



**SORPRENDIMOS
LOS NUEVOS
MODELOS DE SEAT**

**ECONOMICOS, RAPIDOS, LUJOSOS
TURBODIESEL**

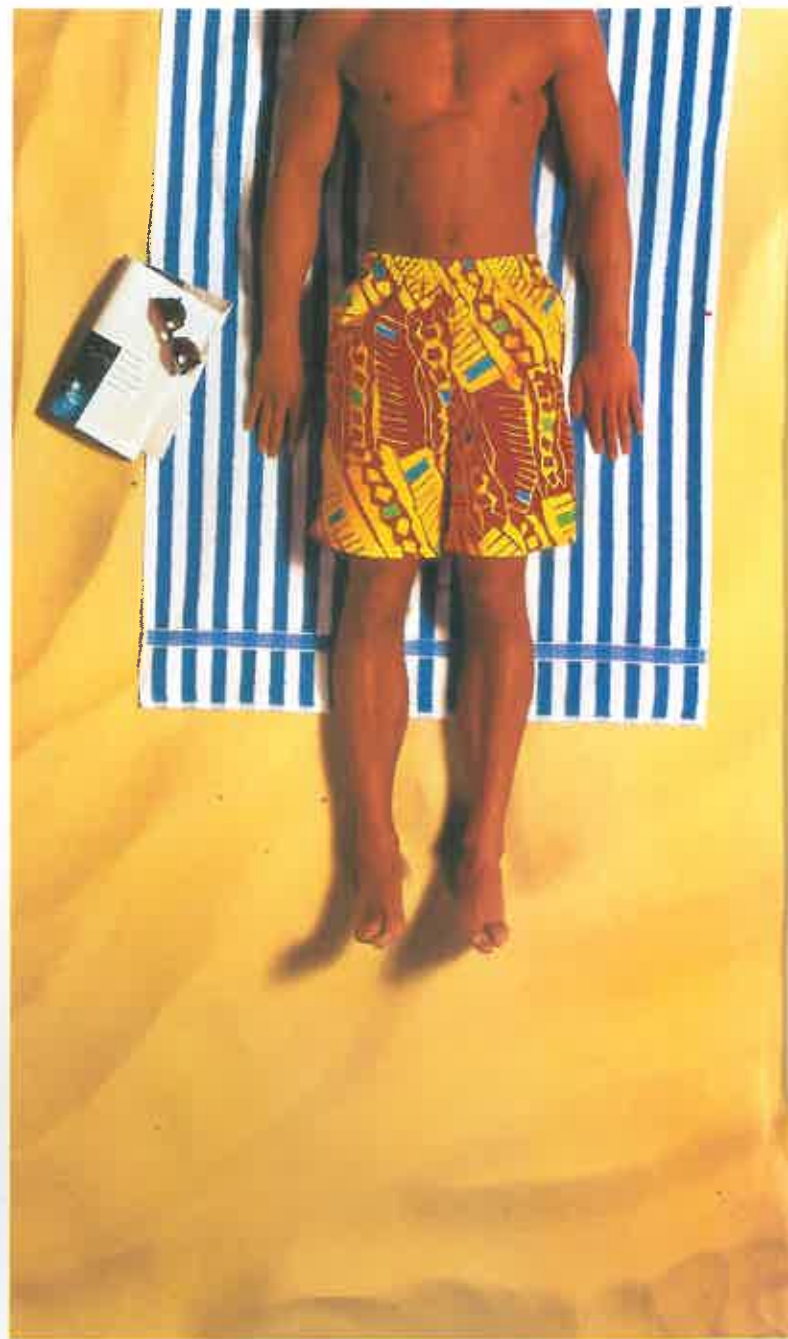
*Citroën Xantia TD SVX frente a
Peugeot 405 STD*



**MUSEOS DEL
AUTOMOVIL EN FRANCIA**



Con Mobil 1[®] sólo tendrá que preocuparse del aceite de su bronceado.



Puede que todos los aceites lubricantes le parezcan iguales, pero de su elección dependerá tumbarse tranquilamente al sol o tener una vez más problemas con su motor.

Por eso, elija el único aceite lubricante que le proporciona una protección absoluta, incluso en las condiciones más adversas.

Mobil 1 ha sido sometido a pruebas de temperaturas desde -50° C. hasta 230° C. Los resultados demuestran que a altas temperaturas, se mantiene su poder de lubricación con un mínimo consumo de aceite, mientras que a las más bajas aún permanece lo suficientemente fluido.

Con Mobil 1 sólo tendrá que preocuparse de su bronceado.

Por qué conformarse con menos si puede elegir Mobil 1[®]

Mobil Oil, S.A. Telf.: (91) 537 94 00. Fax: (91) 563 68 29



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^º Jesús Benet (Información) Víctor Pico (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Luis M. Turmes** (diseño). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). **Juan González Aso** (Diseño) **Andrés Mas** (Producto) y **Alfonso J. Nieto** (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Catilla, Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alfonso J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia), Daniel Monteverde (Japón), Giancarlo Perini (Italia), Hans Jürgen Tucherer (Alemania), Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Redacción:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Enrique Blanco (Pruebas), José María Casanova. Esteban Delgado (Deporte), Jesús Espinosa (Ilustraciones), Víctor Fernández (Producto), Antonio Montañés (Pruebas), Enrique Llorca (Ilustraciones), Enrique Ortega (Ilustraciones), Francisco Podadera (Diseño), Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). **Autoedición:** José M^º Gómez-Morán (Jefe), José M^º Ormazabal.

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha y M^º Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **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 86 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^º de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1. 48002 Bilbao. **Teléfono:** (94) 423 81 35. **Fax:** 424 41 05. **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58. 46005 Valencia. **Teléfono:** (96) 373 68 11. **Fax:** 373 68 83. **ANDALUCÍA:** Sotogrande-Cádiz. Tífo. 79 45 18. **Fax:** 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.

Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.

Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. **Teléfono:** 586 31 00.



1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



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

E
S
T
A
S
E
M
A
N
A



28
Renault
19 Rsi.

PUNTO DE MIRA

SU CASO

LO ÚLTIMO

Nuevos productos Seat

FRENTE A FRENTE

Peugeot 405 STDT frente

a Citroën Xantia TD SVX

A FONDO

Renault 19 Rsi

REPORTAJE

Museos del automóvil del

Este de Francia

LOS HOMBRES

George Simpson: director

general de Rover

PRECIOS

MOTOS

4	Triumph Tiger 900	
12	DEPORTE	90
16	Campeonato de España de Turismos en Calafat	
20	Gran Premio de Inglaterra de Fórmula 1	98
	Rallye de Lugo	106
28	A Todo Gas	110
	FIRMA DE LA CASA	114



86
Triumph
Tiger 900.



98
G.P. de
Inglaterra
de
Fórmula 1.

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

La Europa de las «bicis»

Cinco mil kilómetros por el continente europeo occidental (entiéndanme: España, Francia, Bélgica y Alemania) en pleno mes de julio dan mucho de sí. Se ve de todo, se vive de todo, se siente de todo y... ¡se soporta de todo! Antes, más bien hasta ahora mismo, nuestra convivencia con el resto del tráfico rodado por las autopistas de Europa y las autovías de España no era, ni mucho menos, fácil. Menudeaba el transporte terrestre -ya saben, esos grandísimos camiones que a veces parece que nos van a tragar sin que podamos evitarlo-; los «moritos», siempre en transhumancia hacia el norte de África con esos vehículos en lamentable estado y cargados hasta los topes, convivían malamente con los «veraneantes» con la casa a cuestas. Esas tres categorías de vehículos ponían en todo momento las cosas difíciles al sufrido conductor que, por motivos profesionales, no tenía más remedio que utilizar las mismas vías. Pero, para ese conductor, una nueva «categoría» se ha sumado a las tres anteriores: los vehículos portadores de bicicletas. Se trata de un fenómeno tan curioso como extendido en toda Europa. Son coches normales que se trasladan de vacaciones casi con la bicicleta como único, y muy molesto, equipaje; y además una para cada ocupante (o incluso

más) y sus correspondientes accesorios, queremos decir, ruedas de repuesto movidas por el viento dando la impresión de modernos molinos sobre ruedas. Ninguno de los países atravesados ha sido ajeno a este fenómeno y, si los veraneantes, los moros y los grandes camiones ya nos ponían nerviosos, esos coches cargados con los «caballos de hierro» nos han sacado de quicio, de verdad, y por múltiples razones. En primer lugar, con tan peculiar decoración externa es difícil saber qué vehículo llevas delante hasta que prácticamente te topas con él, luego, sus maniobras son tan erráticas y sorprendentes como las de los transhumantes norteafricanos y, finalmente, las bicicletas lo tapan todo, las matrículas, la intermitencia y las luces. En definitiva, un nuevo obstáculo que no parece estar regulado ni mucho ni poco.

Manuel Doménech



ALTO OCTANAJE

Bajo el nombre de Eurosuper, de 95 octanos, y Superplus 98, Repsol ha lanzado al mercado sus nuevas gasolinas sin plomo. Ambas son carburantes de última



generación que incorporan un aditivo exclusivo, desarrollado por la marca, que las diferencian de las gasolinas convencionales que hasta ahora se han comercializado en España. Específicamente indicada para motores de altas prestaciones, la Superplus 98 es una gasolina de máximo octanaje que iniciará su comercialización en 600 puntos, para ampliarse a toda la red progresivamente.

A CADA CUAL LO SUYO

EN la prueba del Mercedes C 180, aparecida en el número 508 de Motor 16, se ha deslizado un error de concepto al decir que el motor 1.8 es el mismo del Mercedes 190 al que se le ha añadido una culata de cuatro válvulas por cilindro cuando, en realidad, es un motor totalmente nuevo que muy poco tiene que ver con el antiguo propulsor. Por otro lado, en el apartado de Defectos, se hace alusión a que el Mercedes C 180 tiene unas recuperaciones «mediocres». El término, bastante duro, no viene al caso. Las recuperaciones no son precisamente brillantes, pero comparadas con otros coches de su categoría no resultan tan mediocres. En realidad el calificativo empleado debería haber sido «lento». La frase, por lo tanto, sería: «recuperaciones lentas».



EL LANCIA DELTA YA SE VENDE

ESTA pasada semana han comenzado a venderse en los concesionarios de la marca en España los nuevos Lancia Delta, presentados en nuestro país en el pasado Salón de Barcelona y modelo sobradamente conocido por nuestros lectores. En una primera fase,

las versiones que se comercializarán por ahora en nuestro mercado son cinco, con motorizaciones que abarcan desde un 1.600 hasta un dos litros 16 válvulas de 142 caballos. Los precios (ver detalladamente las páginas especiales) oscilan entre 1.750.000 y 2.750.000 pesetas.

S E M A F O R O S



Nadie sabe las causas, pero el hecho cierto es que los accidentes están aumentando. Tras un año en que la tendencia se había invertido y España reducía su diferencia respecto a otros países europeos, el mes de junio ha sido trágico y todo parece indicar que el de julio sigue por el mismo camino. Todos somos culpables. Los conductores por haber bajado la guardia y haber dejado de lado la sensibilización y los responsables del tráfico y la seguridad vial por no acabar de encontrar fórmulas de formación y control que reduzcan esta sangría.



El patrocinio de acontecimientos culturales se está poniendo de moda entre las grandes empresas. Las del motor han sido pioneras y desde hace muchos años están detrás de conciertos, exposiciones y recitales, posibilitando el acercamiento a la cultura de todas las clases sociales. El más reciente ha sido el de General Motors España, que ha hecho posible el recital de Plácido Domingo en el auditorium del Parque Juan Carlos I. El tenor reunió a más de 20.000 espectadores, en un concierto para recaudar fondos para la lucha contra la droga.

♦ ALTA PRODUCCIÓN PARA JAGUAR

La producción de Jaguar se ha incrementado el 46 por ciento en la primera mitad de año, gracias a la recuperación de algunos de sus principales mercados. Recordemos que la planta de Birmingham sufrió en 1992 numerosos paros provocados por la recesión económica. Esta compañía, subsidiaria de Ford, produjo



14.970 unidades frente a las 10.227 del mismo período del año anterior. El 20 por ciento de la producción se ha destinado al mercado estadounidense y un 10 por ciento se queda en territorio inglés.

♦ EL REINO UNIDO SE RECUPERA

La industria inglesa del automóvil ha sido la única en Europa que ha experimentado un incremento de ventas durante el mes de junio. La subida del 11,7 por ciento en la venta de los coches nuevos, ha alentado a las marcas, comerciantes e importadores ingleses, que se muestran optimistas ante el futuro.

♦ HUELGA EN HYUNDAI

La empresa coreana Hyundai sufre desde junio paros parciales de los trabajadores, que han desembocado este mes en una huelga general. La postura se debe a la intención del Estado de bajar los salarios en pro de la competitividad coreana. El gobierno teme que la medida afecte a las exportaciones, de coches y barcos, del grupo de industrias más grande del país.

Londres

Ian Adcock

► **ALTAS PÉRDIDAS EN FORD**
La filial británica de Ford perdió el año pasado 353 millones de libras, que suman 1,2 billones de pérdidas entre los años 91 y 92, incluidos los de Jaguar. La fuerte caída de las ventas en los primeros meses de 1993 augura negros resultados para el año.

► **SOBRE NISSAN Y TOYOTA**
A menos de un mes de que Nissan anunciara su recorte en



la producción del Primera, de 130.000 a 110.000 unidades, en respuesta de la caída de ventas europeas, su más cercana competidora, Toyota, ha anunciado, meses antes de lo programado, que podrá producir cien mil unidades de su modelo Carina E en 1994.

► **NUEVA PATENTE TICKFORD**
Tickford, el único diseñador de motores de cinco válvulas por cilindro utilizados por primera vez en los motores Judd de los Lotus de Fórmula 1, está desarrollando este tipo de cilindrado en coches de serie para una gran empresa norteamericana. Tickford ha dado un golpe a la competencia japonesa patentando su motor a nivel mundial.

Tokio

Daniel Monteverde

► **CHRYSLER DEJA A MITSUBISHI**
Chrysler ha decidido definitivamente dejar de ser accionista de Mitsubishi. Poco a poco se ha ido deshaciendo del total del 24 por ciento de acciones de la firma del diamante con el fin de obtener liquidez para pagar sus deudas y desarrollar nuevos modelos. Sin embargo, ambas empresas continuarán en estrecha colaboración: Chrysler seguirá comercializando en Estados Unidos coches y componentes Mitsubishi, y ésta hará lo propio en Japón.

► **CONTINÚA LA MALA RACHA**
Las ventas de coches nuevos disminuyeron en Japón un 11,8 por ciento en junio. Es el tercer mes consecutivo que las ventas caen por debajo del 10 por ciento, caída que se produce en el mes en que los nipones cobran la paga extra, que no ha servido para animar las ventas. Estos malos resultados de junio

indican, según los expertos nipones, que el mercado no ha tocado fondo, por lo que aún se esperan meses malos en el futuro.

► **MALA IMAGEN**
Según la Comisión sobre Prácticas Comerciales Justas nipona (FTC), sólo el 4,2 por ciento de los concesionarios japoneses quieren vender coches norteamericanos y sólo un 18,2 por ciento de ellos está dispuesto a hacer lo mismo con coches alemanes. Las razones que citan son: el mal suministro de piezas de repuesto, un servicio de reparaciones incompleto y el precio excesivo de los modelos de importación. Pero, a pesar de estas inconveniencias, más de dos mil concesionarios, o sea el 55,6 por ciento del total, venden coches extranjeros porque consideran que así mejoran la imagen del concesionario y aumentan la variedad de los productos.

NUEVA ORGANIZACION EN FASA-RENAULT

FASA-RENAULT ha decidido hacer una reorganización interna de la Dirección Comercial debido a las nuevas necesidades del mercado del automóvil, que exigen una comunicación directa y ágil entre el fabricante y su red de concesionarios. El proyecto tiene como base el cambio de funcionamiento de las direcciones comerciales, que se convertirán en direcciones regionales. Estas contarán con un delegado comercial, único interlocutor con la red en temas referidos a marketing y ventas especiales. La medida va encaminada a homologar su actividad comercial con el resto de los países europeos e integrarse en las estructuras funcionales del Grupo Renault.

Así mismo, ha comenzado la comercialización de las nuevas Renault Express Senda, con dos niveles de motorización en gasolina



y uno diésel. Las tres versiones pueden soportar una carga de 772 kg, y admiten la posibilidad de incorporar un portón trasero y dirección asistida, mientras que el aire acondicionado sólo es opcional para los motores de gasolina. Los precios oscilan entre 1.525.000, del motor pequeño de gasolina y 1.650.000 pesetas para el diésel.

Por su parte, Juan Antonio Moral, director gerente de Fasa-Renault, ha sido nombrado nuevo consejero de Cat España, empresa dedicada al transporte, almacenaje y distribución.



ATENTOS A LA VISION

LA Asociación de Utilidad Pública, un organismo con sede en Barcelona, está llevando a cabo una fuerte campaña divulgativa para prevenir la incidencia de los problemas de visión en la conducción. Esta campaña de protección ocular, que cuenta con el apoyo de la Dirección General de Tráfico, hace especial hincapié en los daños solares, en la

adecuada corrección de las deficiencias visuales y su prevención, así como en los efectos del alcohol sobre la visión y la conducción. El objetivo de esta campaña no es únicamente la divulgación de todos estos aspectos, sino que cuenta además con un amplio grupo de especialistas que realizan periódicamente investigaciones en esta materia.

AVALANCHA DE NOMBRAMIENTOS

NISSAN ha nombrado presidente de su división europea, con sede en Amsterdam, a Tadashi Shiraí, quien sustituye a Yoshikazu Kawana, que ocupó este cargo durante cuatro años, a lo largo de los cuales se produjeron en el Reino Unido los modelos Primera y Micra y en España los familiares Serena y los todo terreno Terrano. También hay cambios en Mercedes, donde Werner Fischer, director de la

fábrica de Vitoria, sucede a Hermann Oswald en la dirección General Técnica de Mercedes-Benz España, cargo que compaginará con la dirección de la fábrica de Vitoria. Por su parte, Jesús Gasanz de Gregorio ha sido nombrado director Comercial de Audi en España y Jean Plenat es el nuevo director general de Iveco Pegaso en nuestro país, asumiendo también la responsabilidad sobre Iveco Portugal.

DOTTORE BERTONE

NUCCIO Bertone ha sido nombrado Doctor Honorario en Arquitectura por la Universidad Politécnica de Turín. Con este galardón son ya tres los reconocimientos profesados al responsable de convertir la pequeña empresa familiar de antes de la Segunda Guerra Mundial en una industria que hoy es líder en el mundo por sus actividades en el diseño del automóvil. El Grupo Berto-



ne, compuesto de cuatro compañías -Carrozería Bertone, Stile Bertone, Tecnodesign y Socar-Ics- cuenta con 1.200 empleados. También se dedica a la producción de vehículos de serie limitada para los grandes de la industria, como el nuevo Fiat Convertible, y trabaja con numerosos fabricantes en el diseño de sus productos; el nuevo Citroën Xantia es el más reciente de estos trabajos.

BREVES

► **MEJOR SEGURIDAD VIAL**
La Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid, la Asociación Española de la Carretera, Mapfre Mutualidad de Seguros y la Fundación Mapfre han firmado un acuerdo para desarrollar actividades formativas, informativas y de investigación en el ámbito de la seguridad vial. El convenio, con vigencia de dos años, prevé el desarrollo de acciones piloto en la red de carreteras autonómicas, para prevenir accidentes.

► **MESA REDONDA EN OVIEDO**
De nuevo la cámara ADA se ha puesto en marcha, esta vez en Oviedo, organizando una mesa redonda sobre el tema de la conducción en circunstancias adversas. La principal conclusión fue que la Administración debe reforzar las acciones de formación y no limitarse a funciones sancionadoras y recordatorias. Asturias es una región especialmente sensible porque su siniestralidad ha crecido en el



último año, mientras que en el resto de España se mantiene una tendencia a la baja.

► **NUEVO TELÉFONO SIEMENS**
Poco más grande que un mando a distancia de televisión y un peso de 368 gramos define el nuevo teléfono portátil de Siemens, especialmente homologado para el sistema Personal Communications Network. El PCN abre nuevos campos para la telefonía móvil, ya que funciona en zonas congestionadas. Su primera red se estrenará en el Reino Unido, antes de que finalice el verano.

► **EXÁMENES PARA SORDOS**
La Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha un nuevo tipo de examen de conducir para las personas sordas que quisieran sacar el carné. Junto al sistema tradicional escrito, en las pruebas teóricas se utilizarán métodos visuales, es decir vídeos y traductores.



♦ **AUTOPISTAS MAS CÓMODAS**
Las autopistas A-7 y A-2 se han ampliado, con un carril, a lo largo de 64 kilómetros. Los tramos ampliados son los de Molins de Rei-El Papiol, Montmeló-Granollers y Granollers-Maçanet, lo que redundará en una mayor fluidez del tráfico de acceso y salida a Barcelona. También se han ampliado las estaciones de peaje de Maçanet, La Roca y Vilassar y se han instalado máquinas lectoras de tickets de peaje para el pago con tarjeta de crédito. En 1992 las autopistas catalanas registraron un descenso de 0,8 por ciento en el tránsito rodado y, pese a ello, los peajes incrementaron un 6,5 por ciento sus ingresos respecto a 1991.

♦ **LAS CUOTAS JAPONESES**
El Tribunal Europeo de Primera Instancia anuló la semana pasada la decisión de la Comisión Europea de coesar una demanda relativa a la venta de coches japoneses en el mercado francés, donde tienen un tratamiento especial. El Tribunal dijo que la Comisión había cometido errores legales en su apreciación de las reglas de competencia de la CE. En consecuencia con este dictamen, la Comunidad Europea ha iniciado lo que se prevé una difícil negociación con Japón. Los datos, ante el fuerte descenso que han sufrido las ventas de automóviles en el primer semestre de 1993, afectan al país nipón que rebaja sus exportaciones en el área comunitaria. Los japoneses en abril ya aceptaron una reducción del 9,4 por ciento respecto al año anterior, pero ahora las asociaciones europeas de fabricantes de automóviles señalan que lo ideal sería que las importaciones japonesas no superaran la cuota asignada, en principio, para 1993, un 11,3 por ciento, como en el 92.

EL FIESTA MAS FRESQUITO

S OFOCAR los calores del verano resulta fácil en el Ford Fiesta SX 1.3i, el nuevo modelo de la marca del rombo que incluye el **aire acondicionado** dentro de su equipamiento de serie. En el exterior incorpora tapacubos específicos que tienen un atractivo diseño y unos motivos decorativos de corte deportivo. Pero el mayor atractivo se encuentra en el interior; entre su equipamiento de serie encontramos los elevalunas eléctricos delanteros, el cierre centralizado, una tapicería identificativa, volante deportivo y, como elemento estelar, el aire acondicionado. Hemos tenido la oportunidad de probar el funcionamiento del sistema refrigerador durante un buen número de kilómetros y el resultado no ha podido ser más **satisfactorio**. Incluso circulando en el mo-

mento en el que el sol aprieta más, la temperatura interior es de lo más fresquita. Además, los 60 caballos de potencia de su motor de **1.297 centímetros cúbicos** no desfallecen de forma acusada cuando el aire acondicionado está en funcionamiento, permitiendo realizar muchos kilómetros a buen ritmo y con la temperatura interior más idónea. El Ford Fiesta SX 1.3i está disponible con carrocería de tres y cinco puertas, aunque también hay una versión diésel con el motor de 1,8 litros y 60 caballos. Hay que aclarar que el aire acondicionado sólo se equipa de serie en las versiones de gasolina, mientras que, en los modelos diésel, se instala un **radiocasete** de frontal extraíble. Los precios de los Ford Fiesta SX están ya reflejados en nuestra guía de precios de vehículos nuevos.



