transporte por carretera hacia otros sistemas menos contaminantes?

Las carreteras españolas contaminan considerablemente menos



Aniceto Zaragoza, director general de la Asociación Española de la Carretera.

**LOS CONTRIBUYENTES ESTARÍAN DISPUESTOS A PAGAR MÁS SI LES GARANTIZARAN QUE EL DINERO SE VA A REINVERTIR EN MEJORES CARRETERAS.**



Fernando Falcó, presidente del RACE, uno de los asistentes a Expoviaria '93.

## EXPOVIARIA '93

La celebración del XII Congreso Mundial de la IRF, ha coincidido con la tercera edición de Expoviaria '93, un salón monográfico dedicado a la carretera y la circulación.

Tres mil metros cuadrados han ofrecido la dinámica tecnológica en materia de construcción y equipamiento de las vías de comunicación. Y además, otro punto fuerte: la «telemática» en el control y gestión del tráfico en aras de una mayor seguridad.

Así la Dirección General de Tráfico ha mostrado un impresionante stand con sus últimos proyectos en el desarrollo del control de tráfico «inteligente». Estaciones de Vigilancia Artificial (EVAS) para la medición de las variables del tráfico (intensidad, velocidad, etcétera), y sistemas de detección de accidentes de próxima implantación en la M-40, que permiten una rápida actuación.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por su parte, presentó una maqueta en la que se proyectaba el posible trazado del tercer cinturón de Madrid, M-50, así como los diversos programas de actuación en los accesos a la capital.

Empresas privadas de todos los ámbitos desvelaron igualmente sus novedades en el campo de materiales para la construcción y también nuevos sistemas de señalización.

Destacó, por sus «destellos» para la seguridad, el stand de la firma 3M. Su apuesta «ver y ser visto» ha estado avalada por los últimos materiales reflectantes para vehículos pesados, tuísmos, peatones, motoristas y ciclistas. Y una novedad: un tubo de luz para reforzar la visibilidad en los puntos peligrosos o ante contingencias climáticas como la niebla. Permite alumbrar treinta metros con una simple bombilla de 50 vatios, por lo que el coste de mantenimiento es mínimo. Los primeros metros lineales de este sistema ya han sido instalados en la madrileña vía de la M-30 y en algunos túneles, donde se ha demostrado claramente su eficacia bajo el centro urbano de la capital.

En resumen, toda una muestra de lo que la investigación en materia de comunicaciones por carretera es capaz de ofrecer, aunque, lamentablemente en muchos casos, a la espera de hacer efectiva su puesta en práctica.



que las de Alemania u Holanda, donde la densidad del tráfico y la aglomeración de las carreteras tienen efectos tan dispares como las 3,52 toneladas de carbono (CO<sub>2</sub>) por habitante al año que se expulsa a la atmósfera alemana y la tonelada y media de España. Por ello, compartimos la postura de nuestro ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, al desestimar políticas comunes en materia de defensa medioambiental. El cobro de una «ecotasa» de la misma cuantía para todos los países comunitarios sería absolutamente injusta. No tenemos por qué asumir un papel de mimetismo en este campo.

#### ¿Tampoco en materia de Seguridad Vial?

No, porque ahí nos encontramos en el punto opuesto. Considero que todos los esfuerzos que se lleven a cabo, tanto en aspectos económicos como de investigación, deben tener un carácter más reforzado en nuestro país, puesto que abandera una situación más delicada en esta materia.



## EL ACCESO A LAS GRANDES CIUDADES, OTRO DE LOS TEMAS DE DEBATE EN EL XII CONGRESO MUNDIAL DE LA CARRETERA.

Somos conscientes de que la carretera no es en ningún término el responsable de los accidentes. Lo que sí hay que pedirle es que intente reducir al máximo las consecuencias una vez que se produce. Nuestro reto, por tanto, es aportar los mismos niveles de seguridad al conductor maduro y responsable que a los grupos de mayor riesgo y de conductas más peligrosas al volante.

#### Muchos han calificado el Plan Director de Infraestructura como un proyecto descabellado y faraónico por parte del partido socialista. ¿Comparte esta opinión?

No, creo que es acertado porque, en su conjunto, contempla unos términos coherentes para el desarrollo de nuestra red viaria; porque es necesario disponer de un decálogo de infraestructuras y porque es fundamental prever nuestros objetivos con un plazo, al menos, de quince años.

Sin embargo, este tipo de proyectos no puede confundirse, en ningún caso, con un verdadero plan de

carreteras, absolutamente necesario para garantizar la continuidad de nuestro desarrollo y que todavía no ha visto la luz.

#### ¿Safitecho del Primer Plan General de Carreteras?

En términos generales, sí, porque ha aumentado y mejorado la red de forma sustancial. También es cierto que no se pueden juzgar en el día de hoy unas actuaciones que se proyectaron hace diez años: desde entonces se ha avanzado de forma espectacular; tampoco dentro de quince años veremos las cosas como las vemos hoy.

Entre sus puntos débiles, quizás se ha pecado de una excesiva zozobra o incertidumbre: se ha ejecutado de forma no homogénea, con numerosos cambios. Pero esto no es tan importante por el retraso que supone en la finalización de las obras, sino porque, al final, aunque no lo queramos reconocer, no se ha logrado una continuidad entre el primer plan y el segundo.

Pese a ello, el factor psicológico es importante: hoy los españoles

## ROZANDO LA UTOPIA

**H**ACIENDO honor al lema del Congreso «Carreteras... Unión de pueblos y mercados», en una de las sesiones de trabajo se pusieron sobre la mesa una serie de proyectos destinados a unir todos los pueblos del mundo. Prácticamente una utopía, si no fuera porque muchas de las ponencias matizaban los aspectos técnicos que hacen viable su puesta en la práctica.

Así, Hengli Herwnato, de Indonesia, desveló su proyecto de construir una autopista Trans Asia-Pacífico, para conectar todos los países del sudeste asiático. No menos interesante fue la ponencia presentada por Rachid M'rabot, director adjunto de carreteras de Marruecos, en la que se hacía alusión a la vía de enlace del Magreb, que uniría Argelia, Libia, Marruecos, Mauritania y Túnez. Del mismo modo que se desempolvó un antiguo proyecto de 1980, entre España y Marruecos, para la construcción de un túnel bajo el Estrecho de Gibraltar, para camiones y ferrocarriles.



# Eres Muy Libre.



# Clio *Fuga*

Tómate la libertad. Tú decides; entre la economía del 1.2, el confort del 1.4, o la autonomía del 1.9 diesel. Decide también, si te gustaría tener sobre tu cabeza un techo solar que te dé alas. Escoge la suavidad de la dirección asistida o la fresca brisa del aire acondicionado.

De lo demás, nos ocupamos nosotros: paragolpes del mismo color de la carrocería, cuentarrevoluciones, faros

antiniebla, tapicería exclusiva y la personalidad única de un Clio Serie Limitada.

MECÁNICA	MOTOR 1.2	MOTOR 1.4	MOTOR 1.9 D
Cilindrada	1.171 c.c.	1390 c.c.	1870 c.c. Diesel
Potencia Máx.	60 C.V.	80 C.V.	65 C.V.

**Aire acondicionado de serie en versión 1.4 y dirección asistida opcional en versión 1.9 D.**

**RENAULT**  
EL PLACER  
DE VIVIRLOS

Más de 2000 instalaciones a su servicio. **RENAULT** recomienda lubricante **elf**



## EL CONGRESO EN CIFRAS

- En el mundo hay 160.000 kilómetros de autopistas y 20 millones de carreteras.
- El parque mundial de automóviles está compuesto por 525 millones de vehículos, a los que se suman otros 45 millones cada año.
- Y seguimos con cifras mundiales. Cada año se recaudan 50 billones de pesetas por la fiscalidad del automóvil, de los que 22 billones se revierten en infraestructuras.
- En los países industrializados, uno de cada cinco empleos tiene que ver con la carretera.
- El 84 por ciento del tráfico europeo se realiza por carretera. Las previsiones de aumento de la intensidad de circulación se cifran en el 30 por ciento hasta el año 2000.
- Cada año mueren en las vías europeas 100.000 ciudadanos.
- Un tercio de los impuestos recaudados por automoción en la CE se destinan a la construcción y mantenimiento de las carreteras. En España, el Estado recauda 2,2 billones de pesetas por este concepto, de los que reinvierte unos 700.000 millones de pesetas. El Gobierno español tiene previsto mantener una inversión durante los próximos años del cinco por ciento del Producto Interior Bruto, que «no se verá afectada por el descenso de las ventas de automóviles y que ha supuesto una pérdida para el Estado de 45.000 millones de pesetas en el primer trimestre».
- Por cada español que viaja en ferrocarril, diez lo hacen por carretera; la misma proporción que existe en el transporte de mercancías.
- El Plan Director de Infraestructuras, presentado por el ministro Borrell, supone una inversión de 18 billones de pesetas hasta el año 2007. Su objetivo es crear un entramado de comunicaciones acorde con la integración europea.
- La red viaria secundaria absorbe únicamente el 30 por ciento del tráfico. Sin embargo, en ella se producen el 52 por ciento de los accidentes.
- Este año el MOPT inaugurará 1.000 kilómetros de vías de alta capacidad. Nuestro país es el único de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) que no reducirá sus inversiones en infraestructuras.
- A finales de este año, España será el país de la CE con mayor número de kilómetros de autovías per cápita.
- Las autovías con capacidad para más de 20.000 vehículos se amortizan en tres o cinco años, las de menor capacidad, de cinco a ocho años y, finalmente, las más rentables son las que engloban los programas urbanos, que quedan amortizadas en tan sólo uno o tres años.

saben que los planes son realizables y esto genera una dinámica tremendamente positiva para el futuro.

**Otro de los puntos fuertes de este certamen ha sido la tecnología y su aportación en materia de seguridad vial y gestión de tráfico.**

La tecnología al servicio de las comunicaciones contribuye a resolver todos nuestros problemas: optimiza la utilización de la carretera, con lo que se reduce la inversión necesaria en nuevas vías y por tanto el gasto público y privado; agiliza el tráfico, disminuyendo los efectos contaminantes y ofrece niveles de seguridad impensables hace apenas diez años.



**VER Y SER VISTO**  
La seguridad fue uno de los aspectos más resaltados en Expoviaría '93. La firma 3M mostró sus últimos materiales reflectantes.

**¿Cuál es papel de la Asociación Española de la Carretera en el futuro de nuestras comunicaciones?**

El espíritu de la Asociación es recoger los intereses contrapuestos de cada uno de nuestros miembros. Hay que tener en cuenta que en la misma mesa de trabajo se reúnen fabricantes de asfalto y de hormigón, responsables del transporte de viajeros y de mercancías, etcétera. La pluralidad de estos intereses tiene un objetivo común: lograr una política de infraestructuras lo más coherente posible. Es una labor interesante. ○

Lourdes Bravo  
Fotos: José A. Díaz

## P-5000 Vizzola

# LO ULTIMO DE PIRELLI

**El fabricante italiano Pirelli ha iniciado el '93 con una dinámica sorprendente, presentando, en el plazo de dos meses, dos productos totalmente nuevos. El P-2000 Chrono para la gama baja y el P-5000 Vizzola para las gamas media y alta.**

**E**N efecto, el P-5000 es un neumático de códigos H y V (límites de velocidad máxima de 210 y 240 kilómetros por hora respectivamente) que reúne algunas características reseñables.

En primer lugar, es direccional. Esto quiere decir que hay que montarlo con un sentido de giro. Ojo, no confundir con asimétrico. Ello obedece al especial diseño de su banda de rodadura. El comportamiento en mojado



**LA PRUEBA**  
Sobre las pistas encharcadas de Vizzola se puso de manifiesto la capacidad de agarre del nuevo P-5000 y su progresividad en el deslizamiento lateral.

en la actualidad la preocupación máxima de los fabricantes de neumáticos. Hace semanas GoodYear presentaba el Acquatred y ahora Pirelli nos muestra los últimos avances en la lucha contra el *acquaplaning*. La clave, además de las mezclas de goma, hay que buscarlas en el dibujo; en los canales de drenaje y en los ángulos de ataque de las aristas, lo más agudo posible. Para el P-5000, el fabricante milanés ha recurrido a una zona central de ángulos muy agudos y canales muy profundos y a unos flancos de dibujos transversales. Pero no todo se limita a una nueva banda de rodadura, porque en la estructura también se han introducido importantes mejoras que afectan al diseño de los radios y, sobre todo, a las tensiones de las diferentes capas de rayón y de la cintura metálica. Tuvimos ocasión de probar



**BUENOS RESULTADOS**  
El dibujo de la nueva P-5000 está estudiado para romper la película de agua y su evacuación, proporcionando una excelente resistencia al *acquaplaning*.

el nuevo P-5000, precisamente en la pista de pruebas de Pirelli en Vizzola, que da nombre a la nueva cubierta. En esta primera impresión de conducción, el resultado ha sido más que notable. En mojado, los límites de adherencia están en el orden de 10 kilómetros por hora por encima de otros neumáticos competidores (que también pudimos probar como referencia); y, lo que es más importante, con una progresividad más que notable, que hace que los márgenes de seguridad sean muy altos.

En seco, el comportamiento es también excelente, pero lo cierto es que, en este aspecto, las diferencias entre la mayoría de los productos de las grandes marcas son muy pequeñas. La duda, como siempre que nos encontramos con un buen neumático en suelo mojado, es la duración. La verdad es que en esta primera toma de contacto no se puede apreciar el desgaste. Los técnicos de Pirelli confiesan que, en efecto, el P-5000 tiene

un desgaste ligeramente mayor que otros productos de su misma marca. Esperamos poder probar intensamente este nuevo Pirelli para poder cuantificar este superior desgaste. Lo que sí se ha confirmado es que el precio será, ¡asómbrense!, más bajo que otro neumático de las mismas dimensiones. Otra buena noticia. ○

J.M.C.

