

# SEMANAL Motor 16 GRUPO

15 de junio 1993

Núm. 504 • 350 ptas.

# FIAT PUNTO

*Sucesor  
del Uno*



**Al Volante**



**CHRYSLER VISION: UN AMERICANO PARA EUROPA**



**PORSCHE 911 RS 3.8**



**PORSCHE 968 TURBO S**

**Fuera de Serie**

# NUEVO VISCO 5000



## SU MOTOR EN LAS MEJORES MANOS

A medida que los motores se hacen más sofisticados y los conductores más exigentes, aumentan los requisitos que deben cumplir los aceites de motor modernos.

El nuevo VISCO 5000 proporciona una protección incondicional a su motor, incluso bajo condiciones extremas de temperatura durante largos recorridos. Las bases especiales del Proceso de Síntesis BP Hidrocrack, junto con otros

componentes sintéticos y aditivos de tecnología avanzada hacen de VISCO 5000 el aceite de motor de más alto rendimiento para la protección de su motor y más orientado hacia el futuro. Visite cuanto antes su taller y descubra VISCO 5000.

Nuevo VISCO 5000. Su motor en las mejores manos.



### 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 Benítez (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Luis M. Turres (diseño).** **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañal, Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Molit, Ángel Robledo, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, Alfonso J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meillerey (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Padadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). **Autoedición:** José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), José M<sup>o</sup> Ormazábal.

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

#### Publicidad:

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

**Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID:** Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Teléfono:** 43974 NYRE E. BARCELONA: P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 5<sup>o</sup> Dcha. 48002 Bilbao. **Teléfono:** (94) 423 91 38. **Fax:** 424 41 05. **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58. 1<sup>o</sup> 46005 Valencia. **Teléfono:** (96) 373 69 11. **Fax:** 373 68 83. **ANDALUCÍA:** Sotogrande-Cádiz. **Tfn.** 79 45 18. **Fax:** 79 02 92.

**Fotomecánica:** Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.  
**Impresión:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.  
**Distribuye:** INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. **Teléfono:** 586 31 00.



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



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

ESTATA SEMANA



**PUNTO DE MIRA**

**SU CASO**

**LO ÚLTIMO**

Nuevo Fiat Uno

**AL VOLANTE**

Chrysler Vision

Peugeot 306 Diésel y

Automático

**A FONDO**

Ford Mondeo 1.8 CLX 4p.

Gama BMW serie 5

**FUERA DE SERIE**

Porsche 968 Turbo

S/Porsche 911 RS 3.8

**LOS HOMBRES**

Bob Eaton, presidente de

Chrysler

**ACTUALIDAD**

Motortec

**6 PRECIOS**

**18 MOTOS**

**22 Yamaha Morpho II**

**DEPORTE**

**24 Entrevista con Claudio**

Bortoletto, director

deportivo del Jolly Club

500 Millas de Indianápolis **108**

**34 Rallye de Llanes**

A Todo Gas **112**

**42 FIRMA DE LA CASA**

**54 104**

**104 Entrevista con Claudio Bortoletto.**

**62**

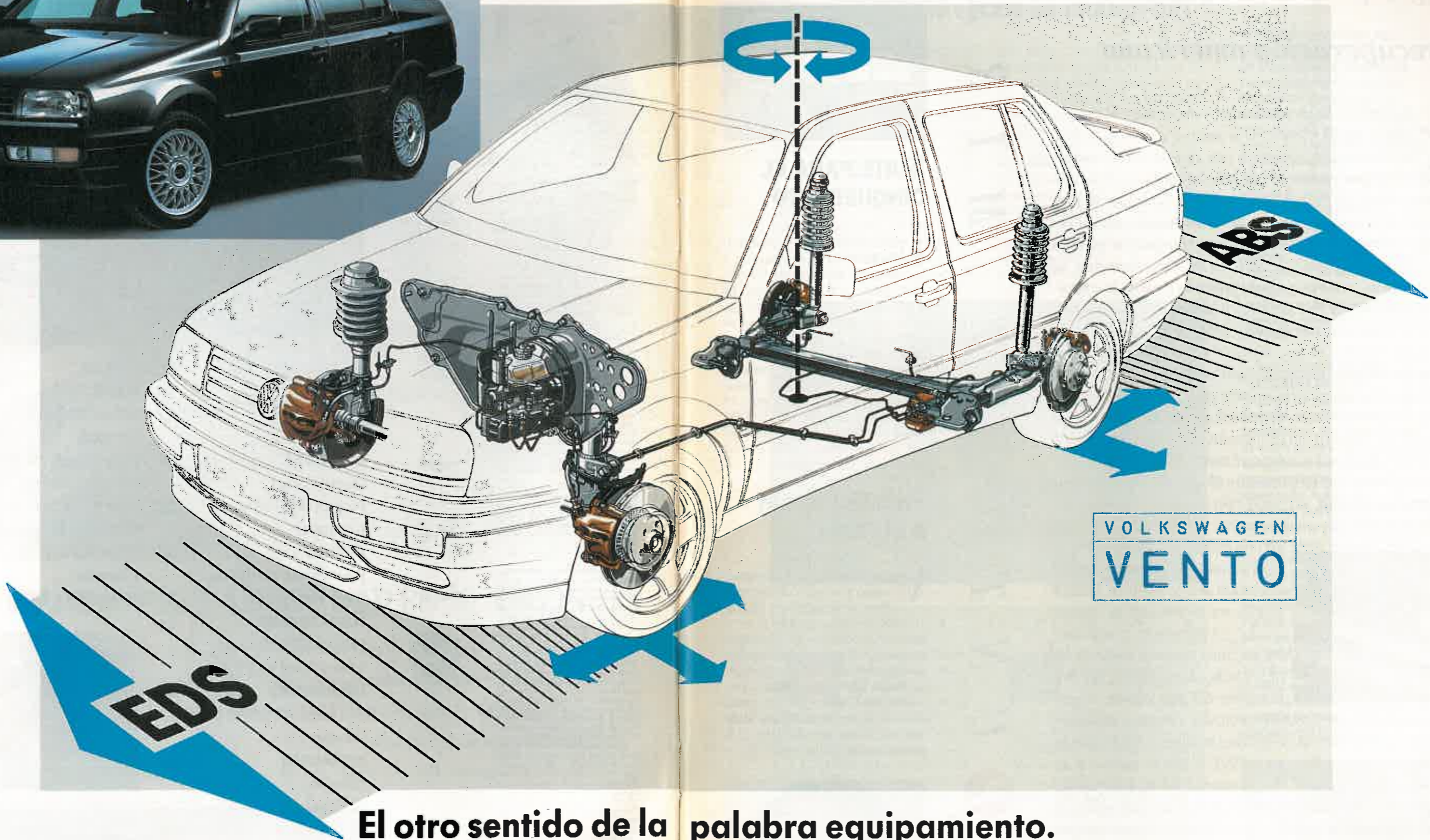
**66**

**34 Probamos el Ford Mondeo 1.8 CLX 4 puertas.**



Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjeros: Portugal 560 escudos

**42**  
 Gama  
 BMW  
 serie 5, A  
 Fondo.



## El otro sentido de la palabra equipamiento.

Cuando en Volkswagen diseñamos un coche, pensamos en todo lo que usted desea. Calidad, fiabilidad, grandes prestaciones, confort y amplitud. Pero también tenemos muy en cuenta un equipamiento de vital importancia: la seguridad.

Y pensando en su seguridad, hemos diseñado el Vento.

Con los más avanzados sistemas

de seguridad activa: el Vento equipa frenos ABS y antibloqueante electrónico del diferencial EDS, según versiones.

Con importantes innovaciones en seguridad pasiva: zonas de absorción de impactos, elementos de la estructura que se deforman calculadamente protegiendo el habitáculo, refuerzos laterales en el interior de las puertas, columna de dirección

de seguridad. É incluso la posibilidad de equipar doble Airbag.

Todo un conjunto de innovaciones que hacen del Vento uno de los automóviles más seguros. Por delante de las más estrictas normativas europeas y americanas. Esa es la razón por la que el Vento le ha dado un nuevo sentido a la palabra equipamiento.

Vento CL	75 CV
Vento CL	90 CV
Vento GL	90 CV
Vento GL automático	90 CV
Vento GL	115 CV
Vento GT	115 CV
Vento VR6	174 CV
Vento CLD	64 CV
Vento GL TD	75 CV

**Equipamiento de serie del Vento GT:** Aire acondicionado. Dirección asistida. Sistemas ABS y EDS. Cierre centralizado. Computadora de a bordo. Elevalunas eléctricos en las 4 puertas. Volante deportivo. Cuentarrevoluciones y reloj digital. Asiento conductor regulable en altura. Retrovisores exteriores térmicos y eléctricos. Cristales tintados. Preinstalación de audio con 4 altavoces y antena en el techo. Tapicería

Velours. Cinturones automáticos regulables en altura. Filtro de polvo y polen. Llantas de aleación.

**Gama Vento desde 1.820.000 pts.** Precio final recomendado (IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos).



## La recuperación americana

**A** CABAN de llegarnos los datos de ventas del pasado mes de mayo y, como ya se preveía, el mercado sigue su marcha descendente; si bien en esta ocasión «sólo» ha caído un 23 por ciento, lo que sitúa al conjunto de los cinco primeros meses del año en una pérdida de ventas del 31 por ciento con respecto a los mismos meses del pasado año. El hecho de que se hayan ganado 4,5 puntos con respecto a los datos que se reflejaban a finales de abril no sirve, precisamente, de mucho consuelo..., los meses siguen pasando y, como la cosa siga así, a final de año será muy difícil bajar la cifra de ese previsto 20 por ciento que, siendo malo, sería, en este momento, deseable para muchos. O sea, algo así como «darse con un canto en los dientes». Resulta ciertamente penoso ver cómo está el mercado del automóvil en nuestro país y la poca atención que pone la Administración, la que sea, en que ese estado de cosas mejore. Sin embargo, no en todos los lados sucede lo mismo. Hemos tenido acceso a los datos registrados en el mercado americano en los meses que han transcurrido del año y es como **para morir de envidia**, no por la cifra de coches vendidos, naturalmente el mercado estadounidense es gigantesco, sino por

los porcentajes de crecimiento que ese mercado está experimentando. El pasado año se logró en Estados Unidos un incremento de mercado del 3,5 por ciento, y este año, en los cinco primeros meses se ha alcanzado, de momento, un brillante 8,7 por ciento, lo que supone unas ventas de 5.402.383 vehículos. De seguir así las cosas, se superaría la barrera de los trece millones y medio que los más optimistas vaticinaban para 1993. Y parece que va a ser así. En mayo se ha logrado un incremento del 16,3 por ciento, lo que supone una tendencia alcista que ya va a ser difícil de parar. Es «el mundo al revés» si lo comparamos con lo que pasa en nuestra casa. Los fabricantes, todos en general, están más que satisfechos, y si no observen: Chrysler, la que más ha subido, lo ha hecho en un 27,2 por ciento; Ford en un 14 y General Motors en un 4,6. Incluso algún japonés sigue ascendiendo a pesar del «compre americano». En definitiva, Estados Unidos ha salido de la crisis y es un ejemplo de mercado dinámico en momentos de crisis internacional tan preocupantes.

Manuel Doménech



PUNTO DE MIRADA



### SUITE PARA EL CINQUECIENTO

UNA nueva versión, bautizada Suite, viene a incorporarse a la gama del pequeño Cinquecento de Fiat. El Suite contará, de serie, con el equipamiento más elevado de la gama e incluye, además de lo que ya posee el modelo estándar: aire acondicionado, elevalunas eléctricos, cierre centralizado de puertas y portón trasero. Destacan sus tapizados de terciopelo en asientos y paneles laterales y el sistema electrónico de control del aire acondicionado. Todo por un precio de 1.040.000 pesetas

### THOMAS MALM A EUROPA

VOLVO Europa se ha reestructurado y el hasta ahora presidente de la marca en España, Thomas Malm, ha pasado a ser el máximo responsable en el mercado europeo. Además ha sido nombrado miembro del Consejo ejecutivo de Volvo Car Corporation y presidente del Consejo de Administración de Volvo España. Lars Mattson será el sustituto de Malm en la presidencia de la filial española.



## UN NUEVO CHRYSLER EN FRANCFORT

DURANTE la presentación del Chrysler Vision en Arizona, François Castaign, vicepresidente de la marca, anunció la presentación de un nuevo modelo en el Salón de Francfort, que se llamará Neon y jugará un papel esencial para el futuro internacional de Chrysler. Según sus propias palabras, será el segundo Chrysler de la nueva era, un vehículo lleno de personalidad, útil y fácil de conducir. Pocos datos se tienen del Neon, que se inscribirá a caballo entre los segmentos C y D del mercado. Su

carrocería, como la del Vision, se ha realizado teniendo en cuenta los gustos universales, americanos, europeos y japoneses, con un diseño muy juvenil y moderno. En cuanto a sus motores, serán de cuatro cilindros, esos motores que, como dice Bob Eaton en otras páginas de Motor 16, su firma suministrará a su socio japonés Mitsubishi. Tras su presentación en Francfort, el Chrysler Neon se comercializará en enero de 1994 en Estados Unidos y en Europa durante la primavera de ese mismo año.



## SEMAFOROS

**Apenas hace unos meses** que se ha inaugurado la Autovía de Burgos (Nacional 1) y ya la lluvia ha causado estragos, derribando un muro de contención.

Es difícil saber quién es el responsable del desaguisado: el MOPT, la empresa constructora o el ingeniero de caminos que diseñó los taludes, pero lo cierto es que alguien ha malgastado el dinero, una vez más. Por si fuera poco, la señalización de las obras de desescombro es inexistente. Unos simples conos reflectantes y una señal de limitación de velocidad a 60 en el inicio mismo de las obras.

**Durante diez años**, Antena 3 de radio ha amenizado las mañanas del domingo a todos los conductores y aficionados al automovilismo con su programa «Motor en Marcha». Un aniversario feliz que va a ser celebrado por todo lo alto, con un programa especial en el que, entre otros invitados, estarán Carlos Sainz y Sito Pons, como máximos exponentes de los personajes del deporte que han acaparado la atención informativa de esta década. Un programa, emitido el domingo 13 de junio, con el que tienen una cita todos los automovilistas.

## BREVES

### ♦ MADRID INVESTIGA AL AUTOMÓVIL

La Comunidad de Madrid y la Universidad Politécnica han firmado un acuerdo para la creación del Instituto de Investigación del Automóvil, con objeto de desarrollar programas de I+D, formación y asesoramiento, en busca de la mejora de la seguridad, la reducción del impacto medioambiental y la homologación de ensayos y equipos. Este proyecto tiene un presupuesto de 400 millones de pesetas y se situará en terrenos cedidos por la Universidad, en el kilómetro siete de la carretera de Valencia.

### ♦ MÁS TRENES DE ALTA VELOCIDAD EN LA CE

El grupo de ministros de la CE, reunidos en esta semana en Luxemburgo, han llegado a un acuerdo sobre el plan de acción conjunta en materia de infraestructuras. Dicho plan contempla, entre otras acciones, la nueva red ferroviaria de gran velocidad, en cuyos enlaces está prevista la conexión Madrid-Barcelona-Lyon y Oporto-Lisboa-Madrid, así como las nuevas carreteras transpirenaicas. Manuel Panadero, secretario general para los Servicios de Transporte del MOPT, ha mostrado su satisfacción por tales proyectos, que acaparán gran parte de los 54.000 millones de pesetas de ayudas para el conjunto del programa.





## FORD: BENEFICIOS EN EL 92

UN año más, **Jaime Carvajal**, presidente de Ford España, presentó el balance y resultados del ejercicio 92, en la tradicional rueda de prensa en la que se analiza la situación de la marca en particular y del sector en general. Acompañado por **Heinz Soiron**, consejero delegado, el presidente informó que el balance del pasado año arroja un beneficio de 10.700 millones de pesetas, que supone, frente a los 20.500 millones del año anterior, un descenso del **47,8 por ciento**. Esta disminución obedece a la importante caída del mercado europeo y, consiguientemente, de las exportaciones de la marca. Las ventas en el

mercado interior crecieron un 0,4 por ciento, alcanzando una facturación de 206.659 millones de pesetas. La facturación de productos exportados (automóviles y componentes) sumó **215.746 millones** de pesetas, con una caída del 17 por ciento respecto a 1991. No menos importantes fueron las previsiones del 93. Para los responsables de **Ford España**, el mercado alcanzará las 780.000 unidades, con una caída del 20 por ciento. Estas previsiones son las más optimistas, por cuanto **ANFAC**, la patronal del sector, maneja una cifra estimada de 750.000 unidades o 720.000, en el supuesto más pesimista. Así mismo,

Ford anunció el compromiso de mantener sus inversiones previstas (que en 1992 alcanzaron la cifra de **10.200 millones** de pesetas) y de iniciar una etapa comercial en la que no van a continuar con la actual guerra de descuentos y precios a la baja. Según **Soiron**, los gastos de marketing durante el pasado año alcanzaron los 25.000 millones de pesetas, con un incremento de más del 30 por ciento respecto al año 1991, por lo que es necesario retornar a la situación de precios justos, en función del producto «que beneficia a todos a medio y largo plazo», según palabras del **consejero delegado**.

## RENAULT 19 BEVERLY

RENAULT acaba de iniciar la comercialización de una versión limitada del popular R-19, bautizada **Beverly**. Se ofrece en las dos carrocerías (4 y 5 puertas), con motor de gasolina (el Energy de 1.4 litros y 80 caballos) y diésel (atmosférico de 65 caballos). En el **equipamiento** destaca el asiento infantil de seguridad, faros anti-niebla, elevalunas eléctricos, cierre centralizado de puertas con mando a distancia, regulación de altura del volante y del asiento del conductor y opcionalmente, en el de gasolina, la servodirección; en ambas el aire acondicionado es opcional. Los precios de estas interesantes ofertas oscilan entre 1.845.000 y 1.970.000 pesetas.



## LLEGA EL SUZUKI MARUTI

ESTE verano habrá una nueva opción para aquellos que busquen un coche pequeño a buen precio. Se trata del **Maruti 800**. Este coche, fabricado en la India, es un derivado del Suzuki Alto, en su versión de cuatro puertas. Cuenta con un motor de tres cilindros de 796 centímetros cúbicos que desarrolla 35 caballos. Esta potencia es suficiente para lanzar el coche hasta los 130 kilómetros por hora. En su carrocería de cuatro puertas con portón posterior, se

pueden alojar cuatro adultos con bastante soltura y todavía queda un pequeño maletero. La longitud total del coche es de **3,3 metros**.

Lo más sorprendente de este recién llegado es su precio. La versión denominada Lujo tiene un precio final con impuestos y transporte de **789.000 pesetas**, mientras que la versión que dispone de aire acondicionado alcanza 899.000 pesetas, todo incluido. La comercialización se inicia en estos días a través de la red comercial de Suzuki.



## BILBAO: DISEÑO DE AYER Y HOY

EL diseño automovilístico fue protagonista en Bilbao, debido a la exposición Auto Design que ha organizado **DZ-Centro de Diseño Industrial** -empresa pública de la Diputación Foral de Vizcaya- que ha contado con la colaboración de IAD -International Automotive Design España S.A. En la muestra se exponen los pasos que se dan antes de que un modelo

salga a la calle y sea fabricado en serie, con planos, maquetas, modelos a tamaño real, prototipos, etcétera. Entre los más destacados cabe citar el **SEAT Concepto T** y la réplica del **Pegaso Z-103** que la empresa británico-española fabrica, modelo que, pese a su diseño, que data de hace treinta años, llamó tan poderosamente la atención que fue la estrella de la muestra.



## BREVES

♦ **INSTALARSE EN FILIPINAS** Mercedes Benz y BMW están estudiando la posibilidad de entrar en el mercado filipino, hasta ahora feudo japonés. Ambos fabricantes alemanes expondrán sus respectivos proyectos durante la visita que el ministro de comercio filipino tiene prevista realizar a Bonn.

♦ **«ESCARABAJOS» DE RUTA** Los amigos de los Volkswagen Escarabajo tienen dos citas en el mes de junio. La primera, los días 12 y 13 que se celebrará la VII Concentración Internacional de Escarabajos en Zaragoza, reunión que organiza la Asociación Aragonesa de Vehículos Históricos. La segunda cita es para realizar un recorrido por tierras segovianas el día 27. Los teléfonos de contacto son: 547 29 74, 941 29 99 y 544 33 97, con el prefijo 91.



♦ **MAGNETI MARELLI, EN FASE DE RECUPERACIÓN**

La empresa del Grupo Fiat y líder del sector de componentes para automoción ha vuelto a obtener resultados positivos en el balance de 1992 de 101 millones de pesetas, frente a los 3.036 millones negativos registrados en 1991. La Junta de Accionistas de Magneti Marelli, presidida por Luigi Francione, se mostró sumamente satisfecha de los resultados obtenidos y que, pese a la difícil situación del mercado, se haya registrado un incremento de las ventas en el área de electrónica, control de motor, sistema térmico y otras áreas de actividad de contenido tecnológico.

CORRESPONSALES

**Tokio**

Daniel Monteverde

▶ RESULTADOS DE MAZDA

Mazda Motor Corporation ha anunciado sus resultados financieros de 1993, una vez finalizado el año fiscal el 31 de marzo. Las ventas totales de 18,9 millones de dólares (2.300 millones de pesetas), están casi cinco puntos por debajo de las registradas desde el 1 de abril de 1991 al 31 de marzo de 1992. Las cifras, inferiores a lo esperado, no han sido una sorpresa para la marca, que ha padecido una fuerte recesión de la demanda en el mercado doméstico y en las exportaciones.

▶ LAS DUDAS DE NISSAN

Yoshihazu Hanawa, vicedirector general de Nissan, no cree que sea el momento de aumentar la producción en el extranjero, pese a la fuerte subida del yen, debido -según él- a la gran frustración que existe fuera de Japón por la creciente penetración de los coches japoneses. Hanawa tampoco se partidaría de subir los precios por miedo a que disminuyan las ventas.

▶ CAL Y ARENA

La penetración en los mercados europeos de los fabricantes japoneses llegó hasta el 12,2 por ciento en los cuatro primeros meses de 1993; en el mismo período del año pasado se alcanzó el 11,5 por ciento. Por otra parte, las exportaciones a Estados Unidos aumentaron un 4,8 por ciento en abril, pero disminuyeron las destinadas a los países de la CE en un 26,1 por ciento. Hay que destacar la gran subida de las exportaciones a los países asiáticos, que crecieron un 62,3 por ciento en volumen y un 92,2 por ciento en valor.

▶ MALOS RESULTADOS

Las ventas y beneficios de Honda en el último ejercicio descendieron un 7,4 y un 25 por ciento respecto al año pasado. Es la primera vez en 26 años que caen los beneficios, lo que se atribuye al prolongado descenso en las ventas y a la fuerte subida del yen respecto al dólar. Las exportaciones también bajaron en un 14 por ciento.

**Turín**

Giancarlo Perini

▶ GRAN PREMIO DE F-1 EN COSTA ESMERALDA

Cesare Fiorio, con una larga experiencia deportiva tras su paso por los equipos Lancia y Ferrari, es el máximo responsable de la organización del primer premio de F-1 en Costa Esmeralda. La prueba, que tendrá lugar en Porto Cervo durante los días 13 y 14 de septiembre, convocará a más de 40 vehículos pilotados por prestigiosos pilotos del hoy y del ayer de la prueba reina del automovilismo.

▶ MAGNÍFICA ACCIÓN DEL 348 SPIDER EN USA

El más reciente de los modelos

presentado por Ferrari en el mercado norteamericano ha recibido más de 250 solicitudes desde el inicio de su comercialización el pasado mes de marzo. Sin embargo, esta magnífica acogida podría verse paralizada por la fuerte recesión anunciada para los próximos años.



**DE LOS MAS «MADURITOS» DE LA CE**

AL término de 1992, el parque nacional de automóviles sumó 17,3 millones de vehículos -un incremento porcentual de casi cinco puntos con relación al año anterior- de los que 13,1 millones, más del **75 por ciento**, son turismos. Que el incremento sobre el parque de turismos haya crecido un 4,5 por ciento viene a confirmar la desaceleración del ritmo de renovación, iniciado tímidamente a finales de los ochenta, cuando la tasa de crecimiento empezó a situarse por debajo de los cuatro puntos, mientras que en el resto de los países comunitarios el crecimiento anual ronda el **6,5 por ciento**. Estos datos apuntan a una conclusión: el parque de vehículos español continúa siendo de los más antiguos de la CE. Y es que la tercera parte de los turismos que circulan por nuestras carreteras tienen más de diez años. Por otra parte, el índice de motorización de los españoles sigue siendo muy escaso, respecto a la media comunitaria, superando sólo a Dinamarca, Irlanda, Grecia y Portugal. Frente a los 337 automóviles por cada mil ciudadanos españoles, Italia alcanza los 473, Alemania (468), Francia (421) y Gran Bretaña (406). En el ámbito nacional, sólo cinco comunidades autónomas superan esa media de 337 automóviles por cada mil habitantes: Baleares (543), Madrid (409), Cataluña (378), Canarias (365), Valencia (357) y Navarra (355), que suman el **52 por ciento** del parque de turismos.



¿Sabe cuánto tarda Banca Catalana en concederle un crédito para su coche?

♦ **IMPORTANTE SUBASTA**  
 El 19 de junio, en Goodwood, Inglaterra, se va a celebrar una de las más importantes subastas de coches de competición. Robert Brooks cuenta con unos 60 coches entre los que se encuentran: el Mercedes Benz de 1927 que participó en la primera carrera de Hurburging, un Vandell de Fórmula 1, un Aston Martin DB2 oficial que participó en las Mill Millas y Le Mans, varios Fórmula 1 que pilotó Graham Hill, un Cooper de Bruce McLaren, un Alfa Romeo 9C de la Escuela Ferrari. Además de aviones de época y objetos de colección.

♦ **INTENSA ACTIVIDAD**  
 El Instituto Catalán de Seguridad Vial despliega una intensa actividad. Al lanzamiento de su libro «La reconstrucción del accidente de tráfico», se une la presentación de la «Campaña del Pezón», en la que algunos ayuntamientos se han distinguido por su interés en paliar los atropellos en sus municipios, y el acuerdo entre autoescuelas y aseguradoras, que permite a los jóvenes que sigan una curso de perfeccionamiento tener ciertos descuentos en el seguro.



♦ **PREMIOS RACC**  
 La Fundación de estudios y Técnica del Real Automóvil Club de Catalunya ha convocado dos premios, para prensa y escuelas, con los que quiere reconocer los trabajos vinculados al mundo del automóvil y a la seguridad vial. Ambos tienen carácter anual y, mientras el destinado a la prensa está dotado con medio millón de pesetas, los premios destinados a las escuelas serán viajes y material.



## 2.800 KILOMETROS SIN REPOSTAR

COMO informábamos la pasada semana, se ha batido un récord mundial de autonomía de combustible.

Durante 56 horas y 20 minutos, un Audi 100 TDi ha rodado en el anillo de velocidad del Contidrom, recorriendo 2.800,4 kilómetros con un mismo depósito de gasolina.

La idea se le ocurrió al periodista austriaco **Gerhard Plattner**, al conocer que un grupo, también de periodistas británicos, había recorrido con un Audi 100 TDi Turbodiésel 2.100 kilómetros, hasta agotar el depósito de 80 litros de combustible, con un promedio de consumo de 3,47 litros/100 kms.

Para batir el récord recurrió al mismo coche turbodiésel de inyección directa que en su última versión ofrece opcionalmente una caja de cambios de seis velocidades. Esta sexta marcha tiene un desarrollo final de 52,9 km/h cada 1.000 rpm es una marcha superlarga, ideal para lograr unos consumos bajísimos si se logra circular a una velocidad constante.