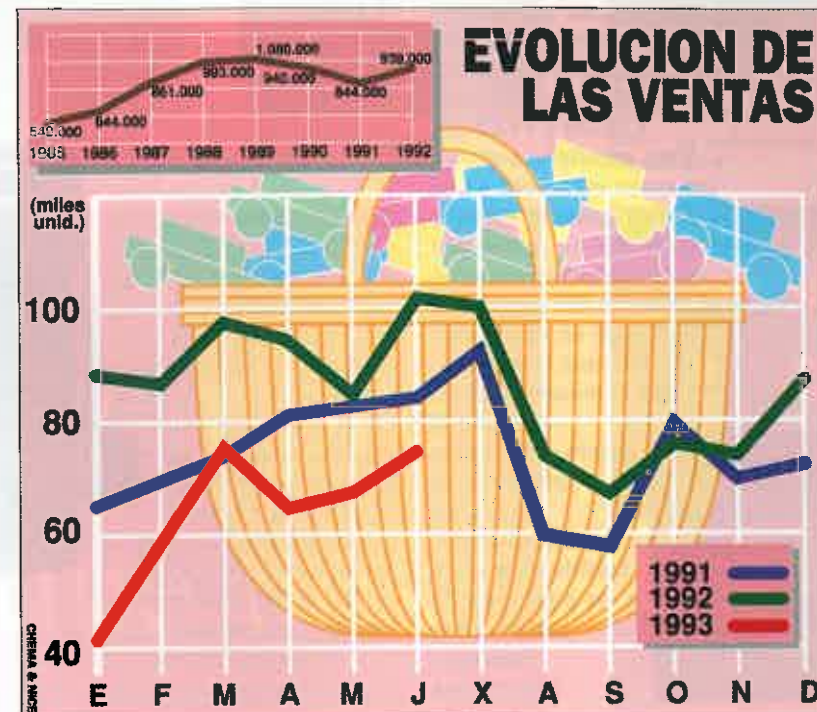
LAS VACACIONES NO FRENAN LA CRISIS

L AS ventas de turismos alcanzaron las 74.452 unidades durante el pasado mes de junio, cifra que marca un descenso del **21,12 por ciento** con relación al mismo mes del año anterior. El descenso, que no respeta un mes tradicionalmente bueno para las ventas, confirma la grave crisis que está atravesando el sector.

En el conjunto de los seis primeros meses del año, las ventas acumuladas fueron de 379.969 unidades, lo que representa un descenso del 29,34 por ciento. En este medio año se han vendido 158.000 coches menos en el mercado nacional que en 1992, una cifra a la que hay que sumar los más de **88.000 turismos** que se han dejado de vender en el exterior, sólo en los cuatro primeros meses del año, como consecuencia de la caída, aunque menor que la registrada en España, del mercado europeo.

Según datos de la patronal ANFAC, del total de los coches vendidos en la primera mitad del año, 774.092 corresponden a turismos de fabricación nacional y 205.877 fueron importados. Esto supone que la caída acumulada de ventas nacionales alcanza el **41,71 por ciento** sobre igual periodo del pasado año y que el descenso de los coches importados, que acaparan ya el 54,18 por ciento del mercado nacional, es del 14,69 por ciento.

También todas las marcas nacionales experimentaron descensos durante el pasado mes de junio, siendo las tres que más pierden Volkswagen, Citroën y Fasa-Renault, que desciende hasta una tercera posición, posición que no recuerda haber ocupado desde hace muchos años. Sin embargo, Renault sigue siendo líder del mercado en ventas acumuladas, con un total de 63.122 unidades, pese a un descenso del **36,26 por ciento** sobre el año anterior. Por detrás quedan, Ford, 56.579 unidades (-28,06 por ciento), Opel, 49.872 (-21,85 por ciento), Seat, 42.041 (-18,16 por ciento), Peugeot-Talbot, 39.417 (-28,85 por ciento), Citroën, 38.138 (-38,20 por ciento) y Volkswagen, 17.387 (-42,38 por ciento).



Por su parte, **Fiat**, con 15.289 unidades vendidas, fue la marca que más coches importó durante estos seis primeros meses del año, aunque registró un descenso del 30,81 por ciento con respecto a 1992. Le siguen Nissan, que es la única de las importantes que experimenta un incremento (+4,12 por ciento), BMW, Rover y Audi.

En cuanto a las ventas por modelos, el más vendido, y por segundo mes consecutivo, fue el **Opel Astra**, con 5.137 unidades, seguido del Seat Ibiza (4.447 unidades) y de otro Opel, el Corsa (4.252 unidades), quedando en cuarta y quinta posición los Renault 19 y Clio con 3.912 y 3.748 unidades respectivamente.

VENTAS DE TURISMOS

Marca	Junio %	93/92 %	Enero-Junio	93/92
Ford	11.423	-18,71	56.579	-28,06
Opel	11.347	-4,46	49.872	-21,85
Fasa-Renault	11.082	-31,93	63.122	-36,26
Seat	7.683	-21,98	42.041	-18,16
Citroën	7.328	-33,56	38.138	-38,20
Peugeot-Talbot	7.103	-18,06	39.417	-28,03
Volkswagen	3.355	-40,73	17.387	-42,38
Fiat	2.705	-30,55	15.289	-30,81
Rover	1.960	+57,94	7.993	-3,86
Nissan	1.651	+33,04	9.437	+4,12
BMW	1.612	-21,97	8.223	-22,06
Audi	1.383	-21,51	5.918	-42,55
Mercedes	978	-29,94	4.145	-44,53
Volvo	784	-20,16	3.925	-25,63
Lancia	717	-40,94	3.691	-47,62
Otros	3.341	+5,90	16.792	-7,28
TOTAL	74.452	-21,12	379.969	-29,34

♦ NUEVA GAMA SANYO

La firma japonesa Sanyo ha lanzado al mercado su nueva gama de autorradios con carcasa extraíble.

La gama la componen tres modelos FXR-35, FXR-32 y FXR-12.

Esta prestigiosa marca japonesa incorpora en su nueva gama el sistema «telephone mute», que puede

anular automáticamente el volumen del autorradio cuando se recibe una llamada telefónica.

En el modelo FXR-35 destaca el mando a distancia que controla

todas las funciones y facilita el manejo a los pasajeros de los asientos traseros.

Los precios



(aconsejados para la venta al público) de los diferentes modelos son los siguientes: el FXR-35, 39.000 pesetas; el FXR-32, 34.000 pesetas y el FXR-12, 29.000 pesetas.

PHILIPS CARVISION

PHILIPS Car Systems introdujo muchas de las innovaciones que hoy son consideradas como normales en lo que se refiere a entretenimiento en el coche.

Por lo tanto, es lógico que Philips Car Systems haya tenido la clarividencia de añadir la visión al sonido en el coche, con el Philips Carvision.

La pantalla de cuatro pulgadas LCD Carvision supone un gran avance en la tecnología de pantalla. Con una resolución super-definida de 234 x 439 pixel, la pantalla DT 104 es ideal para usarse en el coche.

Con el DT 114, que incluye un sintonizador dedicado al TV de coche, un sistema de antena Diversity, más dos antenas extraíbles, usted

puede introducir hasta 69 presintonías y la búsqueda de canal automática le permite explorar a través de todas ellas. Además puede cambiar instantáneamente a PAL BG,

PAL I o SECAM, lo que significa que su placer visual no se verá limitado por fronteras nacionales.

Puede incluirle, además, la opción del vídeo. El nuevo Reproductor de cintas de vídeo VHS DT 124 hace de Carvision la culminación de

los centros de entretenimiento por vídeo en el coche. Hoy día ningún centro de entretenimiento en el hogar está completo sin un VCR y, por eso, el DT 124



es la opción natural para cualquiera que desee un centro completo de vídeo en el coche. Puede instalarse en el maletero o entre los asientos delanteros o debajo de ellos, y el mando a distancia hace fácil su funcionamiento. El sistema especial de suspensión del casete del DT 124 permite también una visión sin vibraciones a los pasajeros del asiento trasero durante el viaje.

El televisor DT 104 LCD se presenta con una antena y una unidad de batería (8x1.5 V), más un adaptador para el voltaje de la red, así como auriculares, un soporte para su estabilidad y una útil funda para su transporte.



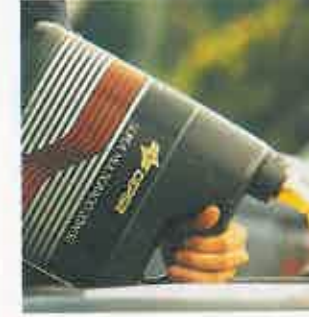
Exploración Petrolífera



Refinerías



Gasóleo Doméstico



Líder en Lubricantes por su Calidad



Asfaltos



Gas: Propano y Butano

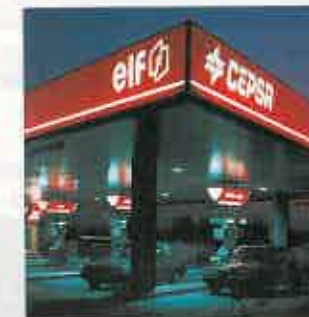


Preocupación por el Medio Ambiente



Más de 8.500 Personas a su Servicio

Siempre
que nos
necesites,
allí
estaremos.



1.400 Estaciones de Servicio



Carburantes para Aviación



Exportación de Productos y Tecnología

En cualquier parte, en cualquier momento, siempre que nos necesites, allí estaremos.



La alarma que vigila por tí... y luego te lo cuenta.

La alarma VOICE además de disponer de todas las funciones de un modelo de alta gama, incorpora la función VOZ (Voice). La función VOZ indica al usuario el motivo concreto del disparo de la alarma, eliminando radicalmente las dudas que crean otros sistemas de aviso para la interpretación del motivo que ha provocado el disparo. Es tan importante la vigilancia de una alarma como saber que ha sucedido durante su ausencia. Y todo ello de viva voz.



FRENAR O NO FRENAR

T ENGO un Seat Ibiza de los antiguos con 30.000 kilómetros y no ha pisado todavía el taller. El caso es que va algo justo de frenos, que incluso llegan a chirriar en algunos momentos. Algún amigo me ha comentado que no puede ser, porque unas pastillas suelen durar entre 35.000 y 40.000 kilómetros. ¿Qué hago?

José Luis Arnáez
Córdoba

R.- La duración media de unas pastillas, realizando una conducción normal, es la que le ha comentado su amigo; sin embargo, usted puede utilizar el freno más de lo normal o realizar una conducción más deportiva, exigiéndole a este elemento un mayor rendimiento. Cámbielas ya, antes de que los discos sufran las consecuencias. El líquido de frenos deberá cambiarlo cada dos años y los forros de los tambores traseros, en su caso, a los 60.000 kilómetros.

GMC SYCLONE

C REO recordar que ustedes hicieron una prueba de un *pick-up* americano de más de 200 caballos. Debo haber perdido la revista en la que se publicó el reportaje y me gustaría saber las características del vehículo y la dirección de la empresa que lo vende, pues estoy muy interesado en adquirirlo.

Paul Davis
Málaga

R.- Efectivamente, pudimos probar en exclusiva el *pick-up* americano GMC Syclone, un «furgón» explosivo que acelera mejor que un

Porsche o un Ferrari y puede cargar con veinte veces más bultos. Cuenta con un motor de seis cilindros en V de 3,4 litros de cilindrada, turbo y 280 caballos. Tiene cambio automático y un par máxima de 50 kgm. a 3.600 vueltas. El coche cuesta en nuestro país matriculado 3.950.000 ptas., más o menos lo que en EEUU, y si usted está interesado puede llamar al teléfono de Madrid, 411 36 29.



¿QUÉ ES EL PERFIL BAJO?

T ENGO que cambiar los neumáticos de mi coche próximamente y me gustaría saber qué ventajas supone el instalarlos de perfil bajo. Lo he leído muchas veces pero no sé qué significa.

Marcelo Martos
Barcelona

R.- Se consideran neumáticos de perfil bajo todos aquellos que comprenden medidas inferiores a los 0,82, número éste que viene dado por el porcentaje que la altura del flanco representa con respecto a la anchura de la banda de rodadura. Aunque esto es en teoría, ya que hoy en día casi todos los automóviles utilizan neumáticos con perfil 70 y casi ninguno 80. Ahora, un neumático de perfil bajo sería un 60 y las ventajas habría que buscarlas en una menor deriva y una mejor precisión, aunque en detrimento del confort.

¿CUÁNDO LA ITV?

T ENGO un Citroën BX matriculado en agosto del 88 con matrícula M-JC. Me gustaría saber cuándo tengo que llevar el coche a la ITV, ya que no he tenido notificación de tráfico ni sé los teléfonos donde llamar para recibir información.

Raquel Pastrana
Madrid

R.- Su vehículo deberá pasar la inspección técnica en agosto de este año si su matrícula es anterior al 1503-JC y en septiembre si es posterior a esa cifra. En cualquier caso, puede usted llamar al teléfono 637 71 61, donde le darán toda la información que usted desee.



BLANCO O AMARILLO

N ADIE me aclara mi duda sobre los faros antiniebla. Antes todos eran amarillos y de un tiempo a esta parte creo que la cosa ha cambiado y ahora todos son blancos. ¿Me gustaría saber si es por un problema legal, si es porque se ve mejor con unos que con otros o si es una moda o simple estética?

Ramón Cotele
Vascongadas

R.- Efectivamente, ahora las ve usted todas blancas porque se ha autorizado recientemente la utilización de ese color del reflector. La luz blanca proporcionada por un proyector de cristal transparente es más eficaz cuando la niebla no es muy espesa y cuenta con una mayor penetración en esos casos. Cuando las nubes bajas son más espesas, la luz amarilla resulta más efectiva. Cuando no se ve más de un metro por delante de nosotros, ninguna de las dos puede ayudarnos.

PARA VER Y OIR



PARA VER SUS FOTOGRAFÍAS PREFERIDAS EN EL TELEVISOR

Un reproductor CD Foto fácilmente transportable con el que descubrirá la nueva forma de ver y archivar sus fotografías, así como escuchar su música preferida en compact disc.

Y OIR SUS COMPACT DISC FAVORITOS

CARACTERÍSTICAS DEL LECTOR CDF 100 MATCHLINE DE PHILIPS

- Excelente calidad de imagen en su propio TV.
- Reproduce CD Foto y discos CD audio/digital.
- Control remoto de las funciones de CD Foto y CD Audio.
- Puede usarse con cualquier TV.
- Funciona también con pilas.
- Fácil de conectar a cualquier TV.
- Nuevas funciones que incluyen rotación de imagen y panorámica.
- Autoplay con temporizador, Reverse y Shuffle (reproducción aleatoria).
- Selección de fotografías favoritas para programar la secuencia de reproducción en cada caso.
- Funciones de repetición de pista/disco Audio, Edit y Auto Music Scan (AMS, muestreo).
- Tecnología Bitstream, con excelentes resultados en audio.
- Selección de visionado normal, visionado completo o ampliación.

CON LA GARANTIA Y ASISTENCIA TECNICA DE PHILIPS

OFERTA LIMITADA

POR SOLO 6.594 Ptas/mes

POR LA COMPRA DEL LECTOR REGALAMOS:

- Libro con 100 láminas y Álbum
- Dobles CD Foto «100 Obras Maestras de la Pintura»
- Un carrete Kodak de 24 fotos y un revelado gratuito convertido a CD Foto. ¡Ideal para las fotos de sus vacaciones!

CUPON DE PEDIDO

☐ Si, deseo recibir en mi domicilio, sin recargo adicional, el lector CD Foto 100 MATCHLINE de PHILIPS, acogiéndome a la oferta especial que incluye gratuitamente el libro y el álbum doble en CD Foto «100 Obras Maestras de la Pintura», así como un carrete Kodak de 24 fotos y un revelado gratuito convertido a CD Foto. Dispongo de 10 días para revisar el artículo y si no quedo completamente satisfecho, LOGIVISION ESPAÑA, S.A. me devolverá mi dinero.

• DATOS PERSONALES (rellenar todos los datos)

Nombre y Apellidos _____
Dirección _____
Población _____
Código Postal _____ Provincia _____
Teléfono _____ Teléfono de contacto _____
N.I.F. _____ Año de Nacimiento _____

• FORMA DE PAGO

- ☐ AL CONTADO POR SOLO 68.500 (IVA incluido)
- ☐ A PLAZOS
- ☐ En 6 meses (12.350 ptas/mes)
 - ☐ En 12 meses (6.594 ptas/mes)

• DATOS BANCARIOS

Titular de la cuenta _____
Banco/Caja _____ Agencia N.º _____
Domicilio _____ Población _____
C.P. _____ Provincia _____
Cta. Libreta n.º _____ Clave Entidad _____ Oficina _____ D.C. _____ N.º de cuenta _____

Fecha _____ FIRMA _____
(Indispensable)

Envíe este cupón, debidamente cumplimentado, a:
LOGIVISION ESPAÑA, S.A.
Apdo. de Correos 14.771
28080 MADRID



También puede realizar su pedido sin necesidad de rellenar este cupón, de forma más cómoda y rápida, llamando al teléfono (91) 308 35 79 (De lunes a viernes de 8 a 15 y de 16 a 18 horas) o, si lo prefiere, puede enviarlo por fax al (91) 319 44 65.





Una ventaja desconocida del

Que el Passat es un coche robusto, avanzado, seguro, elegante y espacioso, ya no sorprende a nadie.

Pero que ahora el Passat puede comprarse por un precio mucho mejor que hace 3 meses va a sorprender a muchos: el Passat GL, que en Abril costaba 3.090.000 pts,

ahora cuesta 2.850.000 pts.

Aire acondicionado, computadora de a bordo, ABS, EDS, dirección asistida, preinstalación de audio con 4 altavoces y antena, cierre centralizado. Todo de serie.

Quienes hacía tiempo que estaban soñando con ponerse al volante del coche más grande de Volkswagen

Passat: 240.000 pts. menos.

pero lo consideraban un poco más caro ya no tienen excusa.

Estas son las nuevas ventajas de comprarse un Passat, lo mejor de la tecnología alemana a un precio realmente excepcional. Venga a informarse a su concesionario Volkswagen. Hay todavía más ventajas que desconoce.

Gama Passat desde 2.275.000 pts. Precio final recomendado (IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos).

Passat CL 1.8 90 CV
Passat GL 2.0 115 CV
Passat VR6 2.8 174 CV
Passat CL TD 1.6 80 CV



VOLKSWAGEN



Nuevos modelos de Seat

LA METAMORFOSIS

Sobre la base del Ibiza, los estilistas y técnicos de Seat, están desarrollando unos modelos nuevos que pronto verán la luz. Éste es el caso del Córdoba, que podría llegar antes de finalizar el año, y de un vehículo comercial.

El Ibiza va a marcar una nueva época en Seat. A partir de este modelo, van a aparecer a medio plazo unos vehículos nuevos que ampliarán la gama de la marca española. El más importante de todos será un Ibiza de tres volúmenes que, todo parece indicar, será bautizado con el nombre de Córdoba. También parece probable que este coche podría comenzar su andadura

comercial antes de que finalice el año.

Este modelo, que ya está prácticamente definido, tendrá una distancia entre ejes similar a la del Ibiza, pero su longitud, debido a unos voladizos más grandes, es superior, sobre todo en la parte trasera, que se ha visto suplementada para que pueda ofrecer una capacidad de maletero superior a la del Ibiza,

ofreciendo una línea clásica de tres volúmenes. A diferencia del planteamiento que en su día hizo Seat con el Toledo, que ofrece un falso tercer volumen, con portón trasero, en este nuevo coche se han decidido por un esquema clásico de tres volúmenes perfectamente diferenciados. Para la zaga del Córdoba, Seat se ha inclinado por una gran altura, lo que da lugar a una forma de cuña

YA ESTÁ DEFINIDO
El Seat Córdoba
está ya prácticamente ultimado. Será un modelo de tres volúmenes que llegará a finales de año.

FOTOS
ESPÍA

TAMBIÉN UN INDUSTRIAL
A partir del Ibiza, Seat está desarrollando un vehículo industrial.



muy acusada. El interior comparte el mismo diseño y acabado que el Ibiza, pero se diferencia en que, con la nueva redistribución del espacio, gracias a la adopción del tercer volumen, en los asientos posteriores hay sitio para que puedan viajar cómodamente dos adultos que, en caso de apuro y en trayectos no muy largos, pueden llegar a ser hasta tres personas.

Siguiendo con la filosofía de Seat, en cuanto a equipamiento se refiere, es de prever que el Córdoba, cuente con un equipo completo, que podría contar, entre otros elementos, con aire acondicionado, sistema antibloqueo de frenos y *airbag*.

Por lo que respecta a sus motorizaciones y demás apartados técnicos, serán similares a los de la actual gama Ibiza. Por lo tanto, la

mecánica más potente será la de dos litros de 115 caballos. También habrá versiones diésel, probablemente dos, una turbo alimentada y otra atmosférica. Por supuesto, este abanico de posibilidades se verá ampliado, a medida que en el Ibiza lleguen nuevos motores y diferentes conceptos técnicos, como es el caso de un sistema de caja de cambios automática.

MECÁNICAS GEMELAS
El Ibiza industrial compartirá los mismos planteamientos técnicos del coche del que está derivado.



UN COCHE CAPAZ
Uno de los atractivos de esta evolución del Ibiza será su generosa capacidad de carga.



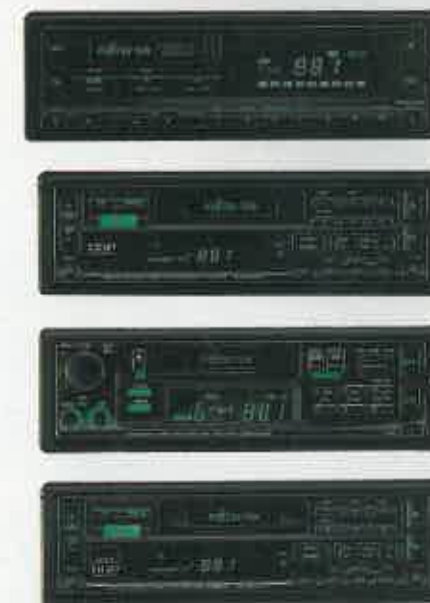
El Seat Ibiza también ha servido para desarrollar otro modelo totalmente nuevo, en este caso un vehículo industrial. Según las primeras noticias que hemos tenido de este automóvil, que vendrá a ampliar la oferta existente entre los coches de su clase, es que va a tener a su favor una generosa capacidad de carga. Otra cosa que contempla la marca española con este nuevo modelo, es un buen acabado, que será similar al del Ibiza que actualmente conocemos. Por otro lado, para que su utilización sea lo más confortable posible, su equipamiento de serie será completo.

Referente a sus planteamientos técnicos, compartirá unos esquemas similares a los del Ibiza, con la diferencia de que en el eje trasero la suspensión será mucho más firme, para permitir cargarlo sin inconveniente. Es posible que haya una versión con motor de gasolina y otra diésel. Lógicamente, debido a la filosofía de este modelo, esta última es la que más aceptación tendrá. ○

Fotos: Hans G. Lehmann

La tecnología que conecta personas y automóviles

FUJITSU TEN, siempre a la vanguardia de la tecnología, se enorgullece de dar a conocer sus nuevas creaciones. Diseño, construcción y prestaciones con un único objetivo: Conseguir el mejor sonido sobre ruedas.



FUJITSU TEN

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA: MUSICOM, S.A.
Tel. (93) 675 32 12 - Fax. (93) 675 35 52
Apdo. Correos 252 - 08190 Sant Cugat del Vallés - Barcelona

Peugeot 405 STDT frente a Citroën Xantia TD SVX

UN LEON EN APRIETOS

Llenar el depósito de gasolina sigue quitando el sueño a más de un conductor que a veces ve subir la cuenta a niveles insostenibles. Paralelamente, otros siguen disfrutando con la misma operación, los propietarios de un diésel.



VIRTUDES

Comportamiento
Consumo mínimo
Prestaciones

PEUGEOT 405 STDT
PRECIO: 3.446.000 PTAS.

Respaldo trasero no abatible
Vibraciones en parado
Precio elevado

DEFECTOS

VIRTUDES

Suspensión
Equipamiento completo
Versatilidad de la quinta puerta

CITROEN XANTIA TD SVX
PRECIO: 3.111.717 PTAS.