## VOLKSWAGEN, NO GRACIAS

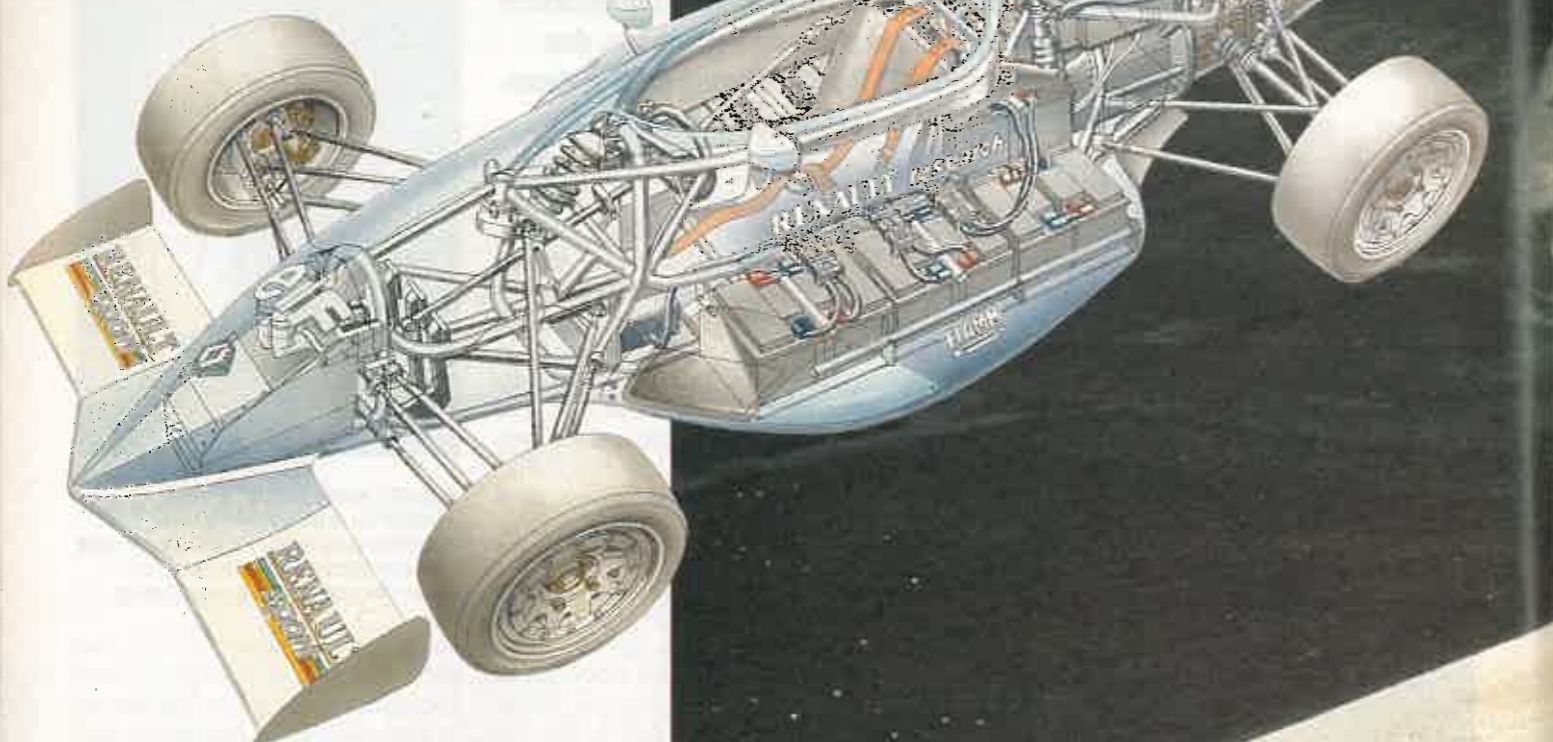
**U**NA considerable sorpresa ha causado el anuncio de que Pirelli ha dejado de suministrar neumáticos a Volkswagen. El fabricante germano está apretando de tal manera a sus suministradores que Pirelli ha decidido dejar de suministrar, porque el último «sacrificio» que pedían en Wolfsburg bajaba en un 30 por ciento los precios ya apretadísimo con que compraban sus productos. Las duras negociaciones entre Pirelli y Volkswagen comenzaron antes de la llegada de Ignacio López de

Arriortúa a la marca alemana. Como ejemplo, desvelado por directivos de Pirelli, una cubierta que un cliente compra a 12.000 pesetas, se vende como primer equipo por debajo de las 5.000 pesetas y Volkswagen quería bajar este precio por debajo de las 4.000. Aunque los costes de distribución son notablemente menores en el primer equipo, la propuesta era difícilmente aceptable. Lo que no han querido confirmar es si esta postura de Pirelli será seguida por otros fabricantes de neumáticos.



**ENSAMBLE SENCILLO**

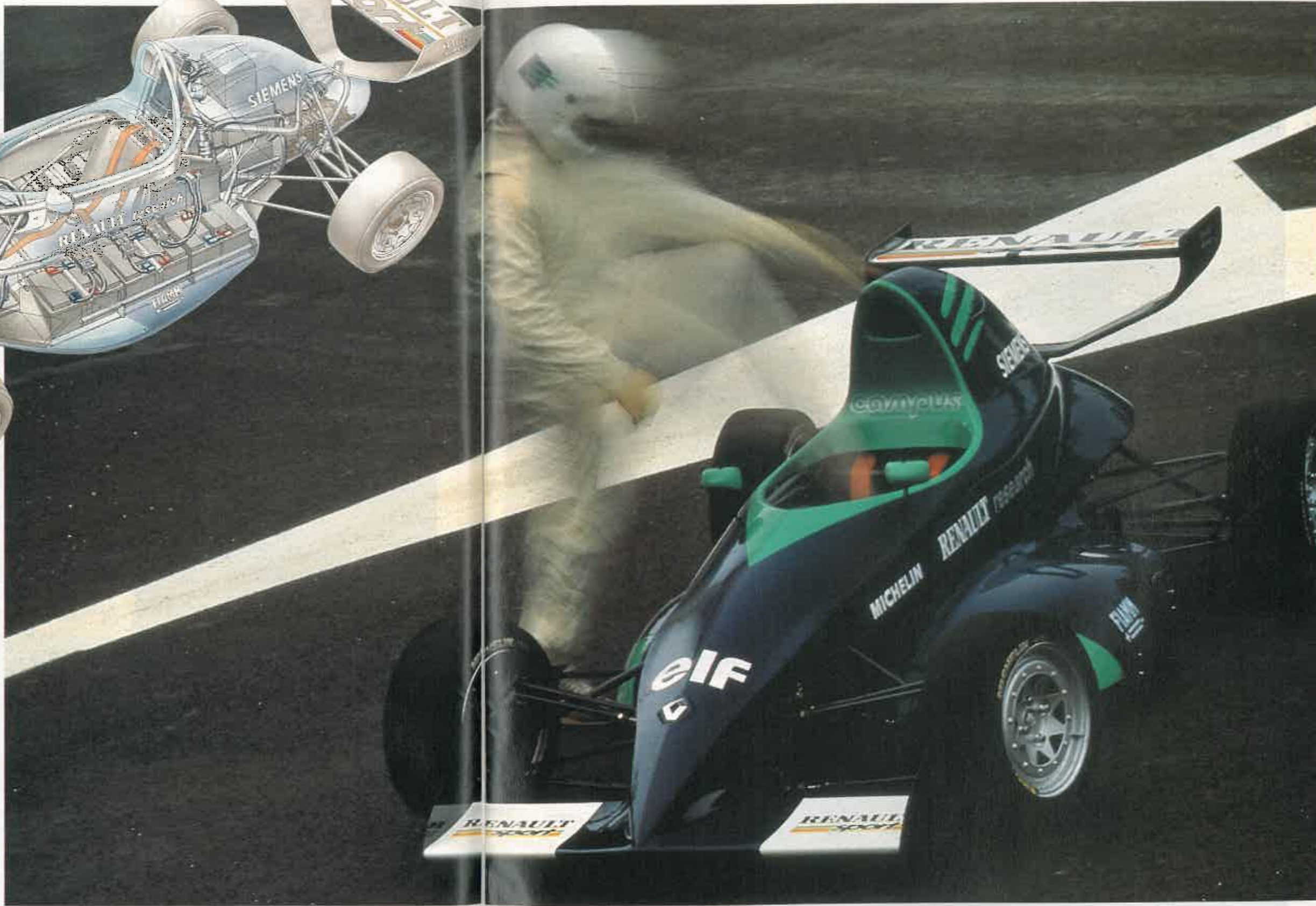
La validez de este propulsor eléctrico se ha demostrado con su adaptación al monoplaza ya existente de Renault. La estructura del chasis es tradicional y muchos componentes aerodinámicos han conservado su validez, al ser necesaria la refrigeración combinada con aire líquido. Las prestaciones son de todo respeto y la conducción un tanto peculiar.



**El Renault Elektro Campus es el primer paso hacia un futuro que no se hará esperar. Sobre las calles de Mónaco se ha demostrado que sus prestaciones convencen a los más reacios sobre motores eléctricos. El único problema es la escasa autonomía.**

**E**NTRE otras frases lapidarias y cargadas de sabiduría, Enzo Ferrari afirmó que en este mundo se inventa poco y casi todo se transforma. De algún modo, algo de eso se puede aplicar al Renault Elektro Campus, que se ha convertido en el verdadero heredero de *Jamais Contente*, el coche eléctrico que por primera vez en la historia logró superar los cien kilómetros por hora. Desde entonces, han pasado varias décadas, a lo largo de las cuales ininidad de técnicos han dedicado su quehacer hasta lograr el mágico desafío del coche eléctrico frente a las prestaciones de los motores térmicos.

El centro de estudios e investigación de Renault encomendó a Re-



*Renault  
Elektro Campus*

# FORMULA VERDE





**APARENTEMENTE TRADICIONAL**  
Aunque la carrocería, el chasis y el cambio son los de uso común, el propulsor del Elektro Campus encierra un sinfín de tecnología futurista, que permite alcanzar una potencia de todo respeto.

Renault Sport, cuya actividad es la Fórmula 1, el difícil encargo de realizar un monoplace propulsado por energía eléctrica y con prestaciones a la altura de las circunstancias. El proyecto ha sido dirigido desde el punto de vista empresarial por Christian Contzen, actual director general de Renault Sport, y de sus dotes de mando ha salido la elección de las empresas apropiadas para la realización del reto tecnológico.

Como vehículo de base se ha utilizado un Renault Elf Campus, nacido para ser empleado en la Fórmula de promoción destinada a pilotos entre dieciséis y diecinueve años.

El apartado del motor eléctrico se encomendó a Siemens, su adaptación práctica al uso con cambio convencional lo resolvió Fior Concept y Fiamm proporcionó las baterías. Todo ello con la ayuda de ELF, que aportó valiosos estudios sobre el suministro energético. De la colaboración conjunta de estos cinco colosos de la tecnología ha nacido el Renault Elektro Campus, un coche de propulsión eléctrica, que pertenece a la segunda generación de estos vehículos experimentales.

Su presentación «práctica» ha te-

# ¡También fabricamos coches!



## SISTEMAS DE AUDIO FORD

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

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

Descubre en los **Sistemas de Audio**

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

Ven a los **Sistemas de Audio Ford**

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

**Seguridad Total**



**SISTEMAS AUDIO**



nido lugar en Mónaco con ocasión del Gran Premio de Fórmula 1 y, de algún modo, ha resultado ser un acto de orgullo hacerlo desfilar por las mismas calles por las que los bólidos de F-1 hacen honor a la máxima tecnología del momento, con prestaciones totalmente singulares.

Como era de suponer, los ahí presentes, miraron con cierta displicencia al Renault Elektro Campus, así como lo hicieron sus antepasados cuando vieron por primera vez un coche con motor diésel.

Mientras unos decían «don't have performance», otros reiteraban «non può correre» y los más sabios sentenciaban: «J'amaís pourra courir». La falacias gratuitas y las necedades empíricas enmudecieron en el preciso momento en el que el Elektro Campus subía al Casino a ciento cuarenta por hora y remató la faena al salir del túnel a ciento setenta por hora. Aquel cochecito decorado en azul y verde, tan silencioso que sólo el roce de los neumáticos violentaban su correr sigiloso, dejó patidifusos a todos los profetas de la ciencia del «sí» y del «pero», ahí presentes.

Antes de su aparición, el Elektro Campus había recorrido medio millón de kilómetros sin mantenimiento, excepto la recarga de las baterías.

Estas últimas, de plomo con ácido congelado, cuyos detalles técnicos son secretos, pesan trescientos cuarenta kilos, casi la mitad de los setecientos cuarenta kilos que pesa el Elektro Campus en orden de marcha. Como es de suponer, el motor a propulsión eléctrica es la clave del monoplaza y lógicamente está rodeado por un total secreto. Sólo se sabe que Siemens lo ha denominado 1 PV 5. Un dispositivo electrónico convierte la corriente continua de las baterías en corriente alterna y, al mismo tiempo, dosifica la cantidad necesaria en aceleración y en

frenada. El propulsor se alimenta con una tensión de 240 vatios y lo más sorprendente es que alcanza los sesenta y ocho caballos de potencia a cuatro mil revoluciones por minuto. Al tratarse de un propulsor eléctrico, la curva de potencia es prácticamente plana, razón por la cual tiene 12,7 mkg. de par motor a tres mil setecientos cincuenta revo-



A ENCHUFAR. En un futuro los surtidores venderán electricidad.

luciones por minuto. Esta cota es la que por norma emplea durante su funcionamiento.

Para optimizar la potencia, se ha ensamblado un cambio Renault NG 3 con cinco velocidades y para reducir la fricción hidráulica del lubricante, que en origen es un SEA 90, se han modificado los piñones para poder emplear un aceite hidráulico SAE 10.

La estructura aerodinámica del monoplaza se ha aprovechado totalmente en cuanto a radiadores y tomas de aire se refiere, ya que el motor Siemens 1PV 5 tiene basada su refrigeración en un sistema combinado con aire y líquido, cuya capa-

cidad del circuito es idéntica a la del Renault ELF Campus con motor térmico.

Según el conductor de pruebas, el manejo de este coche es tan diferente como peculiar, ya que una vez alcanzado el tope de revoluciones con una velocidad no se produce el tan temido «pasón de vueltas» y el cambio de una velocidad a otra, es sumamente suave y progresivo. Lógicamente, llegado el momento de reducir, el freno motor no existe y sólo se han de emplear los frenos convencionales. Si por error se engrana una marcha más corta que la deseada, lo único que sucede, es que se rueda a la misma velocidad durante unos segundos, hasta que el número de revoluciones del motor coinciden con la velocidad del coche.

Al margen de estos detalles, el Elektro Campus alcanza los ciento setenta kilómetros por hora, velocidad que puede mantener durante treinta minutos y llegado el momento de acelerar, puede llegar de cero a cien kilómetros por hora en once segundos, o recorrer el cuarto de milla con salida parada en dieciocho segundos. Pero lo más sorprendente es que desde parado a los cincuenta kilómetros

por hora tarda sólo tres segundos con nueve décimas. El talón de Aquiles de este sorprendente monoplaza eléctrico, que en Mónaco dio el campanazo, consiste en la escasa autonomía que las pesadas y voluminosas baterías le permiten. Como término medio, el Elektro Campus dispone de una hora de funcionamiento a pleno régimen. A estas alturas de la película, queda claro que la tecnología del propulsor ha cumplido su objetivo con plenitud y muy por encima de la tecnología que se ha aplicado al desarrollo de las baterías. La fuente de energía es la próxima batalla a ganar. ○

Texto y fotos: **Gigi Corbetta**

# PIEL INVENCIBLE.



Piel invulnerable.  
Piel protegida contra las agresiones.  
Piel sana y bien cuidada.  
Tonificada, suave y perfectamente hidratada.  
Con CIBLE, la línea de tratamiento para el Hombre.  
Diez productos hipoalergénicos, de acción hidratante y antiinflamatoria. Para el afeitado y para después del afeitado. Para el cuidado y la higiene personal.  
Piel invencible, de una vez por todas.  
CIBLE EN TU FARMACIA.

**CIBLE**  
LINEA DE TRATAMIENTO PARA EL HOMBRE

Pour plus d'informations contactez Pierre Fabre Pharmaceutiques Laboratoires, 11 rue de la République, 13000 Marseille, France.



## IV Concentración de microcoches de Manresa



OCIO

Una cincuentena de microcoches se dieron cita en Manresa en la cuarta concentración que para ellos organiza el Classic Motor Club del Bagés. Son pequeños, ruidosos y humeantes, pero rebosan simpatía y forman parte de nuestra historia.