Para mejorar los datos recurrió también a unos neumáticos de baja resistencia a la rodadura, concretamente los **Continental Sport Contact**, que están a punto de comenzar a comercializarse y son de la misma configuración de los Eco Contact, pero en categoría V, para coches de mayores prestaciones. Continental también cedió sus instalaciones del Contidrom, próximas a la localidad germana de Hannover. Para conducir el coche se recurrió a un grupo de periodistas

europeos: Plattner (Austria), Gosse- lin (Francia), Kuah (Gran Bretaña) y Paulin (Alemania). España estaba representada por Arturo Andrés (Automecánica) y José María Cernuda (Motor 16).

En turnos de tres horas, se comenzó a rodar a las seis de la tarde del **viernes 25 de mayo**. Se rodaba a 44 kilómetros por hora con el fin de hacer un promedio superior a los 40 km/h, con el tiempo perdido en los cambios de conductor. Hora tras hora, monótonamente, se fueron cubriendo los kilómetros hasta las 2.20 horas del **lunes 31**, en que el Audi se quedó finalmente parado. Se habían agotado los 80,75 litros exactos que cubicaba el depósito más los conductos.

La distancia recorrida fue de 2.800,4 kilómetros, equivalente a 989 vueltas y media al circuito, de 2,83 kilómetros. El consumo final fue de 2,88 litros cada cien kilómetros y el promedio de velocidad fue de 41,0 km/h.

Durante algunos momentos se temió que el récord no pudiera ser batido, ya que la lluvia y el fuerte viento (que en ocasiones superó los 55 km/h) frenaron apreciablemente al Audi. Pero finalmente se logró y aparecerá publicado en el **Libro Guinness** en una próxima edición.

Como datos significativos mencionar que el motor rinde una potencia máxima de 115 caballos a 4.000 rpm. y que el régimen motor medio a que giraba era de 775 rpm, régimen en el que el turbo prácticamente no soplabla.



# Ya lo tiene concedido.

Si usted necesita cambiar su automóvil, con el Credicoche Banca Catalana obtendrá el crédito que busca en cuestión de minutos. Y para ponerle las cosas aún más fáciles, podrá escoger entre 12 ó 14 cuotas anuales.

Para más información, diríjase a cualquiera de nuestras 400 oficinas o llámenos al 900 33 22 11.

## Tenemos la respuesta.

 **BANCA CATALANA**

Credicoche Banca Catalana.

**RANKING '92**

Los automóviles siguen acaparando los primeros puestos en el ranking de anunciantes en cuanto a volumen de inversión, según se desprende del último balance elaborado por el Anuario Nielsen Repress de la Publicidad, que recoge los datos de 1992.

De este modo, seis de los doce mayores anunciantes, son fabricantes de coches, y el resto de las marcas importantes ocupan algún puesto entre los veinticinco primeros.

El ranking lo lidera Unilever, con una inversión de 10.868 millones de pesetas (un 55 por ciento más que en 1991), seguida muy de cerca por FASA Renault (10.808 millones de pesetas) y Citroën España, con 10.374 millones, ambas con un incremento del 19 por ciento de lo invertido en 1991.

En el séptimo puesto se sitúa el Grupo Seat, que destinó 6.664 millones de pesetas (+17 por ciento) en publicitar sus tres marcas, seguida de Peugeot-Talbot (6.591 millones de pesetas y un 10 por ciento de incremento). Ford España es el fabricante que más ha aumentado su cifra de inversión publicitaria, un 38 por ciento, con 6.584 millones de pesetas, que le sitúan en el noveno lugar del ranking, mientras que Fiat Auto (en el puesto número once) la redujo en un 16 por ciento, con 5.712 millones de pesetas.

Hay que tener en cuenta, sin embargo, que estos datos muestran el esfuerzo inversor realizado con ocasión de los Juegos Olímpicos de Barcelona y la Expo, y que en el segundo semestre del 92 comenzaban a notarse ya los primeros efectos de la crisis y que en estos momentos, alcanza sus peores cotas.



**A FINLANDIA EN 2 CV**

LOS amigos del popular Citroën 2 CV ya tienen su club en España, concretamente en el número 3 de la madrileña calle Dolores Carrascosa. Esta asociación recientemente creada, a imagen y semejanza de las que existen en otras partes del mundo, pretende reunir a los propietarios y amantes de estos particulares coches, así como al resto de los modelos de serie A, como el Dyane 6, el Mehari, o los C-8.

De momento, los integrantes del club han comenzado a trabajar para poder participar en el «Décimo Encuentro Internacional de los

Amigos del 2 CV» que este año tendrá lugar del 28 de julio al 2 de agosto en **Nurmes, Finlandia**, y contará con la presencia de Ari Vatanen, el conocido piloto finés, también propietario de un 2 CV. En esta reunión anual se dan cita los más variados ejemplares y transformaciones del carismático modelo, que llegan de todas las partes del planeta, y existe un completo programa plagado de actividades. Los interesados pueden ponerse en contacto con el **Club de Amigos del 2 CV de España** para solicitar información o programar el viaje en grupo.

**LA PISTA DE LA JUNGLA**

LAND ROVER ha puesto en funcionamiento una escuela de conducción para enseñar a sus clientes las técnicas del todo terreno. Esta escuela, situada en los alrededores de la fábrica que la marca posee en Solihull, Inglaterra, utiliza para el aprendizaje la denominada «Pista de la Jungla» que, con más de siete kilómetros de recorrido entre parajes totalmente naturales, ofrece todo tipo de condiciones extremas con las que un conductor de todo terreno puede encontrarse.

La escuela cuenta con un experimentado equipo de profesores y flota propia de vehículos para impartir los cursos a toda persona que haya comprado un Land Rover



**RECAMBIOS ORIGINALES.**

**EN MANOS ORIGINALES.**



Rauf Nisch

He aquí la fórmula para garantizar al 100% la calidad, tecnología y fiabilidad que le llevaron a elegir su BMW.

La calidad de un BMW es la de cada uno de sus componentes. Algo que se encuentra bajo la denominación "Original BMW Teile" o "Recambios Originales BMW", y que sólo el Servicio Oficial puede garantizarle.

Porque estas piezas de recambio son idénticas a las que su automóvil o motoci-

cleta reciben en el proceso de fabricación. E igualmente fiables. Y porque, además, el Servicio Oficial dispone de la tecnología y el utillaje precisos para instalarlas en su BMW.

Por eso, junto a un precio realmente razonable, cada recambio o accesorio puede ofrecerse con un año de garantía.

En suma, bajo el sello de "Recambios y Accesorios Originales BMW" y en las manos del Servicio Oficial encontrará BMW al

100%. Es decir, garantía total en las piezas y en su instalación. Para que disfrute del placer de conducir su BMW con la confianza del primer día.

**Recambios y Accesorios Originales**





# NUEVO TIPO. NACIDO SEGURO.

Nuevo Tipo 3 y 5 puertas. Un automóvil diseñado para proteger. Gracias a su estructura reforzada y de deformación programada, a sus barras laterales de protección, ha superado los más severos "crash test". Además, el airbag y los cinturones delanteros con pretensor son una opción que garantiza la seguridad. Nunca el habitáculo y los

ocupantes han estado tan protegidos. El interior del Nuevo Tipo es una combinación perfecta entre habitabilidad, la mayor de su segmento, y confort. Según versiones, el equipamiento incluye: elevallas eléctricas, cinturones regulables en altura, cristales atóxicos, cierre centralizado, retrovisores eléctricos con desem-

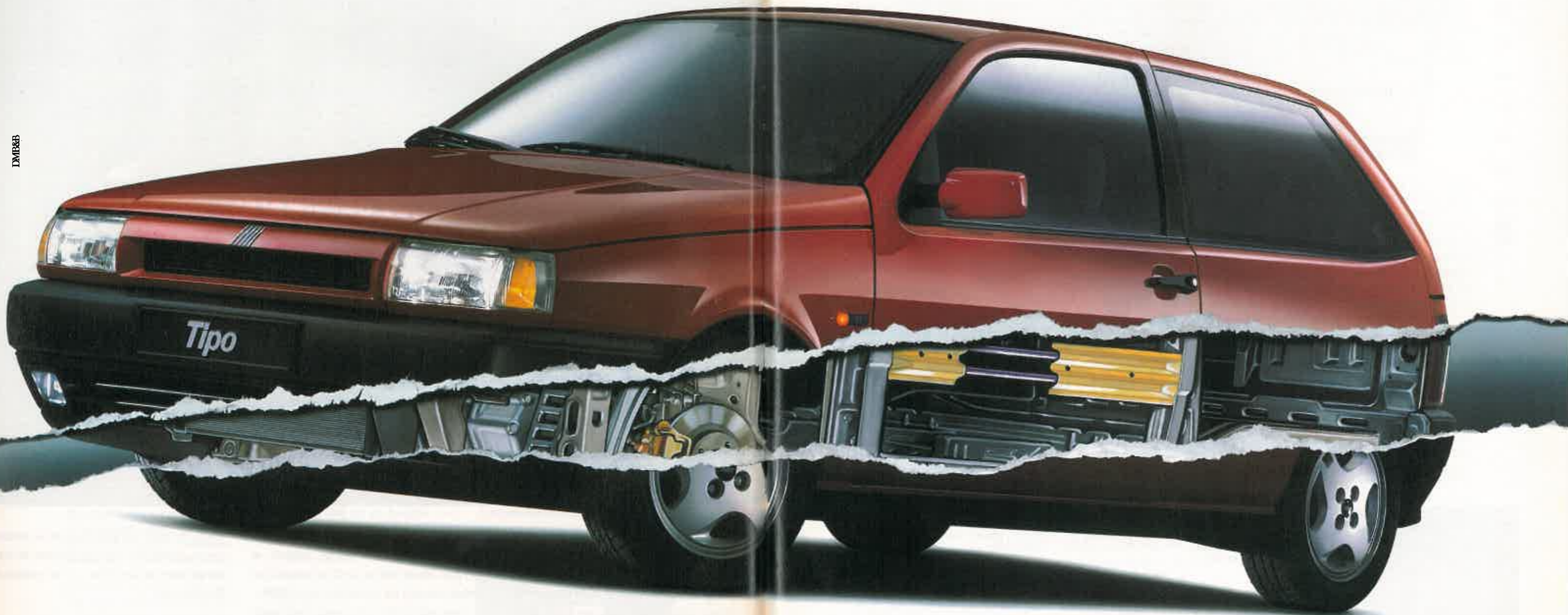
pañador. El aire acondicionado, opcional, asegura un mayor confort climático.

La dirección, ligera y precisa, va dotada de asistencia hidráulica a partir de las versiones SX y en el 1.6 S. El ABS, disponible en las versiones GT, SLX y 1.6 V, asegura en frenadas un perfecto control del vehículo. Los motores, de 1.400 a 2.000 cc,

responden enérgicamente a las mayores exigencias de conducción.

La nueva gama Tipo dispone de 12 versiones en 2 carrocerías, la nueva 3 puertas, brillante y deportiva, y la 5 puertas, confortable y elegante. Todas nacidas bajo el mismo concepto: proteger.

**DESDE 1.425.000PTS.**  
PRECIO DE LANZAMIENTO PARA PENINSULA Y BALEARES  
(I.V.A., TRANSPORTE E IMP. DE MATRICULACION INCLUIDOS).



**NUEVO TIPO. 3 Y 5 PUERTAS.**

**FIAT**



Con Fiat Card financie cómodamente sus compras o reparaciones en toda la Red Fiat y obtenga descuentos exclusivos en Hoteles y Alquiler de Coches concertados.

**MALOS TIEMPOS**

S OY asiduo lector de vuestra revista desde el número 1, poseyendo la totalidad de la colección hasta el nº 500 recién publicado. Sin embargo, por motivos de espacio me veo en la necesidad de desprenderme de ella lo que comunico a quien puede interesarle (Tlf. 988-630629).

Quisiera también llamaros la atención sobre algo que considero muy importante. Si estamos en tiempos de crisis y recesión creo que al público en general nos gustaría una mayor dedicación por vuestra parte hacia el aspecto de los consumos y la economía en general, bien en análisis individualizados o en pruebas comparativas.

**Ricardo San Román**  
Zamora

**CUIDAR MAS EL JARAMA**

N O me parece nada buena la posición en que se encuentra el Circuito del Jarama, ni el trato que se le da. Hay que recordar que éste fue el primer autódromo con carácter permanente que hubo en España y que ahora se encuentra en el mayor de los descuidos: las motos se van a Jerez y la Fórmula 1 a Barcelona. La pista está en un estado lamentable y los servicios son prácticamente nulos.

El caso es que el pasado día 23, no pude ir a pasar una jornada entre compañeros de afición, olor a aceite y el ruido de los motores, simplemente de pensar en el problema que supone el desplazarse: los autobuses desde Plaza de Castilla salen vaya usted a saber cuando, dichos autobuses dejan bastan-



te retirados del circuito y los de vuelta pasan cada hora y no hay quien se suba a ellos. Otro tema es el de la publicidad de las carreras, prácticamente nula. Menos mal que al menos los precios son buenos.

Espero que alguien remedie todo esto pronto.

**Juan Torrecusa**  
Madrid

**PARA SALVAR VIDAS**

U NA tarde de este mes de junio me sorprendió ver, entrando por la carretera de Valencia, el «barranco central» lleno de coches accidentados. Llovía, pero en cualquier caso no es razón para que sucediesen tal número de accidentes en la misma zona. Pues bien, indagando un poco más, averiguo que lo llaman «el barranco de la muerte» y lo cierto es que no es para menos. Bolsas de agua en la carretera por un tipo de asfalto deficiente, arcén mínimo, valla de protección sólo protegiendo las farolas existentes y por último un impresionante pozo ejerciendo de carril central donde inevitablemente cae todo aquél que comete un mínimo error, en este caso imperdonable.

Seguiré informando, esto no acaba aquí.

**Alfonso Hernández**  
Madrid

**A VUELTAS CON LA CARGA**

E L día 5 de junio en la autovía que une Murcia con Alicante, en su comienzo, a un camión se le cayó un «regalito» y no paró a recogerlo. Yo me lo encontré adelantando y, prácticamente a la fuerza, me lo llevé puesto. Se trataba de un «palé» como se le llama en el argot, pero por si alguien no sabe de que se trata, diré que es una plataforma de madera de un palmo de alta y de unas medidas importantes. Al «regalito» en cuestión lo tuve que pasar por encima por no matarme con mi familia, y el resultado fue una llanta con su rueda destrozada, todos los bajos «tocados» cableado destrozado y un susto morrocotudo. En total unas 50.000 «del



ala» entre grúa y reparación, varios días sin coche y mucho, mucho cabreo. Tanto como el de los dos conductores que pararon poco despues también con las ruedas destrozadas. Sólo espero que a quien quiera que se le haya caído «este regalito» por no llevarlo bien amarrado, le pase tres cuartos de lo mismo y tenga algo menos de suerte.

**Antonio Merchán**  
Alicante

**COCHES ELECTRICOS EN 1800**

M E han comentado que aunque estemos a punto de conocer una etapa automovilística repleta de vehículos eléctricos, hubo una época lejana en la que ya se trabajó en este sentido a fondo, sin conseguir nada. ¿es eso cierto? ¿ volverá a pasar lo mismo ahora?

**Manuel Piqueras**  
Santander

R.- En 1888 F. M. Kimball ideó el primer coche eléctrico. Y en el 1893 dos franceses llevaron a la práctica un coche con 20 baterías, pesaban 420 Kg. pero contaban con muy poca autonomía. En esa época los coches eléctricos se utilizaban hasta en competición superando los 100 Km/h. En 1897 se produjeron las suficientes unidades como para servir a la administración de New York un buen número de taxis eléctricos. En 1912 había 20.000 coches circulando con este tipo de energía pero finalmente los costes y la poca autonomía supusieron un obstáculo insalvable, justo los problemas con los que hoy en día se encuentran la mayoría de los constructores. Se ha avanzado mucho en reducción de peso, aumento de autonomía y prestaciones, sin embargo el alto coste de estos modelos se mantiene muy alto.



**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.

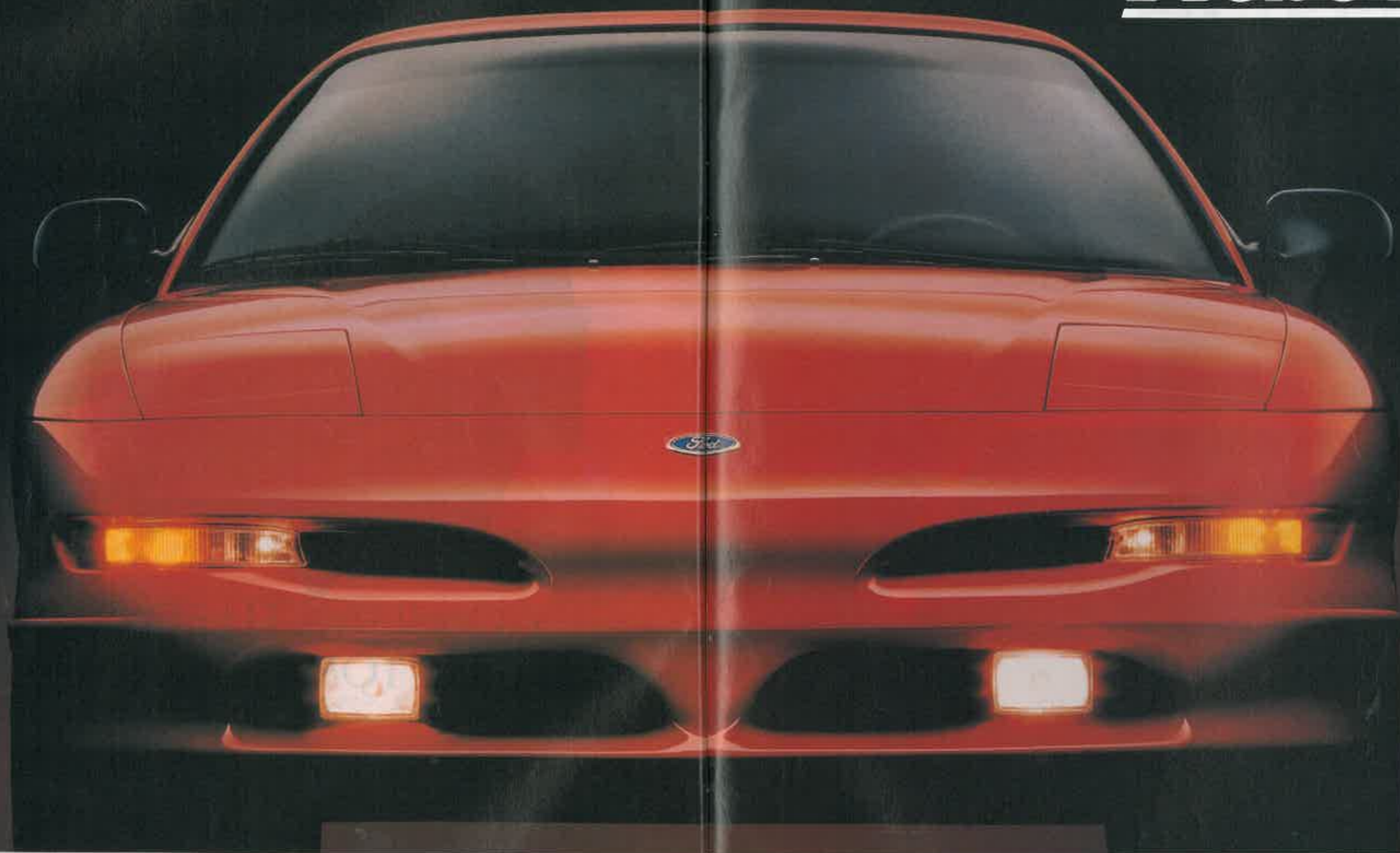


100.000 CABELLOS PARA TODA LA VIDA.

eugène PARIS

LORENTE GRUPO DE COMUNICACION

**Probe 24V.**



**De Ford.**

*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. Atrévete a probar el nuevo Ford Probe. 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.**

Fiat Punto

# LA RESPUESTA ITALIANA

Mucho se mueve el segmento de los más pequeños. En pocos meses hemos visto aparecer el nuevo Seat Ibiza, el Opel Corsa, el Nissan Micra, el Renault Twingo y, ahora, Fiat desvela su arma: el Punto.

**E**STABA claro que el potente Grupo Fiat no se podía quedar impasible ante tal avalancha de novedades y, aunque el Fiat Uno sigue teniendo un razonable éxito de ventas, era obligado responder. Des-

pués de mucho especular sobre la denominación del nuevo modelo, todo apuntaba hacia Bino como nombre definitivo, se ha optado por Punto, como nombre del nuevo modelo. Al igual que el Uno cuando apare-

ció, el Punto destaca por el excelente aprovechamiento del espacio disponible y en sus 3,76 metros de largo se ha conseguido una capacidad interior notable que lo sitúa entre los mejores del segmento.

Inicialmente, el Punto contará con una amplia gama con treinta versiones de tres y cinco puertas, cinco niveles de acabado y motores de gasolina y diésel.

Precisamente, en lo que a mecánicas se refiere, se cuenta con los motores de la gama Fiat que van desde 55 a 135 caballos con cilindradas comprendidas entre 1.100 y 1.700 centímetros cúbicos. La sorpresa en lo que se refiere a las transmisiones se centra en que además de las cajas de cambios normales, es decir la manual de cinco velo-

idades y automática de variador continuo, hay una caja de cambios manual de seis velocidades, lo que es una novedad mundial en un coche de esta categoría. La finalidad de esta caja de cambios es conseguir un consumo muy bajo.

A partir de ahora se irán conociendo los pormenores del modelo que se presentará oficialmente a finales de agosto. Su comercialización se iniciará a lo largo del mes de septiembre por lo que las primeras unidades podrán llegar a España a principios del otoño.

Según parece, este modelo coexistirá con algunas versiones del Fiat Uno durante algún tiempo, hasta que la gama del Punto esté totalmente completada.

Victor Piccione

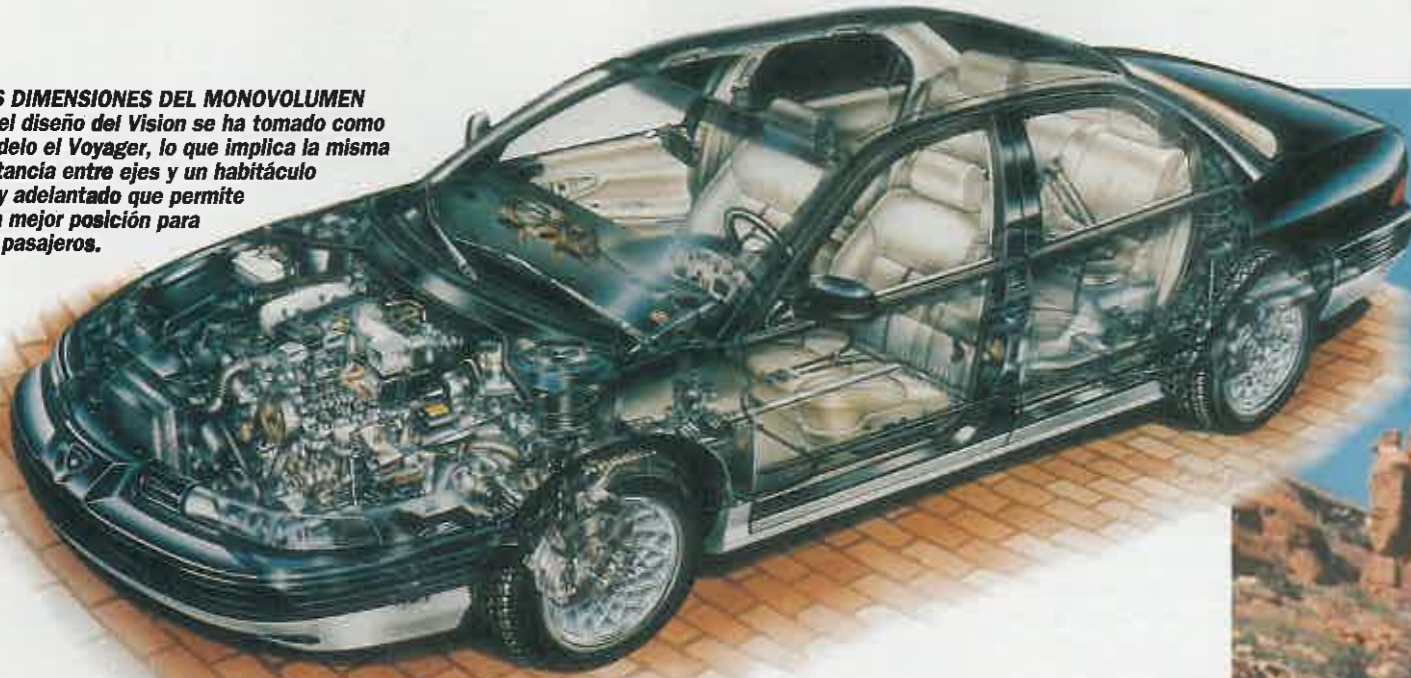


#### EL PUNTO A PUNTO

Los técnicos de Fiat ultimán la puesta a punto. En este coche, sorprendido hace unos días en las calles de Milán, se aprecia la línea lateral de la versión de cinco puertas. El diseño lleva el sello inconfundible de Giugiaro.



**LAS DIMENSIONES DEL MONOVOLUMEN**  
En el diseño del Vision se ha tomado como modelo el Voyager, lo que implica la misma distancia entre ejes y un habitáculo muy adelantado que permite una mejor posición para los pasajeros.



*Chrysler Vision 3.5 V6 24V*

# NUEVA RAZA

Como primer fruto del completo reenfoco de la firma Chrysler ha nacido el Vision, un automóvil para cuyo desarrollo completo se han necesitado tan sólo treinta y nueve meses (incluyendo diseño, motor y transmisión nuevos) y que supone un importantísimo paso adelante en la mayor proyección internacional de la marca.