Peso excesivo
Comportamiento poco progresivo
Guantera ridícula

DEFECTOS



LOGICAMENTE, el ahorro de casi 1.500 pesetas en cada repostaje de 70 litros permite contrarrestar las posibles pegadas de un diésel, afrontando el camino con el bolsillo más lleno y con la posibilidad de realizar un mayor número de kilómetros. Porque recorrer 1.000 kilómetros por seis mil pesetas en un coche cómodo, amplio, agradable, equipado y rápido es posible hoy en día gracias a los vehículos movidos por gasóleo y dotados de turbocompresor. Los dos modelos de nuestra comparativa son capaces de eso y de mucho más. Se trata de dos turbodiésel de diferentes marcas pero con un nexo común, el motor. Tanto el nuevo Citroën Xantia TD como el conocido Peugeot 405 TD están animados por una económica y agradable mecánica de casi dos litros de cilindrada y 92 caballos, que sin ser de lo mejor, en cuanto a prestaciones se refiere (por lo menos en estos dos modelos más pesados), sí destaca por su equilibrado funcionamiento sin vibraciones o sonoridad indeseadas y por su capacidad para subir de vueltas a bajas revoluciones.

Pero el nexo de unión acaba aquí. Diferente carrocería, comportamiento, precio y equipamiento convierten a dos hermanos de sangre en vehículos totalmente diferentes que, sin embargo, van a entrar dentro de los planes de un mismo comprador: aquel hombre (96 por ciento de clientela masculina según las estadísticas) que realiza un buen número de kilómetros al año, y que valora sobre todo la estética, la robustez/duración y la habitabilidad.

Tanto el Citroën como el Peugeot se ajustan fielmente a ese perfil. Aunque aparentemente el Xantia parece contar con un tamaño más contenido, lo cierto es que mide prácticamente lo que el 405, es el tipo de carrocería, dos volúmenes en el Citroën y tres en el 405, lo que marca las mayores diferencias de partida. En este sentido, y a pesar de la reciente puesta al día, el 405 no se lleva la mejor parte. La fresca y afilada línea del Xantia y su quinta puerta, con la posibilidad de abatir los respaldos traseros por partes, aumentan la versatilidad que nunca le sobra a una berlina de este segmento. El 405 ofrece prácticamente la misma habitabilidad, gran habitabilidad por cierto, y la

22/ **Motor 16**

TRES VOLÚMENES

En el Peugeot se mantiene el esquema de tres volúmenes y una carrocería que, salvo algunos detalles, no ha cambiado nada.



EFICACIA Y COMODIDAD

En el Xantia se combinan bien la eficacia y la comodidad, pero falta progresividad. El Peugeot es la referencia en su clase.



DOS VOLÚMENES

El esquema de cinco puertas proporciona una mayor versatilidad; en este caso se une a una carrocería atractiva.



misma capacidad de maletero que el Xantia en condiciones normales, con una línea de tres volúmenes elegante y con muchos seguidores. Lástima que no se haya previsto el respaldo abatible. Salvo este detalle, lo cierto es que estamos ante dos auténticos familiares con equipo de lujo. Ambos cuentan con esos centímetros de más que permiten olvidar las apreturas de los vehículos de cuatro metros.

El Xantia está perfectamente acabado y su presentación es agradable, ordenada y vistosa (resulta curioso observar unos interiores a este nivel que nada tienen que envidiar a los de un BMW o Mercedes). Tras el último lavado de cara, el 405 también se ha puesto al día con buen gusto y materiales de calidad, sin embargo conviene matizar. Resulta cuando menos desconcertante encontrarse en el Xantia con una guantera en la que no caben ni dos papeles doblados. El aire acondicionado la deja sin espacio, pero tampoco se ofrece mucho más repartido por el habitáculo, además las bandejas de las puertas son poco profundas. En el Peugeot la guantera no es un adorno, pero casi. Tampoco se encuentra mucho más espacio por los alrededores. En ambos se puede regular la altura del volante y los asientos, en el caso del Peugeot, son de reglaje eléctrico y de piel (luego haremos cuentas). Teniendo en cuenta la filosofía de los coches, sujetan suficientemente el cuerpo en todos los casos.

La posición al volante es buena en los dos modelos, no obstante en el Xantia uno se encuentra más a gusto porque las piernas no están tan encajonadas. Y eso que los asientos del Citroën son menos convencionales.

Con 102 kilogramos más de peso, el Citroën Xantia TD SVX queda especialmente penalizado respecto al 405 en prestaciones y consumos. En este caso no hay vuelta de hoja: idéntico motor, idénticos desarrollos, similar aerodinámica. Y, sin embargo, el Peugeot acelera claramente mejor y se recupera antes. Ese lastre también se deja notar en los consumos.

El motor, del que ya hemos hablado extensamente en otras ocasiones, tiene un funcionamiento agradable. El turbo comienza a trabajar desde 2.000 revoluciones y la res-

Motor 16/ 23

puesta es progresiva. El margen de revoluciones más adecuado para esta mecánica se sitúa entre las 2.500 y las 4.000 rpm., abanico en el que se obtiene respuesta inmediata a las sollicitaciones del acelerador. Con el aire acondicionado conectado, las cosas empeoran bastante, sobre todo en una utilización por ciudad, con continuas arrancadas, ya que en este caso la combinación aire acondicionado/dirección asistida restan un buen número de caballos y obliga a subir el número de vueltas para que el coche no se cale en las salidas. Las recuperaciones también salen perjudicadas. En carretera pueden mantenerse cruceros francamente interesantes con un consumo sorprendente. Como producto más moderno, el Xantia se beneficia de un aislamiento acústico más eficaz. El Citroën es más silencioso y las vibraciones son mínimas. El Peugeot no alcanza sus niveles pero se mantiene por encima de la media en sonoridad. En comportamiento y a pesar del despliegue del Xantia con su sofisticada suspensión «Hidráulica y regulable» se obtiene un empate. Sin recurrir a suspensiones inteligentes o tren trasero direc-

cional, el 405 proporciona a su conductor un andar sano y noble sin perjudicar la comodidad de los pasajeros. El conductor «siente» constantemente las reacciones de un coche más progresivo y lógico. La suspensión hidroneumática del Xantia «Hidráulica II» convierte al último Citroën en una alfombra voladora que asimila las irregularidades del terreno con una eficacia inusual. Además de la posibilidad de regular la altura del coche (la solución para los amantes del campo o la utilización en zonas rurales) este sistema adapta constantemente la suspensión al tipo de terreno y conducción. Para el Xantia no existen baches ni badenes ni «bandas sonoras», ni nada; no existe casi ni el asfalto. Y en algunos momentos se echa de menos el estar algo más enterado de lo que pasa debajo de las ruedas. Los frenos, aunque se mantiene el corto recorrido característico de Citroën, detienen el coche en menor número de metros y son infatigables. Los del 405 tienen un tacto más esponjoso pero no resultan tan eficaces.

A igualdad de equipamiento y teniendo en cuenta todas las ofertas vigentes en la actualidad para am-

FICHA TECNICA

	405	Xantia
MOTOR		
Disposición	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.905	1.905
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Bomba iny. turbo e inter.	Bomba iny. turbo e inter.
Compresión	20,4 a 1	20,4 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	92 CV (67,5 kW)/4.000	92 CV (67,5 kW)/4.000
Par máximo / r.p.m.	20,4 mkg(196 Nm)/2.250	20,4 mkg(110 Nm)/2.250
TRANSMISION		
Tracción	delantera	delantera
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,7/14,4/23,3	7,7/14,4/23,3
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	32,3/40,7	32,3/40,7
Embrague	monodisco en seco	monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	de cremallera asistida	de cremallera asistida
Vueltas de volante	3,1	3,2
Diámetro de giro (m)	11,0	11,0
FRENOS		
Delante	discos	discos
Detrás	tambores	discos
Antibloqueo	opcional	si
SUSPENSIONES		
Delantera	indep. tipo McPherson	Hidráulica
Trasera	indep. tipo McPherson	Hidráulica
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Aleación de 5,5 J x 14	Aleación de 5,5 x 15
Neumáticos	185/65 R 14 H	195/55 R 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.150	1.252
Capacidad depósito combus.	70 l.	65 l.



FRENTE A FRENTE



FULL EQUIPE
Madera, cuero, aire acondicionado... al 405 no le falta casi nada. Los asientos se regulan eléctricamente y sujetan bien el cuerpo dadas las aspiraciones del coche.

AGRADABLE Y FUNCIONAL
El acabado es cada vez mejor en los Citroën. El Xantia no lleva cuero de serie ni asientos eléctricos. El respaldo trasero se abate por partes.

**MALETERO POCO VERSÁTIL**

En los planes de Peugeot sigue sin entrar la utilización del respaldo abatible por partes. En cualquier caso dispone de un volumen adecuado. La rueda de repuesto es de tamaño normal, va por fuera y bien protegida. Las inserciones de madera abundan en el habitáculo.

VERSATILIDAD Y SEGURIDAD

Con la misma capacidad en condiciones normales, cuenta sin embargo con una quinta puerta más versátil y con el respaldo abatible. El aparato de radiocasete se puede manejar desde el volante, lo que proporciona una seguridad suplementaria muy importante.

**CONSUMOS**

Datos en l/100 km.	405	XANTIA
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	8,6	9,2
CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	5,9	6,0
En conducción rápida	11,6	12,1
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	8,2	8,2
A 140 km/h de cruce	9,4	10,0
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	7,7	8,1
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	860	752

SONORIDAD

	405	XANTIA
Al ralentí:	50,1	53,5
A 60 km/h:	64,6	62,6
A 90 km/h:	68,9	66,5
A 120 km/h:	72,5	68,4
A 140 km/h:	74,1	72,3
A tope	79,2	77,2
Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.		

PRESTACIONES

	405	XANTIA
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	174	178
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	19,2	19,8
1.000 m. salida parada (seg.)	36,0	36,7
0-100 km/h (seg.)	13,9	15,2
Metros recorridos	240	264,2
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,2	20,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	24,4	23,6
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	36,0	37,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	44,2	43,3
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,1	12,1
Metros recorridos	343	341
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,3	15,5
Metros recorridos	428	433

FRENOS

	405	XANTIA
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros)		
A 60 km/h:	19,2	14,4
A 100 km/h:	54,3	42,6
A 120 km/h	69,8	60

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

PEUGEOT 405 STD: Antibloqueo de frenos ABS: 263.000 ptas. Techo corredizo eléctrico: 123.000 ptas.
CITROËN XANTIA 1.0 TD VSX: Aire acondicionado: 160.000 pesetas. Llantas de aleación: 72.661 pesetas. Alarma: 88.229 pesetas. Radio con CD y mandos integrados en el volante: 207.600 pesetas. Techo corredizo eléctrico: 114.179 pesetas. Pack cuero: 238.740 pesetas.

MECANICA**1º 405**

El brillante motor turboalimentado de 92 caballos se ha adaptado a estas dos versiones del grupo PSA con acierto.

1º XANTIA

Es una de las mecánicas más equilibradas del momento, aunque no es la más brillante, es muy económica y produce poco ruido.

COMPORTAMIENTO**1º 405**

Recientemente la suspensión recibió nuevos tarados algo más blandos; sin embargo se mantiene la excelente relación de siempre.

1º XANTIA

La suspensión Hidractiva es un ejemplo de suavidad, un filtro absoluto para los ocupantes. Es regulable en altura, pero le falta progresividad.

RENDIMIENTO**1º 405**

Aunque teóricamente deberían rendir lo mismo, el 405 se aprovecha de un menor peso total y por consiguiente de mejores prestaciones.

2º XANTIA

Todo modelo nuevo tiende a pesar mucho más que su predecesor. El Xantia cuenta además con el lastre de la suspensión. El peso le pierde.

CONFORT**1º XANTIA**

La suspensión y el efectivo aislamiento del habitáculo con el motor, permiten que los ocupantes del Xantia se olviden del mundo exterior.

2º 405

Es también muy cómodo, pero el trabajo de aislamiento no es tan efectivo como en el Citroën. Las vibraciones se transmiten al habitáculo.

CARROCERIA**1º XANTIA**

Moderna, aerodinámica, tiene todo lo necesario para gustar. La quinta puerta ofrece versatilidad al usuario.

2º 405

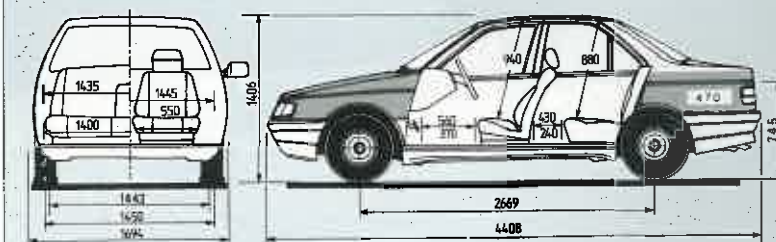
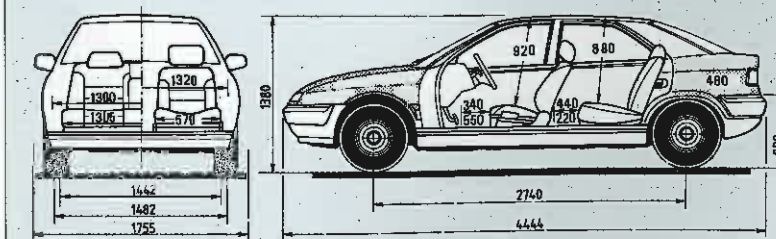
A pesar del paso de los años aguanta el tipo con pocos cambios; sin embargo, se tiene que inclinar ante los nuevos diseños.

ECONOMIA**1º XANTIA**

Porque consume muy poco más que el 405 pero vale bastante más barato lo situamos el primero. En cualquier caso los dos son caros.

2º 405

Mucho tendrán que afinar en Peugeot para que su primo el Xantia no les quite ventas. El 405 es más caro en todos los casos.

PEUGEOT 405**CITROËN XANTIA****DATOS DE COMPRA**

CITROËN: Fabricante/Importador: Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62, 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Seis años o 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión. Red de post-venta: 872 puntos de asistencia en toda España.
PEUGEOT: Fabricante/Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6, 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de post-venta: 1.143 puntos de asistencia en toda España.



AUTOMATISMOS
 En el 405 los asientos de cuero se manejan eléctricamente. Entre los asientos delanteros del Xantia, una palanca regula la altura del coche y un botón endurece la suspensión para conseguir un comportamiento más eficaz. En la práctica no es necesario recurrir a él.

En los modelos, el Xantia TD VSX es casi 200.000 pesetas más barato: 3.423.000 ptas. para el Citroën y 3.609.000 ptas. para el Peugeot. (con el precio de partida, sin igualar equipamientos, la diferencia es de 335.000 pesetas). Esto quiere decir que los dos modelos en esas condiciones de full equipe, contarían con ABS, dirección asistida, aire acondicionado, cuero, llantas de aleación, elevallas eléctricos y cierre centralizado, y en el caso del Xantia a esto habría que añadirle la suspensión regulable y la posibilidad de centralizar los mandos del aparato de sonido en el volante. El 405 gasta algo menos, anda algo más y no hay quien le supere en comportamiento global, pero el Xantia equilibra la balanza e incluso la pone de su lado en otros aspectos no menos importantes. A esto hay que añadirle la novedad y un precio más asequible.

Andrés Más
 Fotos: Jose A. Díaz

Renault 19 RSi

UNO MAS EN LA FAMILIA

Una de las últimas versiones del popular Renault 19, el RSi, hace días que complementa la oferta de la gama Renault. A pesar de haberse escrito innumerables ríos de tinta sobre este modelo, en esta prueba tenemos la oportunidad de conocer a fondo la razón por la que se ha cosechado tanto éxito con el R-19 en el mercado del automóvil.

DISEÑO	***
ACABADO	***
PRESTACIONES	***
CONFORT	****
SEGURIDAD	***
CONSUMO	***
PRECIO	***

El nuevo concepto RSi está basado en un vehículo que, animado por una mecánica de brillantes prestaciones y un equipamiento con una visión más deportiva, pretende hacer de reclamo a los más caprichosos.

Tratándose de un modelo de segmento medio, en cuanto a precio y potencia se refiere, el Renault 19 RSi es un modelo bastante equilibra-

VIRTUDES

Elasticidad del motor.
Acabado interior.
Confort de marcha.

RENAULT 19 RSi
PRECIO: 2.060.000 PTAS.

Suspensiones blandas.
Acceso plazas traseras.
Distancia de frenado larga.

DEFECTOS

co. Cuenta, con una potencia más que suficiente, como para realizar una conducción alegre sin tener que recurrir a un constante cambio de marchas. Su motor, de la serie F3P con 1.794 centímetros cúbicos, desarrolla 113 caballos a un régimen

MAS SUAVIDAD

Con la inyección multipunto se ha conseguido una decima en el aumento de su compresión, otorgándole un mayor rendimiento al motor.



PRUEBA
Motor 16

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.794 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,7 mm. Carrera: 83,5 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 113 CV(83 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 16,7 mkg (164 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,1.

DIRECCIÓN

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

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo McPherson con desplazamiento de pivote negativo, barra estabilizadora y triángulo inferior. Trasera: Independiente con amortiguadores hidráulicos telescópicos.

RUEDAS

Neumáticos: 185/60 R 14. Llantas de chapa de 5,5 J x 14.

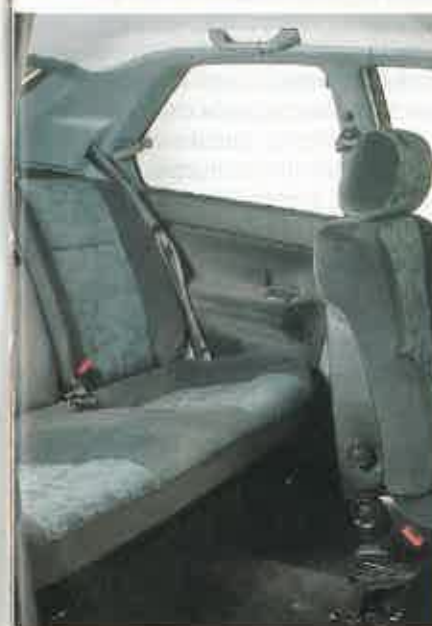
PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.020 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	10,8
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,4
En conducción rápida	12,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,7
A 140 km/h de crucero	10,3
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	542



A FONDO

A LA VISTA
Se observan detalles diferenciadores del resto de la gama. Sus paragolpes, aletines y retrovisores llevan el mismo color que la carrocería. En la parte trasera, un alerón aerodinámico, similar al que montan los 16V., rematan la faena.

de giro de 5.500 r.p.m., teniendo un par máximo de 16,7 mkg. a 4.000 r.p.m. Este motor es el mismo que equipa la anterior versión RTi (ver Motor 16 N° 465).

El funcionamiento del motor es muy bueno, bastante suave de uso, y no está exento de fuerza desde bajas vueltas, alcanzando el tope del cuentarrevoluciones rápidamente. Una nueva inyección electrónica, que antes era monopunto y ahora es multipunto, se encarga de alimentar a los cuatro cilindros del R-19 RSi. El motor también cuenta con algunas mejoras con respecto de su predecesor de 1.721 centímetros cúbicos. Los pistones son un poco más cortos, con una falda de menor tamaño y una biela más larga. También los sistemas de refrigeración y lubricación se han rediseñado, simplificándolos gracias a las mejoras introducidas en las partes móviles, que han reducido los rozamientos.

La relación de compresión es de 9,8 a 1, una décima superior a la relación de compresión con inyección monopunto.

Una buena parte de culpa, de que se aproveche hasta el último caballo, la tiene la caja de cambios, cuenta con unos desarrollos muy acertados en su escalonamiento, y permite que, incluso cuando circulamos con marchas largas, las recuperaciones sean notables.

El manejo de la palanca de cambios recibe también todos los elogios posibles en un modelo de estas características, es muy rápida y precisa; además, con el nuevo pomo de piel se hace mucho más agradable. También se ha pensado, entre otros detalles, en un pedal de acelerador deportivo, con lo que hacer el puntatón es muy sencillo.

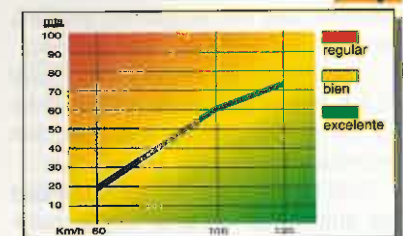
El comportamiento del vehículo en general es bueno, las suspensiones tipo McPherson en el tren delantero no ofrecen ninguna duda respecto a su confort de marcha; por el contrario, cuando se pretende rodar rápido por carreteras sinuosas, se echa en falta algo más de rigidez en sus amortiguadores, ya que tiende a deslizarse bastante de morro en apoyos pronunciados, en perjuicio de la comodidad de los pasajeros, que notarán como el coche rebota, sobre todo en firmes mal asfaltados. No obstante, el límite de seguridad del Renault 19 RSi es muy alto

VOLANTE DE TRES RADIOS
La dirección es asistida de serie y permite mover el volante sin esfuerzos. El acceso a las plazas traseras es algo justo, pero delante cuenta con dos excelentes asientos que envuelven perfectamente el cuerpo.

PRESTACIONES

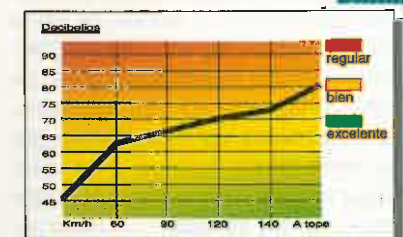
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	193
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,3
1.000 m salida parada	31,7
De 0 a 100 km/h	9,9
Recorriendo (metros)	165,4
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,1
recorriendo (metros)	290,4
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,1
recorriendo (metros)	405

FRENOS



A 60 Km/h:	19,3
A 100 Km/h:	60,2
A 120 Km/h:	72,4

SONORIDAD



Al ralentí:	45,6
A 60 Km/h:	63,6
A 90 Km/h:	66,1
A 120 Km/h:	70,1
A 140 Km/h:	73,2
A Tope:	80,2

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Fasa Renault Avenida de Burgos 89. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos de asistencia técnica en España.

ESTILO DEPORTIVO
En el frontal se ha dispuesto de faros antiniebla, que resultan bastante representativos del modelo. La línea es la habitual y muy similar a la del RTI.



y no debemos de alarmarnos por ese comportamiento puntual. La dirección en este modelo es asistida de serie, lo cual se agradece, ya que nos facilita su movimiento en parado, y una vez en marcha se hace muy agradable de tacto. Tampoco nos obliga a hacer un sobreesfuerzo al salir de aparcamientos

en ciudad. En marcha, el nivel sonoro de los órganos mecánicos es normal en todos sus puntos, excepto en el de la ventilación, que no se cerraba del todo bien, y con la velocidad en carretera se podía oír un silbido en su interior, debido al aire que entraba por los conductos. Uno de los pocos puntos criticables de

este modelo, son los frenos, los delanteros son potentes y ventilados y los traseros son de tambor, pero tienden rápido al bloqueo, lo que alarga considerablemente la frenada en caso de urgencia. En estas circunstancias el ABS sería necesario, pero este modelo no lo ofrece ni como opción. El interior es amplio, tie-

ne una posición de conducción bastante correcta, con volante de tres radios similar al de 16V, regulable en altura, asiento del conductor regulable en altura y unas butacas que envuelven perfectamente. Con todo ello se aumentan las posibilidades de encontrar la postura perfecta al volante. Algo muy importante a la

hora de pasar horas conduciendo, sobre todo cuando la talla del conductor se separa de la media en cuanto a exceso o defecto.

Las plazas traseras tienen espacio suficiente y pueden ir dos personas cómodamente, aunque tres pasarían un poco de apreturas. El acceso a las plazas traseras es un poco complicado, ya que el R-19 RSi sólo está disponible con carrocería de tres puertas. Los nuevos Renault 19 RSi, se diferencian del resto en que llevan faros antiniebla, paragolpes y retrovisores del color de la carrocería, unos neumáticos de perfil más ancho, pero con llantas de chapa y tapacubos de plástico, como elemento diferenciador de la carro-

ALERÓN TRASERO
En su parte trasera el vehículo queda rematado por un alerón a la altura del maletero.



cería incorpora un alerón trasero aerodinámico. Así pues, en síntesis, podemos afirmar, tras recorrer más de 1.000 kilómetros, que el Renault 19 RSi tiene un precio muy interesante y una buena relación calidad-precio.