# PEQUEÑOS PERO MATONES

**E**RAN tiempos de tristeza, de penurias y miserias, la vida era en blanco y negro, eran los años de la posguerra. Por las carreteras españolas sólo circulaban destartados restos de tiempos mejores. Nuevo no había casi nada y el primer paso a la motorización española fue obra de ingeniosos artesanos que construyeron miniaturas rodantes: los microcoches. De ellos el Biscúter es el rey, pero en Manresa se fabricó uno de sus rivales: el PTV. Éste responde a las iniciales de sus cuatro constructores. Sí, han leído bien, tres iniciales, pero cuatro fundadores en cuanto que dos de ellos eran hermanos: Antoni y Guillermo Tachó. Éstos, junto con Mauricio Perramón y José Vila, decidieron allá por el año 1956 construir unos pequeños automóviles. A la postre, el elegante y esbelto PTV, movido por su mo-



tor de un cuarto de litro murió, como tantos otros, decapitado por el Seiscientos. Pero muerto no quiere decir olvidado y así el Classic Motor Club del Bagés, animado por el dinamismo de Antoni Tachó, hijo de uno de los constructores, celebra con carácter bianual la Concentración de Microcoches de Manresa. En ella, los viejos rivales, Biscúter y PTV, Isetta y Goggomobil, se reencuentran con júbilo. Esta reunión, a semejanza de los cochecillos presentes, es popular y simpática, lejos del selectivo y elitista ambiente que se respira en otros círculos, esos que miran por encima del hombro unos vehículos que en la historia del automovilismo tienen un hueco tan digno como el que más.

Antoni Tachó nos explica cuáles son los requisitos necesarios para merecer el calificativo de microco-





**POR UN DÍA**  
Parece que las  
calles de  
Manresa  
vuelven al  
pasado y se  
llenan de  
aquellos  
pequeños  
y entrañables  
minicoches que  
permitieron la  
automoción en  
tiempos más  
duros.



**NOSTALGIA**  
La  
perseverancia  
de Antoni  
Tachó ha hecho  
posible la  
celebración de  
esta jornada de  
reconocimiento  
hacia estos  
pequeños  
coches que son  
parte de  
nuestra  
historia.

todos ellos pasearon con gallardía y, todo hay que decirlo, en algunos casos merced a un empujón salvador, sus graciosas y simpáticas líneas, por las calles de Manresa. Esos hijos de la penuria de la posguerra fueron por un día, y gracias al desvelo de unos entusiastas, protagonistas de primera página. ○

Texto y fotos. José Luis Aznar



che: «No hay ninguna normativa estricta, pero nosotros nos regimos por las siguientes reglas: máximo tres metros de largo, dos puertas, menos de cuatro cilindros y un límite de cilindrada en los 700 centímetros cúbicos. Según esta norma quedaría excluido el Fiat Topolino por su motor de cuatro cilindros, pero hacemos la «vista gorda» porque en el extranjero hay quien incluso considera como tales los Seiscientos o el Renault 4/4».

Fueron nada menos que 24 los Biscúter presentes en Manresa y de ellos cabe destacar uno con carrocería Serra de fibra de vidrio con clara inspiración en el Pegaso, tanto que muchos lo han bautizado como Pegasín. Diez eran los PTV, de ellos el de Lluís Jou se llevó el premio a la mejor restauración, y también cabe destacar la presencia de un prototipo de fábrica con motor Turbo de 400 centímetros cúbicos. Junto a ellos varios Lloyd, Isetta, Topolino, Fiat 500, un NSU Prinz, un Vespa 400, un BMW Coupé, un Ligier, un Kover y un espectacular Messerschmitt completaron casi la cincuentena de congregados. Envueltos en azuladas nubes de humo y al son de petardeantes escapes,

## MOMO - El estilo inconfundible

AGENTES OFICIALES: MOMO: MOMI S.A. (931) 774.15 03 ALAVA: Vitoria: A. Ahoro 28.19.15 U. Araba 27.65.44 ALICANTE: Elche: R. Juanjo 45.83.90 AVILA: M. Hissa 25.39.00 ASTU-  
RÍAS: Aviles: A. Avila 54.88.20 T. Araceli 592.22.19 Gijón: D. Diego S. 539.71.01 R. Azcoitia 539.16.74 Lugones: Opencar 505.51.03 Oviedo: Hifi-A. 521.02.20 R. Guaitan 28.00.58 BALEA-  
RES: P. Mallorca: Carl Pau Es Góndar 23.23.41 BARCELONA: Annamque 218.53.78 A. Equit. 207.35.14 A.E. Coll 485.54.95 Ciccato 274.21.12 Clasa S. 453.25.51 Iberstone 208.00.80 H. Rojas  
453.15.32 Toso 333.10.27.353 09.02 Turvi 209.67.33 Badalona: C. Neumarco 383.64.06 Cardener: Surve 9.840.17.95 Granollers: A. Hils 879.43.75 Hospitalet: S. Jordi 336.40.70 Villavieja  
M. 443.47.26 Manresa: R. Poble Nou 874.31.03 Martorell: R. Madorell 776.17.19 Mataró: Kil 18.790.49.18 Arripu 790.43.67 Molins R.: D. Valls 890.24.68 Rubí: R. Uno 639.57.62 T. Martí 710  
43.81. S. Quirze: Novauto 742.00.77 S. Vicens H.: N. Garcia 656.25.53 Sta. Coloma: Araceli 466.32.41 Tiso 385.21.30 Terrasa: Pn-Sans 788.83.45 Technart 731.05.22 Vic: Tor. Moya 889.27.04  
Viladecans: J. Vici 658.04.20 BURGOS: Carlos y Fernando 23.88.30 CÁCERES: R. Araceli 21.11.17 CADIZ: Jerez: Disauto 34.75.14 S. Roque: Disauto 76.57.27 CANARIAS: Fleck C. 36.60.44  
F. M. 65.55.07 CASTELLÓN: R. Jun 23.87.71 C-REAL: C. Ayala 25.08.30 GIRONA: A. Prat 23.99.62 Turis: 22.25.50 GRANADA: Nacarado 15.68.00 Avila Castro 44.65.52 GUIPUZCOA:  
S. Sabatiani: A. Design 47.34.07 Ompña 27.55.04 Tolosa: Inagen A. 45.23.82 Urnieta: Inuair 55.53.73 HUESCA: Hugel H. 31.13.95 JAEN: N. Sur 25.11.85 LA CORUÑA: Centauto 25.96.80  
T. H. 23.23.17 Feo. Vert 10.52.55 LEÓN: Acecase 20.98.99 Cegran 25.22.09 Feo. Vert 13.50. R. Guerrero 23.44.52 Pontferrada: Benauto 41.05.85 LOGROÑO: N. Alberto 23.41.85  
Molau 23.51.27 LUGO: C. Lamas 21.32.68 LLEIDA: D. Martí 28.13.10 MADRID: C. Chamber 448.68.38 Daraspeed 505.17.18 Grupo AT 394.09.04 999.33.97 Rally Manzanas 475.47.93  
S. M. B. 764.43.95 Valdeolivas 285.22.43 Alcalá de Henares: Novauto 983.08.75 N. Valleros 889.85.74 Fuenlabrada: R. Reyes 690.43.02 Leganes: Novauto 688.10.19 Mostoles: Feo. Vert  
ET. P. 31. Villalba: S. Kil 680.22.54 Villavieja: S. S. 616.46.75 MALAGA: Disauto 24.15.53 Marbella: Star Car S. 28.11.95 MURCIA: El Corte Ingles 20.80.50 N. Fant 30.00.33 Carta-  
dena: Ompña 16.01.53 NAVARRA: Pamplona: Aláido 23.80.32 N. Biaso 32.51.07 Estella: N. Mar. Gar 54.89.46 Lodosa: N. Mar. Gar 69.37.61 Talavera: G. Timas 70.30.13 ORENSE: N. Orense  
48.22.01 S. SANTANDER: Sport Auto 37.28.70 SEVILLA: E. Lobo 457.82.36 TARRAGONA: S. Martí 21.28.94 TOLEDO: N. Espinosa 21.07.07 VALENCIA: Escartado 362.75.35 Escartado 374  
63.11 C. V. 23.34.05.369 43.29 Aleguas: N. Sant 150.30.45 Alborayr: Novauto 272.21.11 Alfafar: Feo. Vert 396.53.03 Burjassot: Novauto 390.18.64 Sedavi: Novauto 376.14.14 VALLADO-  
LID: Feo. Vert 37.40.02 Nyscar 22.37.00 VIGO: Avcon 29.29.63 VIZCAYA: Bilbao: R. Bolivar 427.39.18 Oñina 441.03.48 ZARAGOZA: Novauto 78.67.65 R. Pastor 41.35.38 Huben D. 22.52.56





## Honda XRV 750 Africa Twin

# ASFALTO O ARENA

**A pesar de que mantiene una estética general acorde con la de las versiones precedentes, la Africa Twin del 93 ha recibido numerosos cambios, algunos se ven y otros permanecen ocultos en el interior de su mecánica, todos son significativos. Pero lo más importante es su cambio de personalidad.**

**A** HORA que la moda de las grandes motos africanas da un paso atrás en favor de las monocilíndricas, más ligeras y efectivas en el campo, la gran bicilíndrica de Honda cuyo nombre es toda una leyenda en el mundo de los más importantes raids, se presenta con un nuevo carácter.

A primera vista podemos apreciar la nueva decoración, acorde con las últimas tendencias. También se aprecian rápidamente los cambios introducidos en su diseño, el carenado es de nueva factura y en su interior esconde además de los habituales relojes un trip de control electrónico bastante espectacular. También es de nuevo diseño el depósito de la gasolina, más estrecho, que permite un mejor acoplamiento de las piernas del piloto. Éste, ahora va sentado sobre un asiento más estrecho y que a pesar de haber incrementado su espesor, ha reducido su distancia al suelo, algo muy importante para acercar esta moto a un público más amplio.

Pero si éstos parecen meros cambios cosméticos encaminados a rejuvenecer esta moto, un repaso atento a la parte ciclo nos convencerá de lo contrario. El chasis es totalmente nuevo, con lo que ha variado sustancialmente el reparto de pesos, continúa manteniendo la misma estructura monocuna que ha utilizado en las sucesivas versiones, pero ha sido modificado radicalmente en sus formas, ahora rodea lateralmente el cilindro

posterior, en lugar de pasar por encima, por lo que ha sido necesario hacer desmontables los tubos inferiores para poder extraer el motor en caso necesario. Además se han modificado sustancialmente los ángulos de dirección y avance con lo cual se ha conseguido una notable ganancia en agilidad de la dirección, aunque gracias al nuevo reparto de pesos no se pierde nada del aplomo característico de esta moto. Y para redondear el trabajo en este apartado se ha modificado la suspensión trasera ahora con un recorrido 10 milímetros más largo, lo que significa mayor confort y poder de amortiguación.

El magnífico motor bicilíndrico en V longitudinal a la marcha, con culatas de tres válvulas y refrigerado por agua permanece prácticamente invariado, eso sí se ha adoptado una nueva caja de filtro del aire con una capacidad dos litros mayor, para incrementar la capacidad de respiración y se han introducido unos carburadores del tipo VP, con compuerta plana, que ya habían demostrado su eficiencia en las CBR 600 y 900 del 92. El resultado es un incremento de la potencia que ahora se cifra en 62 caballos a

#### VIRTUDES

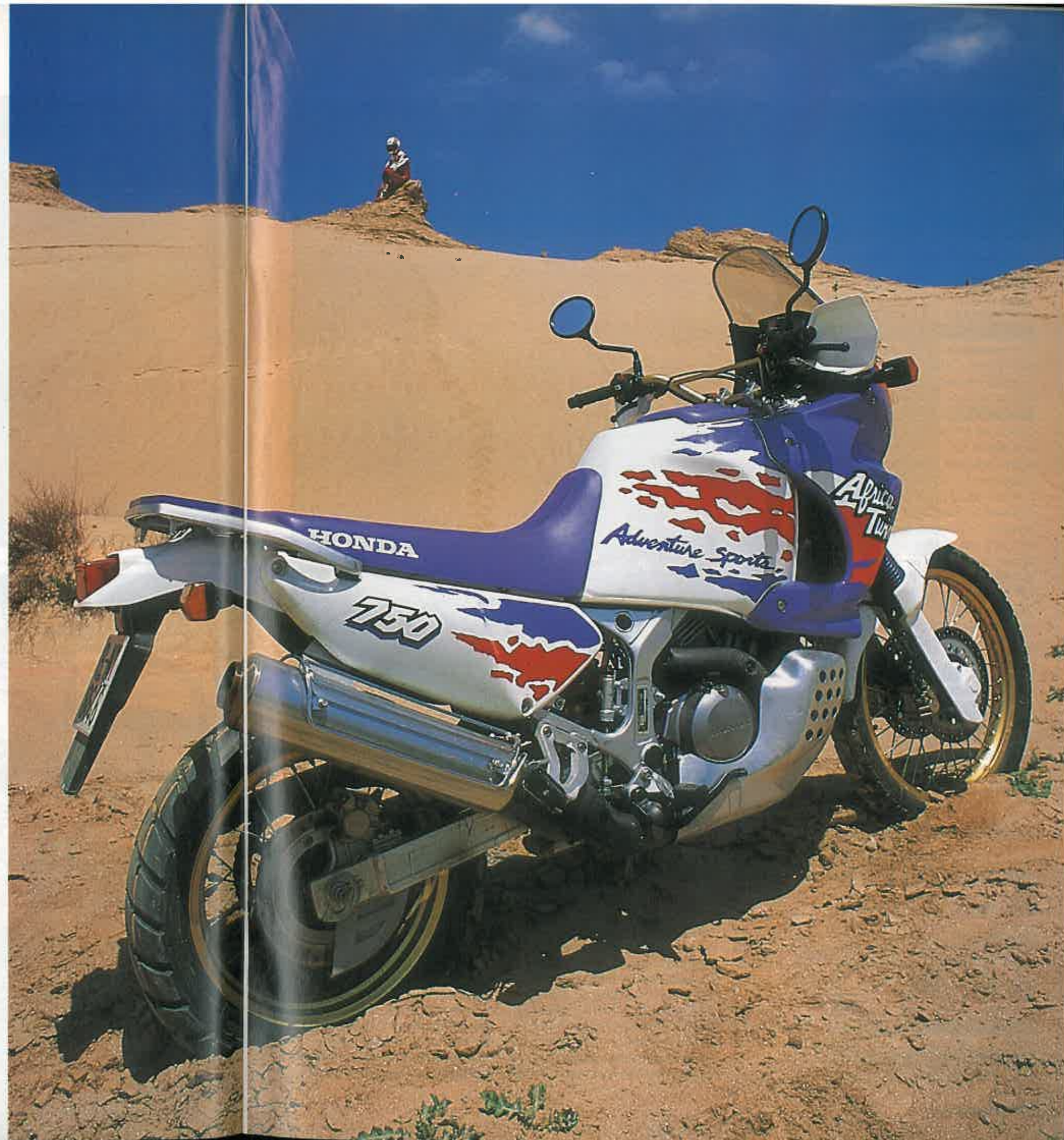
Mecánica potente y elástica  
Versatilidad de utilización  
Confort

**HONDA XRV 750 AFRICA TWIN**  
**PRECIO: 1.080.000 PTAS.**

Peso todavía elevado  
Precio  
Manejabilidad en campo

#### DEFECTOS

**PRUEBA**  
Motor 16





## FICHA TECNICA

### MOTOR:

Bicilíndrico en V de cuatro tiempos refrigerado por agua. Tres válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 81 x 72 mm. Cilindrada total: 742 cc. Relación de compresión: 9 a 1. Potencia máxima: 62 CV a 7.500 rpm. Par máximo 6,3 Kgm a 6.000 rpm.