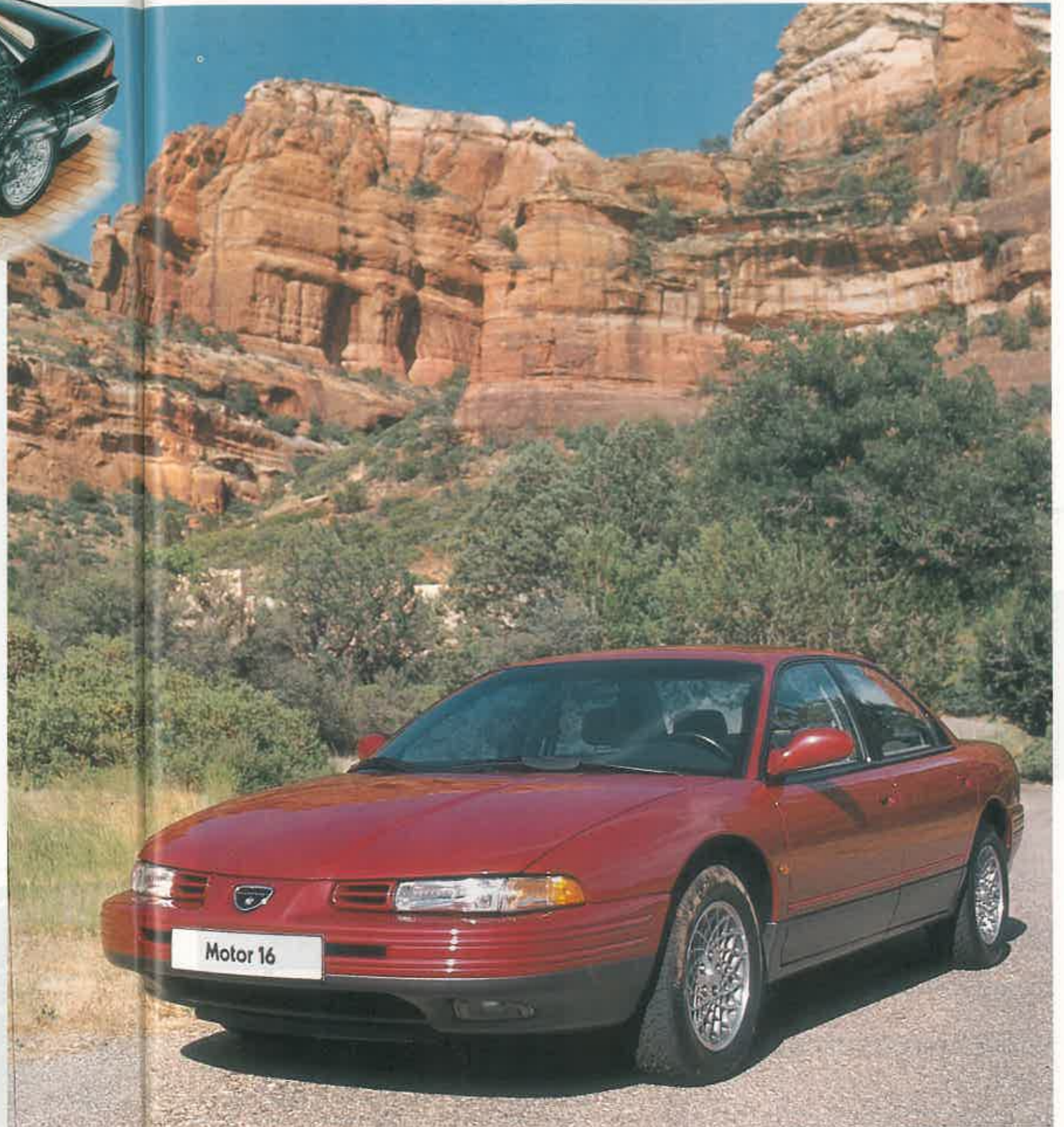
**Manuel Doménech.**  
Enviado especial

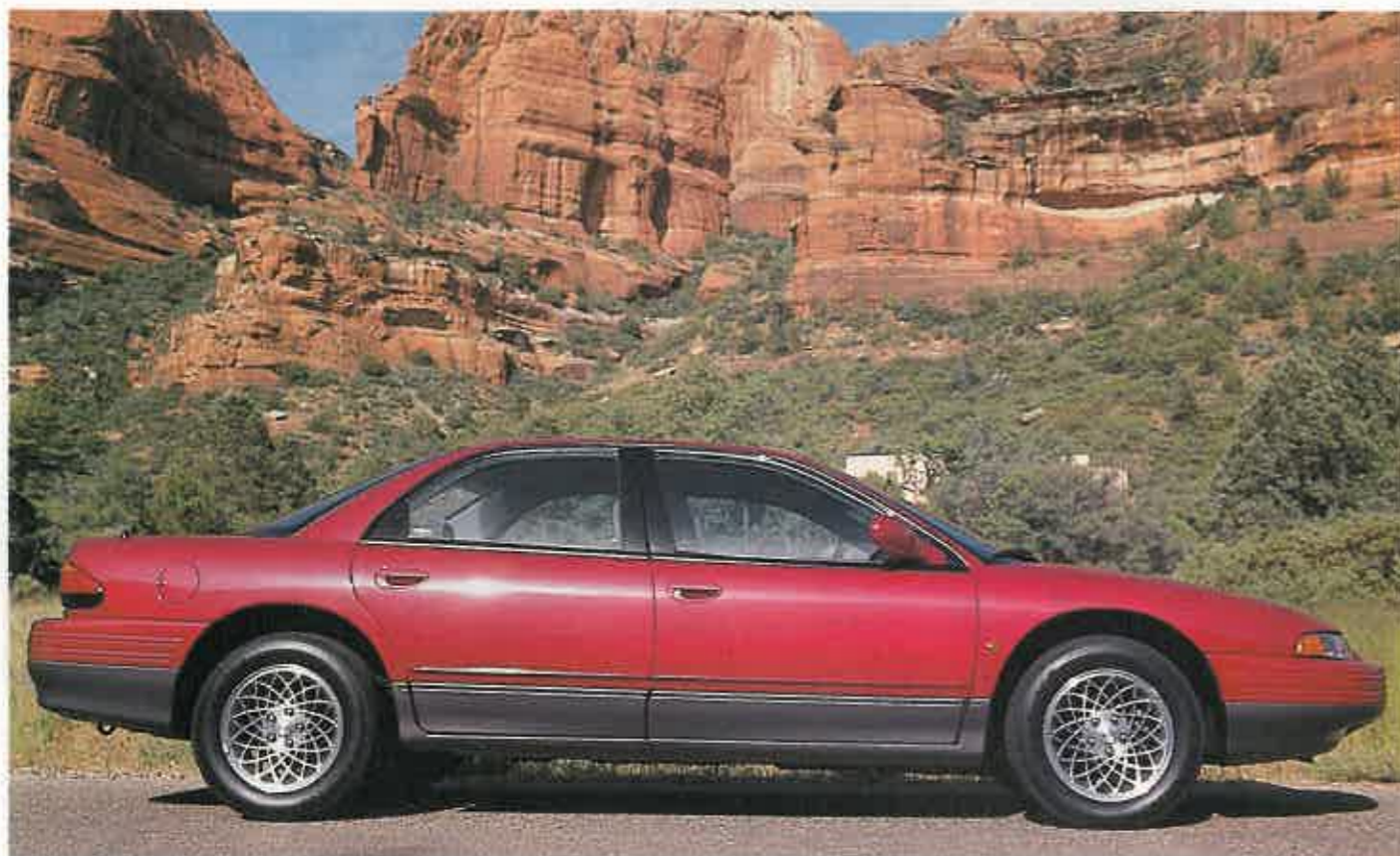
**C**UANDO a finales de los ochenta Chrysler se fusionó con AMC, su primer planteamiento fue reenfocar totalmente una empresa que no tenía mucha presencia en el mercado del automóvil. En aquel entonces todos sus productos de éxito se reducían a los Jeep y a los monovolumen. Era, por lo tanto, necesario enfocarlo todo de nuevo, empresa, estructuras, costes y productos automóbiles. Para ellos fue vital reducir el periodo de desarrollo de los nuevos productos, hasta entonces de cinco años, en al menos dos años. Algo así como hacer más con menos, ser más eficientes con los medios disponibles. Al mismo tiempo había que conseguir hacer productos de espectro mundial, de más calidad, y estar más pendientes de los clientes y de



sus necesidades. Como ejemplo de la diferencia de maneras de hacer entre la vieja Chrysler y la nueva, ha aparecido el Vision, un automóvil en el que todo es nuevo, desde la carrocería, al motor y la transmisión, para el que se ha empleado un tiempo total de desarrollo de 39 meses y una inversión de mil seiscientos millones de dólares (doscientos mil millones de pesetas). En su concepción han trabajado un total de 800 personas cuando anteriormente se empleaban dos mil, y aun teniendo en cuenta las mejoras que se han efectuado en la planta de fabricación, se han conseguido ahorrar 400 millones de dólares (unos 50.000 millones de pesetas).

Otra premisa imprescindible era ofrecer un mayor valor en general, y así, Chrysler ha posicionado su Vision entre las Series 5 y 7 de BMW y las Clases E y S de Mercedes. Y había que hacerlo mejorando la cali-





dad, lo que se ha logrado porque, con él, Chrysler ha conseguido la mejor clasificación de calidad obtenida nunca en su historia. Para ello no han dudado en tomar como pun-

to de referencia lo mejor del mundo en este sentido, ya fuese americano, europeo o japonés. Según palabras de François Castaign, vicepresidente de Chrysler para asuntos de

útil, mejores niveles de equipamiento, el tamaño adecuado y un nivel de conducción europeo. No es el típico viejo coche americano de siempre. Es una nueva raza de coche

## FICHA TECNICA

## VISION 3.5 V6

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en V a 60º
Cilindrada (c.c.)	3.523
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	10,4 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	208 cv / 6.400
Par máximo / r.p.m.	29,8 mkg. / 2.800
TRANSMISION	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automático 4 marchas
DIRECCION Y FRENO	
Sistema	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	12,4
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./Discos.
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.595
Largo/ancho/alto (mm)	5.085 / 1.890 / 1.415
Capacidad del depósito (l)	68
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	9,5
Velocidad Máxima (km/h)	214
Consumo Urbano (l/100 km)	14,6
A 90 km/h (l/100 km)	7,4
A 120 km/h (l/100 km)	9,4



**MAYOR EQUIPAMIENTO Y MEJOR CALIDAD**  
El habitáculo del Vision respira un ambiente de gran calidad con un equipamiento sobresaliente y una amplitud inmejorable. Está en consonancia con el gusto europeo.

ingeniería de producto, «el Vision no es el mejor coche del mundo, no lo es, pero sí cumple lo que el cliente quiere por su dinero». Para él, el Vision «ofrece un diseño nuevo y más

americano hecho en Detroit, válida tanto para América como para Europa y para Japón».

La primera consideración que hay que hacer sobre el Chrysler Vision

es su diseño. Se ha tomado como base el gusto de los clientes por los monovolumen, y así, el habitáculo del Vision está más avanzado de lo normal, con un parabrisas con una inclinación de 63 grados, lo que supone que si se prolongara su borde inferior hacia abajo tocaría el centro de sus ruedas delanteras. También conserva la distancia entre ejes del modelo Voyager LH, con lo que se ha conseguido una berlina de estilo diferente y muy expresivo, con todas sus puertas de tamaño equivalente y una gran amplitud interior. Ese diseño ha logrado, al mismo tiempo, mejorar la posición de los ocupantes, mejor que en las berlinas europeas con las que en Chrysler quieren comparar a su coche. Tres prototipos de la marca, Portofino, Millenium y Optima también han sido tenidos en cuenta a la hora de definir las líneas generales del Vision, tomando de cada uno de ellos lo necesario para lograr ese estilo expresivo y diferente. En la realidad, el Vision ofrece un tamaño grande,



**NUEVO ESTILO**  
El diseño del Vision evoca una mayor expresividad en todas sus líneas. A la marcada personalidad de su frontal hay que añadir una zaga bien presentada y de formas más bellas que las de los coches americanos típicos. Llama la atención el gran voladizo trasero, que permite una capacidad de maletero superior a lo normal.

AGIP SINT le lleva a Monza  
a Vivir el Gran Espectáculo  
de la Fórmula 1

Cambie a SINT CATALYST, SINT 2000 o SINT TURBO-DIESEL, y viva con Agip, toda la emoción de la Fórmula 1.

Exija en su taller lubricantes AGIP SINT, y participe en el sorteo de cinco inolvidables viajes fin de semana para dos personas al Gran Premio de Italia de Fórmula 1 que se celebrará el 12 de Septiembre en el circuito de Monza. Además entrará en el sorteo de 100 relojes exclusivos Agip - Ferrari. Vd. como conocedor de las necesidades de su automóvil, que decide por sí mismo,

AHORA AL CAMBIAR  
DE LUBRICANTE SU TALLER Y AGIP  
TIENEN UN DETALLE PARA VD.

**cambie a la tecnología SINT.**  
Situése en vanguardia.





**PRECEDENTES**  
A la hora de diseñar el Chrysler Vision se han tenido en cuenta tres prototipos realizados en su día por la marca. De arriba a abajo, el Portofino, del año 1987, el Optima de 1990 y el Millennium de 1989. Ya en ellos se observaban algunas consideraciones de estilo que se han empleado, matizadas, en las líneas generales del nuevo coche.

**GRAN MOTOR**  
Un solo motor se emplea en el Vision, se trata de un seis cilindros en V, de 3,5 litros de cilindrada y 24 válvulas que desarrolla una potencia de 208 caballos.

**ESPACIO VITAL**  
La gran distancia entre ejes del Vision proporciona una habitabilidad mayor que en los coches europeos de su categoría, con un muy alto nivel de confort.

#### AL VOLANTE

más de cinco metros, con un frontal corto y aerodinámico y una zaga bastante larga, lo que posibilita la obtención de un gran maletero.

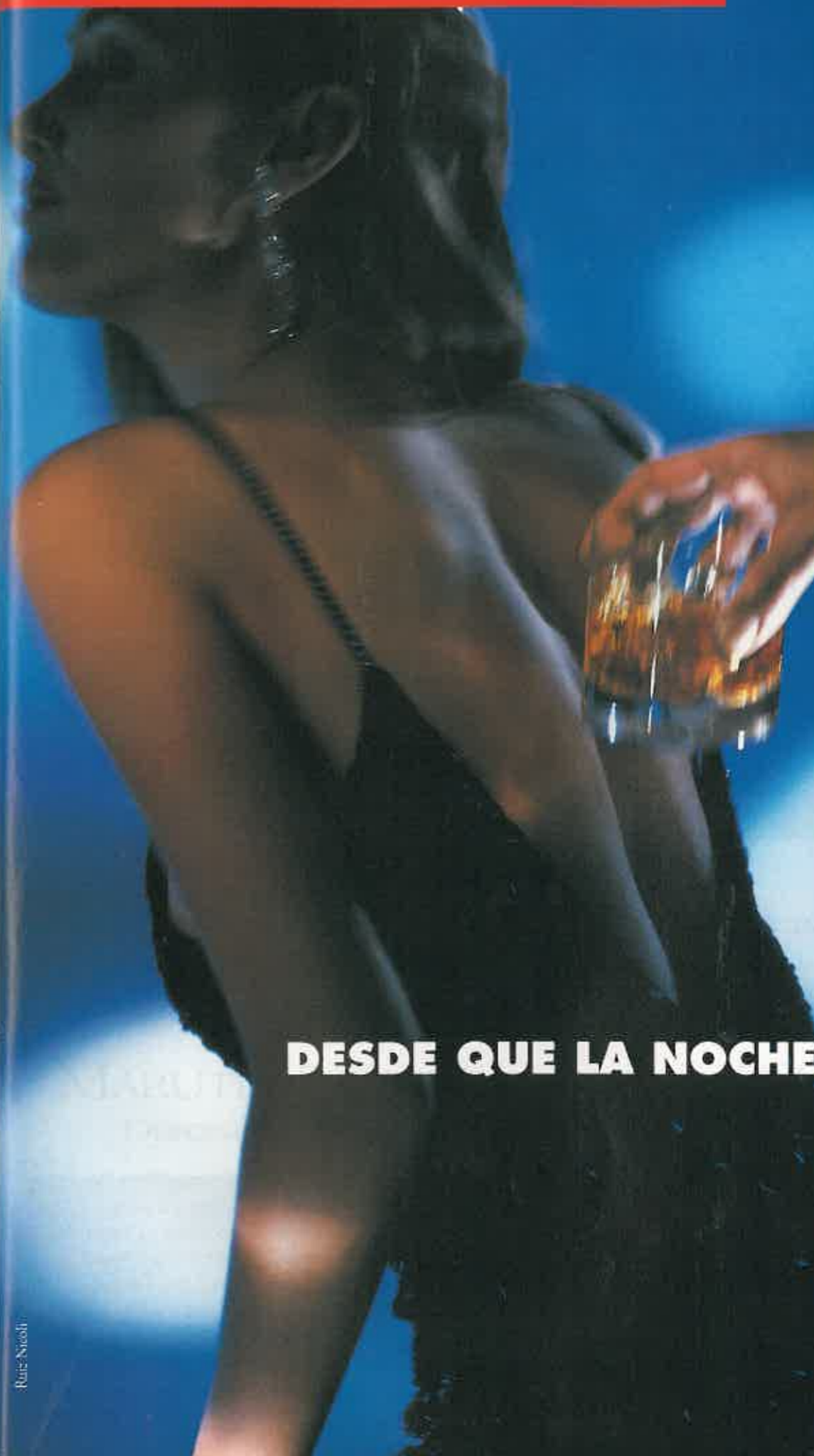
El conjunto denota una gran calidad, que se prolonga hacia un interior muy bien equipado (con doble airbag entre otros detalles de un completísimo equipamiento), confortable, amplio y dotado de una elegancia y un lujo más europeo que americano. Efectivamente, resulta muy interesante la posición de los pasajeros, que se acomodan en unos asientos de buena factura, con multitud de reglajes eléctricos para el del conductor, que se encuentra siempre muy bien sentado para poder conducir sin problemas.

La mecánica del Vision se compone de un motor V6 de 3,5 litros y 208 caballos de potencia de un rendimiento sobresaliente. Progresivo, suave y muy silencioso, ese motor funciona perfectamente en cualquier situación, con unos niveles de consumo muy aceptables. La transmisión se ha encomendado a un cambio automático de cuatro velocidades (no habrá cambio manual) al que sólo se le echa en falta que tenga dos programas de actuación como los que presentan los Mercedes y BMW con los que los hombres de Chrysler comparan a su coche hasta la saciedad.

El Chrysler Vision, además de su confort, equipamiento y diseño, cuenta con unos modos bien adaptados al gusto europeo, distantes del Chrysler LH -del cual es una extrapolación- al que en su día achacamos una cierta suavidad de suspensiones que comprometían su estabilidad. En este caso, esas suspensiones se han endurecido; ellos las denominan «sport». El Vision ofrece, además buenos niveles de seguridad. No falta el ABS de cuatro vías, sistema de control de tracción y protecciones laterales necesarias en la actualidad en cualquier coche que se precie de ser seguro; además de la doble bolsa hinchable para los pasajeros delanteros. Con todo ello, el Vision se comporta muy bien, logra buenos niveles de prestaciones y resulta fácil de conducir.

A finales de octubre o principios de noviembre llegará a nuestro mercado y su precio se posicionará, con toda seguridad, entre 4,5 y 5 millones de pesetas. ○

*Jugando con fuego.*



**DESDE QUE LA NOCHE ES NOCHE.**

*Johnnie*

# PARA LOS JAPONESSES EL ESPACIO ES UN RETO.



BONSAI: ARBOL DE 30 METROS EN 30 CENTIMETROS.

Maruti, una nueva conquista de Suzuki. La conquista del espacio. El único turismo 5 puertas con sólo 3,3 metros de longitud que le ofrece un interior cómodo y muy espacioso.

Además del confort y la manejabilidad, le conquistará su bajo consumo, su gran equipamiento de serie, su motor ecológico, y el aire acondicionado opcional.

Hasta ahora, un coche tan completo de sus dimensiones era un reto. Hoy es una conquista. Suzuki le ha dado forma al espacio con el nuevo turismo Maruti. Por algo es el líder en la fabricación de coches compactos.

Déjese conquistar por un coche pensado al milímetro. Acérquese a su concesionario Suzuki.

# PARA SUZUKI, UNA CONQUISTA.



## MARUTI - 5 PUERTAS - DESDE 789.000 PTAS.\*

DISPONIBLE CON AIRE ACONDICIONADO DESDE 899.000 PTAS.\*



FINANCIACION **SANTANA-CREDIT, S.A.**  
\* PVP RECOMENDADO. IVA, IMPUESTO ESPECIAL,  
TRANSPORTE (EXCEPTO BALEARES) Y PROMOCIONES INCLUIDOS.

 **SUZUKI MARUTI**

COCHES PARA VIVIR MEJOR



## Peugeot 306 Diésel y Automático

# FIEL A LA CASA

**Peugeot, tradicionalmente, siempre ha contado entre sus distintas gamas de modelo con versiones diésel. Ahora, cuando están a punto de cumplirse los seis meses de vida del 306, a este modelo han llegado las motorizaciones diésel. Unos motores ya conocidos, fiables y económicos.**

**E**L 306 contará con dos tipos de motores, uno atmosférico y el otro diésel, que comparten la misma cilindrada, 1.905 centímetros cúbicos, y con 70 y 92 caballos de potencia respectivamente. Estas dos mecánicas son ya conocidas, ya que pertenecen al grupo PSA y la marca del león y Citroën ya las ha utilizado en diferentes modelos. En la toma de contacto que tuvimos ocasión de realizar, pudimos consta-

respecto al turbodiésel, estará disponible con el máximo de equipamiento posible. Algo que parece seguro es que estas nuevas versiones llegarán a España con dirección asistida de serie.

Peugeot también suele ofrecer en cada uno de sus modelos la posibilidad de elegirlo con transmisión automática. En el 306, para equiparlo con la caja de cambios automática de cuatro velocidades, han elegido

muy competitivos, tendrán muy en cuenta a la competencia, para poder enfrentarse a ella en buenas condiciones.

Referente a los planes de la marca con el 306 en España, parecen muy esperanzadores. La factoría de Villaverde, en Madrid, es la planta que ofrece los mejores controles de calidad. Por ese motivo subirá la producción de este modelo en España, siendo Villaverde el sitio elegido



**NOTABLE RENDIMIENTO**  
Los motores diésel del 306 son eficaces y económicos.



**PENSANDO EN LA COMODIDAD**  
Una versión automática redondeará la gama.

tar que en el 306 su rendimiento es magnífico, con unas prestaciones de primera, sobre todo en el turbodiésel y con unos consumos muy ajustados.

Las versiones diésel del 306 llegarán a España a mediados de septiembre. El motor atmosférico, estará disponible con dos niveles de acabado: XNd y XRd, siendo la primera de éstas la más básica. Con

la motorización de 1,8 litros de 103 caballos. Esta versión estará disponible con un solo nivel de equipamiento, el más alto de todos. Con respecto a los precios de los 306 diésel y automáticos, aún no están del todo definidos. Se prevé que los diésel serán ligeramente más caros que los de gasolina. En todo caso, lo que sí parece seguro es que Peugeot intentará que sus precios sean

para la fabricación de las versiones de tres puertas a principios del 94. Por lo que respecta al 309, irá siendo sustituido progresivamente por el 306, pero no se acabará su vida. No descartan la posibilidad de fabricarlo en países en vías de desarrollo, donde debido a su robustez mecánica y facilidad de producción tendrá mucho que decir.

Manuel Madrid



**A FONDO**

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

**P**ARA empezar por la línea, tenemos que recurrir al tópico de que sobre gustos no hay nada escrito. La carrocería de este Mondeo de cuatro puertas y maletero separado tiene una clientela concreta, eso está claro, pero lo cierto es que su línea ha perdido personalidad respecto a la del Sierra equivalente y, en cambio, y también respecto al Sierra, ha ganado la de cinco puertas, que

además de ser la que más se vende, es la que Ford ha utilizado en toda su publicidad, radiografías y catálogos, por algo será. El comprador que se decide por el Mondeo de cuatro puertas se encuentra con una capacidad similar de maletero en condiciones normales (no así con los asientos abatidos del modelo de dos volúmenes, pero menor espacio para las piernas en las plazas traseras. Eso

si, la peculiar disposición del asiento trasero permite disponer de unos centímetros muy valiosos en altura al techo. Una persona de una altura media de 1,60 cm. puede apoyar tranquilamente la cabeza en el respaldo trasero y ni siquiera una persona de 1,86 llega a rozar por arriba. Sin embargo, y aunque en un futuro vayan a comercializarse Mondeo con tracción total, encontramos inadmisibles que

se haya mantenido ese túnel central que recorre el piso del coche en sentido longitudinal, más propio de los tracción trasera y que obliga al tercer ocupante de las plazas traseras, si es adulto, no sólo a entrar casi con calzador si los otros dos ocupantes también son adultos, sino también a amontonar las piernas en un montículo muy incómodo. En este sentido, una familia numerosa va a echar de

menos algo más de espacio en un coche que aparenta, por tamaño, ser más grande por dentro.

Pero pocos más defectos podemos encontrar en un habitáculo moderno, de acertado diseño y extraordinario acabado. Los diferentes mandos se encuentran donde se buscan y no en otro lugar, sobre todo las palancas que regulan las diferentes posiciones de los asientos. Son aparatosas y al-



# EL *Ford Mondeo CLX 1.8i 16V 4P* COCHE DE PAPA

Al margen de ofrecer o no un conjunto brillante mecánicamente hablando, lo cierto es que se agradece el que, desde el principio, un coche transmita seguridad y sea tan fácil de conducir que parezca que es el vehículo que hemos utilizado toda la vida. Ésta es la sensación que se obtiene del Ford Mondeo 1.8 16V CLX.

**VIRTUDES**

Confort de marcha  
Acabado y equipamiento  
Comportamiento

**FORD MONDEO CLX 1.8 16V 4P.  
PRECIO: 2.370.000 PTAS.**

Desarrollos largos  
Habitabilidad trasera  
Motor ruidoso en alta

**DEFECTOS**

**PRUEBA**  
Motor 16

## FICHA TECNICA

## MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición. Distribución: Doble árbol de levas en culata accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.796 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 74,0 mm. Carrera: 88,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 115 CV(85 Kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 16,1 mkg (158 Nm) a 3.750 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Multipunto. Catalizado. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

## TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,9 km/h

## DIRECCIÓN

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

## FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 260 mm). Traseros: Tambores (ø 228 mm.). Antibloqueo de frenos: Op.

## SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo Mac Pherson con amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de tipo McPherson con sistema Quadralink, brazos transversales y tirante longitudinal, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

## RUEDAS

Neumáticos: 185/65 14. Llantas de chapa de 5,5 x 14.

## PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.270 kg. Capacidad del depósito de combustible: 61,5 l.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 26,9 km/h de promedio	10,2
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,2
En conducción rápida	12,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,0
A 140 km/h de cruceo	11,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,8
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	650



**CUATRO PUERTAS**  
La estética del Mondeo resulta menos agraciada en su versión de cuatro puertas, recuerda bastante a algún competidor de origen nipón.

go exageradas, pero está claro que nadie perderá su mano como en otros modelos en un entresijo de hierros, vaselina y goma espuma bus-cándolas.

Por lo demás, cabría resaltar que el comprador se va a encontrar, en un acabado aparentemente modesto como es el CLX, con elementos de un alto de gama como el asiento y el volante regulables en altura, control a distancia de la apertura de la tapa del maletero y el tapón de gasolina, airbag, aire acondicionado, elevallas eléctricas delanteras, cierre centralizado y todo ello de serie y por un precio más que razonable. Los asientos delanteros son totalmente abatibles y en las puertas delanteras se han instalado los altavoces más grandes que jamás haya llevado un vehículo europeo. Ford ha realizado una exhaustiva investigación en cuanto a aparatos de sonido para sus mode-



**MOTOR 1.8**  
Esta versión del motor Z, con sus 115 caballos, resulta la más coherente de todas por su excelente rendimiento.

los; sin embargo en el Mondeo se echa de menos la centralización de los mandos, más importantes en el volante, algo que sí aporta, por ejemplo, el nuevo Citroën Xantia.

Pero pongámonos en movimiento y veamos si después de los primeros kilómetros se mantiene la buena impresión del principio. Ante todo decir que su parecido al Sierra en este aspecto es nulo. La pereza de movimientos y la delicada conducción a la que obligaba el superventas de Ford ha dado paso a las buenas maneras, la agilidad, la progresividad y la excelente relación entre comportamiento y comodidad. El Mondeo 1.8 16V.



**TODO DETALLE**  
En el interior del Mondeo CLX no falta casi nada. La calidad de acabado está a buen nivel, tal y como nos tiene acostumbrados la marca.

CLX 4P. es noble y transmite confianza al conductor, que se anima a descubrir lo que puede dar de sí. El conjunto mecánico que antes pone a prueba un conductor, es decir, la dirección, el cambio y los frenos, superan el desafío con tranquilidad. Nos habría gustado una frenada más repartida entre los dos ejes, ya que tiende a bloquear las ruedas delanteras con facilidad (el ABS en opción cuesta 150.000 pesetas), sin embargo el tacto es bueno y la calidad de la frenada también. El cambio es preciso y rápido y a la dirección asistida

no se le puede poner ninguna pega, ayuda lo justo. Muy al límite, el coche tiende a irse de frente (subvirar) en las curvas más pronunciadas, pero lo hace progresivamente y sin sustos. En cualquier caso no hay que llegar a estos extremos para disfrutar de la conducción.