Antonio Montañes
Fotos: José Antonio Díaz

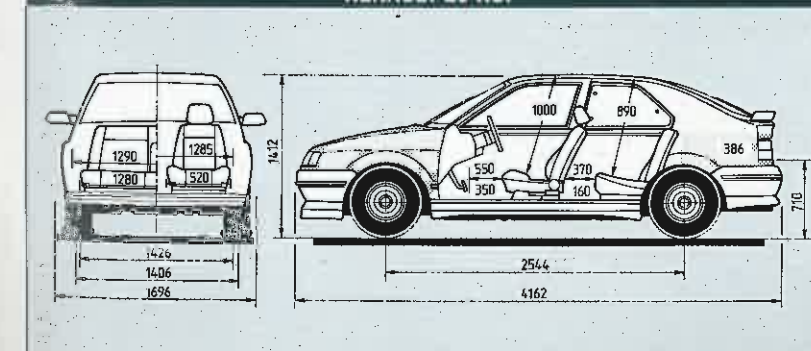
EQUIPAMIENTO

El coche lleva de serie dirección asistida, volante deportivo y pomo a juego tipo 16 V. Asientos delanteros y traseros de inspiración deportiva, tapicería específica, pedal de acelerador deportivo y, entre otros detalles, el cuadro de instrumentos tipo 16 V.

OPCIONES

Como elementos opcionales tenemos el aire acondicionado: 153.000 pesetas; pintura metalizada: 31.000 pesetas. Se puede incorporar, además, un pack de equipamiento que agrupa los elevalunas eléctricos, cierre centralizado con telemando y funcionalidad del asiento trasero abatible por partes asimétricas (1/3-2/3).

RENAULT 19 RSI



FRENTE A SUS RIVALES

Al Renault 19 RSi le hemos buscado cinco modelos representativos en cuanto a potencia y precio: el Opel Astra 3 p. GT 1.6 con 100 caballos a 2.001.000 pesetas; el 306 XT 1.8 cinco p., con 103 caballos y algo más caro. El Fiat Tipo GTie 3 p. con 110 caballos, pero bastante más barato, concretamente 1.980.000 pesetas. El Ford Escort XR3i 3 p. 1.8 16 V. por 2.045.000 pesetas posee 105 caballos. Y, por último, el Citroën ZX, 3 p. 1.8i Sport, que con 103 caballos tiene un precio de 1.868.216 pesetas. Todos estos modelos vienen sin aire acondicionado de serie, teniendo que desembolsar una cantidad extra de, aproximadamente, 150.000 pesetas.



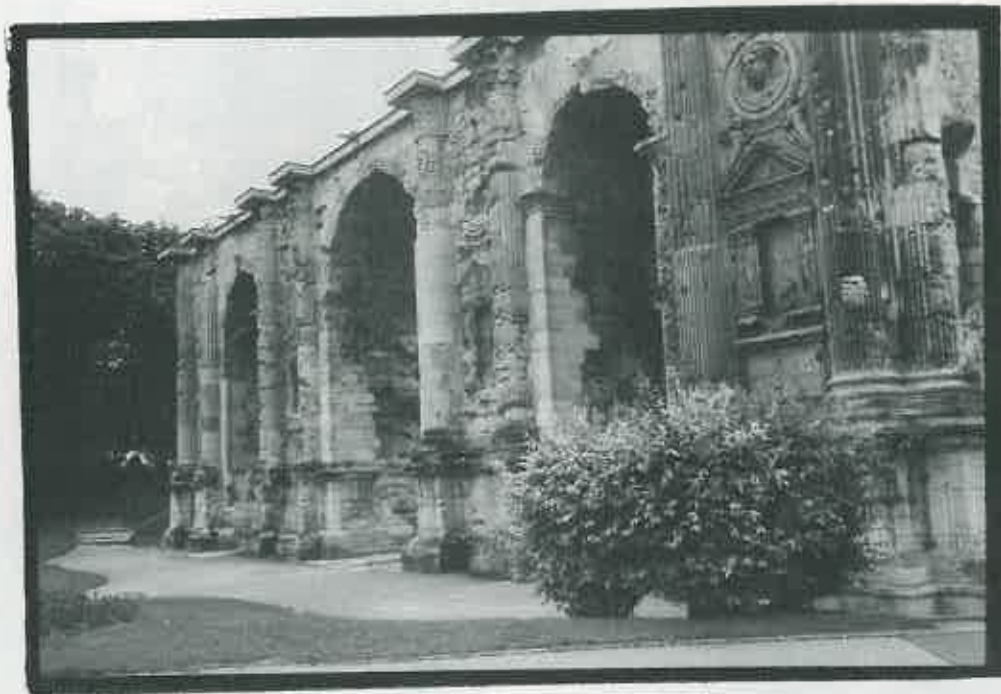
MUSEOS
DEL ESTE DE FRANCIA

Tras las ruedas de la Historia

Juan Luis Soto
José Antonio Díaz
Enviados especiales

Por nadie son
ignorados los
atractivos
turísticos
que

Francia ofrece a sus
visitantes. Pero son menos
conocidos sus museos
especializados, numerosos y
destacados en la nación en la
del automóvil. El este del país vecino
reúne lo mejor del mundo en
este sentido.



Su **REIMS** patrimonio cultural, su imigualable champagne y una fastuosa alquimia culinaria hacen de esta región algo único.

DESDE que, en 1769, Nicolás Joseph Cugnot experimentó en carretera su Fardier movido por dos cilindros de vapor, Francia ha venerado con especial cariño la historia propia del automóvil. No es por ello casualidad que el museo más importante del mundo dedicado a este tema se encuentre sito en la ciudad alsaciana de Mulhouse. Tomando como centro neurálgico esta meca para cualquier aficionado al automóvil, puede llevarse a cabo una ruta única, en la que la propia historia de Francia, el encanto de su campiña, sus bellas ciudades y la pasión por el protagonista mecánico de nuestro siglo deparan al viajero densas y placenteras experiencias.

CHAMPAÑA

Partiendo de París, el recorrido no excede los mil kilómetros y transcurre por las cinco regiones del este de Francia. La vecina ciudad de Reims marca la primera etapa. Allí fue bautizado el Rey Clodoveo, primer monarca de los francos. Pero también es la ciudad natal de Philippe Charbonneaux; pintor, ilustrador, ingeniero, arquitecto, inventor y, finalmente coleccionista al fundar el Centro Histórico del Automóvil Francés en la capital de la Champaña. Adelantado a su época, diseñó durante las décadas de los cuarenta y cincuenta prototipos de aviones, neveras, bolígrafos... y lanza en 1945 el concepto de carrocería «integrada» aplicada a los JP Wimille, Delahaye 235, Chevrolet Corvette, R-8, R-16 y otros setenta modelos de muy diversas marcas. Últimamente se ha dedicado a investigar sobre el coche del futuro y mejorar la seguridad basándose en el diseño. La colección, muy mermada por los vaivenes financieros de los últimos tiempos, ofrece sin embargo una gran variedad de coches históricos, prototipos y sorprendentes proyectos del propio Charbonneaux. La generosa cocina típica champañesa, la visita de alguna de las bodegas como la prestigiosa Mumm y un paseo por la antigua ciudad, completarán esta primera jornada. Como anécdota, saber que Víctor Hugo se inspiró en una historia real acontecida en Reims, en la catedral de San Remigio para



J.P. WIMILLE 05 MOTOR V8 (1948)



PEUGEOT 146 DE LA GUERRA DEL 14



WIMILLE 01 DE TRES PLAZAS (1946)



MINUSCULO UTILITARIO MOCHET



MONOCASCO OVOIDAL INDEFORMABLE



C **NANCY**
 ontinuando la tradición iniciada
 por su gran benefactor,
 Estanislao Leczinski, la capital lorena se
 vuelca en el arte y la cultura.

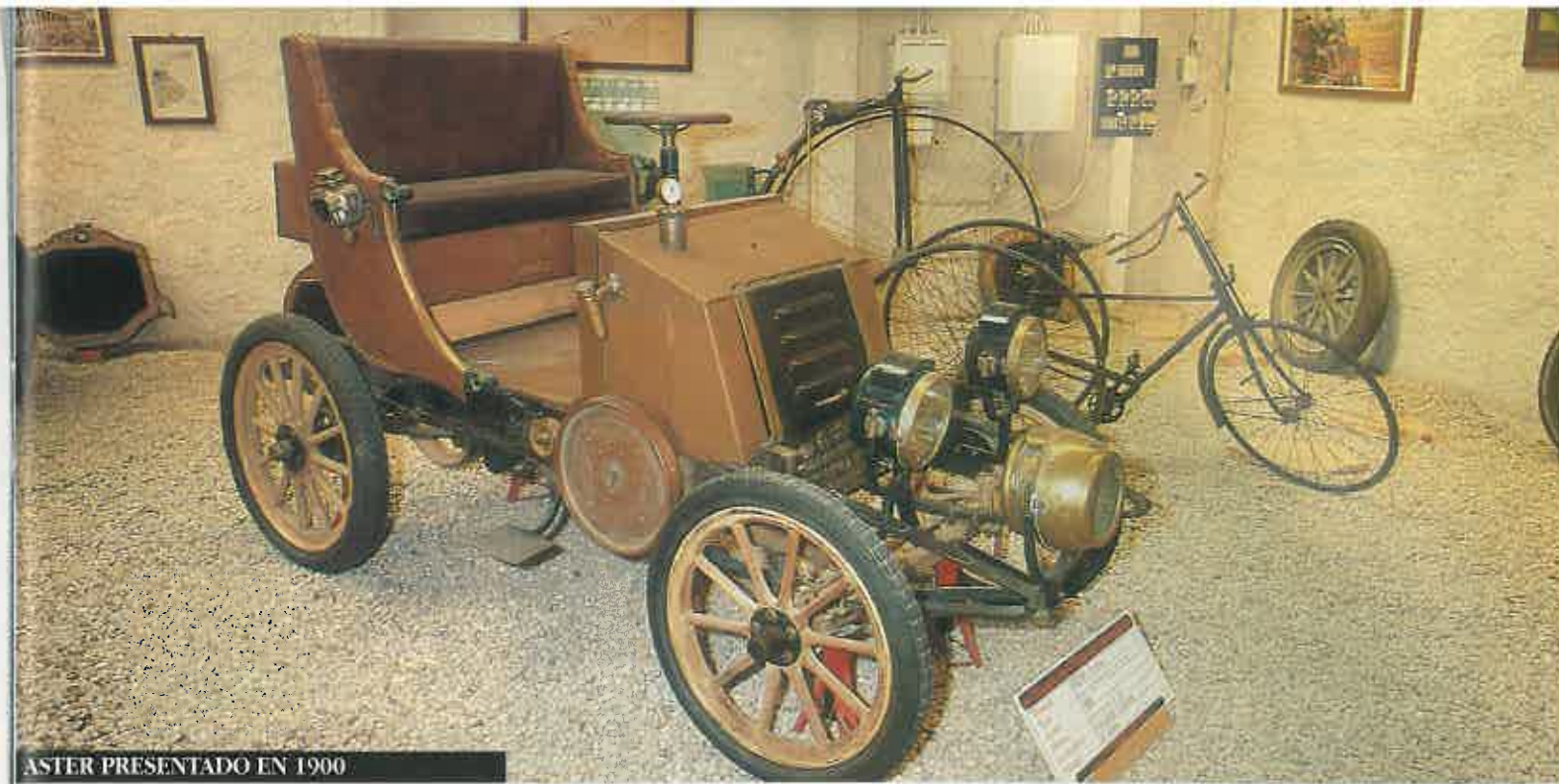


escribir su novela de «Nuestra Señora de París» sobre los amores imposibles del jorobado Quasimodo y la gitana Esmeralda.

LORENA

El siguiente desplazamiento nos llevará ya a tierras de Lorena, donde, muy cerca de Nancy, se encuentra su Museo del Automóvil. Fundado en 1969 por un grupo de coleccionistas deseosos de salvaguardar y restaurar sus automóviles. Ahora, el museo se ha trasladado a Velaine en Haye, muy cerca de la capital, donde se han aprovechado los cuarteles utilizados por el ejército del General Patton durante la Segunda Guerra Mundial. Allí, y ocupando las instalaciones militares que albergaron antaño a las divisiones acorazadas aliadas, se muestran actualmente 150 vehículos de todas las épocas y procedencias, en constante renovación según las colecciones. Siguiendo con el objetivo original, los propietarios de los automóviles disponen de talleres y áreas propias para cuidar y disfrutar de sus automóviles. Curiosamente decorado y equipado por Daniel Ebrart a base de materiales de deshecho de las más curiosas procedencias, está abierto al público, que puede también aprovechar los bellos parajes exteriores y las instalaciones anejas como el circuito permanente de coches de radiocontrol, un bar de oficiales original del ejército norteamericano, una máquina de tren de la línea Maginot, o una escuela de pilotaje y perfeccionamiento. Entre las joyas expuestas destaca por su significado el Aster, modelo de presentación para el Salón de París de 1900. Nancy ofrece todo un casco antiguo ideal para el visitante. Destaca la plaza de Estanislao, diseñada por Emmanuel Heré, donde se materializa el sueño del antiguo Rey de Polonia, Estanislao Leczinski, que quiso hacer de la ciudad Lorena del XVIII un ejemplo de belleza y urbanismo.

No muy lejos de Nancy, en dirección a Epinal, ya en los Vosgos, escenario de las más cruentas batallas de la Gran Guerra (innumerables cementerios lo recuerdan), y en una tranquila localidad llamada Ville sur Illon, otra parada aguarda al curioso



ASTER PRESENTADO EN 1900



TERROT EN PERFECTO ESTADO



RENAULT BARQUETA DE GILLOT (1953)



EL SEÑOR SAUNIER Y SU CERVECERÍA



MULHOUSE
En plena cuenca industrial del
Rhin, el centro neurálgico
alsaciano enlaza el medievo con
la modernidad.



viajero. En una insólita simbiosis, se unen la cerveza y el automóvil en el marco de una antiquísima brasserie convertida en museo y centro de reunión para los amantes de los coches veteranos y, muy particularmente, para los fabricados con anterioridad a 1940. El señor Saunier, heredero del fundador de la casa, reacondiciona con esmero la antigua fábrica de cerveza (que data de hace 200 años y que conserva en perfecto estado sus alambiques y maquinaria) se permite además seguir con una artesanal producción, de cien en cien litros, para deleite de sus numerosos visitantes. En el interior, se conserva también un viejo café de 1900. Además, fiel a su pasión, restaura y utiliza a diario antiguos automóviles que, frente a la fachada de su local, nos transportan mágicamente a otras épocas.

ALSACIA

Prosiguiendo el camino hacia las riberas del Rhin, cuna de sus excelentes vinos blancos, se llega ya a tierras alsacianas, francesas desde 1798 pero con un espíritu muy característico de los grandes valles industriales en la Europa de principios de siglo. Mulhouse, ciudad a caballo entre el medievo y la modernidad, conjuga antiguos edificios como el sorprendente Ayuntamiento de 1431, policromamente decorado, o la iglesia de Saint Etienne, construida por primera vez por Barbarroja en el siglo XIII, con una ciudad fruto de la moderna expansión urbanística. Mulhouse adquiere un especial significado para el amante del automóvil. Hace siete años abrió sus puertas el Museo Nacional del Automóvil, instaurándose como el más importante por tamaño y variedad del mundo. Sus más de veinte mil metros cuadrados contienen cerca de quinientos coches de las más diversas épocas y procedentes de diez países europeos. La colección, reunida por los hermanos Hans y Fritz Schlumpf, industriales textiles y cuya fábrica ocupó hasta su quiebra de 1975 el actual museo, incluye toda la historia de Bugatti extensamente representada por 112 modelos de la marca, alguno de ellos único. Esta colección, declarada monumento



BUGATTI VIVE ENTRE SUS CREACIONES



FAETON PEUGEOT (1893)



VOLANTES GLORIOSOS DE FERRARI



PANHARD & LEVASSOR (1925)



BUGATTI ROYALE. EL MAS CARO



BESANCON
Bajo su arquitectura militar y defensiva, las ciudades del Franco Condado ofrecen grandes contrastes al visitante.



histórico nacional, arranca con el break de vapor Jacquot de 1878 y recorre más de un siglo a través de creaciones tan singulares como el Gardner Serpollet de vapor, el Panhard de carreras 12.8 l., el Porsche 908 de cola larga o el Bugatti 251, por citar algunos curiosos ejemplos.

Más de cuatro millones de visitantes de todo el mundo han pasado por este impresionante museo que ya por sí solo merece la pena un desplazamiento hasta Mulhouse.

FRANCO CONDADO

Si proseguimos nuestro itinerario y a unos pocos kilómetros de autopista, llegamos a uno de los principales enclaves de la industria automovilística francesa. En pleno corazón del Franco-Condado, tierras que una vez fueron de la corona española, está la localidad de Sochaux. Decir Sochaux es decir Peugeot, ya que la marca francesa, fundada en 1810, dispone allí de su principal factoría de coches desde 1918. Un poco antes de llegar a Sochaux puede visitarse la ciudad de Belfort, impregnada de su pasado militar, y ascender hasta su impresionante fortaleza desde donde un enorme león domina el Franco-Condado dándole su simbolismo a la vez que a la marca Peugeot. Más imponente aún es la vecina capital fortificada de Besançon, abrazada por el río Doubs y testigo de muchas gestas que marcaron la historia de Francia y Europa.

Peugeot ya adoptó en 1858 el león como marca de fabricación. La marca nació como una fundición acondicionada en un molino de grano, pasando a fabricar piezas de relojería, herramienta diversa, paraguas, molinillos de café, máquinas de coser, bicicletas, armas, rodamientos, motos, camiones... para centrarse finalmente en la producción de automóviles.

En 1982, y por iniciativa del presidente de la marca, Pierre Peugeot, se fundó la asociación «La aventura Peugeot» para difundir el patrimonio de la casa y dio origen a lo que hoy es el Museo Peugeot. Instalado en el mismo Sochaux, su cuidada arquitectura interior pone de relieve más de un siglo de



EL COCHE DEL BEY DE TUNEZ (1892)



UN TALLER MECANICO DE LOS AÑOS 20



ROADSTER SPORT 302 DARRIN



MAS DE UN SIGLO DE PEUGEOT



S **DIJON**
 us piedras románicas, góticas y
 renacentistas, además de sus
 viñedos borgoñones y su ganado
 charolés, incitan a quedarse.



producción industrial que, en lo que al automóvil respecta, ofrece una visión que va desde los coches del siglo pasado hasta las últimas creaciones de investigación tecnológica. Presidiendo la entrada choca por su vistosidad un cuadriciclo de 1892, único en el mundo, fabricado especialmente para el Bey de Túnez, lo que explica su insólita decoración de arabescos. Allí mismo se inicia la historia de un siglo largo a través de la prolífica actividad de una empresa presidida por el signo del león.

BORGOÑA

Poco tiempo se tarda en cubrir la siguiente etapa y pisar las acogedoras tierras borgoñonas, ya no tan industriales como las ribereñas del Rhin y volcadas más hacia la agricultura y el pensamiento románico. Dijon, capital de la región, espera al visitante entre el picante aroma de su inigualable mostaza y un bagaje histórico que nos llega directamente desde la Baja Edad Media. La magnificencia de su arquitectura y la actividad cultural que siempre se ha desarrollado en esta encrucijada europea, llevaron en el siglo pasado a Darcy e Eiffel a engalanar a esta ciudad como pocas lo han sido en Europa. Románico, gótico y renacimiento se ofrecen al visitante en una bella y cuidada armonía.

Tomando la ruta llamada de la piedra y del vino, que nos llevará al corazón románico que supone la abadía de Cluny, encontramos dos museos más que recrean la joven pero intensa historia del automóvil. En las dependencias del castillo de La Clayette, una centena de vehículos de variadas épocas contrastan con la arquitectura militar y feudal del lugar. A no mucha distancia, también en tierras del ganado charolés y del extraordinario vino de Borgoña, en Chauffailles, acaba de inaugurarse un salón permanente donde se alternan igual número de joyas y reliquias pertenecientes a coleccionistas deseosos de mostrarlos o venderlos. Una importante muestra de coches norteamericanos y la presencia de los deportivos más carismáticos de las últimas décadas, terminan por enlazar temporalmente este viaje con la modernidad. ○



COMPRA Y VENTA EN CHAUFFAILLES



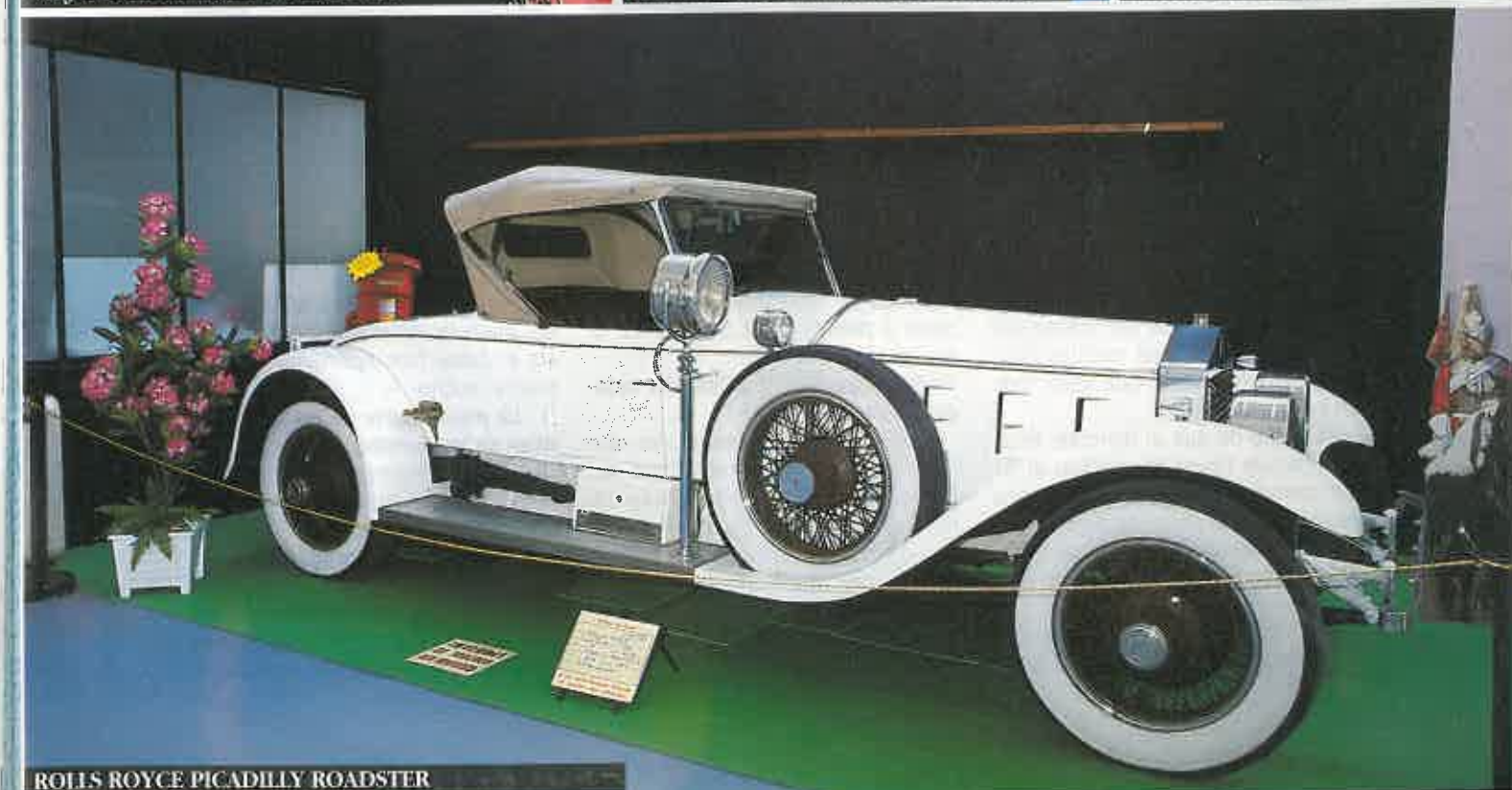
VIEJOS CORCELES EN EL CASTILLO



UN VETERANO TALBOT RESTAURADO



SURTIDOR Y VENTA DE VINO



ROLLS ROYCE PICADILLY ROADSTER

Georges Simpson: director general de Rover

LA FIRMA DEL IMPERIO



A los cincuenta años, el presidente-director de Rover, Georges Simpson (también director general adjunto de British Aerospace), es uno de los responsables más jóvenes de la industria automovilística europea y, desde luego, el único que tiene un hándicap uno en golf. Economista, ha ido escalando los peldaños de British Leyland y de Rover a lo largo de un cuarto de siglo, acumulando experiencia sobre motores, camiones y coches.