### ALIMENTACIÓN:

Dos carburadores tipo VP de 36 mm. Encendido electrónico CDI.

### TRANSMISIÓN:

Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.

### BASTIDOR:

Chasis de simple cuna desdoblada a la altura del motor, en tubo de acero. Horquilla delantera hidroneumática con barras de 43 mm de diámetro y de 220 mm de excursión. Suspensión trasera con monoamortiguador de progresividad variable y 210 mm. de excursión. Freno delantero doble disco de 276 mm. de diámetro con pinza de doble bombín. Freno posterior monodisco de 260 mm de diámetro y pinza de bombín simple. Neumático delantero 90/90x21. Neumático posterior 140/80x17.

### DIMENSIONES:

Distancia entre ejes 1.565 mm. Longitud máxima 2.380 mm. Altura del asiento 865 mm. Anchura máxima 850. Altura del sillín 865 mm. Peso en seco 202 Kgs. Capacidad del depósito de combustible 23 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 49,9 km/h de promedio	8,1
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,9

## PRESTACIONES

### VELOCIDAD MAXIMA

Km/h 173,0

### ACELERACION (seg.)

400 m salida parada 8,7

## ADAPTACION AL MEDIO

A primera aparición pública de la África Twin tuvo lugar en el Salón de Milán de 1987. En su corta historia ya había que apuntar una victoria en el París-Dakar. Sus enormes cualidades la convirtieron rápidamente en una moto de gran éxito, su mayor potencial radicaba en su versatilidad. Desde el principio era una gran rutería con posibilidad de desenvolverse en pistas de tierra, aunque su elevado peso la vedaba el acceso a las zonas más complicadas. Con el paso del tiempo, aquella primitiva y mastodóntica XR7 dio paso a una segunda

versión, algo más ligera y compacta que, eso sí mantenía unas líneas muy similares a su antecesora. Mecánicamente no se hicieron muchos cambios aunque sí se modificó el tubo de escape.

En Honda han comprobado que esta moto se emplea en una proporción abrumadora sobre asfalto por lo que en esta última versión se ha procurado primar esta faceta. así el carenado es ahora más envolvente y redondeado y aún manteniendo el primitivo espíritu, la nueva África Twin enfoca aún más su carácter hacia una utilización rutería.



7.500 vueltas, sin perder en absoluto sus posibilidades a bajo y medio régimen.

Nada más subir a la Africa Twin 93, un piloto de talla media notará un tremendo cambio respecto a la versión precedente, no es que ahora sea una moto ligera (aunque haya adelgazado algunos kilos), pero al permitir asentar con mayor facilidad los pies sobre el suelo y sobre todo gracias al nuevo reparto de pesos, ahora con el centro de gravedad más bajo, parece permitir una conducción más ágil y asequible. Esto, sobre todo en campo, es muy de agradecer. Sin embargo, ya hemos dicho que esta nueva XR7 había cambiado su personalidad y es que ahora merced a su nueva estructura ciclística se ha convertido en una auténtica Asfalto Twin. En carreteras rápidas y con buen piso se sigue comportando con su tradicional aplomo y seguridad, además

la nueva postura del piloto hace más fácil la conducción. Por lo demás, esos callos extras parecen bastante efectivos en la estirada final. Aunque no es un motor rabioso, este bicilíndrico empuja con ganas desde abajo y cuenta con un cambio de relaciones perfectamente acopladas para sacarle todo el partido. Esto mismo se pone en evidencia en carreteras más complicadas, esta nueva versión (casi una moto nueva) permite una conducción mucho más alegre. La sensación de ligereza es todavía, en este terreno, más acusada. La dirección posee una agilidad y una sensibilidad impresionantes, lo que permite realizar un pilotaje agresivo, gracias también al excelente comportamiento del resto de los apartados: la suspensión eficaz y confortable, lo que redonda en una gran sensación de seguridad. Los frenos potentes y dosificables, lo que permite hacer el



**DEVORADORA DE ASFALTO**  
Sin perder sus posibilidades en una comedia utilización campestre la nueva África Twin se muestra más a gusto sobre asfalto. Su motor, ahora más progresivo y potente proporciona una excelente base para enfrentarse con cualquier tipo de recorrido.



**NOVEDADES**  
La cúpula es de nuevo diseño, con mejor penetración aerodinámica y situada a menos distancia del manillar. en su interior se esconde un llamativo Trip electrónico, aunque por otra parte, sigue faltando un avisador de reserva de la gasolina.

uso preciso en cada momento, además a pesar del peso de la moto, tienen una gran capacidad de resistencia.

Si sobre asfalto el comportamiento de la Africa Twin ha ganado muchos enteros, eso no significa que haya sido a costa de perder efectividad en campo. Por supuesto no puede medirse con la nueva generación de monocilíndricas «off-road», pero la cura de adelgazamiento le

ha venido muy bien. Las suspensiones han logrado un perfecto equilibrio entre sus necesidades sobre asfalto y tierra gracias a un tarado duro pero con gran progresividad, la trasera especialmente ha mejorado en los dos campos.

El resto de los detalles también se han cuidado al máximo, así por ejemplo las nuevas tomas de aire han sido diseñadas para mandar un flujo de aire tras el carenado, que

mitiga las turbulencias típicas cuando se circula a alta velocidad. El portaequipajes es también de nueva factura, bastante más ligero e igualmente resistente. Son pequeños detalles que conforman la generalidad de una gran moto, que, si en principio labró su personalidad en el desierto ahora impone su ley en cualquier tipo de carretera.

Fernando Cañizal  
Fotos: José Antonio Díaz





### NUEVO CONCESIONARIO BMW

**A**UTO-BÉTULO, el macro concesionario BMW de Badalona (Barcelona), abrió sus puertas el pasado mes de mar-

zo. El edificio de Auto-Bétulo, con más de 150 metros de fachada, se halla situado al pie de la autopista A-19 y dispone de

más de 4.000 metros cuadrados entre talleres, venta y exposición de automóviles nuevos y vehículos usados.

### AUTOLOK

**E**L antirrobo para automóviles más vendido en Europa, el Autolok, distribuido en España por la firma Sertex Bussines Distribution, se presentará públicamente a los profesionales del sector en Motortec entre los días 3 y 7 de junio. El Autolok, que se instala desde el freno de mano a la palanca de cambios, ofrece relevantes ventajas.



### MENSAJEROS EN BICICLETA

**D**ESDE comienzos de este año, TREVOL Missatgers, con ocho años de experiencia en el sector, dispone de un servicio innovador en Barcelona denominado Eco-Mensajeros.

Sus principales ventajas consisten en la utilización de un medio de transporte económico y no contaminante, la bicicleta. Para más información pueden dirigirse al teléfono: (93) 425 20 66.

### LUK, «MEJOR PROVEEDOR DEL AÑO»

**E**N uno de los últimos actos de José Ignacio López Arriortúa como vicepresidente de G.M. Corporation, el nuevo hombre fuerte de Volkswagen hizo entrega a Chris Schmid, di-

rector de Luk-As Autoteile Service en Estados Unidos, de la escultura y el diploma que acredita al primer fabricante alemán de embragues como «Mejor Proveedor Mundial» de 1992 de G.M.

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 sumarle la matriculación, el seguro, etc. **CC:** Cilindrada en centímetros cúbicos. **CV:** Potencia máxima en caballos DIN. **VM:** Velocidad máxima. **0/100:** aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. **L/100:** Consumo medio ponderado. **Long:** Longitud total del coche. **AA:** Aire acondicionado. **Pintura:** pintura metalizada. **Eleva:** Elevavinas eléctricos en ventanillas delanteras. **Cierre:** Cierre centralizado. **Direc:** Dirección asistida. **ABS:** Sistema de frenos antibloqueo. **Llantas:** Llantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>ACM</b>														
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	

<b>ALEKO</b>														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							70.000

<b>ALFA ROMEO</b>														
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 1.6 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.	1.742.585	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie			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			64.481
33 1.7 le 16V	2.032.585	1.712	132	202	8,4	8,8	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		Serie
33 1.7 le 16V	2.044.015	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.931	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		Serie
33 16V Permanent 4	2.578.149	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie			Serie
33 16V Permanent 4 Cat.	2.652.585	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie			Serie
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			Serie
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3		40.000	Serie	Serie			Serie
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3		40.000	Serie	Serie			Serie
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3		40.000	Serie	Serie			Serie
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3		40.000	Serie	Serie			Serie
164 2.0 Twin Spark	3.350.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5		77.000	Serie	Serie			Serie
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.530.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5		77.000	Serie	Serie			Serie
164 3.0 V6	4.830.000	2.959	192	230	8,8	10,7	455,5		77.000	Serie	Serie			Serie
164 3.0 V6 Aut.	5.040.000	2.959	192	225	9,0	11,2	455,5		77.000	Serie	Serie			Serie
164 3.0 V6 24V Súper	5.250.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5		77.000	Serie	Serie			Serie
164 3.0 V6 24V Súper Aut.	5.485.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5		77.000	Serie	Serie			Serie
164 3.0 V6 24V Quadrifoglio	5.865.000	2.959	230	245	7,7	11,3	455,5		77.000	Serie	Serie			Serie
164 2.5 TD	3.990.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5		77.000	Serie	Serie			Serie
164 2.5 TD Súper	4.325.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5		77.000	Serie	Serie			Serie
Spider 2.0 le	3.252.795	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie	Serie			Serie

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

<b>ARO</b>														
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.670	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.752.467	3.120	85	110	28,6	10,1	403,0							

<b>ASIA MOTORS</b>														
Rocsta 1.8 G Cat.	2.272.000	1.789	85	159			360,5	Serie					Serie	Serie
Rocsta 2.2 D Básico	1.845.000	2.184	72	138			360,5						Serie	Serie
Rocsta 2.2 D	2.145.000	2.184	72	138			360,5	Serie					Serie	Serie

<b>AUDI</b>														
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	5.355.000	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	4.650.000	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	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.155.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	Serie
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	Serie
Coupe S-2	6.550.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.530.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	10.120.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6 Aut.	10.120.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2	11.020.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2 Aut.	11.020.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

<b>BERTONE</b>														
Freeclimber 2 R I	2.524.250	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	203.478		Serie	Serie	Serie	Serie	61.721
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	2						



Porsche Kremer K7

EMOCIONES  
AL DESCUBIERTO

Poder acceder al «copckit» -aunque fuera como copiloto- de uno de los Porsche Kremer Spyder K7 dominadores de la prueba del Campeonato Interserie celebrada recientemente en el circuito del Jarama no es, ni mucho menos, fácil, pero nosotros tuvimos la ocasión de hacerlo gracias a la amabilidad de su piloto Tomás Saldaña; que se ofreció, además, como chófer ocasional. Las sensaciones vividas son inenarrables.

ESTE vehículo tan especial, cómo especial es la categoría en la que milita, tiene su razón de ser en los Porsche 956/962 que durante largos años han ejercido una supremacía total en el Campeonato Mundial de Sport Prototipos. De ellos se deriva directamente, por no decir que en realidad es un Porsche 962 abierto. La verdad es que, básicamente es igual, sólo que los técnicos

de Kremer -equipo, que también se ha ilustrado con éxito durante muchos años en la especialidad de Resistencia (luego Sport Prototipos) le han quitado el techo y han creado un impresionante «spyder» en el que el piloto, como si se tratara de un monoplace, está totalmente rodeado de un carenado plástico. Pero esa es la sensación a simple vista, porque el Porsche Kremer Spyder K7, como el

Porsche 962, es un biplaza. Dado que así se concibió en su día para cumplir los reglamentos que reglan su categoría. Y es por eso que pudimos sentarnos, por decir algo, al lado de Tomás Saldaña para dar unas vueltas al circuito del Jarama en una teórica y breve toma de contacto con un coche tan sorprendente. Pero en Kremer no se han quedado en la modificación de la célula del piloto. Des-

de hace mucho tiempo, ya con los 956/962 han trabajado en la aerodinámica, y en el Spyder lo han hecho más aún, con soluciones tan interesantes como sencillas en algunos casos. Por lo demás, todo el Kremer K7 es del mismo origen, Porsche 962. Su motor, el tradicional seis cilindros boxer biturbo, se mantiene, si bien se trata del último que apareció en aquel coche, con la cilindrada subida



BIPLAZA Aunque parezca mentira, en el Porsche Kremer Spider K7 caben dos, aunque muy estrechos. La sensación que se respira es la de estar dentro de una coctelera. Aún así pudimos fotografiar a nuestro chófer en plena acción.





**AL DESNUDO** Una vez quitado el capó, aparece la mecánica Porsche 3.2. En las fotos de la derecha se observan, de arriba a abajo, detalles de la suspensión trasera, de la inyección Motronic 1.8 y de uno de los turbo KKK.

de 3 a 3,2 litros y con un sistema de inyección electrónica integral muy evolucionado, Motronic M 1.8, que en las últimas evoluciones del Porsche 962 sustituyó al sistema Motronic M 1.7. Gracias a ello, el K7 desarrolla una potencia máxima de 900 caballos que depende, lógicamente, de la presión de soplado de los turbocompresores, que es regulable por el piloto. Esa cifra de potencia, según nos confesó Giovanni Lavaggi, compañero de Tomás Saldaña y vencedor en el Jarama, se obtiene con una presión de 2,6 bares; que habitualmente se utiliza sólo en entrenamientos para preservar el motor en carrera. Esa

potencia, junto con la ligereza y la aerodinámica del coche, le permiten alcanzar una velocidad de hasta 360 km/h. en las condiciones más óptimas, es decir, en la larga recta del circuito de Le Mans.

En definitiva, nos encontramos con un coche desarrollado especialmente para la Interserie, una categoría en la que cualquier «invento» está permitido. Pero los hombres de Kremer se han basado en lo más práctico y fiable, sin concesiones a otras posibilidades, para lograr un coche de rendimiento sorprendente y capaz de ganar en cualquier tipo de circuito a otros vehículos menos pesados y con

motores de Fórmula 1 en algunos casos.

A su volante, Tomás Saldaña participará en algunas de las pruebas de la Interserie con total garantía de éxito, tanto por el Porsche que lleva entre sus manos como por su propia capacidad como piloto, contrastada desde hace años al volante de los Cougar; coches movidos por el mismo motor Porsche que el Kremer K7. Por cierto, que Saldaña tomará parte en las próximas 24 Horas de Le Mans (18 y 19 de junio) pero en un Porsche 962, también del equipo Kremer.