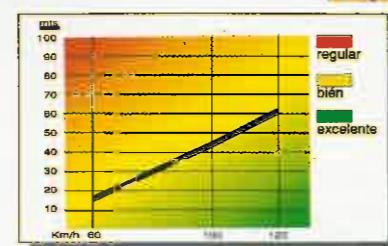
Hasta aquí el balance no puede ser mejor, seguimos manteniendo la primera impresión y pocas cosas nos han hecho cambiar de opinión.

Queda hablar de uno de los aspectos más importantes y que cada vez más preocupan al comprador de una

## PRESTACIONES

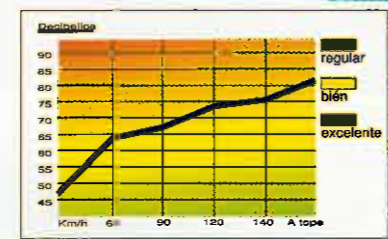
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	196
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,2
1.000 m salida parada	33,2
De 0 a 100 km/h	12,1
Recorrido (metros)	203
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	41,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,6
recorrido (metros)	324
De 80 a 120 km/h en 5ª	18,5
recorrido (metros)	519

## FRENOS



A 60 Km/h:	15,5.
A 100 Km/h:	42,5.
A 120 Km/h:	61,2.

## SONORIDAD



Al ralentí:	47,9.
A 60 Km/h:	64,2.
A 90 Km/h:	67,6.
A 120 Km/h:	73,8.
A 140 Km/h:	75,2.
A Tope:	82,2.

## DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/ Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.114 puntos de asistencia en toda España.

## OPCIONES

Antibloqueo de frenos: 150.000 Ptas. Pintura metalizada: 48.000 Ptas. Techo solar manual: 80.000 Ptas. Alarma antirrobo con sensor perimetral y volumétrico: 70.000 Ptas. Radiocasete 2003 R: 35.000 Ptas.

# ¡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**

berlina de este segmento: el motor. ¿No será una potencia algo justa para un coche tan grande? La incógnita quita el sueño a más de un comprador indeciso. Generalmente propietarios de vehículos al estilo del Orion, Sierra, e incluso de utilitarios de más de 100 caballos, que ponen en tela

de Ford, en versión 1.8 16V de 115 caballos, es más suave y funciona mejor que el dos litros, aunque sea más ruidoso. A pesar de que se le ha limitado su rendimiento indirectamente con unos desarrollos de cuarta y quinta excesivamente largos, el coche responde con agilidad a los requerimientos del acelerador y se muestra casi tan elástico como el Mondeo más potente. No nos vamos a quedar pegados al asiento pero ofrece el 80 por ciento de par entre 1.000 y 6.300 revoluciones por minuto, alcanza 196 kilómetros por hora de velocidad máxima y gasta poco en relación a lo que hoy en día estamos acostumbrados. Y cara al verano hemos ampliado, en este caso, nuestras pruebas de consumo y hemos realizado el recorrido de 120 Km/h., el más significativo por la cantidad de autovías que se han inaugurado recientemente, con el aire acondicionado conectado en la posición dos del ventilador. Si en condiciones normales el coche había gastado 8,0 litros

cada 100 kilómetros, con el aire conectado gastó 8,4 l/100, un aumento que en un viaje de 600 kilómetros puede suponer un gasto adicional de un máximo de 500 pesetas.

El coche transmite normalmente una sensación muy agradable de suavidad y eficacia que solamente se ve enturbiada por el ruido del motor en alta y lo justito de las plazas traseras.

El precio total de este Mondeo, que no supera los 2,4 millones de pesetas, y su completo equipamiento junto con lo equilibrado del conjunto, hace que nos inclinemos por esta versión sobre la más potente. Si puede pasar sin una serie de detalles de equipamiento poco importantes y ahorrar casi 600.000 pesetas, no lo dude, el Mondeo 1.8 16V CLX, tanto en cuatro como en cinco puertas, es un vehículo agradable, completo y eficaz desde el principio hasta el final y, seguramente, la mejor relación calidad/precio del momento. ○

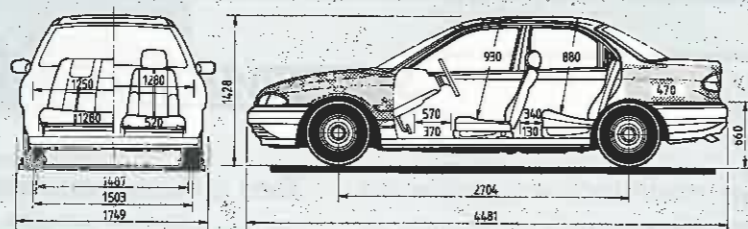
Andrés Más

Fotos: Ramón Rodríguez

## EQUIPAMIENTO

Lo más destacable del equipo de serie del Ford Mondeo 1.8 CLX es: **cuentarrevoluciones, indicador de la temperatura del motor, airbag, cinturones de seguridad con pretensor, apertura del maletero desde el interior, apertura del depósito de combustible desde el interior, asiento posterior abatible, aire acondicionado, elevallas eléctricas en las puertas delanteras, cierre centralizado, retrovisores exteriores regulables desde el interior, volante regulable en altura y asiento del conductor regulable en altura.**

FORD MONDEO 1.8 CLX 4P.

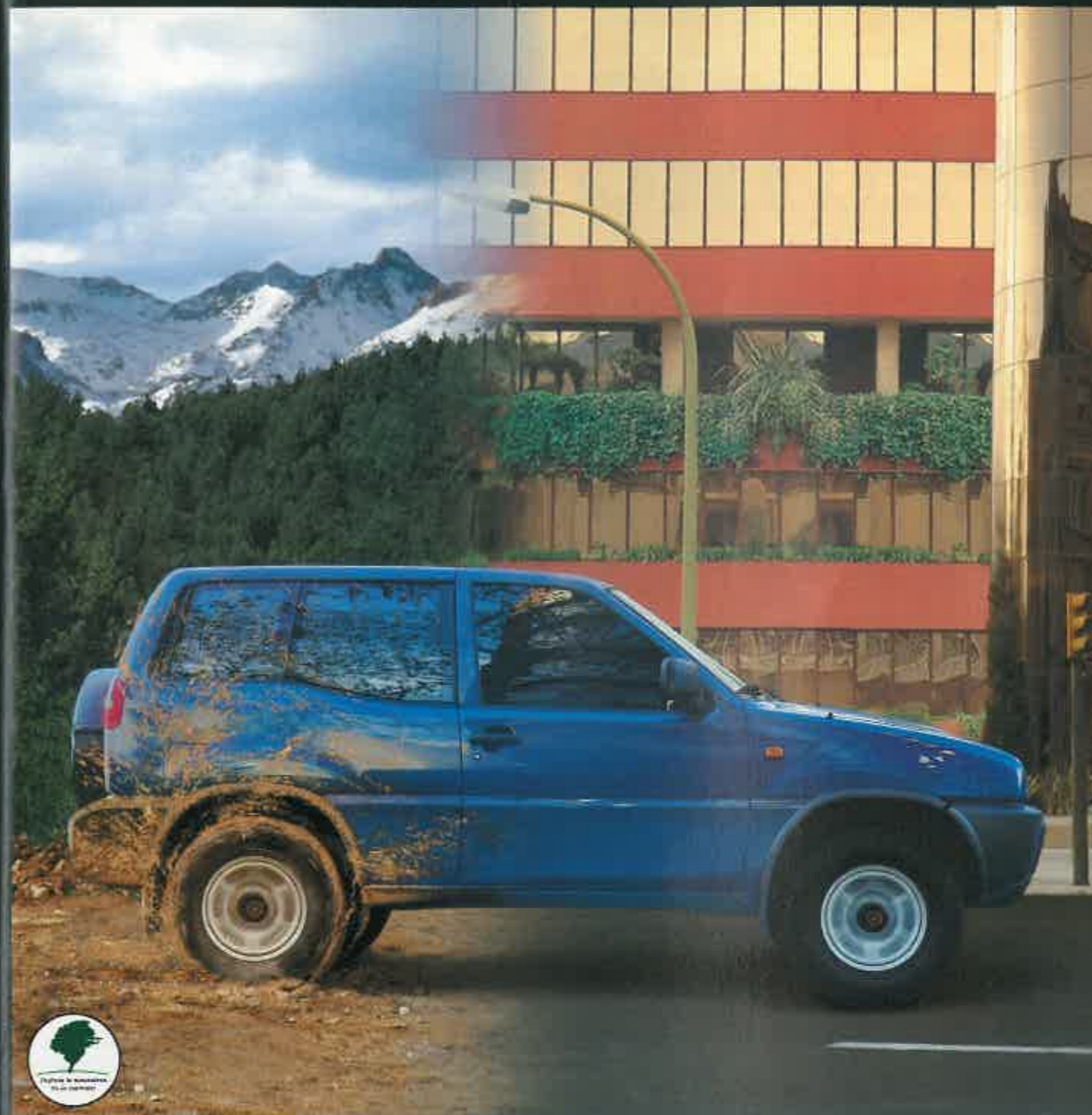


## FRENTE A SUS RIVALES

La llegada del Ford Mondeo al mercado nacional, con un equipamiento muy por encima de los estándares habituales, ha revolucionado el sector, que de prisa y corriendo ha tenido que reaccionar bajando precios o regalando equipamiento. Es el caso del Primera 2.0 de Nissan, rival directo del Mondeo de nuestra prueba y del que se ha comercializado una versión llamada «Invitation» con aire acondicionado por un precio muy atractivo. Pero el Mondeo también tiene entre sus rivales al Xantía de Citroën, al Opel Vectra, al Peugeot 405 y al Renault 21. A igualdad de equipamiento nadie ha conseguido rebajar el precio del Mondeo y los hay, como el Opel Vectra 2.0i Diamond, que cuestan hasta 300.000 pesetas más. El más potente es el R-21 con 120 caballos. El mejor comportamiento se lo llevan de calle Mondeo, Primera y 405 y el mejor equilibrio entre prestaciones y consumos es para el Mondeo.



de juicio que un discreto motor de 115 caballos consiga mover con soltura un coche de casi 1.300 kilogramos. La respuesta es muy sencilla; generalmente le va a sobrar motor por todas partes, a no ser que le guste correr más de la cuenta o que frecuente carreteras de segundo orden con mucha circulación y pretenda adelantar a todo el mundo. El motor Z



Solo hay un camino: ser los mejores.



EL UNICO  
COCHE  
PARA TODOS  
LOS  
TERRENOS.

**P**ensando en cómo será la sociedad del futuro, Nissan ha creado un nuevo vehículo: el Nissan Terrano II. Un vehículo pensado para disfrutar la más emocionante de las aventuras. VIVIR. El Nissan Terrano II es a la vez un coche increíblemente funcional en la ciudad y un vehículo para acercarse a la naturaleza en los momentos de ocio.



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

Por eso en él se juntan características que hasta hoy solo podían encontrarse por separado:

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

ángulo de salida de 36°, distancia mínima al suelo de 215 mm., capacidad de vadeo de 450 mm., aire acondicionado, elevallas eléctrica y techo solar.

Los intereses de la sociedad del futuro abarcarán muchísimos terrenos.

El Nissan Terrano II es el primer coche que se mueve perfectamente en todos ellos.

**NISSAN  
TERRANO II**  
LA AVENTURA DE VIVIR.

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

*Gama BMW Serie 5*

# ESPECTRO DE LUJO

A FONDO

**La gama intermedia de BMW ofrece un amplio abanico de posibilidades. Se puede elegir entre siete motores diferentes y dos carrocerías. Exteriormente, apenas hay variaciones entre unas versiones y otras. Pero todo cambia en cuanto se arrancan los motores.**



**PRUEBA**  
Motor 16

**D**ISCRETOS cambios han ido modificando la configuración de los BMW, tanto en su línea exterior como en la interior, con el paso de los años. Sin embargo, el estilo BMW está marcado a fuego en cada una de las realizaciones del fabricante germano, cuya imagen resulta siempre diáfana.

Desde fuera, los diferentes modelos de la Serie 5 parecen idénticos, salvo por pequeños detalles. Las dos versiones con motor de ocho cilindros se distinguen exteriormente de las demás porque los «riñones» encastrados en la parrilla son más anchos que los del resto de la gama. Pero, aparte de ello, nada más distingue a estos dos modelos, salvo las llantas de aleación, que pueden adquirirse opcionalmente en las versiones básicas. Además de las dos posibilidades de carrocería, hay una versión de cuatro ruedas

**POTENCIA ESCASA**  
Cuatro cilindros y 113 caballos de potencia se quedan un tanto justos para esta berlina.



motrices, disponible únicamente con el motor de 2,5 litros, y opción de cambio automático en todos ellos salvo en el 518i, que sólo puede contar con cambio manual, y en el 540i que se vende únicamente con caja automática.

En el interior, las diferencias son mayores, pero opcionalmente se pueden incorporar los elementos de las versiones más lujosas en las básicas, por lo que es posible aparentar mucho, ya que está disponi-

**SIN MADERA**  
Este es el único cuadro disponible en el 518i. De aspecto sobrio, está bien acabado.



## BMW 518i/ BUENA APARIENCIA

**L**A opción básica, dentro de la Serie 5 de BMW, está determinada fundamentalmente por su propulsor: un cuatro cilindros de ocho válvulas, no especialmente elástico, que alcanza una potencia de 113 caballos. Sin embargo, el 518i transmite, según expresión en boga. Y transmite buenas vibraciones cuando el motor gira alto de revoluciones. Como el cambio resulta suave y preciso, invita a ser utilizado con asiduidad y mantener el régimen de giro en esa zona más agradable. Aunque el salto entre las tres últimas marchas es un tanto elevado y deja caer excesivamente

de vueltas al motor. Bien es cierto que en comparación con el 520i la diferencia no es tanta. En cuanto a comportamiento en curva, el 518i se beneficia de la presencia de un motor de cuatro cilindros, que procura mejor reparto de pesos que los de seis u ocho cilindros. Por ello, el eje delantero se muestra aún más dócil de lo acostumbrado en las restantes versiones de la Serie 5 y con la ventaja añadida de que se puede acelerar sin observar tantas precauciones como en las versiones más potentes. La dirección traduce bien lo que sucede entre el asfalto y las ruedas.

**VIRTUDES** ● Buen acabado ● Relación comodidad/estabilidad ● Cambio suave y preciso **DEFECTOS** ● Recuperaciones malas ● Opciones caras ● Relaciones de cambio. **PRECIO 3.682.000 PTAS.**

## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.796 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,0 milímetros. Carrera: 81,0 milímetros. Relación de compresión: 8,8 a 1. Potencia máxima: 113 CV(83 kW) a 5.500 rpm. Par máximo: 16,5 mkg (162 Nm) a 4.250 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

### TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,4 km/h

### DIRECCIÓN

Sistema: Recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros

### FRENOS

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

### SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de triángulos oblicuos, brazos transversales, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

### RUEDAS

Neumáticos: 195/65 R 15. Llantas de acero de 6 x 15 pulgadas.

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.360 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.



## BMW 520i/ PRIMER PELDAÑO

**E**L 520i es la versión que equipara el motor de seis cilindros en línea de BMW menos potente. La culata de estos modelos está dotada de cuatro válvulas por cilindro y un sistema de distribución variable, que afecta al calado del árbol de levas de admisión, denominado VANOS. Sin embargo, a pesar de este sistema, el motor se muestra muy perezoso a bajo régimen. Basta comparar su cifras de recuperación con las del 518i para apreciar que le aventaja en poco. Y eso que con el 518 no se obtienen prestaciones fulgurantes. Con estas versiones se quiebra el mito de vehículos deporti-

vos que de siempre ha caracterizado a los BMW. Aunque si se recurre con asiduidad al cambio, rápido y preciso, aquí sí sigue el más puro estilo deportivo y se obtienen prestaciones suficientes. En carretera virada, se muestra algo perezoso en el inicio del giro pero se comporta bien dentro de la curva. Como en toda la gama, al menos en las versiones con cambio manual, los frenos detienen el coche bien y resisten la utilización intensiva. La dirección de asistencia variable en función de la velocidad también es opcional en el 520i, pero con la de serie se maneja bien.

**VIRTUDES** ● Calidad y acabados ● Comodidad ● Calidad y resistencia de los frenos **DEFECTOS** ● Respuesta a bajo régimen ● Opciones caras ● Instrumentación excesiva. **PRECIO 4.323.000 PTAS.**

## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.991 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80,0 milímetros. Carrera: 66,0 milímetros. Relación de compresión: 11,0 a 1. Potencia máxima: 150 CV(110 kW) a 5.900 rpm. Par máximo: 19,4 mkg (190 Nm) a 4.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

### TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,6 km/h

### DIRECCIÓN

Sistema: Recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros

### FRENOS

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

### SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de triángulos oblicuos, brazos transversales, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

### RUEDAS

Neumáticos: 195/65 R 15. Llantas de acero de 6 x 15 pulgadas.

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.445 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

**BUENOS ASIENTOS**  
De la dureza adecuada, los asientos sujetan bien el cuerpo.





## BMW 525i/ EQUILIBRIO ACERTADO

La adopción del sistema de distribución variable en el motor de seis cilindros de BMW 325i mejora de forma sustancial el comportamiento de este propulsor. Indagando un poco más, se averigua que el mérito de la mejora no se debe únicamente al sistema de distribución variable. Nuevos pistones más ligeros, bielas más largas y reducción de las fuerzas de rozamiento internas contribuyen también a mejorar las prestaciones. A este respecto, el fabricante anuncia mejora del par máximo pero no de potencia. Según nuestras mediciones, este modelo recupera clara-

mente mejor que el anterior, pero también acelera mejor, apartado éste determinado absolutamente por la potencia. Gracias a todo ello, en el 525i se ha recuperado el placer de conducción que se obtenía con este motor cuando estaba dotado de dos válvulas por cilindro. Sus prestaciones son suficientes para llegar con rapidez a los puntos de destino y también para disfrutar en zona de curvas, gracias también al buen comportamiento del bastidor. Además, esta mejora de prestaciones se ha logrado sin apenas incrementar, a velocidad constante, el consumo de combustible.

**VIRTUDES** ● Funcionamiento suave ● Comportamiento ● Comodidad y acabado **DEFECTOS** ● Precio de las opciones ● Equipo interior justo ● Ruidos aerodinámicos. **PRECIO 5.128.000 PTAS.**

## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.494 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,0 milímetros. Carrera: 75,0 milímetros. Relación de compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 192 CV(141 kW) a 5.900 rpm. Par máximo: 25,5 mkg (250 Nm) a 4.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

### TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,5 km/h

### DIRECCION

Sistema: Recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros

### FRENOS

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

### SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de triángulos oblicuos, brazos transversales, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

### RUEDAS

Neumáticos: 205/65 R 15. Llantas de acero de 6,5 x 15 pulgadas.

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.480 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

**VARIABLE**  
El sistema de distribución variable ha devuelto el placer de conducción a este modelo.



**DE SERIE**  
A partir del 525i, las inserciones de madera pertenecen al equipo de serie.

Aquí cabe otro matiz, que es el motor del M3, tampoco presente en la Serie 5, aunque tiene un primo cercano, con más cilindrada y más potencia en el M5 que, por sus peculiaridades, no queda incluido en esta prueba de gama.

En cuanto a la carrocería familiar, de cinco puertas, se ofrece con menos posibilidades en su gama de motores, ya que se han eliminado las dos opciones de los extremos, la más potente y la menos potente. La diferencia básica entre la carrocería familiar y berlina es lógicamente su capacidad de carga. No sólo en cuanto a volumen sino también por peso. El *touring* admite, legalmente, entre cuarenta y sesenta kilogramos más de peso, en función de las versiones, que sus homónimas con carrocería de tres volúmenes. Para ello cuenta con regulación

de altura por secciones, sin apenas esfuerzo, así como la cortinilla que sirve para cubrir los equipajes depositados en el maletero. En cuanto a la zona destinada a pasajeros, la diferencia entre ambas carrocerías es pequeña, pero no despreciable. La anchura es idéntica en ambos modelos, pero no así la longitud y la altura hasta el techo. La carrocería *touring* permite retrasar ligeramente el asiento posterior gracias a que no hay problemas de altura con el techo, mejorando así el espacio longitudinal destinado a los pasajeros, sin perjudicar el volumen del maletero debido a la quinta puerta. La altura interior del *touring* también es superior a la del de la berlina y en este caso el incremento es superior al de la cota longitudinal. Con estas dos pequeñas ganancias, los pasajeros del asiento posterior pueden

**SIN INTERCOOLER**  
El motor diésel de 115 CV se queda algo corto para el peso de esta berlina.



**EN ALTURA**  
Desde las versiones básicas, los asientos son regulables en altura.

sentir la diferencia entre ir solamente bien o ir con el espacio holgado, situación que en viajes largos se deja notar a las pocas horas.

Los asientos sujetan bien en todas las versiones, cuentan con la dureza adecuada y los delanteros, también, con regulación de altura de banqueta. El volante, coherentemente con la regulación en altura del asiento, se desplaza en profundidad, obsequiando con una postura de conducción sin tacha, con un



## BMW 525td/ AFRONTAR LA CRISIS

Si el intercambiador de calor, el motor 2,5 turbodiésel de BMW rinde una potencia de 115 caballos, que no permiten alcanzar prestaciones de vértigo, pero sí suficientes para quien haga un uso intensivo por autopista o autovía, donde se realizan buenas medias. Con la gestión electrónica de la inyección se consiguen consumos bajos, tanto en carretera como en ciudad, habida cuenta el peso del coche. Los desarrollos son muy largos, por lo que fuera de autopistas y autovías conviene recurrir continuamente a la palanca de cambios a poco que se quiera mantener una

velocidad de cruce sostenida. Aunque los motores diésel son más pesados que los de gasolina, su presencia apenas se nota en el paso por curva. El tren delantero se inscribe bien en el trazado, obedeciendo dócilmente las indicaciones efectuadas desde el volante. Por otro lado, la escasa potencia impide poner en apuros al tren posterior, salvo sobre superficies muy deslizantes. La opción con *intercooler* parece más lógica, debido a que con un mínimo cambio mecánico se consigue mucha más potencia. Pero, a tenor de la diferencia de precio, el *intercooler* resulta muy caro.

**VIRTUDES** ● Consumo ajustado ● Acabado de calidad ● Comportamiento **DEFECTOS** ● Opciones caras ● Recuperaciones lentas en quinta ● Maletero justo. **PRECIO 4.323.000 PTAS.**

## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado por correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.498 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80,0 milímetros. Carrera: 82,8 milímetros. Relación de compresión: 22,0 a 1. Potencia máxima: 115 CV(85 kW) a 4.800 rpm. Par máximo: 22,7 mkg (222 Nm) a 1.900 rpm. Alimentación: Inyección electrónica diésel. Combustible: Gasóleo.

### TRANSMISION

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

### DIRECCION

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

### FRENOS

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

### SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de triángulos oblicuos, brazos transversales, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

### RUEDAS

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

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.480 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.





### BMW 525tds touring/ SOPLO FAMILIAR

**L**A carrocería familiar supone un aumento de peso con respecto a la berlina, pero ello apenas influye en su comportamiento dinámico. Está claro que en todas las mediciones obtiene peores resultados que la versión de tres volúmenes, ya que también cuenta con peor coeficiente de penetración aerodinámica, pero las diferencias son escasas. El propulsor turbodiésel genera suficiente potencia y la entrega es de forma progresiva, ejercicio que permite conducir con relajación y comodidad incluso a velocidades elevadas. Porque también las suspensiones trabajan bien e,

incluso en carreteras viradas y con asfalto poco homogéneo, el *touring* con motor turbodiésel muestra buenas cualidades. Este motor se permite rivalizar, e incluso mejora en recuperaciones a igualdad de carrocería, con el propulsor de gasolina de dos litros. El manejo del cambio resulta rápido y preciso, aunque no resulta necesario recurrir a él con tanta asiduidad como en otras versiones de la Serie 5, por la elasticidad del motor y por la buena selección de los desarrollos. Los frenos, incluso con el coche bien cargado, actúan de forma adecuada y resisten bien la utilización intensiva.

**VIRTUDES** ● Volumen de carga y prestancia ● Comportamiento ● Calidad de acabado **DEFECTOS** ● Precio de las opciones ● Instrumentación escasa ● Ruidos aerodinámicos. **PRECIO 5.221.000 PTAS.**

#### FICHA TECNICA

##### MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados por correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.498 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80,0 milímetros. Carrera: 82,8 milímetros. Relación de compresión: 22,0 a 1. Potencia máxima: 143 CV(105 kW) a 4.800 rpm. Par máximo: 26,5 mkg (260 Nm) a 2.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica diésel. Combustible: Gasóleo.

##### TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 35,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 43,9 km/h

##### DIRECCIÓN

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

##### FRENOS

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

##### SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de triángulos oblicuos, brazos transversales, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

##### RUEDAS

Neumáticos: 205/65 R 15. Llantas de acero de 7,0 x 15 pulgadas.

##### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.560 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

buen apoyo también para el pie izquierdo. En cuanto a los mandos, se accede a ellos con facilidad y resultan suaves de accionar, al igual que sucede con la palanca de cambios, que resulta también precisa en las versiones manuales. El sistema de climatización automático, que diferencia la temperatura de salida del aire en cada lado, no merece tantos elogios. En la mayoría de unidades que hemos probado resulta errático y el sistema obedece en ambos lados la indicación efectuada para el lado del conductor. Salvo por esta imprecisión, que de todas formas permite utilizarlo como un

**BUEN ESPACIO**  
El portón permite un fácil acceso y abatiendo los asientos queda un gran espacio para carga.



**DETALLES**  
La calidad de algunos detalles dejan patente la diferencia entre unas marcas y otras.

sistema normal y por la atávica escasez de información en el cuadro de instrumentos, con un económetro cuya utilidad está por demostrar, el salpicadero resulta bien presentado y ergonómico.

Hemos dejado para el final lo que anunciábamos al principio pero no nos atrevíamos a acometer. Y no nos atrevíamos porque resulta un trabajo ingente. Las opciones. Infinitas posibilidades, incompatibles entre ellas, a diferentes precios si se



### BMW 530i/ POTENCIA EN ALZA

**E**L propulsor de tres litros y ocho cilindros en V, incorporado recientemente a la Serie 5 de BMW, sustituye al de seis cilindros y 3,5 litros que se montaba anteriormente. Con el cambio, se gana ligeramente en potencia pero se pierde en elasticidad. Para compensar esta disminución de potencia a bajo régimen se ha adoptado un cambio con relaciones más cortas, especialmente en cuarta y quinta, reducción que le permite mejorar las prestaciones de su predecesor en todos los epígrafes, salvo en velocidad máxima, sin que ello suponga un incremento de consumo.

En curva, este modelo desarrolla todo su potencial en trazados rápidos, tipo autopista o carretera amplia, pero también se desenvuelve bien en tramos sinuosos. La suspensión guarda un buen equilibrio entre comodidad y estabilidad y la dirección resulta suave pero suficientemente sensible (la dirección con asistencia variable en función de la velocidad pertenece al equipo de serie en el 525i, 530i, 540i y 525tds). La opción de sistema de antipatinamiento, ASC, confiere un valor extra de seguridad, especialmente circulando sobre terrenos resbaladizos o asfalto rizado.