ESTÁ seguro de que Rover tendrá un futuro radiante, a pesar de las pérdidas sufridas por este grupo desde hace dos años, y del hecho de que la mayor parte de sus coches son modelos derivados de modelos Honda. También cree que el grupo (controlado

referencia a las pérdidas de Rover: 49 millones de libras (9.400 millones de pesetas) el año pasado y 52 millones en 1991 (9.900 millones de pesetas).

«Eso se ha debido fundamentalmente a un mercado británico deprimido», nos dice Simpson. «De 2,3

- Honda posee un 20 por ciento de Rover...

«No, no está presente en el conjunto del grupo. Digamos que Honda posee cerca de un 15 por ciento de Rover».

- ¿Podrían sobrevivir sin ellos?

«No cabe duda. Honda desempe-



LUJO Y DISTINCIÓN

La serie 800 de Rover es por ahora la gama cumbre de la marca británica, compendio de lujo y refinamiento técnico.

en un 80 por ciento por British Aerospace y en un 20 por ciento por Honda) obtendrá unas cuentas equilibradas este año, lo que sería todo un éxito.

El hecho de que el mercado británico (donde Rover ha vendido el 57 por ciento de su producción el año pasado) sea el único de Europa que muestra signos de mejora será por algo, unido a la devaluación de la libra.

Nuestra primera observación en esta entrevista en exclusiva hace

millones de unidades en 1989, se pasó a menos de 1,6 millones el año pasado».

- ¿En qué nivel equilibrarán ustedes sus cuentas?

«Es imposible de saber, ya que pretendemos vender más fuera del Reino Unido. Sin embargo, esperamos que nuestro mercado nacional sea de más de 1,7 millones de unidades este año, y que nuestro grupo se ponga en números negros en 1993. De hecho, espero tener beneficios este año».

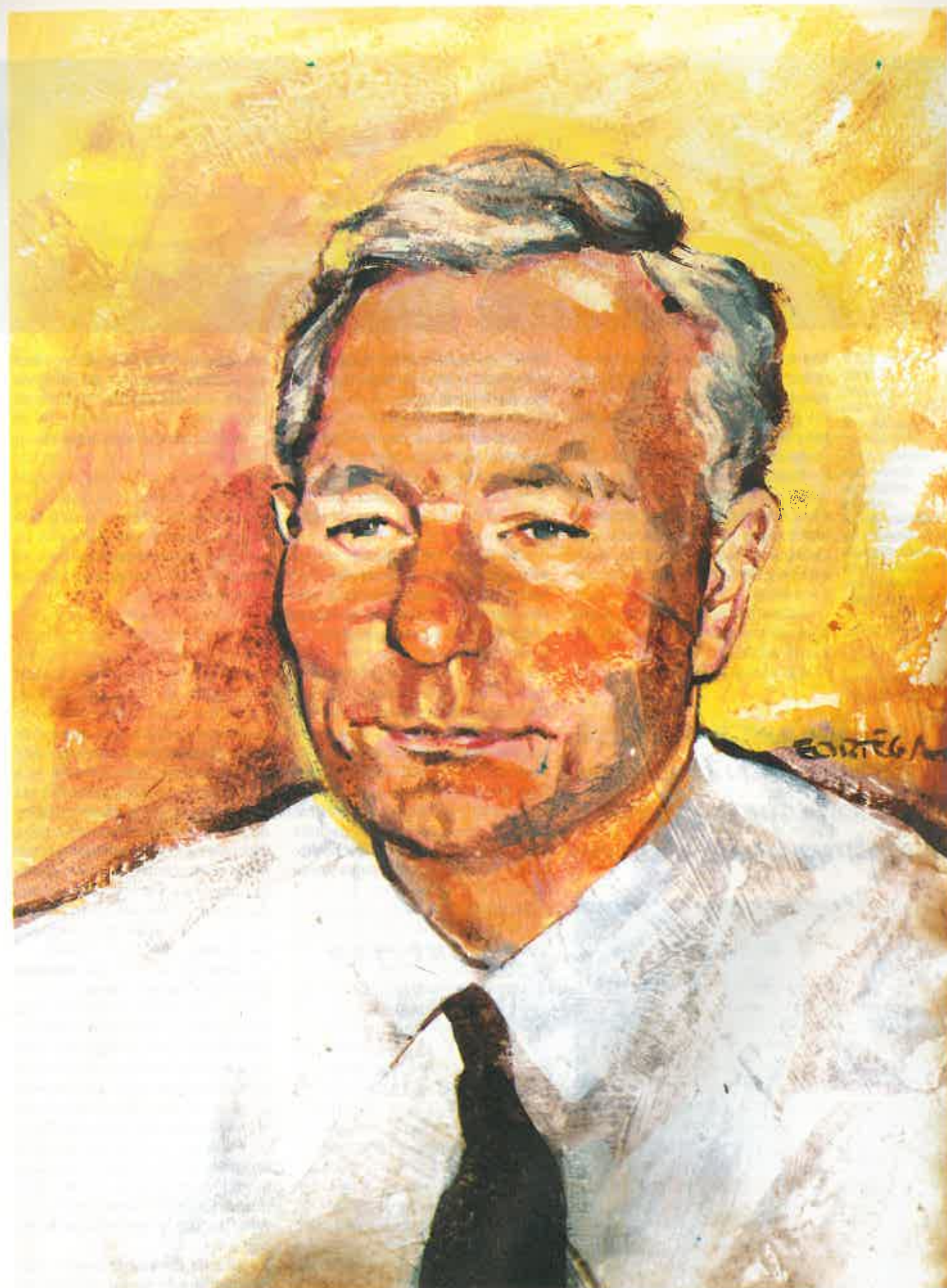
ña desde hace catorce años un papel esencial en nuestro camino hacia el éxito. Nos aportamos mutuamente mucho».

- La mayor parte de los Rover derivan de los Honda...

«Sí, pero siempre conservamos nuestra capacidad de desarrollo con los ingenieros de Rover».

- Apenas se ha producido nada propio a lo largo de estos años.

«Todos nuestros productos 4x4 han sido desarrollados por nuestros ingenieros. Lo mismo ocurre con el





PRIMERO Y ÚLTIMO
El Rover 100 ocupa el primer escalón de Rover y es, además, el de diseño más antiguo de cuantos fabrican. Por el contrario, el recién llegado es el 600, de muy reciente comercialización.

Metro. Y en el futuro tendremos coches diseñados únicamente por nuestros ingenieros».

- ¿Totalmente? ¿Plataforma, motor y transmisión?

«Sí. Estamos capacitados».

- Pero, ¿tienen los medios?

«Sí, si somos rentables, y lo seremos. Además, en el curso de los últimos cinco años, Rover ha usado todas sus posibilidades de inversión. No hemos pedido prestado ni un penique».

- ¿Cree posible que Honda pueda hacerse con algo más de su 20 por ciento actual?

«Lo que ocurra tendrá su funda-

mento en unas buenas razones estratégicas y sólo cuando llegue el momento adecuado».

- Pero ¿puede llegar?

«Cualquier cosa puede llegar en cualquier momento, pero no hay ninguna razón para que suceda el próximo mes de agosto. ¿Por qué diablos habría de comprarnos Honda?».

- No tienen los medios ni las ganas, ¿pero habrá otra elección? El hecho de que Honda produzca desde ahora sus coches en Swindon, ¿no influirá en su cooperación?

«Será reforzada. Producirán en el mismo país y nosotros podremos dirigirnos a los mismos abastecedores y beneficiarnos del volumen. También tendremos la ventaja de trabajar juntos en los procesos de producción y calidad. Antes estábamos muy alejados los unos de los otros. Ahora que ellos son nuestros vecinos, nos beneficiaremos más de nuestra cooperación. De hecho, hacen 50.000 coches y nosotros

producimos 400.000. Ellos solos no podrían sobrevivir en el Reino Unido con solamente 50.000 coches al año...».

- ¿Quién dice que se quedarán en 50.000?

«De acuerdo, luego harán 100.000 e incluso más, pero siempre les haremos falta para salir airoso en cuanto al plan financiero».

- ¿Qué han aprendido ustedes de Honda? ¿Qué han aprendido ellos de ustedes?

«Están entre los mejores en lo que se refiere a procesos de fabricación. Nuestros hombres han pasado mucho tiempo en sus fábricas americanas de Ohio, en donde no había barrera lingüística, y han aprendido mucho sobre producción. Sobre todo hemos aprendido la disciplina necesaria para transformar un concepto en producto en los plazos fijados y con la calidad requerida. Como Honda, llamamos a nuestros empleados «asociados» y todos llevamos el mismo uniforme. Honda ha aprendido de nosotros a hacer los interiores aceptables en Europa, a mejorar el confort de sus coches y a distribuir mejor en Europa».

- También se dice que Volkswagen podría comprar Rover.

«Hay dos cosas: la primera, que nadie tiene ya los medios para adquirir lo que sea; la segunda, cada vez hay más necesidad de cooperación, sobre todo en lo que respecta a los principales componentes. Habrá más cada vez. Rover, por ejemplo, compra ya motores diésel a Peugeot. Siendo como somos muy fuertes en 4x4, de aquí a diez años podríamos estar cooperando en este sector con algún fabricante importante».

- ¿Puede Rover mantenerse independiente con su producción ac-



tual de unas 400.000 unidades por año? Ustedes habían ganado dinero con 500.000 unidades a finales de los ochenta.

«Algunas sociedades son beneficiarias con ese nivel. Veamos BMW y Mercedes. Nosotros conseguimos equilibrar nuestras cuentas con 400.000 unidades. Con 500.000 ganaríamos mucho dinero».

- Su objetivo era equilibrar sus cuentas al llegar a 400.000 y dice que ya lo han alcanzado.

«Hemos avanzado en lo que se refiere a productividad. En 1984, había empleadas 96.000 personas y ahora tenemos algo más de 30.000».

- ¿Podrán desarrollar sus actividades por igual en el automóvil de turismo y en el todo terreno?

«Producimos entre 50 y 60.000 Land Rover al año. Son posibles más ganancias en el 4x4, donde los márgenes son también mayores. Nos gustaría desarrollar más rápidamente nuestras actividades en este campo, para mantener nuestro avance sobre los rivales, que cada vez son más numerosos».

- ¿Tienen los medios para desarrollar una nueva línea de coches?

«Nos autofinanciamos desde 1987. Gastamos entre 200 y 250 millones de libras (38.200 y 47.800 millones de pesetas respectivamente) al año en nuevos productos y sólo recurrimos a Honda en caso de necesidad».

- Ustedes tienen una estrategia nueva sobre «nichos» y coches de prestigio. British Leyland construía cerca de un millón de coches al año. Rover quiere ahora especializarse produciendo menos de la mitad.

«En 1986 comprendimos que Rover no podrá seguir siendo un fabri-

cante de grandes cantidades frente a rivales como GM, Ford o VW. Para sobrevivir deberíamos afianzarnos en los coches de prestigio. Así nos decidimos por el hecho de que nuestros coches deberían estar en la categoría alta y con los mejores precios posibles. Creo, por otro lado, que toda la industria del automóvil seguirá el mismo camino. Los clientes son cada vez más sofisticados, mejor educados y más maduros sobre sus necesidades. El mercado se descompone ahora en una serie de mini-mercados. El problema estriba en saber escoger bien los nichos».

- ¿Qué han hecho ustedes para mejorar su imagen y qué les queda por hacer?

«Hemos lanzado coches nuevos y mejores. Debemos continuar así. En el Continente debemos mejorar nuestra red comercial y darla a conocer».

- En definitiva, ¿cree usted que Rover se ha salvado?

«Yo no tenía conciencia de que hubiera que salvar a la empresa! En cualquier caso, la supervivencia de Rover no es un tema de actualidad. La única pregunta que cabe hacerse en la actualidad es la de saber el grado de nuestro éxito».

- ¿Dónde estará Rover dentro de 15 ó 20 años?

«Venderemos entre 500-550.000 coches de prestigio (más los Minis) y tendremos beneficios».

- ¿Qué es lo que habrá cambiado en el mundo del automóvil?

«Muchos creen que habrá menos fabricantes. No me parece a mí así. No quedan muchos de los que producen en grandes cantidades, pero los que quedan son demasiado importantes. Quizás haya un poco más de racionalización en Europa,

pero nada espectacular. El gran problema es el de los excedentes. Hay novedades en Europa del Este y en Gran Bretaña con la llegada de los japoneses. Partiendo de estas dos bases, habrá que exportar. Siempre será más difícil ganar dinero en este sector. Los fabricantes no desaparecerán, pero van a sufrir. Deberán reducir, aún más, sus costes fijos y aumentar la flexibilidad. La cooperación entre fabricantes se desarrollará, pero no muy deprisa. El verdadero ganador será el cliente, que tendrá coches mejores a menor precio».

Edouard Seidler

LOS TODO TERRENO
Rover se ha caracterizado por una concepción de los coches 4x4 diametralmente opuesta a la de sus competidores. El Range Rover (a la derecha) es un claro ejemplo. El Defender hereda la vieja tradición de los Land, uno de los coches más emblemáticos de este siglo.

HEMOS ENSEÑADO A HONDA A HACER UNOS INTERIORES MÁS ACEPTADOS POR EL PÚBLICO EUROPEO.



PARA LOGRAR SOBREVIVIR DEBEREMOS AFIANZARNOS EN LA CATEGORÍA ALTA Y EN EL PRECIO BAJO.

EL HOMBRE

GEOURGE Simpson. 50 años. Presidente director general de Rover; director general adjunto de British Aerospace. Al finalizar sus estudios económicos entra en el British Leyland. En 1969. Desempeña sucesivamente los cargos de director general de Coventry Climax en 1980, de Freight Rover en 1983, de Leyland Trucks en 1986 y del grupo Rover en noviembre de 1988. En octubre de 1991 es nombrado presidente director general y en diciembre de 1991, director general adjunto de British Aerospace.

LA EMPRESA

ROVER. Producción 1992: 404.900 unidades (520.000 en 1988). Exportación: 144.900 unidades. Cifra de negocios 1992: 3,7 millones de libras (707.200 millones de pesetas). Pérdidas 1992: 49 millones de libras (9.400 millones de pesetas). Personal empleado al 31 de Diciembre de 1992: 33.500 personas.

THE CLUB BY JOHNNIE WALKER

EL Club de Johnnie Walker, que se presentó hace un año en las espectaculares fiestas de los circos, ha decidido celebrar su primer aniversario organizando un fin de semana de fiesta en Ibiza, a donde ha trasladado más de 1.000 socios de los diferentes clubes asociados de Barcelona, Madrid y Sevilla y a un nutrido grupo de periodistas y caras conocidas del mun-

do del cine, la televisión y el espectáculo en general.



ASPAR CON ALFA ROMEO

JORGE Martínez «Aspar» ha escogido como vehículo personal para sus desplazamientos habituales el Alfa Romeo 155 Q4. Se trata de un vehículo de altas prestaciones que incorpora la tecnología más avanza-

da: 16 V. turbo gasolina, ABS, suspensión inteligente, climatizador y tracción total permanente. La foto recoge el momento de la entrega de llaves por parte del delegado de Alfa Romeo, José Manuel Muñoz.



ZENITH DATA EN EL MUNDIAL

ZENITH Data Sitem y Com-puprint, empresas pertenecientes al Grupo Bull, fabricantes de microordenadores y de impresoras, respectivamente, firmaron un acuerdo con el equipo oficial Honda-Sito Pons, a

principios de temporada, por el cual vienen asistiendo a dicho equipo con ordenadores de sobremesa e impresoras, que son utilizados para incrementar al máximo el rendimiento de la mecánica de las motocicletas.



TYCO INTERNACIONAL

TYCO Toys, Inc. ha creado Tyco Internacional, nueva unidad operativa que agrupa a todas las filiales de Tyco en el mundo. Karsten Malmos, el nuevo presidente de Tyco Internacional -anteriormente vicepresidente ejecutivo internacional- será responsable de todas las ventas y marketing de las filiales fuera de Estados Unidos.



WINSTON, VUELTA AL MUNDO

RECIENTEMENTE ha sido botado en Venecia el barco Winston, que hará la «Regata Whitbread Alrededor del Mundo» 93/94. El patrón del Winston será el famoso navegante y ganador de innumerables trofeos Dennis Cooper, quien ha participado en el diseño y la construcción del barco, donde se han incorporado las últimas técnicas para la navegación de yates.



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 metálica. Eleva: Elevalunas eléctricos en ventanillas delanteras. Cierre: Cierre centralizado. Direc: Dirección asistida. ABS: Sistema de frenos antibloqueo. Llantas: Llantas de aleación ligera.

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

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

33 1.3	1.600.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	64.500
33 1.3 Inola	1.550.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	160.000	-	Serie	Serie	Serie	Serie	64.500
33 1.5 le	1.811.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	63.000	Serie	64.500
33 1.7 le	1.965.000	1.712	105	188	9,5	8,4	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	144.000	64.500
33 1.7 le 16V Sport	2.090.000	1.712	107	205	8,4	8,8	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	144.000	Serie
33 16V Permanent 4	2.730.000	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 le Sport Wagon	2.050.000	1.712	107	182	9,8	8,9	420,0	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	144.000	64.500
155 1.7 Twin Spark	2.160.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.574.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
155 2.0 Twin Spark	2.750.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
155 2.5 V6	3.560.000	2.492	186	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
155 2.0 TD	2.530.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
155 2.5 TD	3.080.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
164 2.0 Twin Spark	3.350.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.530.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 3.0 V6	4.830.000	2.959	184	230	8,8	10,7	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 Aut.	5.040.000	2.959	184	235	9,0	11,2	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper	5.250.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper Aut.	5.485.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Quadrifoglio	5.865.000	2.959	230	245	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.990.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 2.5 TD Súper	4.325.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Spider 2.0 le	3.300.000	1.962	126	190	9,1	9,1	425,8	-	43.308	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: El cambio automático está disponible en los Alfa 164 por 288.722 ptas.

ARO														
Aro 10 Techo Luna	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	110.000	-	125.000
243 D	1.707.087	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	65	159	-	-	360,5	Serie	-	-	-	-	Serie	Serie
Rocsta 2.2 D Básico	1.845.000	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	-	Serie	Serie
Rocsta 2.2 D	2.145.000	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	-	Serie	Serie

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	208.813
100 Avant 2.6 E V6	4.650.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 Avant 2.5 TDI	5.075.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	3.845.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.155.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.660.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.209.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.550.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.530.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	10.120.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6 Aut.	10.120.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2	11.020.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2 Aut.	11.020.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BERTONE														
Freeclimber 2 R I	2.652.501	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	209.734	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	64.369
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BMW														
318i 4p	2.758.000	1.596	102	191	12,8	9,0	443,5	268.077	96.527	112.616	Serie	Serie	106.168	197.122
318i 4p Aut.	2.995.000	1.596	102	189	16,1	10,9	443,5	268.077	96.527	112.616	Serie	Serie	106.168	197.122
318i S Coupé	3.568.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	
318i S Coupé Aut.	3.808.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	
318i 4p	3.066.000	1.776	115	199	11,3	10,1	443,5	268.077	96.527	112.616	Serie	Serie	106.168	197.122
318i 4p Aut.	3.320.000	1.776	115	198	12,3	10,3	443,5	268.077	96.527	112.616	Serie	Serie	106.168	197.122



COMPRAR Y VENDER



IMPORT-DIR S.A. C/ANTONIO LEYVA, 23 28019 MADRID
TEL: (91) 569 34 15/469 78 06 FAX: (91) 469 22 70

**ENTREGA INMEDIATA
NOVEDADES EN PRECIOS**

MITSUBISHI 3000 GT VR-4
POLARIS
DISTRIBUIDOR OFICIAL

CAMARO Z28 COUPE
MITSUBISHI ECLIPSE RSX

**SERVICIO POST-VENTA
GARANTIA
RECAMBIOS**

PROMOCION especial. Suzuki Samurai y Vitara, entrega inmediata. Información: Azcona, 62.

VW Polo Coupe 1.3 GT 75 CV, llantas, impecable estado, grandes facilidades, garantía 12 meses. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/22.

SUZUKI Samurai T/M, blanco, M-KL, excelente estado, facilidades. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22.

LANCIA Thema 2.0 16V, M-MC, full equipo, impecable, garantía de 12 meses, grandes facilidades. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/22.

RENAULT 5 Copa Turba, competición, blanco, M-FW, 350.000 ptas., pendiente de revisar. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Escarabajo 1.2 12V, año 62, muy restaurado, coleccionista. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/22.

CITROËN 11 Ligero, 1950, coleccionista, perfecta restauración, negro, sólo 2 propietarios, interesados llamar horas de oficina. Tel. 356 85 72.

OPEL Kadett 1.6 GLS 4P, E.E., C/C., granate, M-JB, garantizado, facilidades. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/22.

SUZUKI Vitara, T/M, power-pack, A/AC., negro, octubre 1991, excelente estado, garantizado, facilidades. Azcona, 62. Teléfono 725 86 21/22.

FORD Fiesta XR2i, rojo, M-LU, año 90, excelente estado, 30.000 km, como nuevo, garantía 12 meses. Azcona, 62. Teléfono 725 86 21/22.

FORD Fiesta Cheers A-CC, año 92, excelente estado, 790.000 p.as., garantizado. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22.

FORD Orion Ghia Diesel, blanco, M-IT, año 98, muy buen estado, 800.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 726 17 17.

FORD Sierra Cosworth 3P, blanco/azul, año 87, 2.200.000 ptas. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22.

PEUGEOT 309 GTX, A/AC., grafito, M-JS, año 89, 875.000 ptas. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/22.

RENAULT 11 TXE 1.7, M-GT, muy cuidado, garantizado. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

SEAT Ibiza Junior 1.2 3P, blanco, M-GV, año 86, 290.000 ptas. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22.

ROVER Discovery 3P TDI, A.A., antirrobo, veruc metalizado, M-MY, 2.450.000 pesetas, excelente estado. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf GL Diesel 5P, año 82, M-ES, azul metalizado, 350.000 ptas., oportunidad. Teléfonos 725 86 21/22.

SUZUKI Vitara, T/M, P.P., azul metalizado, M-MC, año 91, excelente estado, 1.450.000 ptas., garantizado. Tel. 726 17 17.

ALFA 33 1.7 SW, A/AC, llantas, volante de cuero, rojo, año 1989, M-JK, 700.000 pesetas, garantizado. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22.

VOLVO 340 GLE, A.A., techo, grafito, año 84, oportunidad, 385.000 ptas. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/22.

PORSCHE 944 Turbo 220 CV, totalmente equipado, blanco, M-KF, año 1990, 3.100.000 pesetas. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22.

¡ANUNCIESE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



Motor 16

HOY COMO AYER 17 AÑOS A SU SERVICIO

Teo Martín
AUTOMOVILES

LOS MAYORES ESPECIALISTAS EN
VEHICULOS IMPORTADOS



LA MAS AMPLIA GAMA DE
VEHICULOS DISPUESTOS
PARA LA ENTREGA.



LAS MEJORES CONDICIONES DE FINANCIACION



Teo Martín
AUTOMOVILES

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

LA PROXIMA SEMANA
CAMBIO 16 PRESENTA

EL COMPACT DISC N°5 DE LA COLECCION
VERANO CALIENTE

AMOR Y CHA CHA CHA

Los grandes éxitos de Pérez Prado
Nelson Pinedo • Lecuona Cuban Boys
Xavier Cugat • Sonora Matancera



Cambio16
¡COMPACTO!