Si antes decíamos que resultaba

**FICHA TECNICA**



**MOTOR:** De seis cilindros, horizontales opuestos, con cuatro válvulas por cilindro y doble árbol de levas por bancada. **CILINDRADA:** 3.200 centímetros cúbicos (95 x 74,4 mm.). **ALIMENTACION:** Inyección electrónica Bosch Motronic M 1.7 y dos turbocompresores KKK. **POTENCIA:** 900 cv a 8.200 rpm., con máxima presión de soplado (2,6 bares). **TRANSMISIÓN:** Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Diferencial autoblocante. **NEUMÁTICOS:** 13 x 17 pulgadas delante y 14,75 x 19 pulgadas detrás. **FRENOS:** De disco autoventilados. **SUSPENSIÓN:** Independiente a las cuatro ruedas. **CHASIS:** Monocasco de aluminio y materiales compuestos (nido de abeja y fibra de carbono). **DIMENSIONES (en mm.):** Longitud, 4.800; anchura, 2.000; altura, 1.020; distancia entre ejes, 1.770. **PESO:** 903 kg. **COMBUSTIBLE:** Gasolina sin plomo de 98 octanos. **PRESTACIONES:** 360 km/h. en Le Mans.

difícil obtener el pertinente permiso de Kremer para subir en el K7, no menos difícil fue, en la práctica, introducirse en él. Como biplaza que es, en teoría, debe admitir en su interior un segundo ocupante, pero la física hace que eso sea prácticamente imposible, y no por la talla de la persona que quiera hacerlo, sino por lo angosto del espacio disponible; y por supuesto no existe ningún asiento, uno se sienta sobre el duro suelo...por llamarlo de alguna manera, con el extintor como banqueta y la caja de la inyección Motronic como cómodo respaldo. ¡Imagínense ustedes cómo quedó nuestra espalda! tras las efímeras cuatro vueltas que nuestro «chófer» nos dio al trazado del circuito del Jarama. Pero merecía la pena. Habiendo tenido la oportunidad de ser llevados en un Porsche 962 por Oscar Larrauri en el mismo circuito y en parecidas condiciones (lluvia), pudimos comprobar que el K7 es mucho más vivo de reacciones, que acelera mejor, que frena más y que se tiene como una verdadera lapa al asfalto gracias a sus enormes neumáticos Yokohama. No cabe duda que el motor 3.2 tiene una influencia decisiva en las nuevas prestaciones, y que las soluciones aerodinámicas encontradas por Kremer tienen un efecto muy beneficioso tanto en la velocidad punta y de paso por curva como en la estabilidad. Por otro lado, Tomás Saldaña, aun sabiendo que no iba solo en su Porsche Kremer K7,



**PUESTO DE MANDO** El piloto no dispone de mucho espacio, pero sí tiene todo lo necesario para controlar todos los órganos del Porsche Kremer desde su cómodo asiento.



**UN EQUIPO PROFESIONAL** Para Tomás Saldaña es una garantía de éxito contar con un equipo tan profesional como Kremer tras él. Su trayectoria profesional es dilatada y siempre culminada por el éxito.



**LOS DATOS NECESARIOS** Antes de subirnos al K7 preguntamos a Tomás Saldaña por aquellos secretos que su coche encierra y que a nosotros, a simple vista, se nos podrían haber escapado.

no se anduvo por las ramas y condujo a su manera, todo lo rápido que la situación permitía a pesar de llevar al sufrido pasajero de turno como si estuviera metido en un auténtica batidora por mucho que se aferrase a cualquier sitio para amortiguar las sacudidas que la gran velocidad del coche le producía metro a metro del circuito, y eso multiplicado por cuatro vueltas. Todo un martirio, pero que merecía la pena para poder comprobar, en primera persona, lo que da de sí un coche como éste. Al final, con el cuerpo magullado y lleno de cardenales, que aparecieron con el paso del

tiempo, salimos, como pudimos, de nuestro teórico asiento con una mezcla de susto y de placer. Susto más que por la velocidad por los efectos secundarios en nuestro sufrido cuerpo, y placer por haber sido testigos de dos cosas: del estupendo trabajo hecho por los hombres de Kremer sobre el Porsche 962 hasta convertirlo en un K7, y de lo competitivos que eran aquellos coches del Mundial de Resistencia que, gracias a la Interserie, siguen estando vigentes y logrando triunfos a pesar de los años.

**M. Doménech**  
Fotos: José Robledo





EN LO MÁS ALTO Bosch ganaba con superioridad en la Fórmula Renault, seguido de Burgueño y Rodríguez.

Campeonatos de Promoción en Jerez

# EL CALOR DE LA COMPETICIÓN

Un buen número de espectadores y el calor andaluz, típico de estas fechas, recibieron el pasado fin de semana en el Circuito de Jerez a los diferentes Campeonatos de Promoción de Renault y de Ford y a los Trofeos andaluces de Turismos y Clásicos.

**R**IVALIDAD y espectáculo fueron los aspectos dominantes en el Circuito de Jerez durante el transcurso de las diferentes carreras que se dieron cita la pasada semana en la ciudad andaluza.

La tercera cita de las Copas Renault, la segunda carrera de la Fórmula Ford y las carreras correspondientes a los Turismos y Clásicos del Campeonato Andaluz fueron el reclamo para una buena cantidad de público que acudió gratuitamente al circuito gracias a la iniciativa de Renault de regalar entradas en sus concesionarios.

La Fórmula Renault arrancaba

con un buen número de jóvenes pilotos sedientos de victoria. Pero David Bosch, que partía además en primera línea de salida, ponía desde la primera vuelta todo su saber al servicio de la victoria y no daba opción a ninguno de sus rivales, siendo el primero en pasar bajo la bandera de cuadros. Detrás de él entraba su compañero de equipo, Ángel Burgueño, y el tercero en subirse al podio era Gonzalo Rodríguez que, durante las últimas vueltas, defendía su puesto con uñas y dientes de los ataques de Iñaki Soto.

En la Fórmula Ford era Pedro Jorgensen el que se anotaba la segun-



COPA CLIO 16V Y CLIO INICIACIÓN Hervás y Muñiz fueron los vencedores de las Copas Renault Clio.



POCA RIVALIDAD Jorgensen no tuvo problemas para ganar en la Fórmula Ford.



da victoria de un campeonato que, este año, está pasando momentos de apuro. En la parrilla de salida tan sólo se dieron cita nueve coches.

En la Copa Clio 16V ganaba con superioridad Ignacio Hervás. Por detrás se establecía una lucha muy espectacular por obtener el segundo y tercer escalón de podio entre Gastañaga, Moya, Arribas y Tramont. Al final, eran Tramont y Gastañaga los que ocupaban, respectivamente, este lugar del podio, aunque, momentos más tarde, Tramont era excluido por adelantar durante la carrera con una de las banderas amarillas que marcan el peligro en la pista. Los más jóvenes tampoco restaron espectáculo en la Clio Iniciación, siendo Ramiro Muñiz el que se anotaba la victoria, seguido de Mesalles y Ayuso.

Macías y Welsh ganaban, respectivamente, la carrera de Turismos y Clásicos del Campeonato Andaluz. O

Víctor M. Fernández  
Fotos: Cortesía de Renault

## CLASIFICACIONES

### FÓRMULA RENAULT

1º David Bosch (Alpha FR93), 14 vueltas en 25: 55. 97; 2º Ángel Burgueño (Alpha FR93), 26: 03.01.7; 3º Gonzalo Rodríguez (Van Diemen RF 93), 26: 23. 33; 4º Iñaki Soto (Van Diemen RF 93), 26: 30. 04; 5º Julio Diéguez (Orion FR 93), 26: 32. 31; 6º Víctor M. Fernández (Van Diemen RF 93), 26: 33. 08; 7º Manuel Izaguirre (Orion FR 93), 26: 33. 28;

### FORMULA FORD

1º Pedro Jorgensen (Van Diemen RF 91), 12 vueltas en 23: 28. 18; 2º Javier Morcillo (Van Diemen RF 91), 23: 41. 81; 3º Manuel Rosado (Swift 91), 24: 08. 70; 4º Carlos Sedano (Van Diemen 89), 24: 42. 18; 5º R. Carrocas (Van Diemen 89), 25: 09. 06;

### COPA RENAULT CLIO 16V

1º Ignacio Hervás, 11 vueltas en 23: 56. 14; 2º Bertrand Tramont, 23: 59. 23; 3º Francisco Gastañaga, 24: 00. 25; 4º Iván Rodríguez, 24: 07. 52; 5º Pedro Bastos, 24: 07. 89; 6º Javier Baltasar, 24: 12. 40;

### COPA RENAULT CLIO INICIACION

1º R. Muñiz, 9 vueltas en 21: 03. 25; 2º A. Mesalles, 21: 04. 01; 3º J. C. Ayuso, 21: 15. 26; 4º J. Rodríguez, 21: 15. 68; 5º D. Aznar, 21: 16. 61;

### CAMPEONATO ANDALUZ DE TURISMOS

1º J. Macías (Delta Integrale 16V), 12 vueltas en 25: 58. 88; 2º P. Francis (Sierra Cosworth), 26: 30. 07; 3º S. Watson (R-21 Turbo), 26: 52.02;

### CAMPEONATO ANDALUZ DE CLASICOS

1º A. Welsh (Austin Cooper), 8 vueltas en 18: 01. 61; 2º C. Piccone (Porsche 911 T), 18: 05. 21; 3º R. López (Renault Alpine), 18: 33. 14;



## Rallye del Atlas

## LA GUERRA DE LAS GALAXIAS

Mitsubishi en el Rallye del Atlas se ha vuelto a apuntar un nuevo tanto en su casillero, sus coches se impusieron holgadamente a los nuevos prototipos de Citroën. En esta carrera hay que destacar la sensacional actuación de Miguel Prieto.

Manuel Madrid  
Enviado especial

**D**E todos los campeonatos apadrinados por la FISA, la Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno, último en incorporarse a la larga lista de los certáme-

nes controlados por el máximo organismo del deporte del motor, es también uno de los que permiten un mayor desembarque tecnológico. En esa guerra están involucrados Citroën y Mitsubishi. Cada una de estas marcas cuenta con unos medios realmente increíbles, y ponen en juego unos coches que son auténticos prototipos.

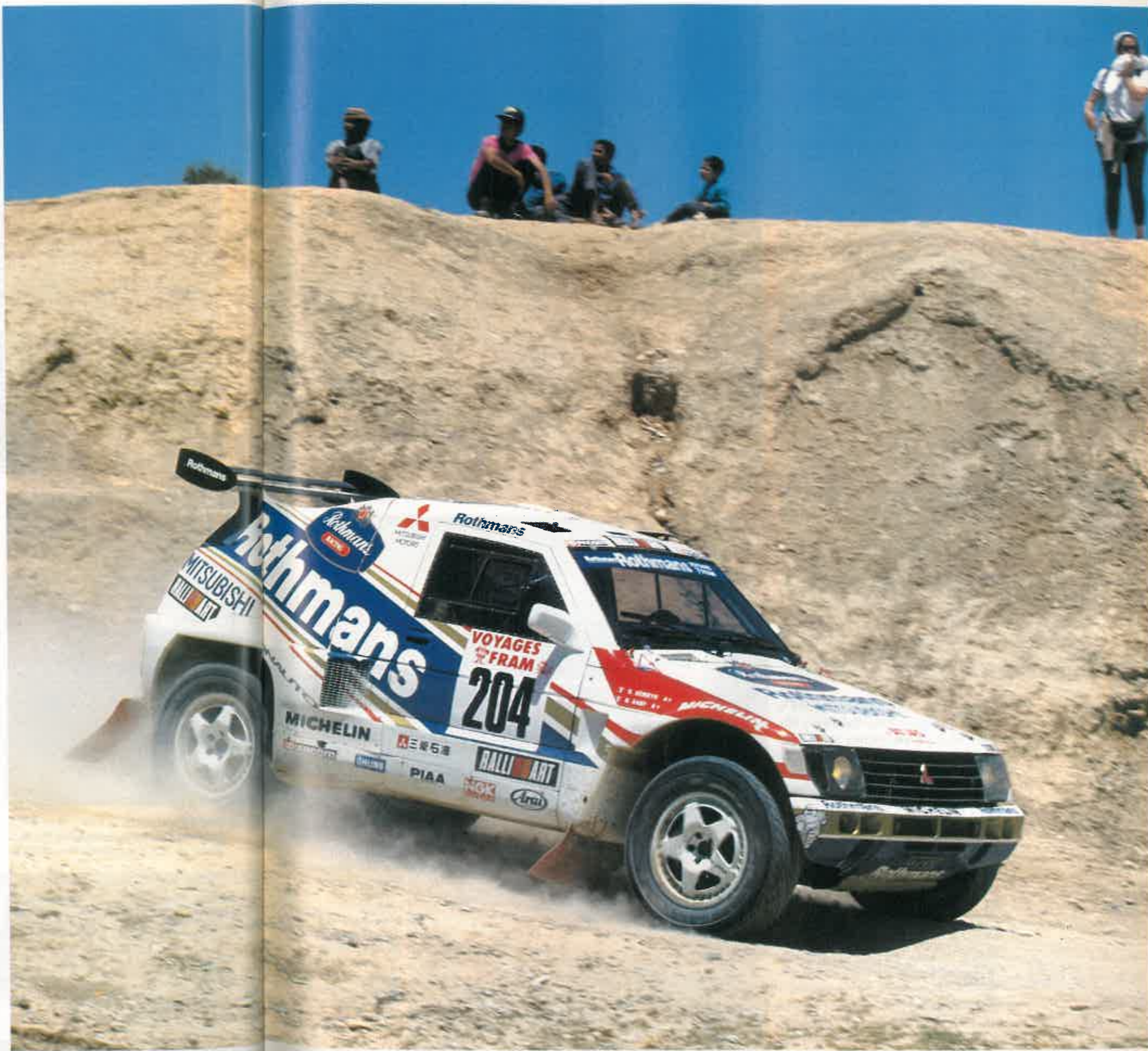
Cada carrera que se disputa de esta especialidad es un nuevo asalto entre Citroën y Mitsubishi, o lo que es lo mismo, entre Europa y Japón. En el cómputo de «batallas» ganadas, Mitsubishi últimamente ha alcanzado de lleno a Citroën en su línea de flotación y desde el París-Moscú-Pekín, disputado en septiembre, prueba que venció la marca francesa, todas las demás han ido a parar a Japón.

La potente armada francesa, para volver a hacerse de nuevo con la supremacía en la especialidad, puso en juego en el Rallye del Atlas unos nuevos prototipos, denominados ZX

**PRIMER ESCUDERO**  
Lartigue fue, durante algunos días, líder de la carrera, pero una rotura en las suspensiones del ZX le impidieron optar la triunfo.



**MUCHO TRABAJO**  
Los mecánicos de Citroën se tuvieron que emplear a fondo para solucionar los problemas de juventud que le fueron surgiendo a los ZX Evolution.





## NO SALEN LAS CUENTAS

**A** Guy Frequelin, director deportivo de Citroën, por más que hace cálculos no le salen las cuentas, y no ha podido imponerse al duro hueso en que está convirtiéndose en cada carrera Mitsubishi. Al final de la prueba no dudó al afirmar que la victoria de sus más peligrosos rivales se debió a que los nuevos ZX Rallye Raid Evolution sufrieron muchos problemas de juventud.

De no ser por los incidentes mecánicos las diferencias entre ellos habrían sido mínimas. También apuntó que tienen que seguir trabajando muy duro en mejorar la fiabilidad de los coches. Dio las gracias en público a todo el equipo, desde los pilotos a los mecánicos, que a pesar de los inconvenientes que

les han surgido han tenido una elevada capacidad de trabajo y una enorme motivación. Además dio a conocer los planes con respecto a sus próximas citas. Estarán presentes en las Bajas Portuguesa y Española y en el Rallye de los Faraones. Definitivamente no acudirán a la prueba que se disputará en los Emiratos Árabes.