**VIRTUDES** ● Silencio de marcha ● Buen acabado ● Cómodo en viajes largos **DEFECTOS** ● Recuperaciones lentas ● Opciones caras ● Maletero pequeño. **PRECIO 6.323.000 PTAS.**

#### FICHA TECNICA

##### MOTOR

Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Culata y bloque de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, por bancada de cilindros, accionados por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.997 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,0 milímetros. Carrera: 67,6 milímetros. Relación de compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 218 CV(160 kW) a 5.800 rpm. Par máximo: 29,6 mkg (290 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin Plomo.

##### TRANSMISIÓN

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

##### DIRECCIÓN

Sistema: Recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros

##### FRENOS

Delante: Discos ventilados. Posterior: Discos ventilados. Antibloqueo de frenos: Sí.

##### SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de triángulos oblicuos, brazos transversales, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

##### RUEDAS

Neumáticos: 225/60 R 15. Llantas de acero de 7,0 x 15 pulgadas.

##### PESOS Y CAPACIDADES

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

trata de un motor u otro y disponibles en algunas versiones y otras no. Finalmente, para no ocupar media revista con las diversas posibilidades, damos la lista principal de opciones sobre la base del 518i y en el 520i *touring*, puntualizando las diferencias de los modelos más lujosos. Todavía hay más opciones de las que mostramos, pero con éstas creemos que resulta suficiente. Hay algunas, que consideramos importantes, no disponibles en los dos modelos básicos, pero sí en otros con más motor. En la lista lo especificamos.

Según nos han informado desde la propia marca, si un cliente solicita un modelo concreto, conformado por diferentes opciones a gusto del consumidor, pero no disponible en stock, el tiempo de espera aproximado entre la realización del pedido en el concesionario y la recepción

**BUEN ACABADO**  
Los elevavolantes eléctricos posteriores son de serie a partir del 525i. La madera, también. En la berlina, el espacio de las plazas posteriores se queda algo justo.





### BMW 540i/ ALTA VELOCIDAD

EL BMW 540i sólo está disponible con la caja de cambios automática de cinco relaciones, que se adapta perfectamente a las cualidades del motor. Junto a la suavidad de suspensiones y al silencio de marcha otorgan a este modelo un alto grado de comodidad. El motor es potente y elástico, características que ayudan a la conducción segura y cómoda. La caja de cambios tiene muy buen funcionamiento, gracias a la intervención de la electrónica, que regula el par del motor en el momento anterior y posterior al cambio para situarlo a niveles similares. Con

ello, el cambio de marchas se realiza con suavidad y rapidez. El único inconveniente del cambio es su lentitud de respuesta cuando se pisa a fondo el pedal del acelerador. Pero salvo ese detalle, su funcionamiento merece muy buena calificación. Cuenta también con tres posibilidades de utilización automática: deportiva, turística e invernal. En esta última posición la caja permite, además, una utilización completamente manual. En tramos virados, donde se puede ir muy rápido con el 540i, se agradece esta última posibilidad. Únicamente los frenos, en utilización intensiva, acusan el esfuerzo.

**VIRTUDES** ● Buenas prestaciones ● Funcionamiento del cambio ● Suavidad de marcha **DEFECTOS** ● Precio elevado ● Ruidos aerodinámicos ● Resistencia de los frenos. **PRECIO 7.640.000 PTAS.**

### FICHA TECNICA

#### MOTOR

Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Culata y bloque de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, por bancada de cilindros, accionados por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.982 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 89,0 milímetros. Carrera: 80,0 milímetros. Relación de compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 286 CV(210 kW) a 5.800 revoluciones por minuto. Par máximo: 40,8 mkg (400 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

#### TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios automática de cinco velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 11,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 18,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 26,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 41,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 52,0 km/h

#### DIRECCIÓN

Sistema: Recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros

#### FRENOS

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

#### SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de triángulos oblicuos, brazos transversales, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

#### RUEDAS

Neumáticos: 225/60 R 15. Llantas de acero de 7,0 x 15 pulgadas.

#### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.650 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

**OCHO CILINDROS**  
La versión de mayor cilindrada de este propulsor funciona francamente bien.



**AUTOMÁTICO**  
Con este propulsor no hay opción posible. El cambio es siempre automático.

ga. Y, al echar un vistazo a la lista de precios, se advierte que las versiones antes reseñadas resultan, para nosotros inexplicablemente, mucho más caras que las inmediatamente inferiores. Esta diferencia

del vehículo, fabricado a su medida, se sitúa en torno a los dos meses. Por supuesto, los vehículos disponibles en España habitualmente se ajustan a los requerimientos de los clientes y para los vehículos «normales» no hay tiempo de espera.

Decidirse por un Serie 5 de BMW es una opción racional. Pero, «las opciones que pide el cuerpo», independientemente de su precio (y por tanto de la razón), son el 525i, el 540i o el 525 tds, con motor turbodiésel e intercooler. Son las tres versiones que por adaptación de motor a bastidor, agrado de conducción y equilibrio nos parecen más acertadas. En cuanto a carrocerías, la familiar ofrece todas las ventajas de la berlina y ningún inconveniente, salvo el de la apariencia.

Pero está claro que en la decisión final interviene el dinero que se pa-

# MOTUL

## CUIDA TU MOTO EL DOBLE

NUEVO

# 6002t

100% SYNTHETIC

ANTI-HUMOS



## Y ADEMÁS REPORTE PREMIOS



Suzuki GN 250, matriculada



Kawasaki ZZR 600, matriculada



Derbi Variant BOX, matriculada



Compact Disc, Guantes, Cascos, Camisetas, Gafas, Gorras, Anoraks

**CÓMO PARTICIPAR Y GANAR**  
- Recorta los códigos de barras de los envases MOTUL.  
- Comprueba que equivalen a 60 puntos o más.  
- Escribe tus datos personales y modelo de moto que posees.  
- Pon los códigos.  
- Envíalo dentro de un sobre a:

**MOTUL**  
Apartado de Correos 13008  
08080 Barcelona

**EQUIVALENCIA PUNTOS Y CODIGOS**

Tubo 125 ml. 300 2T	10 PUNTOS	1 litro 300 2T	40 PUNTOS
Tubo 125 ml. 600 2T	15 PUNTOS	1 litro 600 2T	60 PUNTOS
1/2 l. Densificador 300 2T	20 PUNTOS		
1/2 l. Sin Densificador 300 2T			

## CONSUMOS

Datos en l/100 km.	518i	520i	525i	530i	540i	525 td	525 tds t.
<b>CIUDAD</b>							
A 32 km/h de promedio	10,4	11,1	12,2	15,0	17,3	10,1	9,8
<b>CARRETERA</b>							
A 90 km/h de cruceo.	6,8	7,1	8,5	9,2	10,3	6,6	7,0
En conducción rápida	11,5	13,6	14,9	17,0	21,1	11,9	14,5
<b>AUTOPISTA</b>							
A 120 km/h de cruceo	9,2	9,8	10,6	11,6	13,5	8,9	9,4
A 140 km/h de cruceo	10,9	11,4	11,8	13,5	15,1	9,7	11,9
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>							
Litros/100 km	9,2	9,7	10,9	12,7	14,8	8,9	8,9
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>							
Kilómetros recorridos	820	750	685	580	490	850	850

## SONORIDAD

	518i	520i	525i	530i	540i	525 td	525 tds t.
A ralentí:	41,3	46,2	48,1	50,3	42,9	51,7	51,7
A 60 km/h:	62,2	61,8	60,2	59,9	58,3	59,4	59,4
A 90 km/h:	63,8	63,6	62,5	63,5	62,5	64,3	64,5
A 120 km/h:	66,6	66,2	66,0	65,9	65,9	66,4	67,0
A 140 km/h:	69,8	70,4	69,4	69,2	69,2	70,7	72,2
A tope	74,3	76,6	78,2	78,3	79,8	76,4	77,5

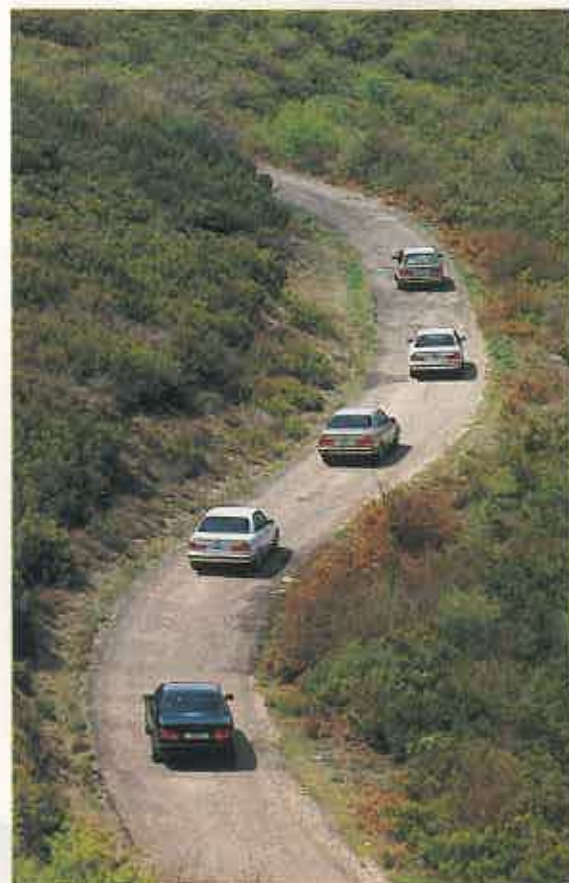
Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

## FRENOS

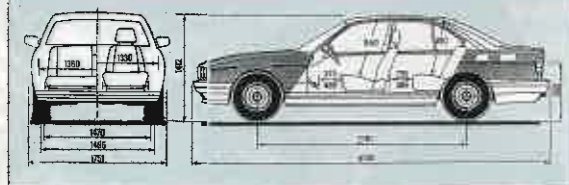
	518i	520i	525i	530i	540i	525 td	525 tds t.
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>							
En metros)							
A 60 km/h:	13,9	15,8	13,9	14,0	14,4	17,0	16,7
A 100 km/h:	37,6	42,7	41,5	43,8	44,7	42,6	41,3
A 120 km/h:	57,7	67,7	58,3	57,2	58,6	62,1	60,1

### DATOS DEL COMPRADOR

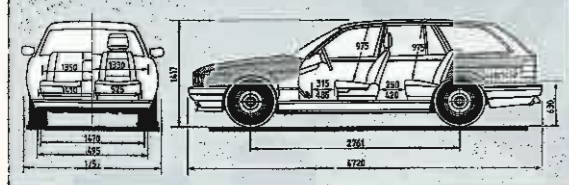
Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana, 149. 28046 Madrid Teléfono: (91) 572 02 02. Red de postventa: 70 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra.



BMW SERIE 5 BERLINA



BMW SERIE 5 TOURING



la puede justificar la marca como la forma de conseguir un buen escalonamiento en el mercado. Pero, a nuestro juicio, se consigue el efecto contrario: restar atractivo a esas versiones y que resulte mucho más lógico decidirse por el 520i, el 530i o el 525 td, que no se diferencian tanto de sus versiones inmediatamente superiores como la diferencia de precio puede dar a entender. ○

Javier Moltó  
Fotos: José Antonio Díaz

## PRESTACIONES

	518i	520i	525i	530i	540i	525 td	525 tds t.
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>							
Km/h	191	203	228	235	240	193	205
<b>ACELERACION</b>							
400 m. desde parada (seg.)	18,4	17,5	16,2	15,6	15,7	18,7	17,6
1.000 m. desde parada (seg.)	33,9	31,8	29,3	28,4	28,0	34,5	32,2
0-100 km/h (seg.)	12,4	10,8	8,6	7,7	7,8	13,3	10,8
<b>Metros recorridos</b>	213	183	139	125	118	232	181
<b>RECUPERACION</b>							
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,9	19,6	18,7	18,4	—	20,5	19,8
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,7	21,1	20,3	20,1	13,4	23,6	22,7
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,2	36,4	33,8	32,8	—	37,2	35,4
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	40,7	39,5	37,6	36,9	25,6	42,9	41,0
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	14,0	11,8	10,2	9,0	—	12,2	10,7
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	389	310	263	249	—	342	291
Metros recorridos	18,3	16,5	13,3	12,8	13,4	15,2	13,4
Metros recorridos	262	460	345	358	375	426	339

## EQUIPAMIENTO

	518i	520i	525i	530i	540i	525 td	525 tds t.
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	OP	OP	OP	SI	OP	OP
Volante regulable en profundidad	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	OP	OP	OP	SI	SI	OP	OP
Aire acondicionado	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	OP	OP	OP	OP	OP	OP
Retrovisor regulable eléctric. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI	SI/SI	SI/SI	SI/SI	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	OP	OP	OP	OP	OP	OP	OP
Elevallunas eléctricos (D./T.)	SI/OP	SI/OP	SI/SI	SI/SI	SI/SI	SI/OP	SI/OP
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Techo corredizo eléctrico	OP	OP	OP	OP	OP	OP	OP
Asiento posterior divisible	OP	OP	OP	OP	OP	OP	SI
Faros regulables desde el interior	OP	OP	OP	OP	OP	OP	OP
Antibloqueo de frenos	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Airbag	OP	OP	OP	OP	OP	OP	OP
LLantas de aleación	OP	OP	OP	SI	SI	OP	OP
Antirrobo con alarma	OP	OP	OP	OP	OP	OP	OP

## OPCIONES

**BMW 518i:** Diferencial autoblocante 25% (107.489 ptas.). Control integral de tracción ASC + T. A partir de 525i (224.280 ptas.). En 530i y 540i (272.056 ptas.). No disponible con motores diésel. Dirección de asistencia variable en función de la velocidad. Servotronic (37.292 ptas.). De serie en 525i, 530i, 540i y 525tds. Control automático de nivel en eje trasero: (153.447 ptas.). Suspensión deportiva M-Technic. A partir de 520i. (59.720 ptas.). Enganche de remolque (138.848 ptas.). Airbag conductor (143.195 ptas.). Columna de dirección con ajuste eléctrico. A partir de 520i (90.641 ptas.). LLantas de aleación y neumáticos de perfil bajo. 518i (228.129 ptas.), 520i y 525td (199.464 ptas.), 525i y 525tds (159.386 ptas.). Serie 530i y 540i. Pintura metalizada (122.692 ptas.). Antirrobo con alarma y mando a distancia (127.933 ptas.). Mando a distancia (42.600 ptas.). Techo corredizo eléctrico (178.496 ptas.). Elevallunas eléctricos traseros (88.079 ptas.), de serie en 525i, 530i y 540i. Regulación eléctrica de asientos delanteros. A partir de 520i (211.009 ptas.). Bolsa portaesquís (25.746 ptas.). Asientos traseros abatibles (96.348 ptas.). Reposabrazos delantero central (46.066 ptas.), en 530i y 540i (41.007 ptas.). Asientos deportivos BMW (127.113 ptas.). Soporte lumbar con ajuste eléctrico, por cada asiento delantero (35.301 ptas.). Dos reposacabezas para asiento posterior (25.746 ptas.). Tapicería de cuero (332.174 ptas.), en 530i y 540i (282.541 ptas.). Limpia y lavafaros (77.081 ptas.). Regulación en altura desde el interior de luces de cruce (19.110 ptas.). Control de distancias en aparcamiento. A partir de 520i (61.445 ptas.). Faros antiniebla (37.292 ptas.). De serie a partir de 530i. Control automático de recirculación aire interno (35.301 ptas.). Computadora de a bordo IV generación. A partir de 520i (88.783 ptas.), 525i (94.490 ptas.), 530i (76.308 ptas.), de serie en 540i.



**BMW 520i touring:** Diferencial autoblocante 25% (107.489 ptas.). Control integral de tracción ASC + T. A partir de 525i t (224.280 ptas.). En 530i t (272.056 ptas.). No disponible con motores diésel. Dirección de asistencia variable en función de la velocidad, Servotronic (37.292 ptas.). De serie a partir de 525i, salvo en 525 td. Control automático de nivel en eje trasero: (163.233 ptas.). De serie en 525i t y 530i t. Enganche de remolque (138.848 ptas.). Airbag conductor (143.195 ptas.). Columna de dirección con ajuste eléctrico. (90.641 ptas.). LLantas de aleación y neumáticos de perfil bajo (184.202 ptas.). 525i (154.607 ptas.). Serie en 530i. Pintura metalizada (122.692 ptas.). Antirrobo con alarma y mando a distancia (127.933 ptas.). Portaobjetos de barras longitudinales anclado en el techo (46.714 ptas.). Mando a distancia (42.600 ptas.). Doble techo corredizo eléctrico, de dos paneles independientes (209.948 ptas.). Elevallunas eléctricos traseros (88.079 ptas.), de serie en 525i t y 530i t. Regulación eléctrica para asientos delanteros (211.009 ptas.). Bolsa portaesquís (25.746 ptas.). Reposabrazos delantero central (46.066 ptas.), en 530i (41.007 ptas.). Asientos deportivos BMW (127.113 ptas.). Soporte lumbar con ajuste eléctrico, por cada asiento delantero (35.301 ptas.). Dos reposacabezas para asiento posterior (38.221 ptas.). Tapicería de cuero (332.174 ptas.), en 530i (282.541 ptas.). Limpia y lavafaros (77.081 ptas.). Regulación en altura desde el interior de luces de cruce (19.110 ptas.). Control de distancias en aparcamiento (61.445 ptas.). Faros antiniebla (37.292 ptas.). De serie en 530i. Control automático de recirculación aire interno (35.301 ptas.). Control automático de temperatura, calefacción y aire acondicionado (267.154 ptas.). Computadora de a bordo IV generación (88.783 ptas.), 525i t (94.490 ptas.), 530i t (76.308 ptas.).



*Porsche 968 Turbo S  
Porsche 911 RS 3.8*



# VESTIDOS DE CARRERAS

Porsche no renuncia a su tradición deportiva y ha preparado dos versiones capaces de quitar el hipo a los conductores agresivos. Su terreno, el asfalto de los circuitos.

## FUERA DE SERIE

EN el departamento de competición de Porsche se están cocinando continuamente recetas de alta potencia dignas de los circuitos. Ahora que parece que los reglamentos van a permitir el regreso de los GT a los eventos deportivos, Porsche ha decidido realizar unas cortas series de las versiones más agresivas de sus modelos estelares: el 911 y el 968.

Sobre la peculiar línea del 911 se ha realizado la enésima versión. En esta ocasión Harm Lagaay, jefe de diseño de Porsche, ha puesto todos

los ingredientes en el puchero. En primer lugar se ha procedido al incremento de cilindrada del veterano motor boxer de seis cilindros refrigerado por aire, ensanchando el calibre de los cilindros hasta 102 milímetros. El cigüeñal no ha sido

modificado y tan sólo ha sido necesario mejorar algunos aspectos, tales como la adopción de un generoso radiador de aceite. La gestión del motor se realiza a través de una centralita Bosch 2.10 Motronic, como si de un coche de carreras se tratase.

El resultado es un motor de 300 caballos encargado de empujar un



FUERA DE SERIE

coche que pesa tan sólo 1.210 kilos. El milagro de este adelgazamiento hay que buscarlo en la dieta a la que se ha sometido al coche. El capó delantero y las puertas se hacen de aluminio totalmente a mano. En los cristales de las ventanillas y la luneta posterior se ha utilizado un cristal especial, mucho más fino que el cristal que se utiliza en los coches convencionales.

Tal y como manda la tradición de los RS, en el interior nos encontramos con el más puro estilo espartano. Nada de



ajustes electrónicos de asientos o ventanillas. Ni tan siquiera dirección asistida. La única concesión a los tiempos modernos reside en el volante con *airbag*. Es una lástima que esta concesión obligue a utilizar un volante con un aro muy fino, no muy adaptado a una conducción deportiva.

La posición al volante en el 911 RS es simplemente perfecta. El cambio se maneja con una precisión suiza y el embrague colabora definitivamente para alcanzar los

**CARRETERA Y CIRCUITO**  
*Porsche ha conseguido realizar coches de carrera capaces de rodar a diario por la calle.*

doscientos kilómetros por hora en tan sólo 16,6 segundos. La velocidad máxima depende del grado de inclinación que se de al alerón posterior. Éste no es el punto más brillante del RS, ya que el macizo faldón delantero no beneficia mucho la aerodinámica a alta velocidad. No obstante, los 274 kilómetros por hora que se consiguen, resultan suficientes.

Desde estas velocidades, tampoco supone ningún problema volver a parar, ya que se ha dotado al coche

de cuatro pinzas de freno con cuatro bombines cada una. Éstas actúan sobre cuatro discos ventilados. La eficacia de este sistema se pone de manifiesto en las frenadas cortas y potentes que exige el estilo de conducción deportiva.

El comportamiento del 911 ha sido fruto de una cuidada puesta a punto en colaboración con Bilstein. El objetivo ha sido conseguir un coche razonablemente preparado para salir a correr, pero utilizable por carretera abierta. Las barras estabili-





**ALTA TECNOLOGÍA**  
Bajo el capó del 968 se esconde la más avanzada tecnología de Weissach.

zadoras son regulables. La delantera tiene cinco posibles reglajes, mientras que la posterior se conforma con tres. A pesar de tener un aspecto muy parecido a la versión Turbo, la mecánica es totalmente diferente.

La especial configuración de la estructura del coche, unida a la energía del nuevo grupo motor ha-



cen del 911 un coche un tanto nervioso para un conductor convencional. Si se maneja el pedal del acelerador con ligereza, en seguida se aprecia la tendencia del eje posterior a tomar sus propias decisiones. Cuando esto sucede, sólo los virtuosos del volante conseguirán llevar las aguas a su cauce de una forma airosa.

Por otra parte, el 968 también merece aprovecharse de la experiencia deportiva y a la vez continuar la tradición de los Porsche 944 Turbo. Es curioso ver como esta peculiar versión ha despertado

**FICHA TECNICA**

	968 TURBO	911 3.8
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero longitudinal	traseño longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	6 opuestos
Cilindrada (c.c.)	2.990	3.746
Nº válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyección y turbo	Inyección electrónica
Compresión	7,5 a 1	11,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	305 cv/5.600	300 cv/6.500
Par máximo / r.p.m.	51,3 mkg/3.000	36,8 mkg/5.250
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 6 velocidades	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		
Sistema	Cremallera	Cremallera -
Diámetro de giro (m)	10,8	11,9
Frenos. Sistema(Del/Tras)	4 discos vent.	4 Discos vent.
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>		
En orden de marcha (kg.)	1.440	1.210
Largo/ancho/alto (mm)	4.320/1.735/1.275	4275/1775/1290
Capacidad del depósito (l)	74	77
Neumáticos delante	235/40ZR18	235/40ZR18
Neumáticos detrás	265/35 ZR18	285/35ZR18
Llantas (pulgadas)	8x18 y 10x18	9x18 y 11x18
<b>PRESTACIONES</b>		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	5,0	4,9
Velocidad Máxima (km/h)	280	274



**CUATRO CILINDROS**  
Este motor es un alarde de suavidad y potencia.



"YO, YO,  
GO, GO!"

Si al hacer deporte exiges un rendimiento siempre óptimo, necesitas una bebida óptima para calmar la sed y para devolverle a tu cuerpo todo lo que pierde al sudar, en un instante. Si haces deporte a tope, necesitas Isostar. Isotónicamente rápido. Científicamente probado.



Isostar no sólo quita la sed, sino que además te pone en forma ya.

Isostar te repone al instante.

FUERA DE SERIE



**PARECE PERO NO ES**  
La similitud con el 911 Turbo se queda en eso; un simple parecido.

más interés que las convencionales, a pesar de que su precio puede rondar los 13.500.000 pesetas. La realidad es que este Porsche no es sólo un 968 más potente, sino un ejemplo de lo que se puede hacer en Weissach para hacer andar cualquier coche.

Los puristas se echarán las manos a la cabeza al ver un cuatro cilindros de tres litros de capacidad enfrentado a una competencia muy bien dotada de cilindros y válvulas por doquier. Lo cierto es que se ha conseguido mejorar el rendimiento



del 944 Turbo. El funcionamiento de la central Motronic ha sido adaptado a las nuevas exigencias. La relación de compresión ha sido redu-

cida hasta 7,5 a 1 y el turbocompresor KKK sopla a una presión máxima de 1 bar. Con todo esto, si hay algo que le sobra al Porsche 968 Turbo S es par. A tres mil revoluciones se dispone ya del par máximo, que supera los 50 kilos por metro. Las relaciones de quinta y sexta han sido ligeramente alargadas, ya que la tremenda elasticidad del motor así lo permite. Sobre el eje motor se ha dispuesto un diferencial autoblocante al 75 por ciento, para aprovechar hasta el último caballo en las aceleraciones puras y duras.

El reparto de pesos del 968 hace que su comportamiento resulte absolutamente exquisito, incluso a la prometida velocidad máxima de 280 kilómetros por hora. A estas velocidades por las autopistas alemanas se mantiene un nivel de confort aceptable. En todo momento se nota la gran cantidad de goma que mantiene el coche pegado al suelo. Los enormes Dunlop SP Sport 8.000 confieren un agarre excepcional, incluso en mojado. El sistema antibloqueo de frenos elimina algún improbable riesgo de patinazo.

Señores, los nuevos Porsche están listos para competir. ○

Hans Jürgen Tucherer



**QUERIDO BOXER**  
El tradicional seis cilindros boxer ha cobrado una nueva vida con el incremento de cilindrada.

Hace Años los Ingenieros Alemanes  
Crearon Escuela en Materia de Coches de Lujo.  
Hoy, los Nuestros han Sacado Sobresaliente  
en Todas las Asignaturas.



Mitsubishi Galant. Estilo, confort y seguridad combinados de manera perfecta. Sus motores multiválvulas te aseguran suavidad, progresividad y potencia. Su diseño garantiza mayor estabilidad y espacio interior. En materia de coches de lujo, la escuela alemana ha quedado atrás. Hemos sacado sobresaliente en todas las asignaturas.

**MITSUBISHI GALANT**



MITSUBISHI  
MOTORS

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

**El pasado 1 de enero Bob Eaton sustituía a Lee Iacocca en la presidencia de Chrysler. Esta entrevista es una de las pocas que ha concedido desde entonces. Antiguo presidente de General Motors Europa, Eaton ha llegado completamente solo a Chrysler -sin tan siquiera una secretaria- convencido de que no se trataba de ningún error y de que llegaba en el momento oportuno.**



*Robert Eaton, presidente de Chrysler*

## DETROIT TIENE FUTURO

**D**ICE que no ha aceptado el nuevo cargo por razones económicas sino por el reto profesional que supone, por la valía de los hombres de Chrysler, la calidad de los productos recientemente ofrecidos por la marca y porque prefiere ser el número 1 en Chrysler que el cuatro o el cinco en General Motors.

Nuestra primera pregunta, lógicamente, tenía que hacer referencia a la diferencia entre su nuevo cargo y el que tenía en Europa.

«No mucha. Chrysler es algo más grande que General Motors Europa. En Europa vendemos nuestros productos en veintiséis países y los producimos en once. Como mucho, GM-Europa era más difícil».

**¿Esperaba encontrarse lo que se ha encontrado en Chrysler?**

«Me he llevado dos sorpresas. Primero la calidad de unos vehículos que no había conocido nunca y, por supuesto, ignoraba todo lo que había en la cadena de producción. Luego he descubierto que había un equipo excelente que no quiero destruir. No conocía mucho a Bob Lutz, pero sí desde hacía tiempo».

**¿Se entienden ustedes dos?**

«Admirablemente».

**Se ha especulado en Detroit sobre su marcha.**

«No hay nada de eso. Lutz y yo pensamos

lo mismo y sentimos un gran aprecio el uno por el otro».

**¿En qué se diferenciará usted de Iacocca? Ya ha dicho que no escribirá libros ni tampoco hará publicidad de los productos.**

«Apenas se me verá».