ADEMAS,
un nuevo fascículo del LIBRO DE LA CARRETERA,
la más completa guía práctica para sus vacaciones



VIRTUDES

Rendimiento del motor.
Cambio muy preciso.
Confort de marcha.

TRIUMPH TIGER 900
PRECIO: 1.198.000 PTAS.

Frenos poco efectivos.
Peso elevado.
Situación palanca de freno trasero.

DEFECTOS

Después de la firme apuesta hecha por Triumph en el sector de las motos de carretera, la firma inglesa ha decidido introducirse en el segmento «off-road» con una maxitrail de más de doscientos treinta kilos de peso, propulsada por el conocido motor tricilíndrico desarrollado por la propia firma.



MUY COMPACTO
El motor tricilíndrico de la Tiger, a pesar de su gran tamaño, resulta muy compacto.

AUNQUE a primera vista puede resultar excesivo el peso de este nuevo modelo, lo cierto es que a medida que van pasando los kilómetros, la Tiger se hace cada vez más ligera. Su impresionante aspecto llama la atención incluso a aquellos que no son aficionados a la moto. El enorme depósito de combustible, la gran altura de todo el conjunto o su color rojo chillón la convierten en centro de muchas miradas.

Uno de los aspectos más sobresalientes de la Tiger es, precisamente, el acabado general de todo el conjunto. La calidad de los materiales empleados supera a muchos de sus rivales, y el nivel de instrumentación resulta bastante comple-

PRUEBA

Motor 16



Triumph Tiger 900

CAMBIO DE RUMBO

FICHA TECNICA

MOTOR:

Tricilíndrico en línea de cuatro tiempos refrigeración líquida. Cuatro válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 76 x 65 mm. Cilindrada total: 885 cc. Relación de compresión: 10,6 a 1. Potencia máxima: 85 CV a 8.000 rpm. Par máximo 8,4 Kgm a 6.000 rpm.

ALIMENTACIÓN:

Tres carburadores Mikuni BS 36 a depresión. Encendido electrónico digital. Arranque: Eléctrico. Batería: 12V/14 A.

TRANSMISIÓN:

Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR:

Chasis autoportante en tubo de acero. Horquilla delantera Telehidráulica con barras de 43 mm. de diámetro y de 235 mm. de excursión. Suspensión posterior con monoamortiguador de progresividad variable con sistema Monoshock y 200 mm. de excursión. Freno delantero doble disco de 276 mm. de diámetro con pinza de doble bombín. Freno posterior monodisco de 255 mm de diámetro y pinza de bombín simple. Neumático delantero 100/80x19. Neumático posterior 140/80x17.

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes 1.560 mm. Longitud máxima 2.370 mm. Altura del asiento 850 mm. Peso en seco 209 Kgs. Capacidad del depósito de combustible: 24 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 49,9 km/h de promedio	7,6
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,6

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	186,5
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	13,4

MOTOS

to. El cuadro de mandos cuenta con velocímetro, tacómetro, indicador de temperatura y hasta con un reloj digital, y quizá lo único que se echa en falta sea un indicador de nivel de gasolina. Para paliar esta ausencia, se ha incluido en el cuadro un testigo de reserva. Los mandos de los conmutadores se encuentran muy bien situados y resultan muy cómodos de accionar, aunque el diseño de los mismos resulta algo desfasado respecto a la competencia, con unas formas demasiado rectangulares.

Nada más subirte en la Tiger, te das cuenta de lo verdaderamente



POCO CAMPERA
La manejabilidad de la Tiger por campo está condicionada por su elevado peso y su gran tamaño.

grande que resulta. La altura del asiento, ochocientos cincuenta milímetros, representa un hándicap para muchos, pero el problema radica también en la excesiva anchura del mismo, que hace que tengamos que ir con las piernas muy separadas, por lo que incluso para aquellos que llegan al metro ochenta de estatura resulta complicado llegar con los dos pies al suelo. Pero este problema desaparece una vez que nos ponemos en marcha. La posición de conducción es muy natural, con los brazos muy poco extendidos y con todos los mandos a mano. El asiento es muy cómodo y, como ya hemos comentado, quizá resulta demasiado ancho. Tiene el mullido perfecto para aguantar largos viajes sin llegar a notar cansancio, e inclu-

so resulta bastante cómodo para el pasajero, algo de lo que no muchas motos, sobre todo de trail, pueden presumir.

La forma del tanque de combustible perjudica en cierta medida la manejabilidad de la moto a baja velocidad, especialmente cuando circulamos por ciudad, debido a que el peso del mismo, sobre todo cuando está lleno, se carga demasiado sobre la pipa de dirección. A pesar de esto, la Tiger muestra una agilidad sorprendente para desenvolverse entre el denso tráfico, aunque debemos tener un especial cuidado para que el peso de la moto no venza improvisadamente hacia un lado, en cuyo caso nos veremos en un serio apuro.

El motor empleado en esta nueva Triumph es el mismo tricilíndrico de 885 centímetros cúbicos que se monta en otros modelos de la firma inglesa, como la Trophy, Trident o Sprint, y que desarrolla una potencia de 100 caballos. Para adaptarlo a las necesidades de la Tiger, la potencia ha sido reducida hasta los 85 caballos, cifra más que suficiente para una trail, y que ha superado de largo todas las expectativas depositadas en él. Las modificaciones realizadas en la distribución han obtenido como resultado una sustancial mejora en la respuesta a medio régimen. Los 85 caballos, unidos a unas relaciones de cambio bastante cortas, hacen que las aceleraciones sean fulgurantes. Precisamente, el cambio es uno de los elementos más destacables de la Tiger. Éste ofrece un magnífico escalonamiento y una suavidad a la hora de engranar las marchas digna de la mejor de las superdeportivas del momento.

El principal inconveniente de este propulsor es lo mucho que tarda en llegar a su temperatura óptima de funcionamiento. Hay que tomárselo con paciencia y esperar un cierto tiempo antes de empezar a andar. De lo contrario, los tirones serán constantes. Una vez que ha cogido temperatura, el funcionamiento del motor es irreprochable. Desde las 3.000 revoluciones responde de manera progresiva hasta llegar a la zona roja sin encontrar un solo bache de potencia en ese recorrido. Por debajo de las 3.000 vueltas no responde de manera tan limpia, no-



GRAN RUTERA
La nueva trail de Triumph ofrece sus mejores cualidades sobre el asfalto. La postura de conducción, unida a un fabuloso motor, permite realizar grandes viajes casi al mismo nivel que cualquiera de las más modernas ruteras.



tándose algo reacio a seguir subiendo de vueltas, aunque esto pudiera deberse a una carburación algo defectuosa en nuestra unidad de pruebas.

Aunque a priori se puede pensar que la Tiger puede ser utilizada para realizar excursiones por campo, lo cierto es que éstas se limitan a circular por caminos de tierra en buenas condiciones y siempre con un tacto muy cuidadoso. Si giramos con demasiada rapidez el puño del gas, las cruzadas de la rueda trasera se hacen constantes y en cualquier momento nos podemos ver apeados de su asiento. Su gran peso hace que fuera de este tipo de terreno la Tiger sea difícil de controlar. Su hábitat natural se encuentra

en el asfalto de las carreteras, en las que, independientemente del estado en que se encuentre, se desenvuelve de manera brillante. Lo mismo da circular por autopistas, en las que se pueden mantener unas velocidades de crucero por encima de los 160 kilómetros por hora, que hacerlo por una carretera comarcal llena de curvas. En ambos casos, el comportamiento de la Tiger es excepcional, aunque en determinados momentos llega a tener pequeñas oscilaciones en el tren delantero, sobre todo si nos encontramos con viento lateral circulando por encima de los 150 kilómetros por hora. Este buen comportamiento es consecuencia de un chasis muy rígido y de unas suspensiones

muy bien conseguidas. Tanto la horquilla como el amortiguador trasero están firmados por Showa, y ambos tienen posibilidad de reglaje de hidráulico en compresión y en extensión, además de poder ser regulado el muelle. La única pega que podemos encontrar para no apurar a fondo las posibilidades de la moto son los frenos, que no resultan todo lo efectivos que cabría esperar.

En definitiva, la Tiger es una magnífica opción para realizar largos viajes por asfalto, casi con la misma comodidad que una Gran Turismo y que en determinados momentos nos puede servir para hacer alguna pequeña incursión por campo.

Alfonso Agullera
Fotos: José Robledo

CUADRO MUY COMPLETO
El tablero de la Triumph ofrece suficiente información. Lo único que se echa en falta es un indicador de nivel de gasolina, aunque cuenta con un testigo luminoso de reserva.

Campeonato de España de Turismos en Calafat

UN REGLAMENTO MUY PARTICULAR

El Campeonato de España de Turismos goza hoy de buena salud, de una organización eficaz, del interés de las marcas y de los pilotos privados, del interés del público e incluso de los patrocinadores en una época adversa. Todo ello a pesar de un reglamento técnico único.

Esteban Delgado
Enviado especial

TÉCNICOS APASIONADOS
Josep Castañé, ingeniero jefe de Baporo (arriba) y Oscar Versellí, responsable de Conrero, apuestan decididamente por la futura Clase II FISA en el Campeonato de España de Turismos.



LA LEY DEL ORDENADOR
Walter Wolf Jr. (izquierda), ingeniero responsable de los Ford Escort y Chus Sánchez, del equipo Nissan, manejando los datos recogidos en sus vehículos.



LA CARRERA PASO A PASO

En el circuito más lento y estrecho del campeonato, nuevamente el piloto francés Alain Ferté lograba hacerse con el mejor crono con su BMW M3, seguido de un Carlos Palau sorprendido de su segunda posición en un trazado a nivel del mar y en pleno mes de julio, aprovechando una nube y una temperatura más fresca en la admisión del motor del Ford Escort Cosworth para conseguirla. Antonio Albacete, tercero, se clasificaba por delante del líder del campeonato, Luis Pérez-Sala, en el peor circuito para su Nissan Skyline, seguido de Jesús Pareja, Josep Bassas, Luis López de la Cámara y el líder de la División II, Josep Arqué con el Opel Calibra. En la salida se originaba una importante «melee» en la frenada del famoso ángulo de Calafat, en la que quedaban eliminados Josep Arqué, Iñaki Goiburu (BMW M3), Josep Bassas, con una llanta y suspensión rota al ser embestido por «Kuru» Villaceros, que apenas completaba una vuelta más. Alain Ferté aguantaba la primera vuelta a Carlos Palau y al sorprendente Jesús Pareja, que se colaba en la tercera posición. En la segunda vuelta, los pilotos de Ford superaban al galo en la misma frenada ante unas banderas amarillas

que motivarían a final de la carrera una reclamación y la exclusión posterior de Pareja. Tras los Ford Escort Cosworth, Ferté, consciente de la segura degradación de sus neumáticos traseros, realizó una carrera conservadora, atacando sólo a Pareja en las últimas vueltas. Ni Albacete, cuarto, ni Pérez-Sala, quinto, variaron posiciones ni distancias durante la carrera en la que la sexta posición fue la más deseada, ocupada primero por Luis López de la Cámara, después por Balba Camino -antes de abandonar tras un toque con Arenzana-Rafael Barrios y otra vez por De la Cámara en la última vuelta.

CLASIFICACIONES

1º Carlos Palau (Ford Escort Cosworth), 30m 56s 26; 2º Jesús Pareja (Ford Escort Cosworth), a 1s 38; 3º Alain Ferté (BMW M3), a 2s 63; 4º Antonio Albacete (BMW M3), a 14s 97; 5º Luis Pérez Sala (Nissan Skyline), a 24s 65; 6º Luis López de la Cámara (BMW M3), a 39s 24; 7º Rafael Barrios (BMW M3), a 41s 44; 8º Álvaro de Arenzana (BMW 320 IS), a 57s 54; 9º Javier Rasqui (Ford Sierra Cosworth), a 1m 01s 91; 10º Isidoro Bajo (BMW 320 IS), a 1m 21s 34.

ASI VA EL CAMPEONATO

1º Palau, 80 puntos; 2º Pérez Sala, 79; 3º Albacete, 64; 4º Bassas, 40; 5º Pareja, 39.

¿CUESTIÓN DE NEUMÁTICOS?
Alain Ferté volvió a ser el hombre más rápido sobre la pista con su BMW M3 con sus neumáticos Pirelli alemanes.

SON varios los apartados que hacen diferente el campeonato español del resto de los que se celebran en Europa. Para ello, técnicos e ingenieros deben trabajar sobre elementos muy concretos, propios del CET, y por ello hemos preguntado a esos personajes su opinión sobre éstos, sus problemas particulares y el futuro del campeonato y la División II FISA.

Para Oscar Verselli, socio de la conocida firma Conrero, responsable técnico de los Calibra que disputan la División II del Campeonato de España de Turismos: «El reglamento técnico español es muy inteligente por los costes. Ningún campeonato en Europa cuesta tan poco. No hay una carrera el sábado y otra el domingo, como en Italia, no tienes que traer muchos mecánicos ni cambiar el motor el sábado por la noche. Además, siempre tienes dos días de pruebas libres y no necesitas programar una sesión de pruebas en otro circuito. El sistema de hándicap de pesos es fácilmente controlable y el plomo es lo que cuesta menos. Lo más sencillo de meter y de quitar. Encontrar 10 CV cuesta cinco millones de pesetas, mientras que meter 25 kilos cuesta un minuto y el plomo. Lo difícil es encontrar el compromiso justo, ya que, para mí, meter 80 kilos a quien gana es erróneo. El problema de este campeonato es el nivel entre quien corre para ganar y quien para participar. El campeonato FISA D-2 es muy interesante técnicamente, porque ofrece muchas posibilidades, pero es muy costoso. Los equipos españoles tienen que hacerse una examen de conciencia. Si tienen el dinero para hacerlo, adelante. Si no, es mejor tal y como está. Términos medios no sirven. La D-II FISA no es un campeonato de preparadores o de marcas, si no de neumáticos y de circuitos. Si fuese un campeonato monomarca sería el más bello del mundo».

Así opina el ingeniero, piloto de pruebas, de rallyes y circuitos Giorgio Pianta, que es hoy el máximo responsable de Fiat en competición y aprovechando su presencia en Calafat nos expresaba su parecer: «Como público y organización, el campeonato español va muy bien, es adecuado, incluso superior al Super-turismo italiano. El reglamento téc-

nico, por el contrario, es difícil. En 1994 con la D-II FISA será mucho mejor, ya que es más sencillo y cuesta menos hacer los vehículos. Preparar un Alfa Romeo 155 Q4 para el campeonato español es más caro y en el circuito de Fiorano es dos segundos y medio más lento. Nuestro gran problema es que tenemos una suspensión trasera por brazos tirados muy difícil de preparar para la competición, ya que cuando funciona varía el paso y no hay forma de eliminar el subviraje. Con los motores Alfa Corse que se usan desde la carrera del Jarama no hay problemas de potencia. Aquí tenemos nuevas mapaturas y válvulas en el motor. Para Alfa, el reglamento técnico español es bueno, porque la Federación nos ha ayudado mucho con las últimas homologaciones. Nos harían falta unas relaciones de cambio nuevas y poder usar llantas y neumáticos de 18 pulgadas. Con ello seríamos competitivos».

A Walter Wolf Jr., encargado de la



CRISIS DE ESTADO MAYOR
Ante la presencia de Giorgio Pianta y los ingenieros de Abarth, los Alfa Romeo 155 de Luis Villamil y Adrián Campos no pudieron luchar con los mejores.

preparación técnica de los Ford Escort Cosworth 4x4, dominadores del CET, la reglamentación técnica le parece bien. Y no es para menos. «El sistema de pesos es como el utilizado en los primeros años del campeonato alemán de Turismos, el

DTM y el nivel de los coches es muy similar. Para los costes del campeonato creo que es mejor el hándicap por peso, pero, para la conducción, un limitador de revoluciones. Creo que el campeonato D-II FISA es lo mejor, ya que de esa forma podre-

Cuando pague imprudencias con dinero...

1.000.000

EXCESO DE ALCOHOL HASTA

PTAS. DE MULTA.

piense que podía haberlas pagado con la vida.



AL FINAL, LAS IMPRUDENCIAS SE PAGAN.

Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior



ASPIRANTE AL TÍTULO
Con su tercera posición provisional, Antonio Albacete parece el único en condiciones de luchar con Carlos Palau y los imbatibles Ford Escort Cosworth.



SEGUNDA VICTORIA
Carlos Palau consiguió en Calafat su segundo triunfo de la temporada, secundado brillantemente por su compañero Jesús Pareja, posteriormente excluido.



BMW EN LA DIVISIÓN II
Álvaro de Arenzana logró romper la hegemonía de los Opel Calibra en esta categoría por primera vez esta temporada.



mos llegar a tener un campeonato europeo. El futuro está en los vehículos con motores de dos litros, sin turbo. La reglamentación actual no nos permite tener más allá de un

motor de grupo N y la brida de admisión no nos deja disponer de mucha potencia. A partir de 6.000-6.500 rpm., no hay nada más, pero el resto del vehículo está muy equilibra-

do. Con el peso no tenemos problema, pero respecto al Nissan tenemos la desventaja de las llantas de 18 pulgadas y la gama de neumáticos en esa medida. Estimo que sólo por ese hecho el Nissan Skyline es un segundo más rápido».

Para «Chus» Sánchez, ingeniero de Nissan, el mejor reglamento técnico para el CET, «sería el mismo para todos. Un campeonato en el que todos los vehículos se midan con las mismas reglas exactas para todos, que no haya especificaciones para determinados modelos, marcas o tipos. Como técnico me gusta todo vehículo donde haya un trabajo que hacer, pero sobre todo que los que participemos lo tengamos que hacer en las mismas condiciones. Al reglamento español no sabría qué hacerle porque es una labor muy difícil. Los lastres hace dos años no los entendía mucho, porque quien gana carreras tiene derecho a seguir ganando después del trabajo realizado para ello, pero con ello se evita que la competitividad sea monótona. Nuestro coche es el que tiene peor relación peso-potencia del campeonato. Yo preferiría menos peso para el Nissan, pero significa invertir en materiales especiales, diseño de piezas, tiempo y coste, mientras que la solución más sencilla es una brida más grande. Aún así, nuestro coche, ni dinámicamente ni técnicamente es el mejor, ya que sufre un problema de agilidad en situación de carrera».

Josep Castañé, ingeniero jefe de Baporo, lo tiene bastante claro: «El reglamento actual ya ha evolucionado bastante y con él ha sufrido todo el mundo. Ha habido excesivas alegrías en tratamientos a vehículos no evolucionados suficientemente para decir si era bueno o no. Es un reglamento que iguala el campeonato, pero no las carreras una a una. Lo mejor que se puede hacer es no tocar nada. El sistema de pesos acumulativos hasta 80 kilos llega a modificar tanto el coche que a veces te encuentras otro diferente. Pero lastrear un poco no funciona mal. Con la D-II FISA no se inventa y es la gran esperanza para el año que viene. Los equipos en España tienen que formarse para optimizar y adecuar un vehículo, no tienen que fabricar ni homologar. Tan sólo deben hacerlo correr con rigor y calidad. ○

DEPORTE



MODERACIÓN
Contra lo esperado, la salida de la Renault Clio 16V tuvo menos emoción que en ocasiones anteriores, siendo Nicolás Arribas el vencedor.

Copas de promoción

FUEGO Y CARRERAS

Con el viento de siempre y la cercanía del incendio más devastador en Cataluña en lo que va de verano, las carreras en el circuito de Calafat tampoco estuvieron faltas de ese elemento, el fuego, que impregnó, deportivamente hablando, toda la competición del pasado fin de semana.

Y el mejor ejemplo lo dio la Copa Porsche 968 CS. Con nueve participantes y la presencia de Jordi Gené como invitado, el mejor crono se lo había arrebatado el sábado Juan Ridruejo al catalán. Pero un exceso de fogosidad llevó al piloto de Hublot y a Emilio de Villota a adelantarse en la salida, siendo ambos penalizados con un minuto. Sin saberlo, y contando sólo los coches que tenía por delante, Balba González-Camino empezó acosando a su mentor De Villota primero y a Gené después, tocándose y cometiendo un trompo que daba la victoria al piloto de Sabadell, quien, inexplicablemente, era apartado del triunfo por la organización de la prueba, no por Porsche España,

obligado además a entregar en el podio su trofeo a la joven Balba.

En la Copa Iniciación, Alfredo Mesalles no dio opción a nadie ni en

entrenamientos ni en carrera, en la que fue segundo Jesús Rodríguez y tercero Ramiro Muñiz, tras desplazar a Hugo García en la última vuel-



MESALLES NO DIO OPCIÓN
Tanto en entrenos como en carrera, Alfredo Mesalles fue imbatible.

ASPIRANTE AL TÍTULO
Con su tercera posición provisional, Antonio Albacete parece el único en condiciones de luchar con Carlos Palau y los imbatibles Ford Escort Cosworth.



SEGUNDA VICTORIA
Carlos Palau consiguió en Calafat su segundo triunfo de la temporada, secundado brillantemente por su compañero Jesús Pareja, posteriormente excluido.



BMW EN LA DIVISIÓN II
Álvaro de Arenzana logró romper la hegemonía de los Opel Calibra en esta categoría por primera vez esta temporada.



mos llegar a tener un campeonato europeo. El futuro está en los vehículos con motores de dos litros, sin turbo. La reglamentación actual no nos permite tener más allá de un

motor de grupo N y la brida de admisión no nos deja disponer de mucha potencia. A partir de 6.000-6.500 rpm., no hay nada más, pero el resto del vehículo está muy equilibra-

do. Con el peso no tenemos problema, pero respecto al Nissan tenemos la desventaja de las llantas de 18 pulgadas y la gama de neumáticos en esa medida. Estimo que sólo por ese hecho el Nissan Skyline es un segundo más rápido».

Para «Chus» Sánchez, ingeniero de Nissan, el mejor reglamento técnico para el CET, «sería el mismo para todos. Un campeonato en el que todos los vehículos se midan con las mismas reglas exactas para todos, que no haya especificaciones para determinados modelos, marcas o tipos. Como técnico me gusta todo vehículo donde haya un trabajo que hacer, pero sobre todo que los que participemos lo tengamos que hacer en las mismas condiciones. Al reglamento español no sabría qué hacerle porque es una labor muy difícil. Los lastres hace dos años no los entendía mucho, porque quien gana carreras tiene derecho a seguir ganando después del trabajo realizado para ello, pero con ello se evita que la competitividad sea monótona. Nuestro coche es el que tiene peor relación peso-potencia del campeonato. Yo preferiría menos peso para el Nissan, pero significa invertir en materiales especiales, diseño de piezas, tiempo y coste, mientras que la solución más sencilla es una brida más grande. Aún así, nuestro coche, ni dinámica ni técnicamente es el mejor, ya que sufre un problema de agilidad en situación de carrera».

Josep Castañé, ingeniero jefe de Baporó, lo tiene bastante claro: «El reglamento actual ya ha evolucionado bastante y con él ha sufrido todo el mundo. Ha habido excesivas alegrías en tratamientos a vehículos no evolucionados suficientemente para decir si era bueno o no. Es un reglamento que iguala el campeonato, pero no las carreras una a una. Lo mejor que se puede hacer es no tocar nada. El sistema de pesos acumulativos hasta 80 kilos llega a modificar tanto el coche que a veces te encuentras otro diferente. Pero lastrear un poco no funciona mal. Con la D-II FISA no se inventa y es la gran esperanza para el año que viene. Los equipos en España tienen que formarse para optimizar y adecuar un vehículo, no tienen que fabricar ni homologar. Tan sólo deben hacerlo correr con rigor y calidad. ○

DEPORTE



MODERACIÓN
Contra lo esperado, la salida de la Renault Clio 16V tuvo menos emoción que en ocasiones anteriores, siendo Nicolás Arribas el vencedor.