Rallye Raid Evolution, confiados a Pierre Lartigue, Timo Salonen y Hubert Auriol. Unos coches con un aspecto impresionante, con una enorme anchura de vías y sobre todo muy mejorados de suspensiones. Otra novedad de este coche es que ha pasado a equipar llantas de 18 pulgadas, con lo que la altura al suelo es mayor. Mitsubishi también contaba para la ocasión con un nuevo prototipo, que ya había probado en Túnez el alemán Erwin Weber, piloto que en la carrera marroquí también se puso a su volante. Por lo tanto, teniendo en cuenta estas premisas, el Rallye del Atlas se presentaba muy interesante y con un resultado incierto. Mucho más después de celebrarse la segunda etapa, en la que quedó fuera de carrera We-



**CARA Y CRUZ**  
Citroën en cada carrera cuenta con unos medios increíbles. Por contra, Miguel Prieto (foto de arriba y de la izquierda) fue poco menos que con lo puesto.

ber con su prototipo, sin dar la oportunidad de comprobar su verdadero potencial en competición.

En los primeros compases de la carrera, por pistas muy duras de piedra, la igualdad no podía ser mayor. Se alternaron a la cabeza Salonen y Lartigue, por parte de Citroën, y Bruno Saby, de Mitsubishi, pero en un margen tan apretado que al final de la cuarta etapa, con la meta en Tinerhir, la diferencia entre el líder, Pierre Lartigue, y Bruno Saby, era de tan sólo un segundo.

A partir de aquí todo cambió radicalmente, los prototipos de Citroën comenzaron a sufrir un interminable calvario de problemas. Primero fue Lartigue, que cayó en un agujero, rompiendo las suspensiones y viéndose obligado a esperar a su asistencia en pista, una reparación de quince minutos que con la espera se tradujo en más de dos horas perdidas y con ellas toda opción al triunfo. Gracias a este incidente Bruno Saby colocó al Mitsubishi en una cómoda primera posición. El ZX situado más cerca era el de Salonen, segundo en la general pero a



**BUEN RESULTADO**  
Servíá (Nissan Terrano) consiguió al final un meritorio décimo puesto. Auriol, perseguido por los problemas mecánicos, fue el último Citroën clasificado.



## UN FIEL COMPAÑERO

**P**ARA cubrir la información del Rallye del Atlas contamos con la inestimable ayuda de un Citroën ZX TD con carrocería de tres puertas, una versión que no se comercializa en nuestro país. Tras verse sometido a un duro trato por pistas difíciles, que pusieron a prueba cada uno de sus apartados mecánicos, el ZX aguantó todo el recorrido y llegó a la meta situada en Marrakech sin contratiempos. Su aspecto, con una considerable capa de polvo encima, parecía demacrado, pero debajo su mecánica se mantenía intacta. En las duras pistas marroquíes dejó constancia de la bondad de su motor turbodiésel, por un lado su buena potencia y los increíbles bajos con que cuenta su mecánica, le permitieron salir airoso de los múltiples obstáculos. Por otro lado, su contenido consumo, permitió realizar un buen número de kilómetros sin visitar una gasolinera. Al final llegó a la meta sufriendo, a lo largo de más de 4.000 kilómetros, tres pinchazos.



más de treinta y seis minutos. En las etapas siguientes de nada le sirvió a los franceses las diferentes estrategias utilizadas, el duro esfuerzo a que fueron sometidos los nuevos ZX lo pagaron con diferentes problemas de juventud, que una vez tras otra se tradujeron en problemas mecánicos tontos. Auriol fue el más perjudicado, primero un problema en la caja de cambios lo relegó a los últimos puestos, después, cuando estaba llevando a cabo una remontada espectacular, un problema eléctrico le jugó una mala pasada. Una vez agotado el depósito de combustible principal, las bombas de gasolina se negaron a trasvasar el carburante de los depósitos auxiliares, problema que se saldó con otra importante pérdida de tiempo.



**POR FIN LE LLEGO LA HORA**

UNA serie de adversidades han impedido que Jordi Arcarons se impusiera en una prueba en África, después de estar codeándose siempre con los mejores. En el último París-Dakar un despiste hizo que se saltase un control, penalizando mucho tiempo, quedando fuera de la lucha por la victoria, en una carrera en la que tenía muchas posibilidades. En el Rallye de Túnez un incidente parecido también le impidió optar a la victoria. Por fin el Rallye del Atlas ha sido la carrera de Jordi Arcarons, una carrera con un gran significado para el piloto español, ya que en el 87 debutó por primera vez en una carrera africana y fue precisamente en el Atlas.

En esta ocasión a Jordi Arcarons le sonrió la fortuna que en otras ocasiones le fue adversa. Tras un comienzo de carrera muy disputado, vio como Stephane Peterhansel era penalizado

con diez horas por no introducir su moto en el parque cerrado, decidiendo Yamaha abandonar la carrera. Al día siguiente otro rival muy peligroso perdió toda opción al triunfo, Thierry Magnaldi, que rompió el motor de su moto. El piloto francés rompió la mecánica de su montura a siete kilómetros del punto de asistencia, empujó la moto hasta donde estaban sus mecánicos y tras repararla siguió en carrera con mucho tiempo perdido y sin opción al triunfo, pero se prometió que a partir de entonces sería el vencedor de las etapas que restaban, algo que cumplió a la perfección.

Tras esto, Arcarons se limitó a hacer una carrera muy conservadora, controlando al alemán Meyer, que era su principal adversario. El español se llevó un pequeño susto al perderse tres etapas antes de final, pero afortunadamente no pasó de un simple susto.



Más tarde, en la última etapa, una rotura de suspensión le hizo penalizar aún más.

En Mitsubishi, por contra, sus «veteranos» coches funcionaron como relojes japoneses. Saby, sin ningún problema en su montura, una vez instalado en la primera posición se limitó a dejar correr a sus rivales y a dejar pasar etapas sin asumir riesgos. Su guardaespaldas, Saeed Al Hajri, cumplió a la perfección su cometido hasta la sexta etapa, en la que por un error estúpido cayó en un barrizal, resultando imposible a

sus asistencias sacarlo de allí, viéndose obligados a recurrir a unos camiones militares que tiraron del Mitsubishi hasta sacarlo, pero con una pérdida de tiempo de casi doce horas. En este incidente también se vio involucrado Fontenay, asistencia rápida del equipo japonés, que con un coche de la categoría T-2 perdió un buen tiempo intentando sacar del barrizal a Al Hajri. Pero eso no fue obstáculo para el piloto de Mitsubishi, que redondeando el éxito de su equipo venció entre los T-2.

Por lo que respecta a los pilotos

españoles, su actuación hay que calificarla con sobresaliente. Miguel Prieto, copilotado por Rosendo Touriñan, finalizó en quinta posición. Un puesto que sabe a victoria, ya que al margen de la guerra entre Citroën y Mitsubishi ha sido el mejor. Su espectacular Nissan Pick-Up, demostró una enorme robustez mecánica, lo que les permitió, día a día afianzarse entre los cinco primeros. Si



**POR EL BARRO**  
Un estúpido error propició que Saeed Al Hajri cayese en un barrizal.

tenemos en cuenta la precariedad de medios con que acudió Prieto a esta carrera, hay que valorar más aún su resultado. Contaba con un solo coche de asistencia, en el que viajaban el experimentado Sirio, que sabe moverse a la perfección por África y Ramón, un mecánico muy eficaz que contrató Prieto pocos días antes, a través de anuncios en la prensa. Ellos dos, la herramienta imprescindible y un total de doce neumáticos han sido la clave del éxito de Miguel Prieto.

El otro español presente en la categoría de coches ha sido Salvador Serviá, integrado en el equipo Desoude y a los mandos de un Nissan Terrano de la clase T-1. En esta ocasión, a su derecha se sentó Philippe Monnet, copiloto habitual de Hubert Auriol. Serviá comenzó muy bien y consciente del potencial de su coche; sin asumir riesgos innecesarios lideró su clase y se situó entre los diez primeros. Más tarde pro-



**PRIMER BUGGY**  
Cotel se adjudicó la victoria reservada a los coches con dos ruedas motrices.



**NUEVO PROTOTIPO**  
Erwin Weber fue el encargado de conducir el nuevo proto de Mitsubishi. Un vuelco, que lo dejó fuera de carrera, impidió conocer el potencial de este vehículo.



**ASISTENCIA RÁPIDA**  
Fontenay, que ejerció las labores de asistencia en pista de Mitsubishi, se adjudicó la victoria de la Clase T-2

blemas de temperatura en su motor, que le impedían rodar deprisa, fue perdiendo tiempo, cediendo el liderazgo en T-1 y perdiendo algunos puestos. Una vez solucionados los problemas de su motor, volvió a marcar unos buenos cronos que le permitieron finalizar la carrera en una meritoria décima posición, como él decía, en el «Top Ten», situándose además segundo de su clase.

Por lo que respecta a otros ilustres pilotos en esta especialidad, Jean Louis Schiesser, que sigue participando con un espectacular

buggy con mecánica Alpine, se vio obligado a abandonar por rotura del motor. El Rallye del Atlas significó la vuelta a las carreras africanas de René Metge, que lo hizo con un buggy del equipo Bourgoin, y que con muchos problemas saldó su actuación con poco éxito.

Tras el Rallye del Atlas, la próxima confrontación entre Citroën y Mitsubishi tendrá lugar en la Baja Española, los días 25 y 26 de julio, carrera en la que se unirá también el equipo Seat con dos Toledo Marathon. ○

**RALLYE DEL ATLAS EN BREVE**

◀ Mucho se está especulando sobre el coche que utilizará Salvador Serviá en el próximo París-Dakar. El piloto español quiere ofrecerle a su patrocinador, Trident, una montura competitiva, por ello están entablado una serie de contactos; uno que podría estar muy avanzado es con Citroën. La filial española de la marca francesa ve con buenos ojos que Serviá se ponga al volante de uno de sus coches; en caso de que esto suceda, el piloto español podría contar con un ZX Rallye Raid (no Evolution) de forma privada patrocinado por Trident y mantenido por Orec, preparador que se encargaba de la puesta al punto del Lada Samara.



◀ Citroën siempre se hace notar en las carreras en que participa. En el Rallye del Atlas contaban con un impresionante camión que hacía las veces de hotel. Estaba dotado con dormitorios individuales para los pilotos, con cuartos de baño y climatización independiente. También en esta carrera los pilotos de Citroën cuentan con notas, que les llegaban a Ginebra por fax de la mano de Warnbergue y Lacasse.



◀ Entre los participantes en la categoría de motos había, además de Arcarons, otro piloto español, Garriga Calongel, que acudía a una prueba en África por primera vez. Con unos medios muy precarios y con ánimo de coger experiencia. Hay que felicitarle por su actuación, ya que tras sufrir diversos problemas cruzó la meta.



**CLASIFICACIONES**

**COCHES**

1º Saby-Serleys (Mitsubishi), 3 horas, 53 minutos, 25 segundos; 2º Salonen-Gallagher (Citroën ZX GR), a 51.08; 3º Antrosino-Guehenac (Citroën ZX GR), a 1.29.34; 4º Lartigue-Perin (Citroën ZX GR), a 2.31.44; 5º Prieto-Touriñan (Nissan), a 3.30.30; 6º Fontenay-Musmar (Mitsubishi Pajero), a 3.59.26 1º de la Clase T-2; 7º De la Vergne-Arguelles (Nissan Terrano), a 4.37.41, 1º de la Clase T-1; 8º Housiaux-Sanchez (Nissan Terrano), a 4.45.16; 9º Guedes-Leran (Nissan Terrano), a 5.20.31; 10º Serviá-Monnet (Nissan Terrano), a 5.44.29.

**MOTOS**

1º Arcarons (KTM), 24 horas, 18 minutos, 00 segundos; 2º Mayer (KTM), a 05.03. 1ª Categoría Silueta; 3º Agradi (Honda), a 16.26; 4º Wagner (Husqvarna), a 25.41; 5º Pérez (Kawasaki), a 1.49.08; 6º Miró (Yamaha), a 2.12.59; 7º Borsotto (Suzuki), a 2.32.44; 8º Bellefroid (Monnier), a 2.43.40; 9º Poirier (Kawasaki), a 2.48.51; 10º Pascual (Yamaha), 3.04.50.



Rallye Acrópolis

# BIASION: REGRESO AL OLIMPO

Campeón del mundo en 1988 y 1989 con Lancia, Massimo «Miki» Biasion abandonaba en la temporada siguiente el equipo italiano tras nueve largos años de militancia para pasar a una escuadra, Ford, que trataba de recuperar un papel protagonista en el Mundial de Rallyes.



Esteban Delgado  
Enviado especial

**C**ASI dos años y medio lleva empleados el piloto de Bassano del Grappa en poner sus conocimientos técnicos al servicio, primero del Ford Sierra Cosworth y, a continuación, de su susti-

tuto, el actual Escort Cosworth, que viene haciendo honor al dilatado y gran palmarés del viejo modelo. Una etapa dura en la que Biasion ha tratado de llevar al equipo de Boreham el espíritu de trabajo de la formación italiana, chocando de frente con la mentalidad británica y contra la que sólo a base de mucho pedir



**SAINZ DE NUEVO EN EL PODIO**  
Con la segunda posición, Carlos Sainz ha vuelto a acceder a las primeras plazas del campeonato, aunque el Lancia sigue sin estar a la altura de los nuevos vehículos del Mundial de Rallyes.



e insistir él y su copiloto Tiziano Siviero han podido realizar los cambios y el desarrollo técnico convenientes. Sin embargo, su posición se vio inmediatamente oscurecida por la presencia de François Delecour en la misma escuadra. La rapidez del piloto francés, novicio en el Campeonato del Mundo de Rallyes, tanto en asfalto como en tierra, pusieron en entredicho la capacidad actual de pilotaje de Biasion.

Prácticamente superado en todos los frentes por su compañero de equipo, el papel de Miki Biasion en Ford ha sido el de puesta a punto de los vehículos, hecho del que

siempre se ha beneficiado Delecour, a pesar de reglarlos habitualmente de forma totalmente opuesta a los del italiano. Ni en terrenos como Portugal, que siempre se mostraron favorables a Biasion, ha podido detener a su compañero de equipo, por lo que únicamente en las pruebas donde la táctica de la prueba resulta tan importante como la velocidad el ex-piloto de Lancia podía contar con ciertas posibilidades, como finalmente así ha sido en este rallye Acrópolis.

Vencedor en Grecia en 1988 y 1989, Miki Biasion no empezaba con demasiado buen pie al pinchar

consecutivamente en el primer y segundo tramo cronometrado, a pesar de ser su novena participación en tierras helenas. Lo cierto es que las lluvias primaverales habían dejado las carreteras en bastante mal estado, como no se veía en casi diez años, combinado con una repentina ola de calor. De cualquier forma, el piloto italiano pronto se situó tercero, detrás de los inalcanzables Subaru de Ari Vatanen y Colin McRae, quienes debían abrirle y limpiar las trazadas durante la segunda etapa. Sin embargo, otro pinchazo, la barra estabilizadora delantera rota por dos veces y un bajón en la presión

del turbo durante cuatro tramos le hacían dejar paso a su compañero Delecour, que se situaba a poca distancia del líder invariable de la prueba griega, el finlandés Ari Vatanen. Pero la salida de carretera del piloto de Subaru y la pérdida de diecinueve minutos del nuevo líder, Delecour, en los dos últimos tramos, dejaban a Massimo Biasion como nuevo líder, con más de dos minutos y medio sobre Armin Schwarz (Mitsubishi) y más de tres sobre Carlos Sainz (Lancia). Ventaja que se encargaba de administrar en la última etapa, a pesar de un lógico nerviosismo, ya que el de Basano

del Grappa no lograba la victoria desde el Rallye de Argentina de 1990.