**¡Incluso, no fuma puros!**

«Durante 15 años he fumado unos 6 u 8 al día. Ahora, uno cada tres semanas. Iacocca es el hombre de negocios más conocido del mundo, lo que le ha hecho conseguir cosas muy buenas y, evidentemente, otras menos buenas. Empleaba más tiempo en relaciones externas del que pienso emplear. Me ocuparé de lo que es fundamental en nuestra industria, producto, calidad, satisfacción del cliente, costes. Estaré más en la lucha cotidiana».

**Iacocca cometió el error de no invertir lo suficiente en el producto. El LH ha llegado más bien tarde.**

«No cabe duda que Chrysler tendrá más productos nuevos entre 1993 y 1997 que en los últimos veinte años. Acabaremos por tener seis o siete plataformas distintas».

**¿Cuál es la ambición internacional de Chrysler?**

«Durante los próximos cinco años

nuestras exportaciones tienen que progresar entre un 10 y un 15 por ciento anual. Después, hay que tener en cuenta que partimos de una base relativamente limitada».

**¿Usará su experiencia europea?**

«No. El programa está bien concebido. No tenemos intención de invertir en nuevas grandes fábricas. Seguiremos exportando monovolúmenes, todo terreno y algunos coches. Instalaremos talleres en Sudamérica y Malasia. Es todo».

**Chrysler ha sido el primero en fabricar, en Detroit, vehículos con el volante a la derecha.**

«Hemos empezado a entregar algunos Jeep Cherokee con volante a la derecha en noviembre y hemos iniciado las exportaciones a Japón».

**¿Cuántos vehículos exportan?**

«Unos 115.000 en 1992».

**¿Qué futuro tienen sus monovolúmenes ahora que todo el mundo se ha puesto a fabricarlos?**

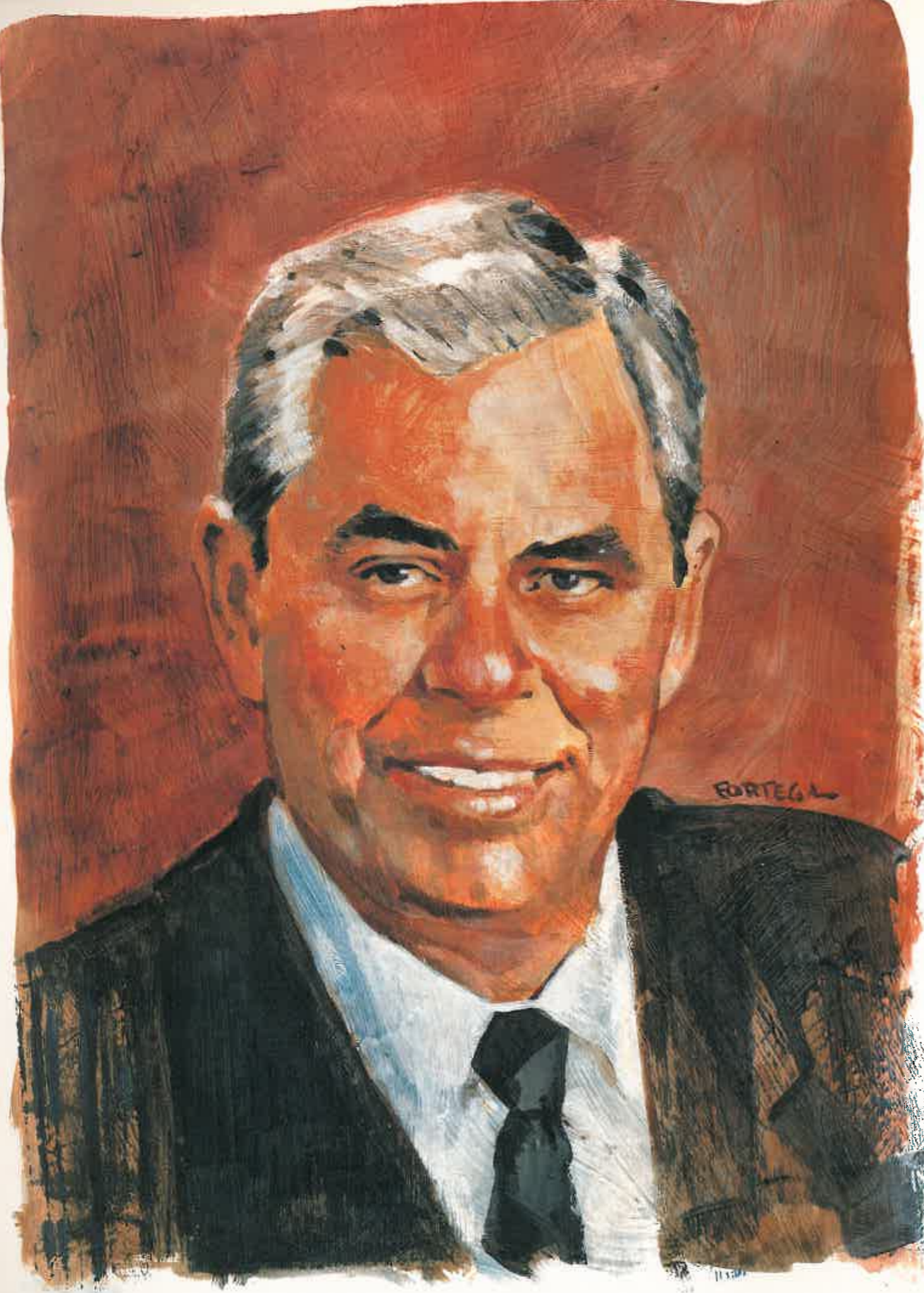
«No esperamos conservar el cincuenta por ciento de ese mercado, pero sí contamos con la posibilidad de aumentar nuestro volumen».

**¿Qué futuro tiene Chrysler en Estados Unidos?**

«El objetivo a corto plazo es el 15 por ciento del mercado. Nuestra cifra más baja ha sido el 8 por ciento. Ahora estamos entre el 13 y el 13,5 por ciento».

**Ustedes han sido los únicos que**

**EL LH Un coche que debería haber llegado antes.**





han ganado dinero en 1992 de entre todos los fabricantes de Detroit. Al mismo tiempo, los responsables del Grupo no hacen más que repetir que Chrysler resulta frágil.

«Toda la economía es frágil. De ahí que nosotros también lo seamos».

**¿No será Chrysler más frágil que la economía?**

«Hemos salido bien el pasado año con solamente un 13,5 por ciento en un mercado débil. Esperamos hacerlo todavía mejor en un mercado en expansión. Creemos que será de unos 15 millones de unidades en Estados Unidos y Canadá; aunque sea de 13,7 millones solamente en Estados Unidos».

**OPERAMOS CASI AL 80 POR CIENTO DE NUESTRA CAPACIDAD Y GANAMOS DINERO.**

«Era indispensable. Conseguido este aspecto, los «incentivos» se están reduciendo cada vez más; excepto con los japoneses, que tienen stocks enormes. Las promociones de precios reducidos nunca desaparecerán, pero se reducirán. También están apareciendo en Europa, aunque en menor escala. Pero nuestros coches de éxito se siguen vendiendo sin «incentivos» y algunos, como los LH, se venden incluso por debajo de su precio, lo que no nos gusta demasiado».

**¿No les gustaría levantar su punto muerto?**

«Ya operamos a casi el 80 por ciento de nuestra capacidad, frente a apenas el 67 por ciento anterior, y ya ganamos dinero. Me gustaría alcanzar el cien por cien, pero con el 90 por ciento ya estaría bien».

**¿Un punto muerto bajo no resulta una ventaja importante para los americanos frente a los europeos?**

pesetas desde hace cuatro años. Esto continuará si se quiere sobrevivir en un mercado tan abierto».

**¿Se critica menos a Detroit en Estados Unidos?**

«La imagen de Detroit ha mejorado muy deprisa. Es cierto que Detroit perdió de vista la calidad, los costes y la satisfacción del cliente a finales de los años 60 y durante los 80. Pero todo eso se ha mejorado y ahora ya están preparados para que el público se dé cuenta».

**¿Qué influencia tienen los japoneses en Detroit?**

«Bastante. Europa nunca perdió de vista la calidad, solamente los costes. Aunque, algunos no se han preocupado nunca de la calidad... Ve a Volkswagen: tienen la mejor calidad pero los peores costes de Europa. GM es el primero en cuanto a costes y el segundo en calidad».

**¿Cuál será el impacto de Clinton sobre Detroit?**

«Creo que este gobierno nos ayudará mucho en lo que se refiere a gastos de Sanidad. Tenga en cuenta que los gastos generados por este único concepto son de 126.500 pesetas por coche vendido, frente a las 69.000 en Alemania o las 57.500 en Japón. Esperamos cierta ayuda en cuanto al comercio internacional. Clinton también ha dejado entrever la posibilidad de racionalizar los reglamentos. Tenga en cuenta que nos relacionamos con cuatro o cinco departamentos del Gobierno; cuyas decisiones muchas veces resultan contradictorias».

**¿Qué hay del vicepresidente Gore, un ecologista declarado?**

«Debemos esperar bastante presión en cuanto a consumos y protección del medio ambiente».

**Según algunos estudios, los californianos, dónde el dos por ciento de los coches deberán ser eléctricos en 1998, creen que es una buena idea... ¿a condición de que el coche sea adquirido por el vecino!**

«Los coches eléctricos no tienen mucho sentido en América, donde la gasolina es tan barata».

**Chrysler ha vendido muchas de sus filiales. ¿Piensa vender más?**

«No. Y tampoco hemos vendido demasiado, quizá por valor de unos 460 mil millones de pesetas, mientras nuestro programa de producción es de unos dos billones».

**Iacocca ha dicho que Chrysler obtendría dinero durante cinco años. Luego, no se sabría.**

«Tenía razón en la medida en que nadie sabe qué pasará en el futuro. De momento, creo que podemos seguir siendo independientes. Remataremos algunas alianzas estratégicas, como todo el mundo, pero nada más».

**¿No resultan demasiados tres fabricantes en Estados Unidos?**

«No, es en Europa donde hay demasiados. El nacionalismo tendrá un cierto efecto, pero el desarrollo del mercado único sólo puede reducir el número de fabricantes».

**¿Habrá una Europa unificada?**

«Económicamente, sí. Política y monetariamente, no».

**Cuando usted estaba en Europa predijo que Japón se haría con el 25 por ciento de su mercado.**

«Eso fue antes del acuerdo de 1991 en Bruselas. Ahora diría que Japón podrá llegar hasta el 16 por ciento, incluida la producción de «transplantes». Europa es demasiado pragmática como para dejar sobrepasar el 25 por ciento. Además, en Estados Unidos esperamos quitarles alguna proporción de mercado a los japoneses».

**¿Cuánto durará la actual recesión?**

«Nosotros ya hemos salido de ella. Nuestro crecimiento medio deberá ser del uno por ciento al año a partir de ahora: la población crece más deprisa pero los coches duran más. Hemos estado por debajo de esta tendencia durante varios años, así que ahora tenemos que estar por encima; con una tasa de crecimiento muy lenta».

**Entonces cree que Detroit tiene futuro.**

«Totalmente. Pensamos recuperar puntos de mercado en Estados Unidos. Detroit también puede desarrollarse fuera de nuestras fronteras. Hay un verdadero potencial en México tras el acuerdo de libre cambio con Norteamérica».

**La CEE se opone a su operación en Austria...**

«Ella ha ganado y nosotros hemos aceptado. Eso no es obstáculo para que yo no prometa hacer campaña a favor de los derechos de aduana americanos sobre los productos europeos, como los que se nos han impuesto allí».

**¿Ha pensado vender Lamborghini?**

«No tenemos un objetivo concreto, pero aceptaríamos una oferta decente. Pero, ¿es el momento?».

**¿Tiene especial interés en la**

«...» yecto 2.000». Tendremos un concesionario Dodge y otro Chrysler-Plymouth. Nuestros concesionarios están de acuerdo. Saldrán reforzados de esta operación».



TRÍO DE ASEES Eaton, en el centro, sucedió a Iacocca, izquierda, en la presidencia de Chrysler donde Lutz, derecha, es uno de los hombres fuertes de su equipo.

EL HOMBRE

ROBERT Eaton, de 53 años de edad. Presidente director general de Chrysler Corporation. Tras terminar su formación como ingeniero ejerce, a partir de 1963, diversas funciones técnicas en General Motors, que permanecerá sin patrón durante cerca de treinta años. Nombrado vicepresidente en mayo de 1982, se convierte en presidente de General Motors Europa en junio de 1988, vicepresidente director general de Chrysler el 16 de marzo de 1992 y presidente director general de Chrysler el 1 de enero de 1993.



DE EUROPA HASTA AMÉRICA Dejó la presidencia de General Motors Europa para convertirse en el número uno de Chrysler.

**¿No le parece que el mercado americano sufre de un exceso de operaciones especiales? ¿Podrá Detroit corregir eso?**

«Ya hemos mejorado al impedir que las flotas se vendan muy rápidamente en tanto en cuanto se ofrecen como «coches casi nue-

«Conozco empresas europeas que están en el 60 por ciento. ¡No voy a dar nombres! Aquí el mercado ha sido tan malo que ha obligado a ir más deprisa en los arreglos, aunque sólo fuera para sobrevivir. Por ejemplo, Chrysler ha reducido sus costes en unos 460 mil millones de

LA EMPRESA

CHRYSLER Corporation. Tercer fabricante americano con un mercado del 13-13,5 por ciento. Marcas: Chrysler, Dodge, Plymouth, Eagle y Jeep. Producción 1992: 1.774.704 vehículos (1.480.820 en 1991). Beneficios estimados 1992: Entre 69 mil y 80 mil millones de pesetas, con unas pérdidas de mil quinientos millones de pesetas en el primer trimestre, ganancias de alrededor de 23 mil millones en el segundo y tercer trimestres y unas ganancias superiores a los 34 mil millones de pesetas en el cuarto trimestre.

**¿Cómo será el mundo del automóvil dentro de veinte años?**

«Habrán muchos menos fabricantes. Sobre todo en Japón y Europa. Es difícil decir quién va a desaparecer. Estas cosas evolucionan y, a veces, muy deprisa. Cuando llegué a Europa en 1988, un estudio serio y famoso predecía que los primeros en desaparecer serían G. M. Europa y Renault, y los que parecían ir más deprisa eran el grupo PSA y Fiat. Hoy, no hay duda que el más fuerte es GM mientras que los «líderes» de 1988 se quedan atrás...».

**¿Y el producto?**

«Todos los coches tendrán las dimensiones de los europeos. Los equipamientos relacionados con la seguridad y la protección del medio ambiente serán cada vez más importantes. Nada de cacharros».

Edouard Seidler

HABRÁ UNA UNIFICACIÓN EUROPEA SÓLO ECONÓMICA. NO POLÍTICA Y MONETARIA.

# DE TODO PARA TODOS



Numerosa ha sido la participación en esta segunda edición del Salón de Equipos y Componentes que ha contado con presencia internacional.



**DENTRO Y FUERA**  
La novedad de Ranz fue el ligero antirrobo Kripton, mientras que el neumático ecológico Ecocontact era la estrella de Continental.

**AMPLIA GAMA**  
Modernos y aerodinámicos cascos para montar en bicicleta compartían espacio con los últimos equipos ópticos de Hella.



**CAMBIO DE ENVASES**  
A los nuevos envases, BP añade el nuevo Visco 5000, aceite sintético de alto rendimiento.



**PROTECCIÓN SONORA**  
La novedad de GT Auto Alarm la constituyó una alarma especial para el Renault Twingo que se instala fácilmente y sin necesidad de efectuar ningún taladro.



**ACCESORIOS**  
Bosch expuso sus productos en dos stands y presentó un limitador de velocidad para vehículos industriales. Lahore acudió con su gama de recambios y accesorios y unas nuevas cadenas de fácil montaje fueron la novedad de Turisport.

han ocupado veinte mil metros cuadrados. El carácter internacional de Motortec se ha afianzado al contar con representación de 25 países; algunos como Francia y Gran Bretaña, con pabellones oficiales, y otros, como las empresas portuguesas, con un stand colectivo.

Durante cinco días, repartidos en cinco pabellones, los distintos sectores de la industria auxiliar han presentado sus novedades y, junto al avance de la electrónica que se impone a pasos agigantados en la industria del motor, destacó la preo-





amortiguadores



**NUEVAS LÍNEAS**  
Kraft acudió con nuevas gamas de productos, como el anticongelante ecológico Ecoplus y sus tratamientos antioxid.

**KIT PROTECTOR**  
El último producto que Monroe ha lanzado al mercado es un kit de protección que aumenta la duración de los amortiguadores.



**PARA COCHES JAPONESES**  
Las bujías C4 de Champion están especialmente diseñadas para los vehículos fabricados en Japón.



**DEL FRENO A LA PALANCA**  
El antirrobo Autolok está disponible en seis modelos para ajustarlo a toda clase de vehículos.



**REDUCIR EMISIONES**  
Bardahl presentó un aditivo que reduce las emisiones de gases y un limpiador de inyectores.

ocupación cada vez más creciente por la conservación del medio ambiente. Así, junto a una amplia oferta de catalizadores adaptables a todas las gamas de vehículos, soluciones para reducir las emisiones contaminantes, aires acondicionados con refrigerante ecológico, lubricantes y aditivos que contribuyen al ahorro energético y mejora del medio ambiente, destacaba el «Eco-contact», el neumático ecológico de Continental y el motor 1.8 turbodiesel verde, desarrollado por Turbomecánica y Ford para el Fiesta. La preocupación ecológica se notaba entre los expositores de equipos de lavado, estaciones de servicio y equipos para garaje y taller. Productos químicos y jabones compatibles con el medio natural, túneles de lavado que purifican las aguas antes de deshacerse de ellas, pinturas no tóxicas y plásticos biodegradables eran las ofertas más novedosas.

Así mismo, otros sectores estaban ampliamente representados en esta edición, en la que el apartado Car Audio tuvo una gran presencia. Fabricantes de alarmas, antirrobo, luces de emergencia, volantes y asientos, portaequipajes, amortiguadores, llantas y baterías, presentaron una amplia oferta.

Entre las novedades hay que destacar el Shocktester de Sachs, una avanzada máquina para comprobar el estado de los amortiguadores de un vehículo. Su funcionamiento es cómodo y rápido y la medición, electrónica, muy fiable y detallada. Y,



**SÓLO BATERÍAS**  
Baterías para instalaciones solares y para todo tipo de vehículos componen la amplia oferta del fabricante Varta.



**RECAMBIOS Y COMPONENTES**  
Las empresas que configuran el grupo Valeo producen una amplia gama de recambios y componentes para el automóvil.

aprovechando la convocatoria, Antiam, la Asociación de Técnicos Instaladores para Minusválidos, presentó e hizo demostración de los vehículos adaptados para las diferentes discapacitaciones. El apartado de exposición se

completó con diferentes actos sectoriales como el I Concurso Nacional de Instaladores de Car-Hifi, el día del taller de Asetra, que organizó unas jornadas sobre contaminación y residuos, la presentación del Club de la Distribución de la Auto-

moción y la presentación del proyecto Sernauto XXI, proyecto que ya ha puesto en marcha una prueba piloto en la que participan fabricantes y distribuidores de recambios. **M.J.B.**  
Fotos: J.A.D y J.R.

# La Tecnología de la Perfección.



Radio CD Alpine 2960 M, primer cambiador de discos compactos para salpicadero y Radio cassette Alpine 7525 R.

Sonando en toda su expresión, elevada a la categoría de arte. Líneas suaves y elegantes para un diseño inconfundible. Inimitable. Radio CD Alpine 2960 M, primer cambiador de discos compactos para salpicadero y Radio cassette Alpine 7525 R. Los máximos exponentes de una tecnología líder de máximo rendimiento que sorprende incluso en su precio. Como toda la gama Alpine. Una generación superior de componentes que marcan un estilo definitivamente superior en Car Audio. Alpine Digital Car Audio Systems: la Tecnología de la Perfección.



Radio cassette Alpine 7525 R, Función control CD Shuttle, RDS, Escucha retrocedida.



**ALPINE**  
Car Audio and Communication Systems



### MAZDA INFORMA

DURANTE los pasados días 28 de abril y 5 de mayo, los concesionarios de Madrid, Tradecar y Premium Car, celebraron una jornada de puertas abiertas, con el objeto de ofrecer la posibilidad a sus clientes

de hacer una prueba dinámica de cualquier coche de la gama Mazda y difundir el conocimiento de la marca. El resultado de la oferta ha sido de total aceptación, con una afluencia masiva de clientes.

### NOVEDADES PHILIPS



LA marca holandesa Philips ha estado presente con las últimas novedades en el próxi-

mo Salón del Automóvil de Barcelona (Palacio nº8, stand nº 25). Entre ellas destaca la presentación del auto-radio con casete digital (DCC). Este innovador sistema de audio con sonido digital, inventado por Philips, proporciona un sonido comparable al del Compact Disc, al tiempo que permite reproducir también las cassetes tradicionales.

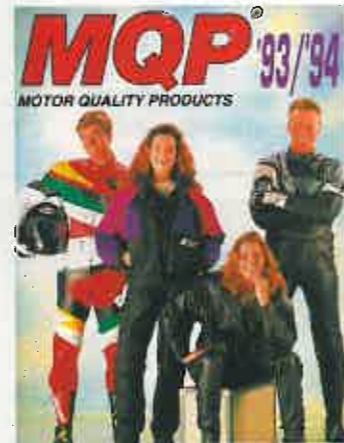
### NUOVOS ZIPPO

TECNICA y desarrollo, V.S., S.L., distribuidor oficial de los encendedores Zippo en nuestro país, ha presentado a los estancos de la comunidad de Madrid una colección de marcas de automóviles y motocicletas en mecheros Zippo, especial para esta próxima primavera-verano 93. También pueden ser personalizados por medio de la grabación del nombre y la matrícula del conductor.



### NUOVOS PRODUCTOS MQP

LA empresa Todo Bike S.L., distribuidora de los productos MQP, acaba de presentar su colección de prendas y complementos para la moto de la temporada 93/94. En esta colección se pueden encontrar desde monos de cuero de contrastada calidad y magnífico diseño hasta guantes, botas y accesorios de cualquier tipo. A pesar del escaso tiempo que lleva presente en nuestro país, la firma MQP está obteniendo una buena aceptación en el mercado español, debido sobre todo a la gran calidad que ofrecen todos sus productos.



### NOMBRAMIENTO

MIGUEL Luengo Viaño ha sido nombrado director de Marketing de la British American Tobacco España S.A., sociedad participada al 50 por ciento por Tabacalera, que facturó 12.000 millones de pesetas durante el ejercicio de 1992. Luengo posee una amplia trayectoria profesional en el campo del marketing, desarrollada en diversas compañías multinacionales en nuestro país.



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:** Elevavanas eléctricas en ventanillas delanteras. **Cierre:** Cierre centralizado. **Dirac:** Dirección asistida. **ABS:** Sistema de frenos antibloqueo. **Llantas:** Llantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<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	1.589	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000

ALFA ROMEO														
33 1.3 Cat.	1.557.585	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.3 Veloce	1.482.585	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.5 ie	1.692.585	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.5 ie Cat.	1.742.585	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.7 ie	1.842.585	1.712	110	190	9,4	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 ie Cat.	1.892.585	1.712	105	188	9,5	8,4	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 ie 16V Cat.	2.032.585	1.712	132	202	8,4	8,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 ie 16V	2.044.015	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 16V Quadrifoglio	2.122.931	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 16V Permanent 4	2.578.149	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 16V Permanent 4 Cat.	2.692.585	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 ie Sport Wagon	1.976.645	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	(1)	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
164 2.0 Twin Spark	3.350.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	100.000	100.000
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.530.000	1.995	148	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	100.000	100.000
164 3.0 V6	4.830.000	2.959	192	230	8,8	10,7	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	100.000	100.000
164 3.0 V6 Aut.	5.040.000	2.959	192	225	9,0	11,2	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	100.000	100.000
164 3.0 V6 24V Super	5.250.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	100.000	100.000
164 3.0 V6 24V Super Aut.	5.485.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	100.000	100.000
164 3.0 V6 24V Quadrifoglio	5.865.000	2.959	230	245	7,7	11,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	100.000	100.000
164 2.5 TD	3.990.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	100.000	100.000
164 2.5 TD Super	4.325.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	100.000	100.000
Spider 2.0 ie	3.257.795	1.962	128	190	9,0	9,1	425,8	Serie	43.308	Serie	Serie	Serie	150.000	150.000

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

ARO														
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	94	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	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-

ASIA MOTORS														
Rocsta 1.8 G Cat.	2.272.000	1.789	85	159	-	-	360,5	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	-

AUDI														
80 2.0 E	2.995.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.560.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.770.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.140.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.365.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Quattro	4.865.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 1.9 TDI	3.245.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	235.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Avant	4.235.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
100 2.3 E	3.880.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.190.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	4.780.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.075.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.355.000	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	163.498
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	163.498
Coupe 2.8 E V6	4.660.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.209.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe S-2	6.550.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe 2.3 E	5.530.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
V8 3.6	10.120.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
V8 3.6 Aut.	10.120.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
V8 4.2	11.020.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	126.909					

Yamaha Morpho II

# VIRTUOSISMO TECNOLÓGICO

La Morpho II simboliza el nivel tecnológico del coloso Yamaha. Esta moto es la demostración de que en el seno del centro de estudios se vive el futuro en función de la ergonomía más extrema para optimizar la relación hombre-máquina. Al mismo tiempo, el OX 99 es la consecuencia de la experiencia en F-1 que ha permitido realizar un *dream-car*.



MOTOS

EN cierta ocasión, un destacado miembro de los servicios de inteligencia norteamericanos confesó que en las carteras de los sabios había cosas que daban pánico. Generalmente el miedo aflora cuando la supervivencia está en peligro, o se perfila la posibilidad de pasarlo mal. Por el contrario, en otras carteras, en las de los sabios «buenos», están alarvadas ideas espectaculares, cuyo único fin es el de hacer agradable la permanencia del hombre sobre este planeta, a lo largo de esa aventura a la fuerza llamada vida.

Por mucho que el hombre haya concentrado todos sus esfuerzos en concebir un vehículo a la medida de sus necesidades y placeres, siempre se ha encontrado con una tarea de adaptación no siempre cómoda; razón por la cual, sus dotes de conducción se han visto limitadas por la incomodidad.

Con rigor teórico, el vehículo ideal, el coche o la moto quimérica, es aquello que permita a todo el que lo conduzca entrar inmediatamente en simbiosis con el vehículo en cuestión, y así poder combinar de inmediato el concepto de confort con las máximas prestaciones en virtud del mínimo esfuerzo.

De la cartera impersonal, buena y multicéfala del coloso Yamaha, nació



allá por el año 1989 la Morpho, que de algún modo representaba el embrión de una idea genial, basada en un virtuosismo tecnológico que muchos calificaron como flor de un día, u objeto destinado a descansar en el cementerio de las ideas geniales.

Sin embargo, en aquel primer proyecto era evidente el camino que Yamaha había elegido: concebir una moto adaptable a cualquier conductor en cualquier circunstancia. En síntesis, se trataba de perfeccionar una moto adaptable a enanos y gigantes, que



**SEIS RUEDAS Y UN SUEÑO**  
Si el OX 99 es la interpretación de un fórmula 1 para la calle, la Morpho II marca la pauta de las motos del futuro. Ergonomía, confort y simbiosis con la máquina son su filosofía.



cubriera todas las facetas de una moto de carretera. Y al mismo tiempo, dotada de la tecnología más vanguardista, capaz de enterrar viejos y arcaicos conceptos mecánicos.