Copas de promoción

FUEGO Y CARRERAS

Con el viento de siempre y la cercanía del incendio más devastador en Cataluña en lo que va de verano, las carreras en el circuito de Calafat tampoco estuvieron faltas de ese elemento, el fuego, que impregnó, deportivamente hablando, toda la competición del pasado fin de semana.

Y el mejor ejemplo lo dio la Copa Porsche 968 CS. Con nueve participantes y la presencia de Jordi Gené como invitado, el mejor crono se lo había arrebatado el sábado Juan Ridruejo al catalán. Pero un exceso de fogosidad llevó al piloto de Hublot y a Emilio de Villota a adelantarse en la salida, siendo ambos penalizados con un minuto. Sin saberlo, y contando sólo los coches que tenía por delante, Balba González-Camino empezó acosando a su mentor De Villota primero y a Gené después, tocándose y cometiendo un trompo que daba la victoria al piloto de Sabadell, quien, inexplicablemente, era apartado del triunfo por la organización de la prueba, no por Porsche España,

obligado además a entregar en el podio su trofeo a la joven Balba.

En la Copa Iniciación, Alfredo Mesalles no dio opción a nadie ni en

entrenamientos ni en carrera, en la que fue segundo Jesús Rodríguez y tercero Ramiro Muñiz, tras desplazar a Hugo García en la última vuel-



MESALLES NO DIO OPCIÓN
Tanto en entrenos como en carrera, Alfredo Mesalles fue imbatible.

¿SEXO DÉBIL?
Balba González Camino fue «el piloto» más rápido e incisivo en la carrera de la Copa Porsche 968 CS, la prueba más movida de la reunión de Calafat.



LÍDER DESTACADO
El joven David Bosch se dirige hacia el triunfo final en la Fórmula Renault tras el abandono de Burqueño e Izaguirre, sus máximos rivales.



SEPARADOS DEL TRIUNFO
Tanto Juan Roldruejo (izquierda), como Jordi Gené, se vieron apartados de la victoria. El primero por adelantarse en la salida y el segundo por una extraña decisión de la dirección de carrera.



ta, por delante de Jon Casais, noveno en entrenos.

En la Renault Clio 16V, Ignacio Hervás, dominador de la categoría, se vio superado esta vez por Nicolás Arribas y Santiago Moy. Cuarto fue Jordi Codony, seguido de Leonardo Saba, registrándose los abandonos de Albert Llovera al quedarse sin frenos en la última vuelta, cuando ocupaba la quinta posición, y Gonzalo Arche, tras un impresionante accidente del que salió afortunadamente ileso.

En la Fórmula Fiat, tanto Alberto Hevia como Jorge Nogués, de la



LA FEDERACIÓN AL COPO
La Fórmula Fiat estuvo dominada por los cuatro pilotos de la Ofensiva Uno.

Ofensiva Uno, lograban superar en entrenamientos a Sylvain Boeffard, vencedor de la última carrera, cuyo abandono en la novena vuelta, dejaba a los cuatro pilotos de la Federación copando las primeras posiciones.

En la Fórmula Renault, el triunfo fue esta vez para el piloto de Igualada, David Bosch, que se despegó en el liderazgo del campeonato, tras el despiste y rotura de suspensión

de su compañero de equipo Angel Burqueño.

También se vio obligado a abandonar Manuel Izaguirre, tercero en entrenamientos, al pisar la tierra y verse lanzado su Orion FR 93 contra el muro. De esta forma, la segunda plaza era para el uruguayo Marcelo Breciani, que subía al podio acompañado por Víctor M. Fernández, que partía desde la quinta posición en la parrilla. ○

DEPORTE

CLASIFICACIONES

COPA PORSCHE 968 CS

1º Jordi Gené, en 27m 35s 18. 2º Balba González Camino, a 0s 27. 3º Santiago Martín Cantero, a 5s 83. 4º Jesús Muniesa, a 45s 38. 5º Juan Roldruejo, a 55s 23. 6º Emilio de Villota, a 58s 94. 7º Juan José Abia, a 1m 36s 80. 8º Santiago de Mollinedo, a 1 vuelta. 9º Juan J. Rincón, a 1 vuelta.

CLIO INICIACION

1º Alfredo Mesalles, en 23m 35s 84. 2º Jesús Rodríguez, a 1s 10. 3º Ramiro Muñoz, a 3s 62. 4º Hugo García, a 13s 64. 5º Jon Casais, a 18s 96. 6º Antonio Janer, a 19s 51. 7º Williams Villanueva, a 23s 06. 8º José María Pérez, a 28s 11. 9º Guillermo Paniagua, a 29s 85. 10º Fernando Gómez, a 35s 71.

COPA NACIONAL RENAULT

1º Nicolás Arribas, en 25m 28s 13. 2º Santiago Moya, a 6s 16. 3º Ignacio Hervás, a 13s 63. 4º Jordi Codony, a 21s 09. 5º Leonardo Sabán, a 22s 42. 6º Manuel Rodríguez, a 24s 10. 7º Javier Baltasar, a 24s 45. 8º Carlos Arimón, a 28s 47. 9º Pedro Payeras, a 29s 03. 10º Manuel Ruiz, a 29s 62.

FÓRMULA FIAT UNO

1º Alberto Hevia, en 19m 41s 21. 2º Jorge Nogués, a 6s 96. 3º José A. Pérez, a 19s 56. 4º José I. Gabari, a 23s 65. 5º Manuel Chausa, a 27s 30. 6º Manuel Iglesias, a 34s 47. 7º Juan Ibarra, a 47s 32. 8º Eva Gómez Blanco, a 50s 25. 9º Francisco Hernández, a 1 vuelta. 10º Sylvain Boeffard, a 2 vueltas.

FÓRMULA RENAULT

1º David Bosch (Alpa FR 93), en 29m 12s 05. 2º Marcelo Breciani (Van Diemen 93), a 12s 36. 3º Víctor Fernández (Van Diemen 93), a 16s 16. 4º Luigi Mazzali (Van Diemen 88), a 21s 59. 5º Josué Burqueño (Alpa FR 91), a 27s 65. 6º Daniel Paniagua (Orion FR 93), a 46s 51. 7º Iñaki Soto (Van Diemen 93), a 49s 29.

PILOTA UN FORMULA RENAULT. VIVE TU PASION.



LA ESCUELA ELF-RENAULT DEL CIRCUIT DE CATALUNYA TE PROPONE:

UNA AFICION APASIONANTE, PILOTAR UN FORMULA RENAULT.

Ya puedes hacer realidad tu pasión de siempre, pilotar un monoplaza 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



ESCUELA ELF RENAULT
DEL CIRCUIT DE CATALUNYA



Gran Premio de Inglaterra de Fórmula 1

Hace tan sólo un año, hizo posible el delirio de ciento veinte mil espectadores en Silverstone, que aclamaban a Mansell como a un nuevo Dios. Ahora, se ha convertido en el artífice del triunfo de Prost. Desde siempre es la importante cabeza de Williams, la que ha dado lugar a un mito en la Fórmula 1.

Gigi Corbetta
Enviado especial

TODAS las mañanas, al filo de las siete, un hombre corpulento de media estatura, con andares campesinos, se aleja del tren que le ha llevado desde Londres a Didcot. Lleva una cartera de cuero despellejado, a veces habla solo y para un instante para apuntar algo en una libreta de la que nunca se separa. Es Patrick Head, el hombre que ha sabido hacer grande a la Williams Grand Prix Engineering Ltd y que emplea el tren para ir y venir de su trabajo cotidiano. Quien no le conoce, le podría confundir con un asentador de mercado, o quizás con un propietario de un vivero. Sin embargo, todo cambia cuando se conoce la nobleza de su mirada, que encierra seguridad, conocimiento y desvela la sencillez de los sabios.

A pesar de ser británico de pura cepa, tiene sentido del humor y con cierta frecuencia se divierte imitando a Frank Williams mientras discute con Ron Dennis, o hace una parodia de Prost en sus momentos de duda. En el seno de Williams nadie le teme; sin embargo, todos le respetan y jamás nadie se atreve a contestar sus decisiones. La palabra de Head, siempre va a misa.

Todos saben que los triunfos de los Williams FW 06 y 07 llevan su firma, así como las victorias de Alan Jones, pero la cara oculta del que-

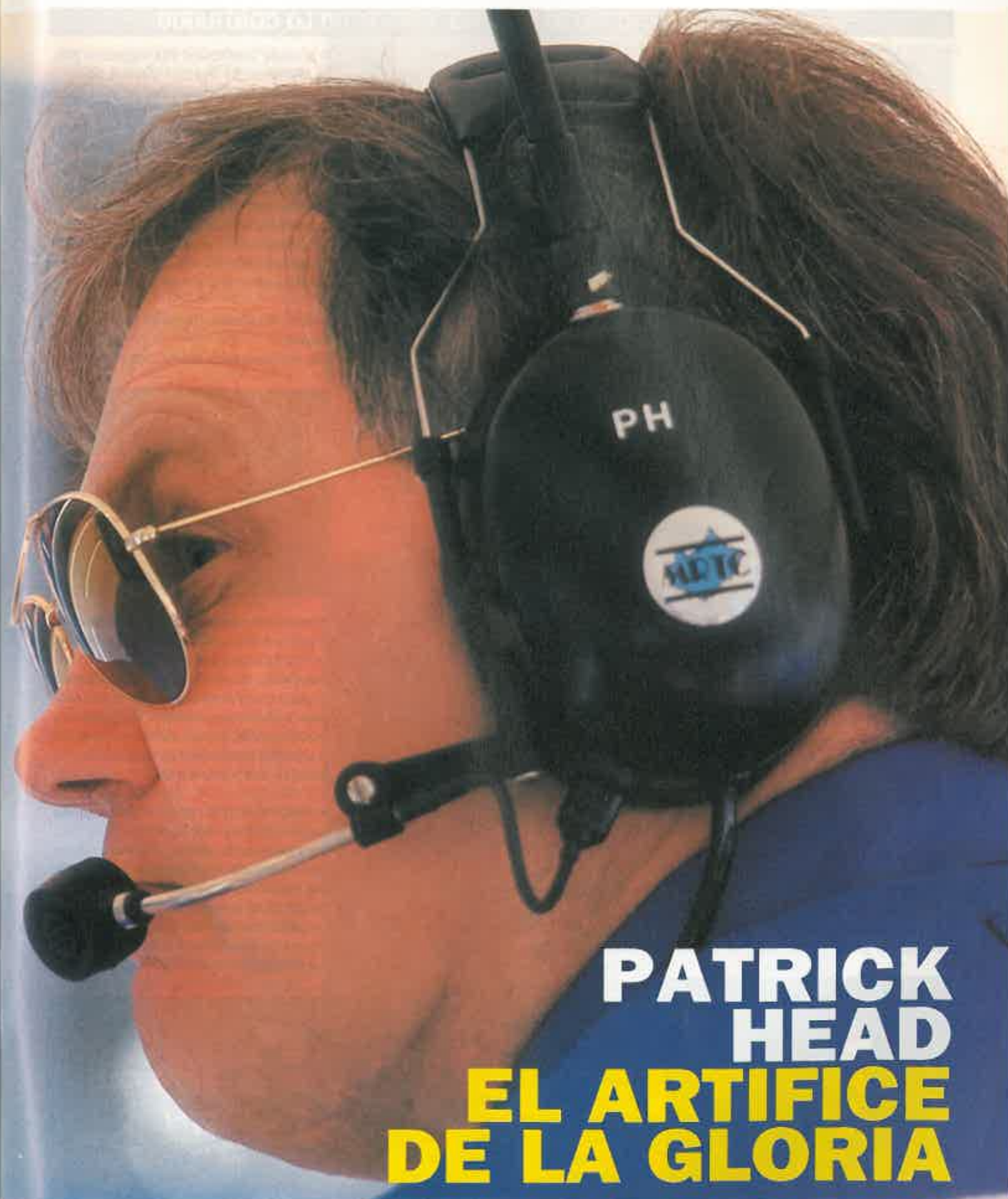


SE DURMIÓ
Por miedo a que ocurriera lo de Mónaco, Prost arrancó tarde.

PURO CÁLCULO
Terminada la carrera, el profesor afirmó que Hill no hubiese podido mantener ese ritmo.

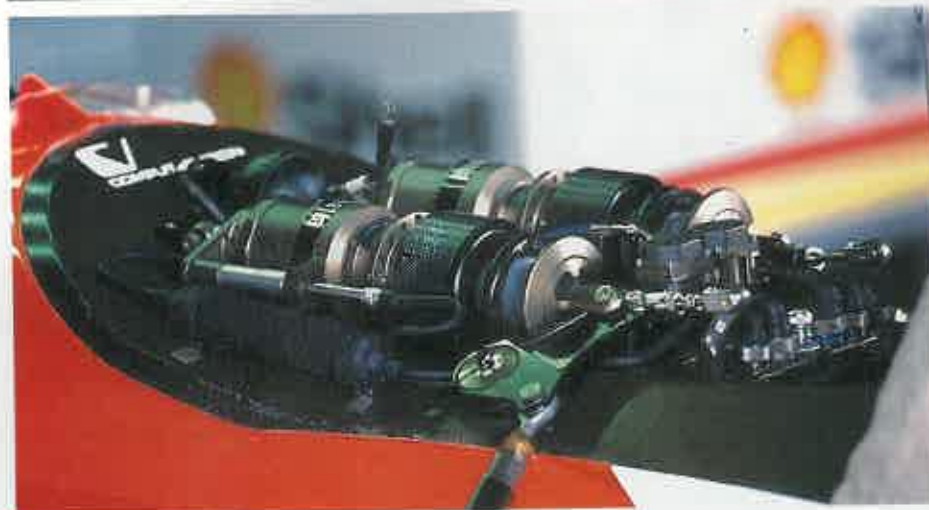
Y VAN DOS
Por segunda vez en la temporada, la exagerada conducción de Hill rompió el motor.

CINCUENTA
Con esta victoria, el profesor ha alcanzado el récord de cincuenta triunfos en doce años de actividad.



**PATRICK
HEAD**
**EL ARTIFICE
DE LA GLORIA**

SUSPENSIONES ACTIVAS: NI SI NI NO, SINO TODO LO CONTRARIO



♦ La institución del Presidente de la FIA, dispuesto a prohibir de inmediato el empleo de las suspensiones activas, ha desencadenado una polémica sin precedentes. Por una parte, Max Mosley alega que esa medida igualaría el nivel de competitividad entre las escuderías y, además, reduciría drásticamente los costos. En contraposición a esta opinión, varios equipos que las emplean opinan que ahora no se puede prohibir lo que hace tan sólo un año pareció la gran solución a la falta de espectacularidad. Al mismo tiempo, una medida de esa clase causaría un dispendio de varias decenas de millones de dólares tirados a la basura, cosa que podría causar el despunte económico de varios equipos. En una situación tan conflictiva, Motor 16 ha considerado oportuno preguntar la opinión de personas muy destacadas dentro del Gran Circo.

♦ Giancarlo Milnardi. (Propietario de la escudería Milnardi). El desarrollo de los monoplazas actuales implica una inversión económica que sólo pocas escuderías se pueden permitir. Si a eso le sumamos el costo



de las suspensiones activas, la discriminación entre grandes y pequeños será cada día mayor. Por lo tanto, hay que prohibirlas.

♦ Ron Dennis. (Propietario y director deportivo de McLaren) Los equipos que no pueden hacer frente a la evolución técnica de la F-1, no deben pertenecer a ella. No sólo estoy a favor de las suspensiones activas, sino también de un mayor margen de tecnología futurista.



♦ John Barnard. (Director técnico de Ferrari) Los ingenieros hacemos los coches a la medida del reglamento. En él se contemplan las suspensiones activas. En lugar de prohibirlas una vez realizadas, no se deberían haber permitido nunca.

♦ Flavio Briatore. (Director general de Benetton Fórmula) Nosotros tenemos las mejores suspensiones activas y hemos investigado en ese sentido más que cualquier otra escudería. Si los demás equipos consideran oportuno prohibirlas, nos escatificaremos por el bien de la mayoría.

♦ Enrique Scalabrini. (Ex ingeniero jefe de Williams. Ex director técnico de Ferrari. Ex responsable del proyecto F-1 de Peugeot. Ex director técnico de Lotus.)

Técnicamente estoy a favor de las suspensiones activas, prohibirlas representaría frenar una evolución muy importante. Por el contrario, la situación económica no permite un dispendio de tal magnitud. Se podría prohibirlas por un período de tres años y, al pasar la crisis económica, volver a utilizarlas.

♦ Gary Anderson. (Director técnico de Jordan). Las suspensiones activas son un



componente de muchos coches de calle y, por lo tanto, deben ser empleadas en la F-1. En cuanto al costo de su desarrollo, es especialmente alto debido a que en un F-1 es necesario reducir el peso de los componentes. De todos modos, es lógico que cada equipo realice las suspensiones activas en relación con sus medios.

♦ Alain Prost. (Piloto de Williams y tres veces Campeón del Mundo). Para mí es igual pilotar un coche tradicional o con suspensiones activas. Las regulaciones con más complicadas en el último caso y el comportamiento en pista precisa más esfuerzo. La F-1 tiene otros problemas más graves que las suspensiones activas.



hacer de Head, es su gran capacidad de planteamiento y de qué forma hay que enfocar un proyecto.

Cara a la galería, se cree que la hegemonía de Honda en su colaboración con Williams estaba basada únicamente en la competitividad del motor; por el contrario, fue Head la persona que indicó al coloso nipón los pasos a seguir en la modificación del propulsor para que formara una simbiosis estructural con el monoplaza. En el fondo, Head es el brazo y la mente de Williams. Su visión de futuro dio lugar a una metódica y acertada selección de técnicos, que con el tiempo se ha convertido en el mejor plantel de la F-1, hasta demostrar que un ingeniero de la valía de Adrian Newey, malgrado en otras escuderías, a su lado se ha convertido en uno de los aerodinámicos más codiciados.

El sentido práctico de Head ha dirigido las suertes de Williams hacia una constante inversión tecnológica sin caer en la tentación de lujos inútiles. Él aconsejó a Frank Williams, en 1985, que el futuro de los monoplazas estaba en las suspensiones activas y en el empleo masivo de la electrónica aplicada a todas las funciones del coche. Si en nuestros días el FW 15C está considerado el mejor y más acertado de los monoplazas, es debido al resultado de una labor iniciada por Head hace ocho años. Respecto a este coche, que a pesar de las esporádicas críticas de Alain Prost está considerado por todos el mejor coche de la F-1, es un vivo ejemplo de su forma de pensar. De hecho, el FW 15C puede parecer sumamente complicado; sin embargo, Head precisa que representa un conjunto de muchos componentes simplificados al máximo y que, por separado, ninguno se puede calificar de revolucionario ni futurista.

Las suspensiones activas, desde el punto de vista electrónico, son inferiores a las de McLaren y sus funciones más limitadas que las de Benetton; el cambio no es el más rápido, pero sí el de mayor fiabilidad.

En cuanto a la aerodinámica, el FW 15C no presenta detalles revolucionarios, sino todo lo contrario. Esto mismo es aplicable a la estructura del chasis y del fondo plano en relación a su ensamble con el motor.

DEPORTE



ÉL Y LA LIBRETA
Patrick Head no puede vivir separado de su bolígrafo Mont Blanc y su libreta de cuero negro. En ella nacen los primeros esbozos y la génesis de muchos proyectos.



SIEMPRE IGUAL
Pasan los días, pasan los grandes premios y la rivalidad entre Senna y Prost crece al compás del odio que se profesan mutuamente. No dejar paso al «Profesor» fue una cabezonería gratuita impropia de un campeón como Senna.

SILVERSTONE EN BREVE



◆ Después de una minuciosa investigación, se ha descubierto la razón por la cual Claudio Londerelli había desaparecido de Maranello durante una semana. Por lo visto, el máximo responsable de los motores Ferrari de F-1 fue a Japón para entablar relaciones comerciales con varios suministradores de piezas y materiales especiales de Honda. Asimismo, la faceta siderúrgica es lo que priva en el departamento de propulsores, y por eso se ha procurado adquirir tecnología nipona.

◆ Al haber rumores frías de que por dos años no se limitará el número de los cilindros en los propulsores de F-1, Ron Dennis continúa las conversaciones con Peugeot para lograr que el motor destinado a la F-1 vaya a parar a sus manos. El punto difícil de la situación estriba en que Dennis quiere actuar directamente sobre el desarrollo con Colin Aspin, mientras Peugeot pretende que McLaren se

limite únicamente a utilizar los motores.

◆ La precaria situación económica por la que atraviesa la F-1 da lugar a cambios de pilotos durante la temporada. En este caso, Pier Luigi Marini ha sustituido a Fabrizio Barbazza a los mandos del Minardi M 192.

◆ Increíble pero cierto. Pegaso está en la F-1 y no solamente en la faceta de constructor de monopistas, sino con sus coches. El equipo Footwork ha elegido tres cabezas tractoras Pegaso para el traslado de sus coches. Según ha explicado el director del equipo, los Pegaso representan la mejor relación calidad-precio de cuanto hay en el mercado.



◆ Al final, en Silverstone se vio que las quijotas de McLaren respecto a los motores Ford V8 eran infundadas. Con ocasión del Gran Premio de Inglaterra, Cosworth



suministró la misma clase de motores a Benetton como a McLaren, los H8 Serie VII y, ni siquiera en recta, Ayrton Senna pudo rivalizar con Michael Schumacher, a pesar de tener la regulación electrónica TAG, muy superior a la Ford de Benetton.

◆ En una reunión mantenida el sábado por la tarde anterior al Gran Premio, Bernie Ecclestone propuso a todos los constructores una modificación del reglamento: que a partir de 1995 los monopistas debieran tener un habitáculo capaz de hospedar un piloto con un metro noventa centímetros de estatura y que el peso mínimo de los coches

con piloto incluido debería ser de quinientos ochenta kilos. En el caso de que no se alcanzara dicho peso, el monopista se vería penalizado con el lastre necesario. Si esto fuera vigente en la actualidad, el Williams FW 15C, que pesa quinientos sesenta y siete kilos con Prost en el habitáculo, se encontraría con la obligación de llevar ocho kilos de lastre. Evidentemente, la caza de los pilotos «Liliputienses» se habría terminado.

◆ Al contrario de lo que parece, no es el Williams FW 15C el coche con mejores suspensiones reactivas, sino el Benetton B 193B. Pat Simmons ha logrado un sistema de

suspensión con una capacidad de reacción más inmediata y totalmente independiente en cada una de las cuatro ruedas. Además, se autoregula con el desgaste de los neumáticos o con problemas de presión de los mismos.



◆ En la F-1 ocurren hechos tan hirientes como evidentes. A raíz de una salida de pista por parte de Schumacher en la curva Copse, durante la última sesión de clasificación, Brabham obligó a Patrese a ceder su coche para que Schumacher pudiera clasificarse. Con dicho monopista, sin regulaciones ni medidas de salento, ni distancia ajustada de los pedales y con más presión aerodinámica, el piloto alemán rodó en el tiempo de 1.20.401, equivalente a dos segundos menos que Patrese. Los hechos hablan por sí solos.

◆ El equipo Ferrari suele ser siempre un foco de convulsiones y sorpresas.



Hay indicios de que el Cavallino quiere contratar a Jean Claude Foyard, el técnico que ha sabido formular la mágica gasolina ELF. Junto a él, se rumorea también que Jean Claude Boudy, responsable del motor Renault Turbo y actualmente autor del proyecto F-1 del motor Peugeot, podría entrar a formar parte de Ferrari.

◆ Con la esperanza de incrementar las ventas, Ron Dennis expuso en el paddock de Silverstone el magnífico F-1 realizado por Gordon Murray y Peter Stevens. Su belleza fue ampliamente elogiada por todos.



Al contrario de lo que puede parecer, Head fue el hombre que marcó las directrices a Bernard Dudot para estructurar los motores RS3-3C-4 y RS 5. De su mesa de dibujo salió la idea de un motor al que en el árbol

de levas de escape de la izquierda se debía acoplar la bomba de las suspensiones activas. Indicó de qué forma debía estar planteada la cascada de piñones de la distribución para que la distancia entre el chasis

y el motor fuera mínima. Al mismo tiempo, el bloque del propulsor y el cambio transversal semiautomático se diseñaron uno en función del otro. Y por último, puso a Newey en el reto de solucionar la aerodinámica de la parte superior posterior del coche, para que no se penalizara la alimentación del motor. Todo esto, basado en un chasis extremadamente sólido y en una aerodinámica sencilla y optimizada al máximo.