El piloto italiano se libraba por los pelos de sufrir el mismo problema que el francés, que si en un principio se pensó era un fallo eléctrico en el sistema de alimentación, al final resultó ser la goma espuma del depósito de combustible que estaba desintegrándose y taponando los conductos de admisión. Un problema absurdo, fomentado por las altas temperaturas, casi imposible de prever, a pesar de la larga preparación por parte de los técnicos de Ford, en una prueba donde el ya vie-

jo Sierra Cosworth siempre sucumbió a los rigores y dureza de la prueba griega. A pesar de todo las pruebas llevadas a cabo en Francia en Chateau Lastours resultaron satisfactorias, ya que el Ford Escort Cosworth salió con una dura protección de los bajos en composite llegando su peso hasta el tope de la temporada, 1.280 kilogramos.

Para François Delecour una victoria en Grecia hubiera significado su segura participación en el próximo Rallye de Argentina, algo que ahora deberán decidir los dirigentes de Ford Motorsport en los próximos días. Delecour comenzaba de forma



**EL AGUA DE LA ETERNA JUVENTUD**  
Después de casi tres años de sequía, tras su último triunfo en el Rallye de Argentina de 1990, Massimo Biasion va a saber lo que es la victoria.



**ABANDONO DE DELECOUR**  
Después de su segunda posición en Montecarlo y sus triunfos en Portugal y Córcega, François Delecour sigue liderando el Mundial de Pilotos.



**EL REGRESO DE VATANEN**  
Después de estar ausente en Portugal a causa de la dolencia en su espalda, sufrida en el París-Dakar, el finlandés Ari Vatanen dio una auténtica lección de pilotaje, incluido su compañero de equipo, Colin McRae.



**AGHINI, SIN EL ATS DE MICHELIN**  
Andrea Aghini fue cuarto cuidando sus neumáticos Pirelli.

muy prudente la primera etapa, sobre todo después de tener que cambiar el turbo tras el tercer tramo por un rendimiento insuficiente, viéndose después retrasado al atrapar a Auriol con problemas en el séptimo tramo. La segunda etapa se desarrollaba de forma perfecta para el

piloto francés hasta el penúltimo tramo, donde con 26 segundos de ventaja sobre Bionson se pidió a los pilotos de Ford bajar el ritmo, lo que implicaba mantener posiciones. Pero la aparición del mencionado problema en uno de los tramos sin asistencia sentenciaba a Delecour a

la octava posición y, aunque al día siguiente se lanzaba a un ataque desesperado recuperando cuatro minutos en cuatro tramos a Alex Fiorio, el francés acababa rompiendo el motor de su Ford Escort Cosworth.

La segunda plaza de Carlos Sainz ha hecho que el madrileño haya subido por primera vez al podio en lo que va de año. Un buen resultado, sin duda no el esperado, que sigue dejando al piloto español donde estaba, dígame lo que se diga. La primera etapa, Sainz la finalizaba en sexta posición, siempre como primer piloto Lancia, y es que en esta ocasión los neumáticos Michelin ATS se mostraban insustituibles, después de haber tenido tan sólo que sustituir el árbol primario de transmisión en carbono, roto por una piedra. A la mañana siguiente todo empezaba a funcionar y Carlos obtenía su mejor tiempo en Bauxite Way, el primer tramo de la jornada, pero el comportamiento de su Lancia no volvió a ser el mismo. A pesar de todo, con los abandonos de McRae, Kankkunen, Vatanen y el problema de Delecour, Sainz se encontró con la tercera posición, que

**TOYOTA, K.O.**  
Viaje baldío para el Toyota Team Europe a Grecia, donde Auriol rompió el motor y Kankkunen sufrió un extraño problema eléctrico similar al de Carlos Sainz en el Rallye de Catalunya de 1991.



podía haber sido la primera de no mediar un pequeño incidente. Un tornillo suelto del soporte de la suspensión propiciaba la rotura del semieje al verse desplazada la suspensión hacia atrás, después de sobrepasar la prueba de Tarzán, donde volcara el año pasado. Además del tiempo perdido en el tramo, la reparación del mismo le costaba penalizar 1 minuto y 30 segundos. Después de variar la suspensión de su Lancia ablandando los muelles y endureciendo los amortiguadores, Carlos Sainz se lanzaba en la última etapa en pos de Armin Schwarz, segundo en la general y del que sólo le separaban escasos 28 segundos, algo que al español sólo le llevaba realizar cuatro tramos. Lamentablemente, el líder quedaba demasiado lejos.

Tras Sainz, y continuando con los siete Lancia clasificados en las diez primeras posiciones, Andrea Aghini lograba la cuarta posición en su pri-



**TRAMO A TRAMO**

**◆ PODIO Y BODA**

Después de su triunfo, Massimo Biasion pasará este próximo sábado por la vicaría, contrayendo matrimonio civil con Giuliana, padres ambos de una gran niña de seto meses.

**◆ SIGUE EL CASO ZANINI**

Como auténtico regirero de pólvora ha corrido en el Mundial de Rallyes la destitución de Antonio Zanini de la Federación Española a causa de sus declaraciones sobre el caso Carlos Sainz. En el Jolly Club se estudia la posibilidad de estudiar el caso para llevarlo a los tribunales



**◆ PROGRAMA LANCIA**

Vista la mayor competitividad del Lancia HF Integrale en tierra, todo parece indicar un cambio de planes para efectuar el desplazamiento a Finlandia para disputar el rallye de los 1000 Lagos a costa del Rallye Sanremo. Sigue sin tomarse una decisión respecto a los neumáticos a utilizar tras lo visto en el Tour de Corse. Lo único claro en las asistencias de Lancia es la presencia de los hombres de Pirelli y el desinterés de los de Michelin con demeritados equipos a los que proveen. Gustavo Trelles conducirá el segundo vehículo del Jolly en Argentina, Australia y España.

**CATALUNA EN UN TODO TERRENO**

El pasado día 13 de Mayo, tuvo lugar en Granollers (Barcelona) la presentación, a cargo de Salvador Servia, del libro Catalunya en un Todo Terreno. El Libro, editado por Enciclopedia Catalana propone un recorrido por la periferia de la Cataluña geográfica en una serie de 67 itinerarios, enlazados entre sí y distribuidos en tres grandes ejes: El Oriental, de Uldecona a Cadaqués, Norte, de Cadaqués a Aubert y el Occi-



dental, de Aubert a Uldecona. Esta guía pretende ser un libro para llevar y utilizar dentro del coche mientras se va haciendo ruta. Los prácticamente 1900 km. de recorrido, permiten descubrir un paisaje muy variado: ermitas escondidas, masías típicas y castillos emblemáticos, que irán mostrando el país de una forma muy especial a medida que se va avanzando y respetando siempre la naturaleza y el paisaje.





**SCHWARZ NO RESISTIÓ LA PRESIÓN**  
Armin Schwarz cedió a Carlos Salnz la segunda posición durante la última etapa. Alessandro Fassina (derecha) ganó el grupo N con su Mazda 323 GT-R.



mera participación en el rallye Acrópolis, haciendo uso de los neumáticos Pirelli. Después de unos entrenamientos accidentados, el italiano tomó un ritmo más lento sufriendo distintos problemas de frenos y quejándose siempre del comportamiento nervioso de su Lancia. El piloto uruguayo Gustavo Trelles lograba

la quinta plaza al superar al finlandés Tomi Makinen en el último tramo con el tercer vehículo del Jolly Club, preparado por Noccentini, que no llegó a estar a su gusto hasta endurecer la suspensión, debiendo usar los neumáticos dejados por Aghini. En el equipo Astra, muchos problemas para Alex Fiorio, séptimo

clasificado: pinchazo en el segundo tramo, semieje en el quinto, dirección doblada y cuatro tramos con los mismos neumáticos al perder el contacto con su asistencia, ¡todo ello en la primera etapa!, subsistiendo los de la transmisión delante durante todo el rallye.

A pesar de contar con un propulsor con mayor par motor y nuevas suspensiones, dejando para otra ocasión un nuevo diferencial por falta de tiempo para probarlo, el equipo de Ove Andersson tuvo que abandonar Grecia antes de tiempo, como ya ocurriera en 1989 y el año pasado. Didier Auriol no pasó más allá de la primera etapa, después de cambiar el turbo a causa de una fuga de aceite. Tras tomar un salto entre el crono y el control stop como si fuese pleno tramo, el morro del Toyota Celica tocaba el suelo, dejando de funcionar los ventiladores y subiendo rápidamente la temperatura del motor que quedaba seriamente tocado, obligando al piloto francés al abandono. Su compañero

Juha Kankkunen sufrió problemas de estabilidad durante la primera etapa, no mostrándose nunca a gusto en esta calurosa edición. Desafortunadamente para el finlandés, después de superar el tramo de Tarzán, el motor de su Celica se paraba en el enlace y no volvía arrancar hasta que era demasiado tarde, cuando era quinto a 1 segundo de Sainz.



**FORD CONTRA TOYOTA**  
El equipo de Boreham comparte con Toyota el liderato del Mundial de Marcas. Con una suspensión demasiado blanda, el finlandés Tomi Makinen, con su Lancia-Astra, debió inclinarse ante Gustavo Trelles en el último tramo.

El dominio de Subaru fue en el rallye Acrópolis sencillamente espectacular. Una ventaja de 1m 12s de Ari Vatanen sobre su compañero Colin McRae, con problemas de diferencial delantero y un consumo excesivo de neumáticos, al final de la primera etapa hablan con claridad.

El piloto escocés abandonó al día siguiente, tras golpear una piedra rompiendo la suspensión a pocos metros del final del decimotercer tramo y el finlandés perdió parte de su ventaja al romper una conducción de frenos en uno de los tramos sin asistencia, volcando espectacularmente cuando todavía contaba con 22 segundos sobre Delecour.

El primer abandono importante fue el del sueco Kenneth Eriksson al romper la caja de cambios de su Mitsubishi Lancer. Su compañero Armin Schwarz perdió mucho tiempo en la primera etapa, con dos pinchazos y problemas con la transmisión posterior, logrando no obstante al final la tercera posición final. ○

**CLASIFICACIONES**

**1º Biasion-Siviero** (Ford Escort RS Cosworth), 6 horas, 54 minutos, 35 segundos; **2º Salnz-Moya** (Lancia HF Integrale), a 1m 13s; **3º Schwarz-Grist** (Mitsubishi Lancer Evolution), a 2m 44s; **4º Aghini-Farnocchia** (Lancia HF Integrale), a 5m 40s; **5º Trelles-Del Buono** (Lancia HF Integrale), a 8m 04s; **6º Makinen-Harjanne** (Lancia HF Integrale), a 8m 09s; **7º Florio-Brambilla** (Lancia HF Integrale), a 29m 09s; **8º Apostolou-Kriadis** (Lancia Delta HF Integrale 16V), a 44m 25s; **9º Tsadaris-Kafaoglou** (Lancia Delta HF Integrale 16V), a 54m 10s; **10º Fassina-Pirolo** (Mazda 323 GT-R, 1º Gr. N), a 1h 13m 29s

**LIDERES SUCESIVOS**

**TC 1-20**, Vatanen. **TC 21-22** Delecour. **TC 22-36** Biasion

**MUNDIAL DE MARCAS**

**1º Toyota y Ford**, 77; **3º Mitsubishi**, 47; **4º Lancia**, 43; **5º Subaru**, 36. **6º Renault**, 7

**MUNDIAL DE PILOTOS**

**1º François Delecour**, 55; **2º Massimo Biasion**, 51. **3º Juha Kankkunen**, 43; **4º Didier Auriol**, 35; **5º Markku Alen y Carlos Salnz**, 25; **7º Colin McRae**, 24; **8º Andrea Aghini**, 22. **9º Mats Jonsson**, 20; **10º Kenneth Eriksson y Armin Schwarz** 18.

**COPA FIA GRUPO N**

**1º Alessandro Fassina**, 26. **2º Antonio Coutinho**, 14 puntos. **3º Christophe Spillotie, Kenneth Backlund, Hasmat Shamji y Giovanni Manfrinatto**, 13 puntos.

**FORMULA 2, MARCAS**

**1º Opel**, 35 puntos; **2º Skoda**, 29. **3º Peugeot**, 22. **4º Citroën**, 20. **5º Renault**, 16.

**ABANDONOS**

**TC 2**, Kenneth Eriksson (Mitsubishi Lancer Evolution), cambio; **TC 8**, Didier Auriol (Toyota Celica Turbo 4WD), motor; **TC 8**, Bruno Thiry (Opel Astra GSi), accidente; **TC 13** Colin McRae (Subaru Legacy 4WD Turbo), suspensión; **TC 21** Juha Kankkunen (Toyota Celica Turbo 4WD), eléctrico; **TC 21** Ari Vatanen (Subaru Legacy 4WD Turbo), accidente. **TC 32** François Delecour (Ford Escort Cosworth), motor.

**POSICIONES EN LOS TRAMOS**

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Delecour	12	3	6	1	3	1
Salnz	10	10	1	-	8	1
Vatanen	9	2	1	2	-	1
Biasion	4	5	11	2	5	4
Schwarz	1	5	4	8	3	8
Aghini	1	5	2	1	3	6
Kankkunen	-	6	2	3	2	6



## Vilariño líder destacado

**A**NDRÉS Vilariño, en la Subida Valls d'Andorra, ha vuelto por sus fueros. Después de conformarse con la segunda posición en la Subida a Falperra y en Jaizkibel, el piloto vasco, en Andorra, ha vuelto a demostrar que es el **rey de la montaña** y que es el hombre a batir, apuntándose una nueva victoria en su casillero. Un triunfo que le catapultó hacia la consecución de su quinto título europeo; su nuevo éxito lo sitúa en una cómoda primera posición de la general provisional del certamen, con 70 puntos en su marcador personal. Le sigue Rudiger Faustmann con 46 puntos y Pancho Egozcue con 44.

Pero la victoria del cuatro veces campeón de Europa no fue fácil. En la primera manga de entrenamientos rompió el motor BMW de su **Lola T298**, una mecánica que estaba recién revisada después de su rotura quince días antes en la Subida a Jaizkibel. Con este contratiempo, y a pesar del esfuerzo de

sus mecánicos, que cambiaron el motor en un tiempo récord, Vilariño no pudo realizar las dos primeras mangas de entrenamientos. En la tercera efectuó un trompo, pero debido a la fuerte salida de pista de Faustmann, Vilariño fue detenido a mitad de prueba y

tuvo la ocasión de repertirla desde el inicio, marcando finalmente el quinto mejor tiempo, a cinco segundos del piloto más rápido, **Pancho Egozcue**.

El domingo las cosas mejoraron para Vilariño, que en la manga de entrenamientos de primera hora de la mañana, marcaba el mejor tiempo. En las dos subidas oficiales siguió la progresión del vasco, marcando el mejor registro en ambas. Su rival más peligroso fue el francés **Chamberod**, que cedió ante el español por un escaso margen. Pancho Egozcue vio truncada su carrera al no poder efectuar la segunda subida, al tener problemas en el motor BMW de su Osella. El podio lo completó el joven **Joan Vinyes Dabad**.