Al contrario que con la Suzuki Nuda, o la curiosa Tercer Tipo de Sbarro, la primitiva Morpho ha pasado a una segunda evolución denominada simplemente Morpho II, que por primera vez fue presentada en el vigésimo noveno Salón de Tokio.

Su aspecto sideral, en el que se han combinado conceptos estéticos inspirados en formas de moluscos y cefalópodos, representa un avanzado estudio aerodinámico en función del confort de marcha. Makoto Kurachi, máximo responsable del proyecto, asegura que la Morpho II está pensada para que el hombre entre en simbiosis con ella al no encontrar prácticamente hostilidades de estructura. Por otra parte, cabe destacar que en el aspecto estético existe una pincelada de la genialidad de Luigi Colani, por el hecho de que en la Morpho II todas sus formas son redondeadas. Colani descarta lo anguloso, ya que en el universo todo es redondeado, igual que una piedra levigada por la violencia del mar.

Como se ha dicho anteriormente, el parecido externo de esta moto con los cefalópodos es grande. La Morpho puede variar su longitud, volumen y altura según las exigencias del piloto. Para una mejor protección aerodinámica, se abren en forma acunada los deflectores de los semimanillares y otros dos a la altura de las rodillas. Si el deseo es el de una conducción erguida, la cúpula se desplaza hacia arriba igual que los medios manillares. Pero tampoco es un problema la inclinación de estos últimos, ya que se pueden situar al gusto del consumidor. Como es de suponer, la altura de las estriberas, la longitud del colín y el asiento, se pueden regular como se desee.

Todo esto hace posible que un conductor, cualquiera que sea su corpulencia, pueda adaptar las medidas de la moto a sus exigencias y una vez logradas las regulaciones precisas, se memorizan en el ordenador de a bordo, que a su vez formatiza la llave magnética. Con esto se logra que una misma moto pueda ser utilizada por diferentes conductores y, al introducir la llave en el contacto, la moto ajusta sus medidas según el conduc-



#### FRENTE AL MAÑANA

**Coche y moto parecen mirar hacia un futuro inmediato que condicionará las relaciones del hombre con la máquina. El sueño está en marcha.**

tor en cuestión. En el apartado de la seguridad, la Morpho II mantiene la pauta futurista con el sistema 2 WS-Two Wheels Steering- que consiste en un sistema de motricidad en ambas ruedas, combinado con el CES de las suspensiones, que hace posible el ajuste electrónico de los ele-

mentos neumáticos de suspensión; todo ello corroborado con el sistema ABS de frenado.

Todas las funciones anteriormente mencionadas están supeditadas a un ordenador, cuya pantalla se convierte en el panel de mandos, regulable y programable incluso en marcha.

Cada mañana el Sr. Sáez sufre curiosas transformaciones. Apenas arranca su coche, visita su club privado, de allí va a la ópera y, para poder preparar el trabajo del día, recibe energía de un concierto de rock al aire libre.

Todo ello, lo hace el Sr. Sáez sin dejar ni una sola vez su coche, porque lo ha equipado con el nuevo DSP  $\alpha$  5000 P, Procesador de Sonido Fujitsu Ten.

Con sólo pulsar un botón, su coche se transforma, según sus deseos, en un estadio, una sala de conciertos, un club de jazz, o incluso, en una catedral.

Porque el procesador de sonido DSP  $\alpha$  5000 P de Fujitsu Ten realiza 10 millones de operaciones aritméticas por segundo para llegar a reproducir las características del sonido elegido.

El hecho de utilizar el primer chip del mundo de 24-bits DSP-LSI en formato de punto flotante, enfatiza el liderazgo de Fujitsu Ten en sistemas de audio para coches con tecnología punta.

Todo ello puede confirmárselo el Sr. Sáez... o bien, si quiere más información, contacte con Fujitsu Ten.



## El Sr. Sáez se dirige a su trabajo.

# FUJITSU TEN

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA: MUBICOM, S.A.  
Tel. (93) 676 32 12 - Fax. (93) 676 36 62 - Apdo. Correos 222 - 08190 Sant Cugat del Vallés - Barcelona



**Claudio Bortoletto**  
*Director deportivo  
 del Jolly Club*

**YO CLAUDIO**

**GENTE SOBRE RUEDAS**

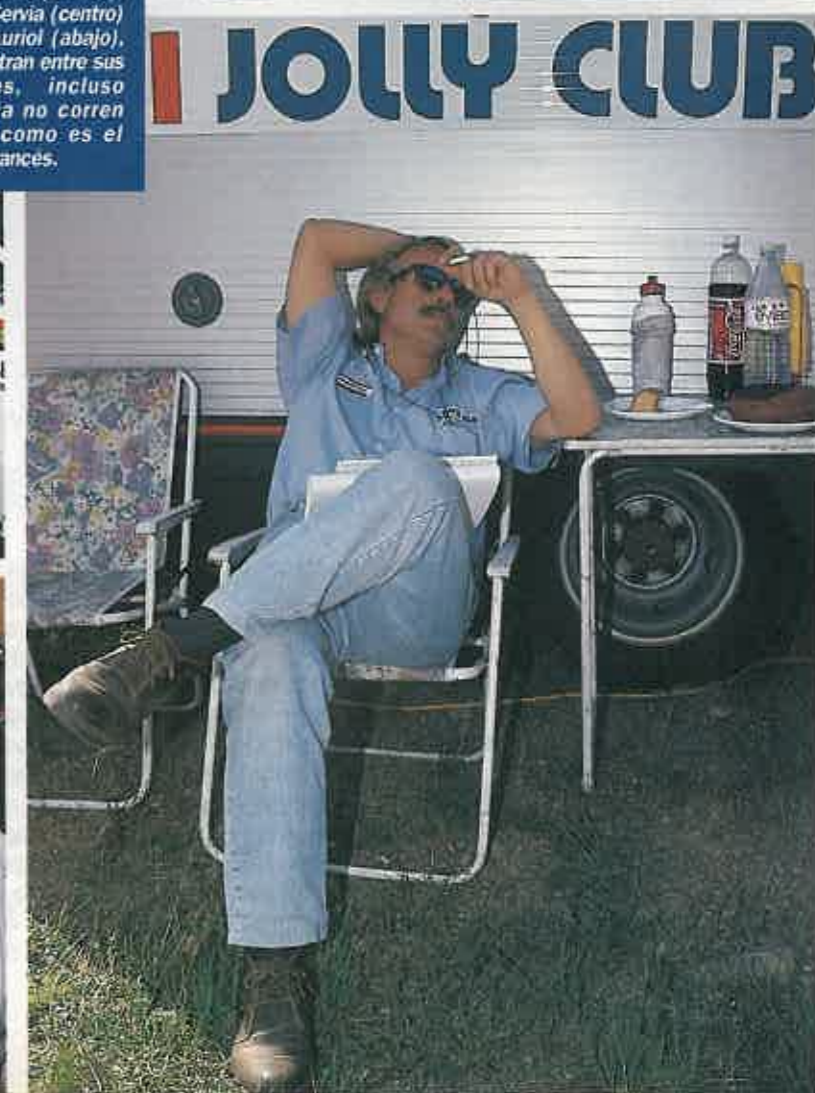
Oculto la mirada casi siempre bajo gafas oscuras, hojas de tiempos en un mano y Rolex y cigarrillo en la otra, de cabellos y bigote rubios antaño, convertidos en plateados con el paso de los años, Claudio Bortoletto es la cabeza visible del Jolly Club desde hace casi veinte años.

UN dato que escapa a muchos, y que resulta totalmente desconcertante cuando se conoce, es la edad del protagonista de esta entrevista, que cumplirá los cuarenta años en 1993. Natural de Treviso, en la región del Véneto, lugar de nacimiento de hombres como Munari, Bacchelli o Biasion, el director deportivo del Jolly Club empezó conduciendo un Alfasud, para pasar después a ser copiloto de Pietro Polese en un De Tomaso Pantera. Bastarían unos cuantos rallyes para que en el año 1975, en la Targa Florio, el joven Bortoletto, con apenas 22 años, atrajera la atención del nuevo «capo» del Jolly Club, Roberto Angiolini. «Fuimos los primeros en usar radios para comunicarnos con los equipos de asistencia. Ni siquiera la escudería milanesa las usaba entonces. Angiolini vino a verme y rápidamente empezamos a charlar... ¡y así hasta ahora!». Bortoletto abandonó entonces sus estudios de economía cuando apenas le faltaban cuatro o cinco exámenes para licenciarse: «No tenía tiempo para hacerlo. Tan pronto como me ví inmerso en los rallyes supe que quería vivir esa vida. No conté nada más».

Después de llevar a Massimo Biasion a los títulos italiano y europeo en 1983, a Salvador Serviá a ser Campeón de España de Rallyes en 1985 y 1986 con el equipo del RACC, a Darío Cerrato a hacerse con el cetro continental en 1985 y 1987 y al belga Robert Droogmans en 1990, sin olvidar nunca el Mundial de Rallyes donde en 1991 se haría cargo del piloto oficial de Lancia, el francés Didier Auriol, el Jolly Club, con el patrocinio del Martini Racing, se hizo cargo de las actividades oficiales de Lancia en el Campeonato del Mundo



**PILOTOS Y AMIGOS**  
 Claudio Bortoletto siempre ha tenido como amigos a sus pilotos. Carlos Sainz (arriba), Salvador Serviá (centro) y Didier Auriol (abajo), se encuentran entre sus amistades, incluso cuando ya no corren para él, como es el caso del francés.



tras la retirada de la marca italiana. Hoy en día Claudio Bortoletto, no es ningún secreto, es el director deportivo de Carlos Sainz, a quien conociera en España cuando apenas era un chaval. Un binomio ganador, por separado, que no está cosechando los éxitos que de esa combinación se esperaban. «Las expectativas eran tener mejor resultados de los que tenemos, pero los rallyes son así y se hace necesario aceptarlo». Sin embargo, pasar a formar parte de Lancia, el equipo Campeón del Mundo en los siete últimos años, y verse totalmente superados no sólo por Toyota (sus

piezas revisadas, van como recambio en los furgones. Como se rompió, es difícil de decir después del accidente de Andrea en la primera etapa».

«A nivel humano tenemos 45 mecánicos. No contamos con el ingeniero Roberti, de acuerdo, pero estaba Rino Buschiazzo hasta esta carrera como jefe de mecánicos. Su marcha ha sido como un trueno con el cielo sereno, porque era indudablemente el número uno y dejar Abarth después de veinte años para ir a una escudería privada es una decisión poco acertada. No creo que haya sido un problema de dinero, yo no lo hubiera dejado para ganar uno o dos millones más. Abarth siempre será Abarth, nunca se cerrará, y el grupo Fiat siempre tendrá alguna actividad deportiva. Pero el equipo siempre es el mismo. Los ingenieros siguen en casa trabajando para nosotros y para Alfa. Al ingeniero Sergio Limone, chasis o Daniele Secchi, motorista, tú le pides cualquier cosa y te lo hacen. Hemos pedido variar la incidencia y el ingeniero Limone ha hecho el proyecto y todas las piezas han sido modificadas. En Córcega teníamos deciseis caballos más, que no son pocos, pero encontrar cincuenta de golpe no es fácil. Ahora para sustituir a Rino hemos contratado al ingeniero Antoniazzi, que trabajará sobre el terreno y que ha estado ya en Abarth, en Alfa, Lamborghini y colaborando con Aprilia en motos. Hemos recuperado al motorista Paolo Fissolo, que hace dos años marchó de Abarth y que podrá discutir y trabajar con el ingeniero Secchi si están demasiado empeñados con los circuitos».

«Mira, coches hemos hecho cuatro unidades nuevas para

piezas revisadas, van como recambio en los furgones. Como se rompió, es difícil de decir después del accidente de Andrea en la primera etapa».

### LANCIA Y PIRELLI

Después de una y mil evoluciones lo que realmente es necesario conocer es si el Lancia HF Integrale ha llegado al techo de su evolución: «Mira, después de veinte años de rallyes he llegado a la conclusión de que ningún vehículo muere. El desarrollo de un coche de carreras nunca acaba, como dice el ingeniero de Ford, John Wheeler. Lo que sí parece claro es la mayor competitividad del Lancia HF Integrale con los neumáticos Pirelli usados por Aghini en Córcega. «Usar los Michelin es un hecho al que Carlos nos ha empujado. Hasta este rallye la «mousse» sólo nos ha creado problemas. En Montecarlo no había, en Por-

tugal los problemas en Lousa fueron posiblemente a causa de la «mousse» y en Córcega, todos. Existiendo un monopolio de neumáticos, hay vehículos que se esposan bien con las gomas pequeñas como el Ford, mientras que el Lancia ha necesitado siempre un neumático particular. Michelin dice que no existe un primer equipo. Yo no sé si es verdad. Nosotros lo que les pedimos lo hacen, pero no lo hacen sólo para nosotros. Hay dos o tres tipos de goma, se prueban y se eligen las que van mejor. Otros años se probaban diez y si no se encontraba el neumático justo se hacían más. Ésta es la diferencia entre proveedor único y un monopolio».

De cualquier forma, Claudio Bortoletto prefiere analizar cuidadosamente los resultados. «Debemos valorar que, en un cierto momento del rallye de Montecarlo, Carlos estaba delante de Auriol, teniendo en cuenta los problemas de ambos. Ciertamente no tenemos la ventaja del año pasado, pero en las dos últimas etapas, con el coche descuadrado, Sainz, con la

**A CARLOS SAINZ NO SE LE PUEDE PONER EN DUDA, NI SIQUIERA A SU VEHÍCULO, AUNQUE NO SEA COMO EL AÑO PASADO, QUE GANÓ FÁCILMENTE.**

rueda desplazada tres centímetros, luchaba con Auriol. Esto hay que tenerlo presente y no es cierto que Carlos fuese al mil por ciento porque no tenía que perder. En Portugal, en la primera etapa de tierra, Carlos ha sido más rápido que los Ford, la primera vez que conducía el Lancia. A Carlos no se le puede poner en duda, ni siquiera al vehículo, aunque no sea como el año pasado, que ganaba fácilmente. Sin esa mala suerte, podríamos tener cinco puntos menos que los Ford con un rallye menos (antes del Acrópolis). Mira en Córcega los tiempos de Aghini, decir que el Lancia está acabado no es justo, como no lo es que Carlos no rindió el máximo en Córcega. ¿Qué debía hacer? ¿Matarse cuando después de quince

kilómetros no tenía neumáticos? La decisión de hacer correr a Aghini con Pirelli en Córcega fue por tres razones: para demostrar a Michelin que el Lancia necesita un neumático particular, para demostrar que el Lancia es competitivo y para demostrar al propio Sainz que no estaba acabado como decían».

Cuando todavía queda mucha temporada por delante, la temporada de 1994 resulta todavía una incógnita mayor. «Estamos esperando la decisión de Fiat, si continúa con la Delta o no... es demasiado pronto. Espero que haya un nuevo modelo, porque Lancia ha enseñado al mundo a hacer carreras».

Esteban Delgado

**MATRIMONIO PERFECTO**  
Su mujer, Sandra, le acompaña a todas las carreras, encargándose ella misma del catering del equipo durante el rallye.



**TAN PRONTO COMO ME VI INMERSO EN LOS RALLYES SUPE QUE QUERÍA VIVIR ESA VIDA. NO CONTÓ NADA MÁS.**

máximos rivales en las últimas temporadas) sino incluso por Ford y Subaru y sumar dos fuertes accidentes en Montecarlo y Portugal, invita cuando menos a la reflexión, con veladas acusaciones a la marca italiana. «El acuerdo con Lancia es el sabido. Se continuaba haciendo los coches en Turín y debían ayudarnos en el desarrollo técnico. Así, por ejemplo, las cosas que les hemos pedido las hemos tenido, como la nueva caja de dirección, los nuevos diferenciales pedidos por Carlos o el motor poten-

Carlos, más todos los vehículos habidos el año pasado para Andrea. Este año los coches pesan 1.200 kilogramos, cien kilos más que en 1991, por lo que, reforzados, con cuatro haces diez rallyes sin problemas. Respecto a los recambios hay para hacer el Campeonato del Mundo los próximos dos años». Sin embargo, se ha hablado de utilizar repetidamente las mismas piezas en varias pruebas, causa ello del accidente de Aghini en Córcega. «La pieza era nueva. En los vehículos de carrera nunca se utilizan



**LA ESCUELA ELF-RENAULT DEL CIRCUIT DE CATALUNYA TE PROPONE:**  
**UNA AFICIÓN APASIONANTE, PILOTAR UN FORMULA RENAULT.**  
 Ya puedes hacer realidad tu pasión de siempre, pilotar un monoplaça de alta competición. Con los mejores medios, expertos monitores y en uno de los circuitos más prestigiosos de Europa. Sin límite de edad. En cursos individuales o en cursos pensados para el incentivo de empresa. Entra en un mundo apasionante.

**¿QUIERES LLEGAR A LA FORMULA-1?**  
 La Escuela Elf-Renault organiza cursos de competición dedicados a jóvenes menores de 25 años, sin experiencia. Si eres seleccionado como Volante Elf 94, mejor piloto de la promoción, participarás en el Campeonato Español de Fórmula Renault 1.994 como piloto Elf. A partir de ahí, la promoción de categorías superiores dependerá de tus resultados. Ésta es tu oportunidad. Aprovéchala.

**Cursos a partir de 100.000 ptas. Para más información llama al teléfono 221 00 64**

**elf**  
**MxOnda**  
**RENAULT**  
**MICHELIN**  
**Motor 16**  
**CIRCUIT DE CATALUNYA**

**ESCUELA ELF RENAULT DEL CIRCUIT DE CATALUNYA**





**LA SEGUNDA A LOS 46 AÑOS**  
La edad no cuenta para un Fittipaldi tan joven como cuando fue campeón de Fórmula 1 con sólo 25 años.

**O**BVIAMENTE la crónica de los hechos ya no importa tanto, hace más de una semana que se celebró la prueba y ya todo el mundo sabe que el astuto brasileño «robó» la carrera en el último instante a todo un Nigel Mansell y a un Arie Luyendyk, ganador también en su día y que había sido el más rápido en entrenamientos a una velocidad media de más de 360 kilómetros por hora. Para los cronistas de la Indy 500 hacia muchos años que no se veía un final de carrera tan competido, con tres hombres con posibilidades de victoria y una diferencia, al tomar la bandera a cuadros de tan sólo cuatro segundos entre los tres. Sin embargo, otro grande del automovilismo, el viejo Mario Andretti, pudo haber sido el vencedor pero una infracción al reglamento al entrar a repostar en bo

**DEPORTE**

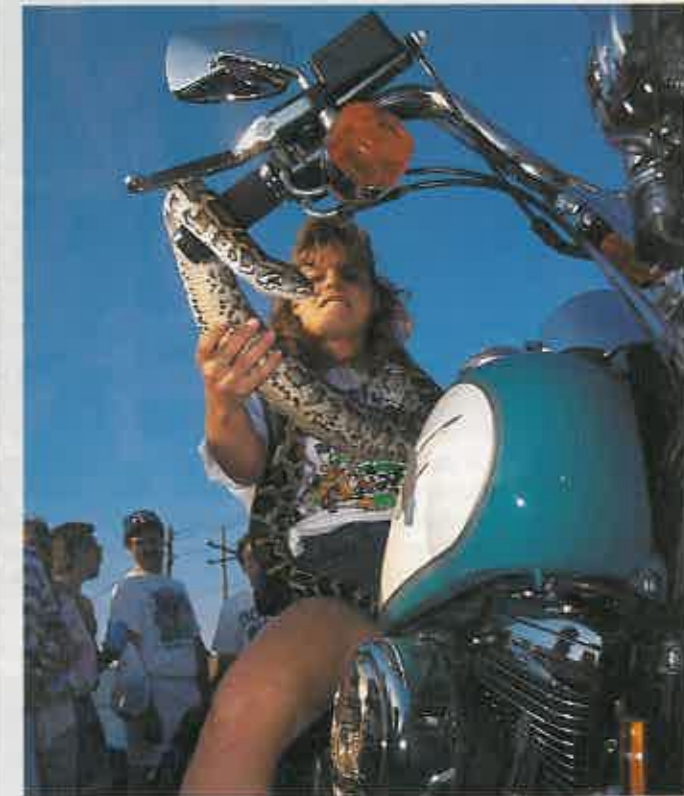
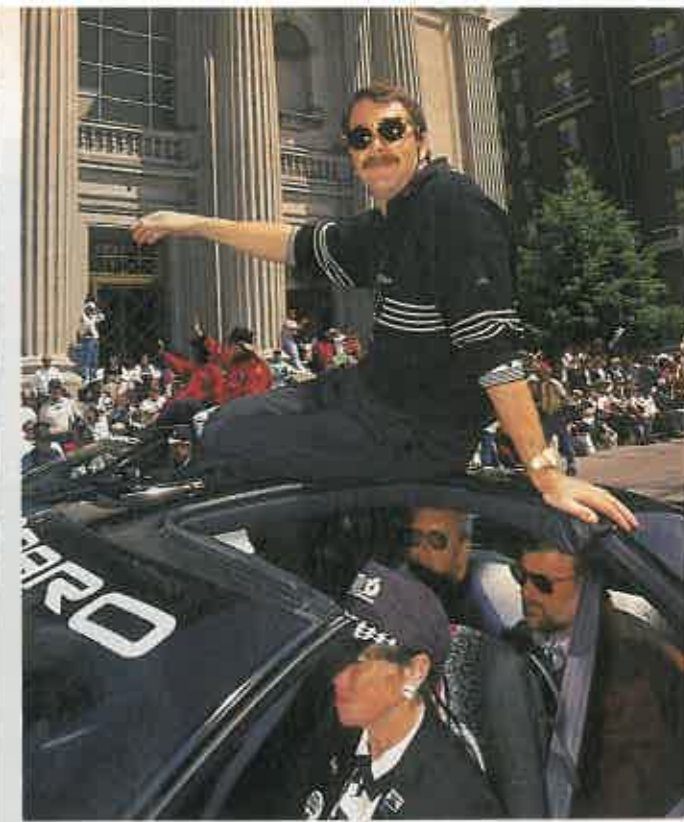
*500 Millas de Indianápolis*

**DOLARES SON AMORES**



**TODOS LOS AÑOS VUELVE LA FIESTA INDY.**  
Las mismas caras, idénticas atracciones, emociones de siempre para una carrera mítica y millonaria que mueve a medio millón de personas que, en esta ocasión, hicieron del «rookie del año» Nigel Mansell su verdadero protagonista de las 500 Millas.

Y si no que se lo digan a Fittipaldi que, con su victoria y la que obtuvo en 1989, se ha embolsado la friolera de 2.156.908 dólares, casi 270 millones de pesetas en ¡dos carreras!, a lo que se une la gloria de ganar en la prueba más famosa del mundo aunque sea más espectáculo que deporte. En Estados Unidos las cosas siempre son así.



**ESPECTÁCULO EN PISTA**  
No todo es ver dar vueltas a los coches de la Indy en el oval durante 500 millas. En los boxes cada parada es un auténtico espectáculo accesible para todos desde las tribunas. En la foto, Luyendyk.



**LAS GANANCIAS DE LA INDY**

Emerson Fittipaldi	1.155.304 \$	Hiro Matsushita	157.503 \$
Arie Luyendyk	681.303 \$	Stephan Gregoire	189.603 \$
Nigel Mansell	391.203 \$	Tony Bettenhausen	151.069 \$
Raul Boesel	317.903 \$	Willy T. Ribbs	146.653 \$
Mario Andretti	313.953 \$	Didier Theys	176.053 \$
Scott Brayton	248.253 \$	Dominic Dobson	146.203 \$
Scott Goodyear	234.953 \$	Jim Crawford	148.270 \$
Al Unser Jr.	243.253 \$	Lyn St. James	146.403 \$
Teo Fabi	206.703 \$	Geoff Brabham	139.203 \$
John Andretti	228.203 \$	Robby Gordon	155.453 \$
Stefan Johansson	186.020 \$	Roberto Guerrero	137.303 \$
Al Unser	194.870 \$	Jeff Andretti	154.370 \$
Jimmy Vasser	188.003 \$	Paul Tracy	136.003 \$
Kevin Cogan	180.603 \$	Stan Fox	136.703 \$
Davy Jones	166.003 \$	Nelson Piquet	137.219 \$
Eddie Cheever	184.403 \$	Danny Sullivan	137.203 \$
Gary Bettenhausen	155.053 \$		

ESTA es la clasificación final. Acabaron 24 pilotos, pero todos se llevaron suculentos premios, de hecho algunos de los retirados ganaron más dinero que los que finalizaron, porque la clasificación por premios no depende de la posición final en carrera sino de muchos parámetros, como posición durante la carrera, vuelta rápida, etcétera. El dólar se cotiza actualmente a unas 125 pesetas.

**RUIDOSA MULTITUD**  
Para los miles de aficionados que se dan cita en Indianápolis, las 500 Millas son algo suyo, muy propio, es casi como una religión, como la Meca para los árabes. Sin ellos no sería posible el espectáculo.



xes le penalizó lo suficiente como para no poder ser más que quinto. Más de medio millón de espectadores pudieron disfrutar de lo lindo en esa especie de circo romano que es el óvalo de la ciudad de Indianápolis. Los gladiadores han sabido, una vez más, dar espectáculo suficiente para satisfacer a todos.

En esta ocasión, además, los cuatro primeros, los tres ya mencionados y Raul Boesel, no eran estadounidenses, lo que prueba el gran interés que tiene este tipo de competición en todo el mundo. Catorce de los treinta y tres pilotos que participaron en esta edición de Indy eran extranjeros. Once de los participantes han sido pilotos de Fórmula 1, y de ellos, cuatro han sido, una o más veces, campeones del mundo de esa especialidad, Nelson Piquet tres veces, Emerson Fittipaldi dos, y Mario Andretti y Nigel Mansell una cada uno.

Por cierto, el británico Nigel Mansell se ganó al público de Indiana con su actuación, independientemente del tercer puesto, brillantísimo, conseguido. Y es que Mansell es mucho Mansell, ya que ocho días después de Indianápolis ha conseguido su segunda victoria en la especialidad, su primer triunfo en un circuito oval, en las 200 Millas de Milwaukee, con lo que es líder destacado del campeonato... por delante de un tal Emerson Fittipaldi. Los héroes de siempre de la Fórmula 1 parecen haber conquistado definitivamente América.

En Indianápolis espectáculo y dinero se dan estrechamente la mano para ofrecer lo mejor al público más heterogéneo, variopinto y motivado del mundo. Ir al mítico óvalo es como una religión para los americanos, es como una peregrinación a La Meca para los árabes, y no sólo por el espectáculo deportivo, sino por todo lo que rodea a una prueba millonaria en todo, en espectadores, en premios (este año se han repartido un total de 7.671.300 de dólares en premios; ¡poco menos de mil millones de pesetas!), en atracciones, en bebidas, en comidas y en recaudación en taquilla. Para muchos poco importa lo deportivo, pero para todos es imprescindible poder vivir ese ambiente por lo menos una vez en la vida.

Fotos: Carlos Matos

**NO SE PIERDA LA PROXIMA SEMANA EL COMPACT DISC Nº 16.**



No se pierda con Cambio 16 la más completa colección de música de los "Años 60" en 16 volúmenes con más de 250 títulos. La próxima semana, el nº16 "BALADAS" ¿Se acuerda?. Karina, Juan Pardo, Bruno Lomas, Los Diablos Negros, Los Play Boys... ¡Qué tiempos aquellos!

**Y RECUERDE, SI LE FALTA ALGUNO RECUPERELO.**

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



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



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

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

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

## Rallye Villa de Llanes

## VINI, VIDI, VINCI.

José María Bardolet, llegó, vio y venció en la tercera prueba del Campeonato de España de Rallyes, celebrada en la localidad asturiana de Llanes. José María, «Mia» Bardolet corria por vez primera en el equipo de General Motors; un equipo creado hace once años, que ha disputado cerca de cien rallyes y al que nunca le sonrió la victoria en nuestro país. Sólo un triunfo en tierras búlgaras, hace ya seis años, adorna el palmarés, dilatadísimo, de uno de los equipos más carismáticos de nuestro país.

## ENTRAR CON BUEN PIE

No pudo ser más afortunado el debu de Mia Bardolet, proporcionando al equipo de General Motors España su primera victoria en el campeonato nacional.



**José María Cernuda  
Ramón Rodríguez**  
Enviados especiales

ESTA primera victoria hispana del equipo Opel comenzó a fraguarse hace escasamente un mes, con el Campeonato ya iniciado. El equipo (ellos prefieren llamarlo «Team»), a comienzos de año, sólo preveía la participación de un único coche, el Astra GSI 16 válvulas, conducido por Luis Climent y preparado en Gran Bretaña en los talleres de Motor Sport Development (MSD). El coche debutaba en el rallye El Corte

Inglés y corría después en Santander, poniendo de manifiesto el gran potencial que encierra. Entre otras cosas, ha vencido en dos pruebas del Mundial, en la categoría F2.

Hace un mes se llegó a un acuerdo de patrocinio con Publiespaña (la entidad publicitaria del grupo ONCE), que iba a permitir la inscripción de un segundo coche, inicialmente previsto para el piloto Iñigo Lilly. Sin embargo, los responsables deportivos de GME prefirieron a última hora decantarse por un piloto más experimentado, eligiendo a «Mia» Bardolet. Bardolet forma, con Jesús Puras, la

pareja de pilotos españoles que han podido participar en el Mundial de rallyes en un equipo oficial; al margen naturalmente de Carlos Sainz, cuyos triunfos han permitido que al menos un par de pilotos españoles hayan merecido la confianza de los poderosos equipos mundialistas. Bardolet, sobre un Sierra Cosworth ha participado en tres pruebas del Mundial en los años 91 y 92 y además, ha sido el piloto encargado de las primeras evoluciones del Ford Escort Cosworth, cuando aún no estaba homologado, logrando la primera victoria de este coche en un rallye;

concretamente en el de Talavera de 1991. El debu de Bardolet en el segundo Astra era pues el foco de atención de la prueba de Llanes, en la que no faltaban otros elementos de interés. Por ejemplo, la llegada del motor 2 litros al Renault Clio semi-oficial de Kikk Cima. Como quizá sepan, el Clio grupo A ha venido utilizando hasta la fecha el motor 1.800 de alrededor de 205 caballos. En el pasado Tour de Corcega, debutaban en el Mundial los Clio Williams 2 litros y con notable éxito. Uno de estos motores de 225 caballos era traído a España donde el campeonato,

limitado a estos coches de sólo dos ruedas motrices, servirá como banco de pruebas y sin duda será el coche más puntero de cuantos participan.

Cima nos decía al respecto: «No se trata tanto de haber ganado potencia, como de haber ganado milichisimos bajos. Es impresionante porque desde 4.000 vueltas el coche va como un disparo. Nos queda afinar más las suspensiones; pero este coche es fantástico porque cualquier modificación en barras, amortiguadores o reglajes del tren, lo notas inmediatamente. Por si fuera poco, estos cambios se hacen en

muy pocos minutos, en cualquier asistencia».

La lucha, pues, prometía ser apasionante, porque a los dos Astra, con las nuevas suspensiones, y el Clio, había que añadir el siempre incisivo Peugeot 309 de Borja Moratal, que estrenaba motor tras los problemas padecidos en las dos primeras pruebas, y el Ford Escort Cosworth de Daniel Alonso, quien ya había superado a los F2 en Santander y que en Llanes, con lluvia intermitente en los días previos a la carrera, era el máximo favorito gracias al sistema de cuatro ruedas motrices.



**CLIMENT COMPLETO EL DOBLETE**  
Con su segunda plaza, Luis Climent proporcionó al equipo Opel un doblete muy poco frecuente en este campeonato. Luis no pudo pelear por la victoria a causa de un problema con el distribuidor de su Astra.

Sin embargo en Llanes no estaba Jesús Puras, el vencedor del rallye anterior (también con Ford Escort Cosworth) porque su coche, alquilado en Gran Bretaña, no estaba disponible. Jesús llegó a un acuerdo de patrocinio con Elf hace sólo tres semanas y ya el Escort estaba comprometido para una prueba local.

Esta edición del Llanes, una de las pruebas más bonitas y coherentes de cuantas componen el calendario nacional, iba a ser rica en acontecimientos, que comenzaban antes incluso de darse la salida cuando Carlos Otamendi sufrió el mayor susto de su vida deportiva. En las verificaciones previas, al empujar su Ford Sierra para moverlo de un punto a otro, dentro del pabellón de deportes donde se desarrollaba la tarea, arrancó el motor (había dado al contacto para desbloquear la dirección) con una marcha engranada. El coche



**POR FIN A PIÑÓN LE SONRIÓ LA FORTUNA**  
Pocos pilotos tienen en España la mala suerte de José Piñón, pero al fin parece que las cosas van cambiando. Su tercer puesto en Llanes nadie lo mereció tanto.



**OTAMENDI SALVÓ A FORD**  
El honor de Ford estuvo defendido sólo por Carlos Otamendi que pudo haber sido tercero si al final no le hubiera fallado la mecánica.



**GUIXERAS SE IMPUSO EN EL DESAFÍO**  
Un excelente cuarto puesto y la victoria entre los coches de serie fue el resultado de David Guixeras que ahora se coloca tercero en el Campeonato de España

salió disparado y Carlos, al intentar meterse dentro para detenerlo, pisó el acelerador. El Sierra se estampó contra una columna, dañando el chasis, que tuvo que repararse a toda prisa. Es fácil imaginar el estado de ánimo con que tomaba la salida el bravo piloto asturiano.

El segundo acto lo protagonizaba, también para su desgracia, Daniel Alonso. En las pruebas realizadas horas antes de la salida, se detectaba un fallo en la transmisión, que hubo de ser cambiada la noche anterior. Al darse la salida, Daniel advierte que el embrague patinaba, lo que comunica por radio a su preparador francés André Pastor, que no da crédito a lo que oye. Tenía razón Pastor, porque el embrague no estaba mal. Lo que fallaba era la caja de cambios, que se rompe definitivamente en la mitad del primer tramo, dejando a Daniel en la cuneta sin po-

der marcar un tiempo. En este primer tramo comienza a llover. Cada piloto monta las ruedas que cree mejores. Moratal sólo puede elegir entre S (para seco) o P (para lluvia), por lo que se decide por estas últimas y falla estrepitosamente, cediendo 17". Cima comienza prudentemente y pierde 11" y los dos Astra marcan los dos primeros mejores tiempos (premonitorio), con Bardolet como primer líder y Climent algo retrasado a causa de unos ligeros problemas de motor que con el transcurso de los kilómetros, iban a agravarse. En el primer tramo cede 5" y en los sucesivos, 14", 19" y 32". En total algo más de un minuto que ya no podría recuperar porque, por si fuera poco, degrada sus ruedas en un tramo del final de etapa, ya con el suelo seco.

Cima, más seguro de sí mismo y de su coche, comienza a rodar más

fuerte (suele comenzar los rallyes muy tranquilo este asturiano) y aprovechándose de la eficacia del Clio en agua, se hace con el liderato. Moratal tampoco se duerme y logra en los tres tramos siguientes recuperar parte del tiempo perdido, formando un terceto que luchaba por la cabeza. Pero iba a durar poco porque en el quinto tramo, al apurar una frenada, se le desprende una rueda, con los espárragos segados. El golpe fue muy fuerte y aunque no les ocurre nada ni a Borja ni a Alfredo, la suspensión del Peugeot queda inservible. Pocos minutos antes había abandonado el benjamín del equipo, Oriol Gómez. Tras un comienzo espectacular, en el que marcó, bajo la lluvia, tiempos mejores que Kiko Cima y Luis Climent, Oriol se sale y cae en un talud del que no puede salir, pese a que el Peugeot 106 apenas estaba dañado.



**GALERIA DE ABANDONOS**  
Ni Kiko Cima (en la foto grande) ni Borja Moratal lograron acabar la prueba. Cima estuvo en cabeza hasta que cedió el nuevo motor Williams de su Renault Clio y Moratal era tercero cuando se desprendió una rueda de su Peugeot 309.



**EN LLANES SIGUE HABIENDO DEMASIADOS INCONSCIENTES**  
Aunque sin duda tienen la afición más apasionada de la Península, en Asturias y más concretamente en la zona llanesca, las situaciones de peligro no terminan de ser controladas.



**PRIMER RALLYE PARA EL CINQUECENTO**  
Interesante la primera aparición del Fiat Cinquecento grupo A, patrocinado por la red de concesionarios catalanes y conducido por Jordi Vidal. El equipo Opel logró su mejor resultado en sus 11 años de existencia.

El ataque de Cima no puede ser contestado por Bardolet, por un problema estúpido, que hace que su parabrisas se empañe intensamente. Tiene que conducir con el amés muy suelto para permitirle llegar con la mano al cristal y poder ver. Cuando la lluvia cesó, se acabó el problema y al final de la etapa la diferencia entre primero y segundo era de 5 segundos a favor del Renault. Tras ellos, Climent que por fin pudo resolver el problema de distribuidor que le afectaba y un sorprendente José Piñón, con un Clio grupo A.

Piñón, que ha ganado casi todo en trofeos monomarca, sigue sin encontrar el patrocinio que le permita desarrollar su potencial. En Llanes dio buena cuenta de Otamendi mientras duró la lluvia.

Al comenzar la segunda etapa, Bardolet no quiere dejar escapar a

Cima, arañando 2 segundos en el primer tramo y poniendo el interés al rojo vivo. Pero en el siguiente tramo, el motor del Clio dijo adiós, con el volante motor suelto al romperse los espárragos de sujeción. Este abandono dejaba las dos primeras posiciones en manos de los dos pilotos de Opel, sin mas resistencia que Piñón y su Clio, y Otamendi y su Sierra de serie. Poca resistencia para impedir el mejor resultado del equipo en muchos años. Climent quiso al menos demostrar que era capaz de rodar tan deprisa como el piloto mundialista y marcó dos *scratches* consecutivos, pero un susto en el siguiente tramo y el reconocimiento de que la diferencia era mucha, dejó las cosas como estaban, bajando ambos el ritmo.

Otamendi a punto estuvo de atrapar a Piñón, a quien tuvo a 35 se-

gundos, pero la rotura del turbo no sólo le hizo perder la tercera posición, sino también la quinta y la victoria en grupo N (coches de serie) a favor de David Guixeras, el más rápido entre los hombres del Desafío Peugeot. Guixeras dominó en los comienzos del rallye al gallego Sergio Vallejo, que no se daba por vencido, ni mucho menos. Diversos problemas mecánicos retrasaron a Guixeras que perdió cerca de 2 minutos y tuvo que ir segundo a segundo recuperándolos hasta que, en el penúltimo tramo, Vallejo perdió 2 minutos y toda posibilidad de hacerse con esta victoria en su categoría. ○

## CLASIFICACIONES

1º Bardolet-Muntada (Opel astra GSi), en 2.50.42. 2º Climent-Muñoz (Opel Astra GSi), a 1'32". 3º Piñón-López (Renault Clio), a 3'57". 4º Guixeras-Del Barrio (Peugeot 309 GTI), 1º grupo N, a 8'05". 5º Vallejo-Vallejo (Peugeot 309 GTI), 2º grupo N, a 8'48". 6º Otamendi-Colado (Ford Sierra Cosworth), 3º grupo N, a 9'06". 7º Villarias-Villarias (Renault Clio), 4º grupo N, a 9'57". 8º Fuster-Candela (Renault Clio), 5º grupo N, a 10'41". 9º Azcona-Billmaler (Peugeot 106 XSi), 6º grupo N, a 13'43". 10º Blach-López (Peugeot 309 GTI), 7º grupo N, a 14'26".

## CAMPEONATO DE ESPAÑA

1º Luis Climent (Opel), 364 puntos. 2º Sergio Vallejo (Peugeot), 316 pts. 3º David Guixeras (Peugeot), 272 pts. 4º Gregorio Picar (Ford), 224 pts. 5º Carlos Otamendi (Ford), 204 pts. 6º Jesús Puras (Ford) y José M. Bardolet (Opel), 192 pts. 8º Kiko Cima (Renault), 189 pts. 9º Borja Moratal (Peugeot), 162 pts. 10º Daniel Alonso (Ford) y Oriol Gómez (Peugeot), 132 pts.

## Fenouil fiel a sus principios

**E**L organizador del Rallye de los Faraones, Rallye de Túnez y de la próxima edición del París-Dakar, Fenouil, ha hecho público un comunicado, en el que deja bien claras sus intenciones con respecto a las carreras que dependen de él. Con respecto al Rallye de los Faraones, que se disputará del 1 al 13 de octubre, Fenouil, ha advertido a los equipos interesados en participar, que no permitirá los reconocimientos previos, ni la posibilidad de salir a la carrera con notas. Según él y en buena lógica, eso es algo que mataría el espíritu de aventura de este tipo de competición.

Una parte muy importante del juego en las carreras tipo raid, es el factor sorpresa y la habilidad de los participantes para sortear obstáculos imprevistos. También es una forma de igualar un poco las posibilidades de unos y otros. Si se sigue la tónica del último Rallye del Atlas, donde los favoritos contaban con notas y

la presencia de «ouvriers», los raids pasarían a convertirse en pruebas similares a las del Mundial de Rallyes.

Fenouil, por lo que respecta a sus carreras, piensa seguir manteniendo las categorías de coches, motos y camiones. Sobre estos últimos vehículos, se da la circunstancia de ser el Rallye de los Faraones la única prueba puntuable para la **Copa del Mundo de Rallyes TT** en la que están admitidos los camiones. Por lo tanto el vencedor de esta carrera será el campeón del mundo.

En el 94, el París-Dakar, como dijimos en su día, lo organizará Fenouil, que toma el relevo de Gilbert Sabine. La nueva alma mater de esta carrera, tiene planes muy ambiciosos para ella. Su recorrido cambiará notablemente y pretende que el final no sea como es habitual en Dakar. Los participantes tras llegar a la capital senegalesa volverán a París donde estará la meta. Otra novedad de esta carrera es que se disputarán dos etapas en España, una de ellas en Almería, donde un grupo de ecologistas están protestando y pretenden evitar el paso de la carrera. De conseguirlo evitarán una magnífica promoción de esta provincia española y una oportunidad única para que se hable de Almería en todos medios de comunicación del mundo.

En el 94, el París-Dakar, como dijimos en su día, lo organizará Fenouil, que toma el relevo de Gilbert Sabine. La nueva alma mater de esta carrera, tiene planes muy ambiciosos para ella. Su recorrido cambiará notablemente y pretende que el final no sea como es habitual en Dakar. Los participantes tras llegar a la capital senegalesa volverán a París donde estará la meta. Otra novedad de esta carrera es que se disputarán dos etapas en España, una de ellas en Almería, donde un grupo de ecologistas están protestando y pretenden evitar el paso de la carrera. De conseguirlo evitarán una magnífica promoción de esta provincia española y una oportunidad única para que se hable de Almería en todos medios de comunicación del mundo.

A TODO GAS



## LOS MEJORES EN LA BAJA ARAGON

**D**URANTE los días 24 y 25 de julio, en el desierto de los Monegros, se vivirá una nueva edición de la **Baja España Aragón**. Una carrera que tras un año ausente del calendario, vuelve con más fuerza que nunca. Puntuable para la nueva Copa del Mundo de Rallyes TT, contará con la presencia de los mejores especialistas en este tipo de competición. De esta forma Citroën y Mitsubishi ya han confirmado su participación, lo que junto al equipo Seat Sport con sus **Toledo Marathon**, constituye una oportunidad única de comprobar el potencial del equipo español. Además de la inscripción de estos potentes equipos, también estarán en Zaragoza otros pilotos muy importantes, por parte española estarán además de **José María Serviá** en uno de los Toledo Marathon, **Salvador Serviá**, que aún no tiene decidido con qué coche correrá y **Miguel Prieto** con su espectacular Nissan Pick-Up proto.

## FOLCH VUELVE A GANAR

**C**OMO ya lo hiciera el pasado año, el piloto del Antic Car Club de Cataluña, **Joaquín Folch**, está tomando parte en el Campeonato Europeo de Vehículos Históricos. Para ello emplea sendos **Lotus**, un Elan y un XXIII B, preparados por Urban Fessler. En el circuito de **Zandvoort** se impuso con el segundo de ellos tras haber conseguido el tercer tiempo en los entrenamientos, mientras que en Monza fue segundo tras salir en sexta posición.



## EMOCION EN EUROPA

**L**OS distintos certámenes de turismo europeos, se están distinguiendo por lo competidos que están resultando. En Inglaterra, en el **BTCC**, domina en la clasificación Joachim Winkelhock con un BMW 318i con 74 puntos, le sigue Steve Soper, con un vehículo similar y 72 puntos, tercero es John Cleland con un Vauxhall Cavalier 16v (Vectra 16v) con 45 puntos. En el **Superturismos francés**, el dominio corresponde a Frank Biela, que con un Audi 80 Quattro, en carreras bajo la lluvia y en circuitos difíciles, su vehículo 4x4 se ha mostrado implacable. Domina en la general con 131 puntos, seguido de Laurent Aiello

(BMW 320i) con 84 puntos, mientras que la tercera posición es para Marc Sourd, compañero de Biela con 82 puntos.

En Italia, en el **CIVT**, la clasificación general la encabeza provisionalmente Roberto Ravaglia con un BMW 318i con 129 puntos en su casillero. Le siguen Gary Ayles con un Peugeot 405 Mi 16 y Gabriele Tarquini con un Alfa Romeo 155 T.S. empatados a 97 puntos. Por lo que respecta al **DTM alemán**, lo encabeza Nicola Larini con un Alfa Romeo 155 con 97 puntos, seguido por los pilotos de Mercedes Roland Asch y Bernd Schneider con 85 y 82 puntos respectivamente.



## DESTINO LA PANAMERICANA

**A**PADRINADO por el Classic Motor Club del Bages y el American Car Club de Cataluña, un **Ford Custom Line V-8 de 1954** pilotado por Josep Arbós y Santiago Ponce tomará parte en la edición de este año de la Carrera Panamericana que tendrá lugar del 22 al 28 de octubre próximo en Méjico. Para superar esta carrera de **3.200 kilómetros** de recorrido el coche, comprado en un estado lamentable, pero original y básicamente entero, ha sido completamente reconstruido y preparado en los Talleres Diputación de Barcelona. Evidentemente se han reforzado suspensiones, bastidor, frenos, embrague, etc..., potenciado el motor, instalando los elementos

de seguridad y llevando a cabo las habituales operaciones destinadas a convertir un automóvil de calle en uno apto para resistir una prueba de la dureza de la Panamericana. ¡Ah! y también ha sido bautizado, nada menos que con el españolísimo nombre de **Rocinante...**



B O X E S



### ♦ EN BUENAS MANOS

La Federación Española de Automovilismo, sortó en el Salón de Barcelona un kart Fórmula CEK entre todos sus visitantes. La fortuna le sonrió a Cristóbal Romero de 17 años de edad, estudiante y que piensa aprovechar la oportunidad de participar en competición con su flamante kart.

### ♦ TARRÉS ARRASA

Tras un flojo comienzo en el Mundial, Jordi Tarrés ha demostrado en las cuatro pruebas siguientes que está decidido a lograr su quinto título. En la última carrera celebrada en la localidad polaca de Stryzow, Tarrés volvió a imponerse pese a la gran oposición del nuevo valor español Marc Colomé.

### ♦ SORPRESAS EN MONTMELÓ

En la próxima cita del CET, en el circuito de Montmeló, reaparecerán Balba González Camino y Álvaro de Aranzana. Balba lo hará con un Opel Calibra de Conrero, similar al de Arqués. Para esta primera carrera contará con el apoyo de los concesionarios Herben Motor y Centrovías de Opel. Para el resto de la temporada tendrá la ayuda de la Red de Concesionarios Opel de Madrid. Álvaro de Aranzana volverá a la competición con un BMW 320i de la División II del equipo de Isidoro Bego. Aranzana en su vuelta a los circuitos cuenta con la ayuda de Olivetti.

♦ **CURSOS DE FÓRMULA 1.** La Escuela Elf Renault del Circuito de Cataluña, organiza interesantes cursos de pilotaje con un Fórmula 1 ACS. Todos los interesados pueden solicitar los programas y precios a los teléfonos: (93) 221.00.64 y 221.00.94.

♦ **NUEVO TYRRELL-YAMAHA.** La escudería Tyrrell-Yamaha hará debutar en el Gran Premio de Francia, el próximo 4 de julio, un nuevo monoplace, el 021. Este vehículo diseñado por Mike Goughan, está pensado para equipar el motor Yamaha OX10A V10, dándose la



circunstancia de ser el primer monoplace de Tyrrell desarrollado en conjunto con Yamaha.

♦ **BULTÓ CON PORSCHE.** Álvaro Bultó ha sido invitado por Porsche España para participar en la segunda prueba de la Copa Porsche 968 CS, que tendrá lugar este fin de semana en Montmeló. Bultó que es la primera vez que participa en una carrera de este tipo, pero preparada ha tenido ocasión de entrenar en el Jarama, quedando muy comprendido de las prestaciones del vehículo.



## MANSELL VENCE EN MILWAUKEE

TRAS el duro revés que sufrió Nigel Mansell en las **500 Millas de Indianápolis**, en una carrera en la que estuvo a punto de inscribir por primera vez su nombre en el palmarés, se ha recuperado y se ha impuesto en las **200 Millas de Milwaukee**. Dándose la circunstancia de ser ésta, la primera victoria de Mansell en un circuito oval. El piloto británico se impuso por un escaso margen sobre el brasileño Boesel, cincuenta milésimas los separaron en la línea de meta. Con esta victoria Mansell encabeza la

clasificación de la **Fórmula Indy** con 70 puntos, seguido de Boesel con 52 y de Fittipaldi con 51.



## ORIOI SERVIA IMPARABLE

EN la tercera prueba de la Copa de Francia de la **Fórmula Renault-Elf Campus**, celebrada en el rápido circuito de Dijon, el joven piloto español Oriol Serviá, ha conseguido una magnífica segunda posición.

Este excelente resultado viene a unirse a los dos triunfos obtenidos en las pruebas precedentes, por lo que Oriol



se perfila como uno de los más sólidos aspirantes a la **victoria final** de este prestigioso certamen, pues marcha al frente de la clasificación provisional con un total de 87 puntos, siete más que Sébastien Philippe su más directo rival. La próxima prueba puntuable de la Renault-Elf Campus se celebrará el 19 de junio en Paul Ricard.

## RALLYE BERLIET

COMO ya es habitual ha tenido lugar en la zona de Lyon el Rallye del Club Automovilista Berliet en el que han tomado parte **veinticinco equipos** con vehículos fabricados entre los años 1922 y 1954, de entre los cuales cabe destacar tres camiones y dos autobuses

además de algunos ejemplares de vehículos históricos particularmente singulares como puede ser un **Rochet Schneider tipo 25.000**. Pese a lo accidentado y duro del recorrido todos ellos cubrieron los 80 kilómetros de la prueba sin sufrir el menor incidente.



## EL CATALOGO CON MAS PRESTACIONES.



**(SIN INTERMEDIARIOS)**

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

**CATALOGO**  
**Motor 16**

Conduzca con ventaja.

## La lenta recuperación de Detroit

**S**i el Reino Unido es el único mercado europeo en alza, a Estados Unidos le ocurre otro tanto en el resto de los mercados occidentales. ¿Se trata de un «efecto Clinton» o algo real? A decir verdad, nadie lo sabe, ni siquiera en Detroit, después de un invierno poco propicio pero en el que se han aumentado las ventas en un 7 por ciento en abril y un 33 a principios de mayo. Harold Poling, al que le quedan tan sólo unos meses a la cabeza de Ford, predijo un crecimiento de 4,7 por ciento este año. «La economía, dijo, ha mejorado en los EEUU pero más despacio que en otras ocasiones. E ignoramos todavía los detalles del programa Clinton». Expresando las esperanzas creadas con el nuevo Mondeo, Poling ha anunciado que la versión americana se llamará **Contour** en Ford y **Mystique** en Mercury.

Los signos de progreso en Detroit son que General Motors, aún en dificultades, ha conseguido sin embargo unos beneficios de 513 millones de dólares durante el primer trimestre de 1993 mientras que en 1992 perdió 166,7 millones en el mismo periodo. Mientras, Ford ha obtenido 572 millones, doblando el resultado del año anterior, Chrysler finalizó el trimestre con 530 millones frente a los 13 perdidos en el de 1992. Por supuesto, las inversiones urgentes esconderán parte de esta recuperación, pero los proveedores han ganado 11 millones de dólares

en dicho periodo, mientras que en el de 1992 perdieron 868 millones. Parte de estos beneficios se deben a la prosperidad de sus servicios financieros y a ello se suma el neo-proteccionismo norteamericano. Si los derechos de aduana sobre los monovolúmenes y los utilitarios ya existían de hace tiempo, la administración Clinton y la Asociación de Fabricantes han puesto a los importadores del lado de Washington. Olvidándose de la «anti-trust», Clinton ha autorizado a los fabricantes a colaborar entre ellos, prometiéndoles incluso ayuda financiera. Otra novedad: cada coche nuevo tendrá que llevar, a partir de 1995, una etiqueta precisando el **porcentaje de piezas** de origen norteamericano o canadiense, el país y lugar de ensamblado, el origen del motor, etc.

Honda ya se ha visto muy perjudicada y ha tenido que premiar a sus concesionarios con 1.000 dólares por cada Accord o Prelude vendido y con 400 en el caso del Civic. En Detroit, el Probe GT de Ford, los LH de Chrysler, los Saturn de GM son ya dignos de los mejores importados. Los japoneses se ven asfixiados por esta política monetaria y, aunque podrían desarrollar nuevos «transplantes» de fábricas en territorio americano, sus recursos financieros empiezan a agotarse.



Edouard Seidler



¿LA CALLE PRINCIPE DE VERGARA? NO ME SUENA



# ContiEcoContact



## El nuevo ContiEcoContact:

**AHORRA COMBUSTIBLE Y REDUCE LA EMISION DE GASES CONTAMINANTES.**

El nuevo ContiEcoContact es el primer neumático en tener en cuenta el medio ambiente. Gracias a la reducción de la resistencia al rodamiento, la cual es responsable del gasto de energía del neumático, se ahorra combustible y la emisión de gases contaminantes es menor. Todo ello con un alto rendimiento kilométrico.

**¡Gasta menos y cuida el medio ambiente!**

Superando marcas

**Continental**



EN CITROËN

*Su coche usado,  
con garantía europea  
por escrito*

SELECCION  
CITROËN EUROCASION  
CARNET DE GARANTIA



## COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

Todas las marcas.  
Todos los modelos.

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir. Con Garantía.

**Garantía Europea hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de garantías por escrito. Con garantía nacional de 3 y 6 meses y garantía Europea de 12, 18 y 24 meses (según estado del vehículo).

**Servicio Citroën 24 Horas.**

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía Europea disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario, dentro del ámbito nacional.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

15 de junio 1993

Núm. 504 • 350 ptas.

# FIAT PUNTO

*Sucesor  
del Uno*



Al Volante



**CHRYSLER VISION: UN AMERICANO PARA EUROPA**



**PORSCHE 911 RS 3.8**



**PORSCHE 968 TURBO S**

Fuera de Serie