En grupo A, el vencedor fue el francés **Francis Dosieres** (BMW M-3), actual campeón de Europa de la categoría, que se imponía sobre un motivado y luchador **Francés Gutiérrez**, que en cada prueba se encuentra más a gusto al volante del Lancia Delta HF Integrale. En esta categoría el terceto de honor lo completaba **Xavier Riera** a los mandos del BMW M-3 del equipo Central Hispano 20.

A TODO GAS



## RALLYE HISPANO SUIZA

**S**I la Hispano Suiza fue fundada en Barcelona y luego se trasladó a París, ahora acaba de celebrarse un rallye en sentido inverso. Una cincuenta de estos coches, de los cuales casi la mitad eran propiedad de coleccionistas españoles, han celebrado el **Primer Rallye Hispano Suiza París-Barcelona**. En un recorrido por el país vecino, y que ha concluido en el Salón del Automóvil de Barcelona, los coches despertaron la admiración de todos. Entre ellos había varios modelos muy especiales como una «rubia» de caza, un «skiff» o ejemplares con espectaculares carrocerías de bellísima factura que todavía realizaban más la mecánica diseñada por **Mark Birkigt**.

## LA MARCA MAS REPRESENTADA

**B**MW es una marca que ha enfocado sus actividades deportivas hacia los circuitos. Hoy en día en los cada vez más interesantes campeonatos de turismo, la marca **BMW** es la que cuenta con una mayor representación. Corren coches de este constructor en Alemania, Francia, Bélgica, España, Portugal, Italia e Inglaterra, por citar los ejemplos más significativos, estando en cada uno de estos certámenes en disponibilidad de ganar. Ahora sus aspiraciones se van más lejos y han decidido inscribir dos 318i en el nuevo Campeonato de **Asia-Pacífico**, que se disputará en India, Malasia, Indonesia, Tailandia, Australia, Nueva Zelanda y Macao. Los coches de la clase **2 FISA** serán conducidos por Emanuele Piro y Steve Soper, ambos del Team Schnitzer BMW Motorsport.



## CITA ITALIANA EN IBIZA

**L**A **Defender Cup** italiana cruzó, en esta décima edición, las fronteras del país transalpino para disputar la final en Ibiza, una final en la que se dieron cita las diez parejas, incluida una femenina, que había superado las eliminatorias previas, comenzadas hace seis meses

con más de seiscientos parejas en Ibiza. La prueba está organizada por la **Federación Italiana de Fuoristrada**, independiente de la de automovilismo, que se ocupa exclusivamente del Todo Terreno, y patrocinada principalmente por Rover, que pone los vehículos, en total **28**, para competición, asistencia y organización que desplazaron hasta la Isla Blanca. La competición constaba de pruebas de diferente índole, como son orientación con mapa y brújula, habilidad, mecánica, forma física y conducción 4x4 en sus diferentes modalidades, trial, eslalom y velocidad, que se celebraron durante dos días. La primera prueba que tuvieron que superar los participantes fue escalar y rapelar la montaña de sal de las **Salinas de Ibiza**, para ir después, brújula en mano, al punto siguiente, donde se disputó un trial, para completar la jornada con una prueba de velocidad, con ascensión más que espectacular a la montaña más alta de la isla, **S'Atalaia**; mecánica y el cruce de un puente tibetano en plena noche. El segundo día, que discurrió en el bellissimo marco de Cala Eubarca, uno de los pocos lugares auténticamente vírgenes que todavía quedan en las Pitiusas, se decidieron los vencedores: la pareja formada por los fornidos **Angelin y Tugnoli**, que se llevaron los dos Discovery que había en juego.

Texto y fotos: **Xavier Durán**

## B O X E S

### ♦ CORRER A BUEN PRECIO

Los responsables de Hyundai, han dado a conocer los precios definitivos de los Pony que disputarán la copa de promoción organizada por esta marca, que se distinguen por ser muy contenidos. El precio del coche, ya matriculado, es de **3.196.700 pesetas**, al que hay que añadir los diferentes costes de preparación y el IVA de seguridad obligatorio. Con todo ello el precio final del **Pony GS 1.5** listo para correr es de **2.304.280 pesetas**.



### ♦ ¿BMW A LA F-1?

En una reciente reunión entre los responsables deportivos de **BMW** y el presidente de Ferrari, **Luca di Montezemolo**, para tratar temas relacionados con el recién creado Campeonato GT, también trataron la situación actual de la **Fórmula 1** y sobre la necesaria creación de un pacto entre accionistas con vistas al '97. Además **BMW** dio a entender que podrían estar interesados en volver a la **F-1** y que trabajaban en la construcción de un motor V-6 de 2,5 litros, siempre con vistas al '97.



REPRESENTANTE  
**GAMMA CAR AUDIO, S.L.**

Alameda de Móstoles, 44 - 08025 Badalona (SPAIN)  
Tel: (93) 450 00 05 - Fax: (93) 450 02 55



### DELEGACIONES:

BARCELONA:	TELEFONO: (93) 3 22 39 30	FAX: (93) 4 10 79 40	SEVILLA:	TELEFONO: (95) 4 42 37 07	FAX: (95) 3 42 10 03
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 51	VIGO:	TELEFONO: (986) 37 36 37	FAX: (986) 37 38 66
			ZARAGOZA:	TELEFONO: (976) 42 52 00	FAX: (976) 59 56 82



◆ **MAESTRO FITTIPALDI**  
La edad parece no contar para Emerson Fittipaldi, que tras su retirada de la Fórmula 1 encontró continuidad a su carrera deportiva en la Fórmula Indy. El pasado fin de semana se impuso en las 500 Millas de Indianápolis, carrera que vence por segunda vez. Su triunfo se fraguó a dieciséis vueltas del final, cuando en una maniobra de auténtico maestro se quitó del medio a Luyendyk y a Mansell, finalizando éstos en segunda y tercera posición respectivamente.

◆ **CAMBIO DE FECHAS**  
Con motivo de las Elecciones Generales del próximo día 6 de junio, el Rald Alta Alcarria cambia su fecha al 13 de este mismo mes. Por su parte, la Subida al Fito, que estaba prevista para el día 26 de septiembre, cambia su fecha de celebración al 3 de octubre.

◆ **CAMBIA EL REGLAMENTO**  
La Federación Española de Automovilismo ha hecho pública una reforma del Reglamento



Técnico del Campeonato de Turismos, que afecta a los neumáticos que se pueden utilizar por carrera. A partir de ahora, todos los participantes habituales podrán marcar, además de las seis ruedas permitidas por prueba, dos más a lo largo de la temporada. El uso de estas ruedas podrá hacerse en conjunto o por separado, pero una vez utilizadas ya no se podrán usar en otra prueba. Los pilotos ocasionales no podrán adherirse a este anexo.



## VICTORIA DE AYSA EN ZANDVOORT

EDUARDO de Aysa, piloto experimentado en los trofeos europeos de Renault, se ha vuelto a reencontrarse con la victoria. Ha sucedido en el circuito holandés de Zandvoort, en la prueba correspondiente a la Eurocup Renault Clio 16V. Eduardo de Aysa, en las pruebas anteriores, se había encontrado con el handicap de no disponer de una centralita electrónica adecuada, por lo que el rendimiento del motor de su vehículo no era el deseado. Por fin en Mónaco pudo disponer de una centralita competitiva, pero diferentes inconvenientes le impidieron probarla a fondo. En Zandvoort todo salió a la perfección; con un coche impecablemente puesto a punto, de Aysa conquistó la pole en dura pugna con Pirro. En la carrera, que constaba de 25 vueltas, el pilo-

to español realizó una magnífica arrancada; eso junto a que su principal enemigo, el italiano Pirro, se quedó clavado, propició que Eduardo de Aysa se marchara en solitario endosándose en las primeras diez vueltas a sus perseguidores más de diez segundos. Poco después hubo un fuerte accidente, autorizando al director de carrera la salida del «pace car». Esto propició que el grupo se reagrupara, poniendo en peligro la victoria del español, que tiene muy poca experiencia en salidas con pace car. Finalmente todo salió bien para de Aysa y pudo mantener el primer puesto. Además, también tuvo el honor de marcar la **vuelta rápida**.

Con este resultado, Eduardo de Aysa se sitúa en cuarta posición en el campeonato.

## MONTMELÓ: ENTRENAN TODOS

EN el circuito de Montmeló han rodado diversos pilotos como Crivillé que probó innumerables elementos como frenos, neumáticos y reglajes de dirección, Puig, que intenta hacerse con su Honda y para ello probó sin suerte reglajes al estilo de la Aprilia que pilotara el pasado año, Cardús, que marcó buenos registros y Kocinski. También estuvieron pilotos como Checa (con Pons en la foto) que probó una 250 del equipo de Pons.



## ARIAS SIGUE GANANDO

IVÁN Arias sigue mostrándose intratable en el Campeonato Inglés de Fórmula Renault. El piloto, integrado en el equipo «Racing for Spain-Central Hispano 20» volvió a conquistar un nuevo triunfo, en esta ocasión en el circuito de Oulton Park.

Arias, que partía desde la séptima posición de la parrilla de salida,

protagonizó una magnífica remontada que le llevó hasta el primer puesto, siendo también el autor de la vuelta rápida. Su compañero de equipo, Javier Díaz, sigue sin tener suerte y tras unos entrenamientos poco afortunados, que le relegaron al puesto trece de la parrilla de salida, en carrera efectuó una espectacular remontada que le llevó al cuarto puesto. Finalmente fue excluido por realizar una maniobra ilegal en la vuelta de calentamiento.

Pedro Martínez de la Rosa, integrante del mismo equipo español, pero en Fórmula 3, volvió a realizar una magnífica actuación, esta vez en Silverstone, donde finalizó en cuarta posición. De la Rosa partió desde el octavo puesto y remontó hasta la tercera posición, puesto que más tarde no pudo mantener.



◆ **WEBER CON SEAT**  
El alemán Erwin Weber podría pilotar el segundo SEAT Toledo Marathon en la Baja Española. Un fichaje acertado de llevarse a cabo, ya que el alemán es un piloto muy rápido. El primer Toledo estará confiado a José María Serviá.

## TEAM ELF 93 DE FORMULA RENAULT



Oscar Cabeza



Josué Burgaño

LOS jóvenes pilotos ELF aprenden, van deprisa, pero, a veces, se les queda pequeño lo negro de la pista. Nada más empezar los entrenamientos libres del jueves en el circuito de Jerez, se salía Josué en una de las curvas más rápidas del circuito, a causa de una mancha de aceite en la pista, quedando su chasis dañado, lo que iba a dificultar el trabajo de puesta a punto durante todo el fin de semana. Pese a todo, el sábado conseguía el quinto puesto para la parrilla de salida. «Estoy a más de un segundo de Ángel y David, así que tendré que arriesgarme al máximo en las primeras vueltas para ganar la carrera», comentaba Josué antes de tomar la salida. Así sucedió, pero arriesgando más de la cuenta y con neumáticos fríos, se salía otra vez en la misma curva rápida detrás del paddock, rompiéndose la suspensión y dejándolo fuera de la carrera. Oscar, que también había hecho sus pinitos en la hierba de Jerez, tuvo dificultades en los entrenamientos con un coche demasiado subvirador, por lo que sólo conseguía el decimoquinto puesto en la parrilla. En la carrera, con un coche mejorado, pudo luchar y remontar puestos hasta clasificarse noveno. «Ha sido una lucha constante -comenta Oscar- he visto la posibilidad de atacar y no me lo he pensado dos veces, estoy muy contento con mi actuación, aunque aún me quede mucho que trabajar».



TEAM ELF DE FORMULA RENAULT



### De un mes a otro

**M**AYO ha finalizado, y la industria del automóvil, como siempre, ha dado que hablar. Aquí les queremos contar lo que se ha sabido o dicho, lo que ha sucedido en los últimos treinta días. Uno de cada cinco **turcos** que viven en Alemania (1,7 millones en total) son propietarios de un Mercedes. Sin embargo, tan sólo el 7,6 por ciento de alemanes están en la misma situación. Según un sondeo, el principal factor de compra de los hombres de negocios japoneses es **la seguridad** (80,2 por ciento), con gran ventaja sobre la protección al medio ambiente, el consumo y el confort de conducción. **Chrysler**, que dispone de dos concesionarios en **Moscú**, quiere vender allí sus Jeep y monovolúmenes al ritmo de dos a tres mil unidades por año. La fábrica que produce los **Saturn** de General Motors -con un objetivo de 300.000 unidades en este año- funciona seis días por semana en lugar de cinco. Una de cada once empresas suecas dedicadas al comercio y la reparación de automóviles (el 9 por ciento) se han declarado en **quiebra** el pasado año. **Fiat** ha nombrado a **Eugenio Alzati**, de 58 años y director general de Ferrari durante seis años, como sucesor de Alejandro de Tomaso, víctima de una crisis cardíaca, para dirigir la firma Maserati. Tras convencer a 420.000 americanos para que grabasen en un muro de la isla de Ellis, a mil dólares por cabeza, el nombre de uno de sus antepasados inmi-

grantes, **Lee Iacocca** ha recogido más de 42 millones de dólares (unos 5.250 millones de pesetas) para una construcción que no habría costado más 2,5 millones (más de 300 millones de pesetas). El robo en Europa de 1,6 millones de vehículos el año pasado ha costado a las aseguradoras cerca de **700 mil millones** de pesetas. El primer Peugeot 405 ensamblado en Polonia le ha sido ofrecido a **Lech Walesa**, presidente de esa república. **Giovanni Alberto Agnelli**, de 29 años, hijo de Umberto y nieto de Gianni, y posible presidente director general de Fiat, ha sido nombrado director general de la empresa Piaggio Europa, que fabrica las Vespa, Gilera, Bianchi y Puch y asegura las tres cuartas partes de la cifra de negocios de Piaggio. **Bill Clinton**, presidente de Estados Unidos ha dicho: «La persistencia del excedente comercial japonés sólo permite llegar a la conclusión de que la posibilidad de un acceso verdaderamente equitativo al mercado nipón está todavía muy lejano». Bob Lutz, director general de Chrysler, ha comentado que «por primera vez tenemos la impresión de que un verdadero diálogo, como pueden tenerlo los industriales europeos con sus gobernantes, se ha establecido con Washington. Clinton es el primer presidente que parece darse cuenta de que la industria no es enemiga del país, sino su mejor aliada».



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

LA 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.



En tu radio de acción.

Y&R



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



Mitsubishi Eclipse. Un diseño personal para vestir 2.000 c.c. y 16 válvulas.  
Un equipamiento que incluye sistema antibloqueo de frenos ABS,  
programador de velocidad de cruce y aire acondicionado. Un motor que te ofrece  
una potencia de 150 caballos. En síntesis, mucho más que un modelo con curvas provocativas.

## MITSUBISHI ECLIPSE



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

**EXTRA TARJETA**

# TODO SOBRE EL RALLYE ACROPOLIS

# MOTOR 16

SEMANAL GRUPO

8 de Junio 1993 Núm. 503 • 350 ptas.

*Al Volante*

## MERCEDES CLASE C

- 7 MOTORES
- DE 3.695.000 A 6.000.000 DE PTAS.
- 4 NIVELES DE ACABADO

### LA GAMA PEUGEOT 306 PROBADA A FONDO