En el fondo, el FW 15C lleva el sello de Head hasta en los más mínimos detalles, sin que él haya diseñado ningún componente. El gran secreto de este codiciado monopista estriba en que absolutamente todo está hecho en función de todo y nada se ve penalizado por un acople improvisado.

A pesar de esta descripción de la

CONFIDENCIAS
En todo momento Head tiene informado a Williams del desarrollo técnico en los entrenamientos. El entendimiento entre ambos es total e infranqueable.



REPRESENTANTE
GAMMA CAR AUDIO, S.L.
Alameda de Miraflores, 44 - 08025 Barcelona (SPAIN)
Tel. (33) 460 50 00 - Fax. (33) 460 52 55

DELEGACIONES:

MADE IN ITALY

BARCELONA: TELEFONO: (93) 3 22 39 30 FAX: (93) 4 10 79 40 BRESCIA: TELEFONO: (030) 4 32 91 96 FAX: (030) 4 10 29 78 LA CORUÑA: TELEFONO: (981) 24 08 44 FAX: (981) 24 08 34 MADRID: TELEFONO: (91) 6 77 46 57 FAX: (91) 6 56 24 53	SEVILLA: TELEFONO: (95) 4 42 37 07 FAX: (95) 4 42 10 03 VALENCIA: TELEFONO: (96) 3 74 77 11 FAX: (96) 3 74 84 13 VALLADOLID: TELEFONO: (983) 77 62 10 FAX: (983) 39 43 47 VIGO: TELEFONO: (986) 37 36 37 FAX: (986) 37 36 66 ZARAGOZA: TELEFONO: (976) 42 52 00 FAX: (976) 57 56 82	
--	---	--

forma de proceder de Head, cabe destacar que jamás se da por vencido, aunque el problema en cuestión sea dramático. Su filosofía de trabajo y de vida es la misma. Opina firmemente que si se dedica todo el tiempo necesario a estudiar y planear cualquier cosa, al final se llega al éxito. Sólo es una cuestión de tiempo, y en el caso de que se incurra en un error, éste es el punto de partida para emprender el camino acertado.

En el seno de Williams, nadie recuerda a Head perder la calma o pronunciar una palabra más alta que otra. Incluso en los difíciles momentos de la colaboración con Keke Rosberg, con un sinnúmero de problemas por el desacertado ensamble del primer motor Honda, el pragmatismo de Head mantuvo la calma y la esperanza dentro del equipo. En épocas dramáticas como fueron los meses siguientes al accidente de Frank Williams, Head, con su aspecto autoritario y bonachón, se hizo con las riendas de la escudería y bandeó incluso las difíciles relaciones con Honda.

Los que le conocen en profundidad, afirman que es una extraña combinación entre rinoceronte, samurai y cachondo mental. Es el único ingeniero que jamás se pasea por la línea de boxes para echar alguna que otra mirada a lo que otros han inventado. Sus relaciones con los pilotos han sido siempre inmejorables, ya que cuando hay diversidad de opiniones, prefiere perder una sesión de entrenamientos hasta que el piloto en cuestión llegue al convencimiento de su error, pero jamás la defensa de sus convencimientos desemboca en una discusión. Cuando ocurre que un piloto de la categoría de Prost achaca al monoplaza sus errores, o lo penaliza con críticas a la dureza de la dirección y a la dificultad de su conducción, Head no se da por aludido y se defiende con frases tan convincentes como esta: «Cuando un monoplaza es cómodo, fácil de pilotar y no plantea esfuerzos al piloto, hay que preocuparse seriamente. Eso significa que el coche no es competitivo y es un taxi».

Muchos se preguntan por qué razón Head vive en Londres y va a su trabajo en tren. La razón es bien sencilla: prefiere vivir lejos de la es-



cudería para no pasarse la vida en ella; y prefiere el tren al coche porque a la ida lee el periódico y de regreso a casa, apunta en su inseparable libreta con su bolígrafo color burdeos el plan de trabajo del día siguiente. Y si de paso se le ocurre

alguna idea, también dibuja la síntesis en la libreta.

En el Gran Circo, Head está considerado como un técnico genial, autor de los monoplazas más competitivos de la década; pero, sobre todo, el inventor de un sistema de

LOS PILARES
Head y Williams representan el brazo y la mente de la escudería de Didcot.

DEPORTE



trabajo que, llevado a las máximas consecuencias, conduce inevitablemente al éxito. Resulta difícil establecer si la Williams es resultado de Williams o de Head, lo que está claro es que, sin Head, la escudería de Didcot hubiese carecido de continui-

dad y, sobre todo, del genial sentido práctico de Head, que ha proporcionado los laureles de la gloria a Jones, Piquet, Mansell y Prost. En el fondo, la Fórmula 1 debe mucho a ese hombre de la libreta que viaja en tren.

SENTIDO DEL HUMOR
A pesar de su formación británica, Head es propenso al buen humor. Aquí le vemos junto a Adrian Newey, encargado del desarrollo aerodinámico de los monoplazas.

AUTORIDAD
Sin lugar a dudas, Head es un hombre muy carismático y con un carácter autoritario. Aunque nunca suele tener malos modales, su don de mando se basa en una disciplina férrea.

LA GLORIA
Ver celebrado con champagne el resultado de su trabajo es algo habitual en la carrera de Head. En esta ocasión fue el FW 15C el coche que ha brindado a Prost la oportunidad de alcanzar su victoria número 50.

CLASIFICACIONES

2. A. Prost (Williams-Renault) 1.19.006	10. D. Hill (Williams-Renault) 1.119.134
5. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.20.401	8. A. Senna (McLaren-Ford) 1.21.986
6. R. Patrese (Benetton-Ford) 1.22.364	25. M. Brundle (Ligier Renault) 1.22.241
12. J. Herbert (Lotus Ford) 1.22.487	9. D. Warwick (Footwork Mugen Honda) 1.22.834
26. M. Blundell (Ligier Renault) 1.22.885	10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) 1.23.007
7. M. Andretti (McLaren-Ford) 1.23.114	27. J. Alesi (Ferrari) 1.23.203
28. G. Berger (Ferrari) 1.23.257	11. A. Zanardi (Lotus Ford) 1.23.533
14. R. Barrichello (Jordan Hart) 1.23.635	30. J. Lehto (Saubert) 1.24.071
20. E. Comas (Larrousse Lamborghini) 1.24.139	29. K. Wendlinger (Saubert) 1.24.525
23. C. Fittipaldi (Minardi Ford) 1.24.664	24. P. Martini (Minardi Ford) 1.24.718
4. A. de Cesaris (Tyrrell Yamaha) 1.25.254	3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.25.343
15. T. Boutsen (Jordan Hart) 1.25.363	19. P. Alliot (Larrousse Lamborghini) 1.25.397
22. L. Badoer (BMS Lola Ferrari) 1.26.239	

CLASIFICACION FINAL

1. A. Prost (Williams-Renault) 1h: 25m.38s.189. 2. M. Schumacher (Benetton-Ford) a 7.660. 3. R. Patrese (Benetton-Ford) a 1m17s.482. 4. J. Herbert (Lotus Ford) a 1m18s.407. 5. A. Senna (McLaren Ford) a 1 vuelta. 6. D. Warwick (Footwork Mugen Honda) a 1 vuelta. 7. M. Blundell (Ligier Renault) a 1 vuelta. 8. J. Lehto (Saubert) a 1 vuelta. 9. J. Alesi (Ferrari) a 1 vuelta. 10. R. Barrichello (Jordan Hart) a 1 vuelta. 11. P. Alliot (Larrousse) a 2 vueltas. 12. C. Fittipaldi (Minardi Ford) a 3 vueltas. 13. U. Katayama (Tyrrell) a 4 vueltas. 14. M. Brundle (Ligier Renault) a 6 vueltas.

VUELTA RAPIDA

D. Hill (Benetton Ford), vuelta 41 en 1.22.515 a una media de 228,002 Km/h.

ABANDONOS

Wendlinger (accidente). Zanardi (suspensión). Badoer (electricidad). De Cesaris (dirección). Hill (motor). Boutsen (tuerca rueda). Martini (fatiga física). Berger (suspensiones). Suzuki (cambio). Comas (eje).

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. A. Prost, 67 puntos. 2. A. Senna, 47 puntos. 3. M. Schumacher, 30 puntos. 4. D. Hill, 28 puntos. 5. R. Patrese, 9 puntos. 6. M. Brundle, 9 puntos. 7. J. Herbert, 9 puntos. 8. M. Blundell, 6 puntos. 9. J. Lehto, G. Berger y C. Fittipaldi 5 puntos. 12. J. Alesi, 4 puntos. 13. M. Andretti, 3 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1. Williams-Renault, 95 puntos. 2. McLaren-Ford, 50 puntos. 3. Benetton Ford, 39 puntos. 4. Ligier Renault, 15 puntos. 5. Lotus Ford 10 puntos. 6. Ferrari, 10 puntos. 7. Minardi Ford, 7 puntos. 8. Sauber, 6 puntos.



Rallye de Lugo

TRES VICTORIAS, TRES

Por tercera vez consecutiva, Mía Bardolet ha impuesto su Astra Grupo A en una prueba del Campeonato de España de Rallyes, con lo que se coloca en cabeza de un certamen que, cada día, tiene más color Opel.

CUANDO apenas hace 50 días, José Ferrer recomendaba el fichaje de Mía Bardolet para conducir un segundo Opel Astra oficial, no faltó quien acusara al responsable deportivo de la marca de «barrer para casa» al proponer a un piloto catalán, tras la designación del también paisano José Arqué como pi-



OBJETIVO CUMPLIDO
Borja Moratal bastante hizo con superar a Cima, pero no pudo contra los Ford Escort de Grupo N. Ahora a esperar si la Federación los descalifica.

loto de circuitos. Quienes así pensaron, tendrán hoy que morderse la lengua, porque Mía Bardolet, al vencer en Lugo, no sólo consigue su tercera victoria en su tercer rallye con el equipo, sino que es ya el piloto con mejor palmarés de cuantos han participado con Opel en estos once años.

A la quinta prueba del Campeonato de España se presentaban los mismos protagonistas de la anterior (Orense), excepto Jesús Puras, quien, con un presupuesto corto, prefiere asegurar futuras participaciones, posiblemente con un coche diferente del Ford Escort. Con esta montura, sí estaba en Lugo el ferrolano Germán Castrillón, que si bien en la prueba anterior apenas había podido brillar a causa de un turbo deficiente, se ha podido desquitar, con creces, de su abandono anterior.

Una vez más, los dos Opel Astra de Climent y Bardolet, dominaron sin contemplaciones al resto de sus rivales. Las diferencias entre los dos escuderos han vuelto a ser escasas, pero siempre a favor de Bardolet, desde el primer tramo. Con una mecánica que no dio el más mínimo problema, Bardolet se limitó a controlar a Climent, pese a unos reglajes de suspensiones que no le acababan de gustar. En Orense, ambos Astra utilizaban unas ruedas diferentes, con carcasas del tipo C en vez de las ha-

Infinity
CAR AUDIO

GEDELSON S.A.
Apartado de correos nº 215 - 08130 STA. PERPETUA DE MOGODA (BARCELONA)
TEL: (93) 5 74 11 22 (4 líneas) - Fax: (93) 5 74 27 13

bituales y más antiguas del tipo A y Bardolet se quejaba de un morro demasiado vivo. Pese a ello, al término de la primera etapa estaba 22 segundos por delante de Climent, que no tiraba la toalla... ni podía, porque a sus talones estaba un incisivo Castrillón, con sólo cinco segundos de ventaja sobre el Opel.

El de Ferrol, sin duda en estos momentos el hombre más rápido de Galicia, había dado cuenta de Daniel Alonso, que se mostraba irregular y que acabaría por alejarse definitivamente de su rival cuando un pinchazo le hizo perder un minuto.

¿Dónde estaban los otros protagonistas del campeonato?

Lejos. Muy lejos. La posición de Moratal, con el Peugeot 309 oficial, era más o menos de esperar. Su coche no da más de sí. En Orense, estaba cerca de los Ford Grupo N, pero en Lugo, sus rivales estaban utilizando una medida de neumáticos más ancha y se distanciaban con claridad. En cuanto a Kiko Cima, sobre el Clio Williams, otro tanto de lo mismo. Comenzó el rallye con cierta tranquilidad, como es habitual en el asturiano, y cuando quiso apretar comprobó

desolado que estaba muy lejos de los Astra. Tras el Clio Williams, José Piñón volvió a brillar con su Clio 1.800 Grupo A, esta vez con la caja de cambios de serie, ya que Miguel Martínez Conde también acudió a Lugo y había que cumplir el reglamento de la Copa Renault. Pero el asturiano duró dos tramos.

El asunto de las ruedas de los Ford

va a dar mucho que hablar. Hasta la fecha, en las pruebas peninsulares, los Escort Cosworth han utilizado neumáticos con dimensiones 20/62-16. Ya en el pasado Rallye El Corte Inglés, Gregorio Picar utilizó 24/61-16 y fue comentado, pero nadie dudó de su triunfo en Grupo N. En Lugo, los dos Ford aparecieron con 24 (una medida de Michelin, que no refleja ni



GERMÁN CASTRILLÓN, SEGUNDO POR AHORA
Un vidrioso asunto con las medidas de los neumáticos de los Escort Cosworth, puede excluir a Germán Castrillón (segundo) y a Alonso (tercero), del rallye lucense.



decímetros ni pulgadas) de ancho, lo que originó una reclamación de los comisarios, por entender que con esta anchura se sobrepasaba el máximo. Concretamente, 8,5 pulgadas en vez de las ocho permitidas. El Reglamento no está nada claro, porque no diferencia lo que es llanta de lo que

es cubierta. Será la propia Federación quien tenga la última palabra, pero hay dos hechos incuestionables: en los rallyes del Mundial, los Escort Grupo N utilizan neumáticos de anchura 24 y en la redacción francesa del Anuario se permiten estos neumáticos, más estrechos incluso que los que el Escort Cosworth tiene de serie.

Lo cierto es que los Escort han mejorado notablemente con la mayor anchura de ruedas, estando ahora más cerca de los Opel y claramente por delante de Moratal y Cima.

Poco después de iniciarse la segunda etapa, Climent tiene una ligera salida de carretera, a causa de quedarse trabado el pedal del acelerador. Debido a esta salida se rompe una conducción del sistema hidráulico de la servodirección, perdiendo 25 segundos y alejándose definitivamente de Bardolet. En sus asistencias le arreglan el problema y, cuando el levantino ya se había conformado con el segundo puesto, su motor dice adiós y tiene que abandonar, dejando a su compañero no sólo la victoria, sino la primera posición en el Campeonato de España de Rallyes, algo que nunca había alcanzado Bardolet hasta la fecha, pese a sus años en el Nacional.

Nueva participación del pequeño Peugeot 106 XSi oficial que, tras dos abandonos consecutivos, logró terminar en Lugo. Un problema con el cable de bobina le hizo retrasarse, pero acabó superando al coriáceo Arturo



Rial, con su veterano Citroën AX, que en los rallyes gallegos siempre cuaja actuaciones más que notables.

Y tras ellos, los Peugeot del Desafío. Ganó Sergio Vallejo sobre su habitual rival David Guixeras, pero eso es lo de menos.

Lo más trascendente fue el admirable ejemplo de deportividad que ambos han demostrado, cuando las asistencias de Sergio prestaron ayuda a David, soldándole un puente trasero roto. Ambos se juegan mucho de su futuro deportivo y mucho dinero, por lo que gestos así engrandecen. Ojalá el espíritu del Desafío no se desvirtúe nunca... y se contagie a los niveles más altos de la competición, que falta hace.

J.M.C.

DESOLACIÓN
Luis Climent tuvo que abandonar (por vez primera en un Opel este año) a causa de la rotura de su motor, momento que recoge la fotografía. A la derecha, arriba, Daniel Alonso, que tuvo que inclinarse ante Germán Castrillón. Debajo, Arturo Rial, con el pequeño Citroën AX.

CLASIFICACIONES

1º Bardolet-Muntada (Opel astra GSi), en 2.03.12. **2º Castrillón-Castrillón** (Ford Escort Cosworth), 1º grupo N, a 1'22". **3º Alonso-Belzunces** (Ford Escort Cosworth), 2º grupo N, a 2'19". **4º Moratal-Rodríguez** (Peugeot 309 GTi), a 2'58". **5º Cima-Martínez** (Renault Clio Williams), a 3'39". **6º Piñón-López** (Renault Clio 16 V), a 4'13". **7º Gómez-Martí** (Peugeot 106 XSi), a 6'57". **8º Rial-Arias** (Citroën AX), a 7'24". **9º Garrido-Alvarez** (Ford Sierra Cosworth), a 8'21". **10º Vallejo-Vallejo** (Peugeot 309 GTi), a 8'43".

ASI VA EL CAMPEONATO

1º Mía Bardolet (Opel), 576 puntos. **2º Luis Climent**, 514. **3º David Guixeras** (Peugeot), 398. **4º Borja Moratal** (Peugeot), 390. **5º Sergio Vallejo** (Peugeot), 376. **6º Daniel Alonso** (Ford), 372. **7º Jesús Puras** (Ford), 336. **8º Francisco Cima** (Renault), 333. **9º Arturo Rial** (Citroën), 294. **10º Carlos Otamendi** (Ford), 276.

NO PUEDEN CON LOS ASTRA
Ni Moratal (Peugeot 309) ni Cima (Renault Clio Williams) pueden con los Opel Astra oficiales.

Los malos vientos de Calafat

El pasado domingo soplaron muy malos vientos en el circuito tarraconense de Calafat. Unos arrasaron cuantas carpas montaron marcas y equipos en su interior, otros provocaron y extendieron un fuerte incendio en las montañas cercanas; pero es de otros malos vientos de los que vamos a hablar, esos que dieron al traste con el lucimiento del espectáculo por el mal hacer de comisarios y de no sabemos quién más. La historia empezó con la **Copa Porsche**. Juan Ridruejo admitió haber «robado» la salida -con matices- por lo que el minuto de penalización que se le infligió parece justo. No así el minuto con que fue sancionado Emilio de Villota por tener su coche situado por delante de la raya en la parrilla. Es responsabilidad del comisario de parrilla, no del piloto, que el coche esté bien colocado; pues el piloto, desde dentro de su coche no puede conocer exactamente su ubicación. Peor fue la entrega de premios: el ganador de la carrera, **Jordi Gené**, fue «invitado» por la dirección de carrera para que entregara «su» trofeo al segundo clasificado, Balba González Camino -primera para los organizadores de Calafat-, porque parece ser que al ser piloto invitado corría «fuera de concurso». De nada sirvieron las alegaciones de Porsche España, organizador de la Copa Porsche.

En Turismos, **Álvaro Arenzana** también estaba adelantado respecto a su posición en parrilla, y no fue penalizado..., pero que nos expliquen por qué salió por detrás de Adrián Campos si había hecho mejor tiempo de entrenamientos que él. Pero la culminación fue el

asunto **Jesús Pareja**. Segundo clasificado en Turismos, fue excluido por adelantar bajo banderas amarillas a Alain Ferté. Ni el piloto francés la vio, ni el comisario del «ángulo», que no pasó informe del hecho. La reclamación, hecha con muy mala intención, prosperó gracias a la grabación de Antena 3 Televisión, cuando en el anuario de la FEA se especifica que sólo tendrán valor como prueba las grabaciones efectuadas por la organización. Además, aunque fuera verdad lo de la bandera, es imposible que un piloto, pegado al que le antecede en un sitio tan crítico como el «ángulo» de Calafat, la pueda ver. Bastante tiene con no perder el contacto. En todo caso, si el puesto estuviese situado en el exterior, tendrían razón en la exclusión, pues ahí sí la hubiera visto el piloto. En fin, nunca habíamos visto tantas llamadas a la oficina de los comisarios deportivos como en la reunión de Calafat, ni tantas penalizaciones y exclusiones injustas. Por todo ello, nos preguntamos, ¿estaban preparados esos comisarios para cumplir su función?, ¿el responsable del CET en la Federación obra consecuentemente? El caso es que, entre unos y otros, pueden «cargarse» un campeonato que había alcanzado una notoriedad evidente.

Manuel Doménech

A TODO GAS



DE LA ROSA CAMBIA DE COCHE

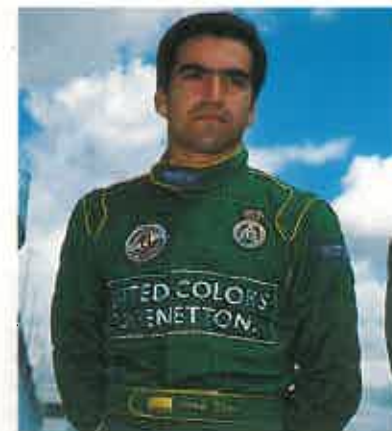
PEDRO Martínez de la Rosa, que en la última carrera de la F-3 Inglesa ocupó la séptima plaza, que le permite mantener el quinto puesto de la general del certamen, seguirá en este competido y animado campeonato con un nuevo monopla. Hasta ahora, de la Rosa, pilotaba un Reynard, un chasis que se ha visto superado por Dallara, por lo que el responsable del equipo, Dick Benets, ha decidido que utilizarán a partir de la próxima prueba un chasis de esta marca, con el cual, después de una perfecta puesta a punto, confían en estar luchando de nuevo por los puestos de honor.

1994 OBJETIVO PEKIN

El próximo verano tendrá lugar la segunda edición del Raid Este-Oeste, tal como anunciara René Metge en Pekín a la llegada de la primera edición, en septiembre pasado. De nuevo motos, coches y camiones tomarán la ruta de París a la capital Imperial en una carrera que durará veintidós días. La pasada edición contó con una importante cobertura: medios de 86 países publicaron más de 25.000 artículos y retransmitieron más de 400 horas de televisión. La organización sigue encabezada por René Metge a través de la sociedad MAPS.

JORDI GENE: VALIO LA PENA ESPERAR

AL vez el hecho de haber perdido un tren que iba a descarrilar ha hecho que Jordi Gené pueda subirse, aunque tarde, a otro mucho más seguro. En efecto este domingo se incorporará al Campeonato de Fórmula 3000 en Pergusa, con un monopla preparado por el Tom Walkinshaw Racing. Ello es fruto del cable que le ha echado Joan Villadelprat desde Benetton, escudería que posee el 50 por ciento del accionariado del TWR. Gracias a Villadelprat y porque todos creemos en Jor-



di, desde Walkinsaw a Briatore, Gené podrá por fin correr y además en excelentes condiciones, puesto que contará con una escudería seria y competente en la que el presupuesto necesario, casi cien millones de pesetas se cubren entre el RACC, Elf, la Caja de Ahorros de Castilla La Mancha, el propio Jordi, Benetton y la F. E. de A. Los motores Cosworth están preparados por Nicholson y el chasis es el Reynard que Bravo no llegó a pagar. La operación por parte de Benetton es clara: por un lado se echa un cable de oro a un piloto y por otro se hace «cantera», invirtiendo en el futuro: se ficha por un valor asequible y por un plazo de cinco años a un joven prometedor.

B O X E S

♦ **DOBLETE DE NISSAN EN G.P.** En la última prueba del BTCC, en Silverstone, Nissan ha cosechado un importante éxito, logrando un magnífico doblete con Odo y Parry, que no tuvieron problema para imponer sus respectivos Primera GT. Otra novedad en el circuito de Silverstone, fue el tercer puesto del Ford Mondeo pilotado por Paul Radleich, lo que demuestra que el coche está ya a un buen nivel de competitividad.



MOMO - El estilo inconfundible



AGENTES OFICIALES MOMO: MOMI S.A. (93) 724 15 03. ALAVA: Vitoria: A. Añorbe 26 19 15. V. Araba 27 65 44. ALICANTE: Elche: R. Juanito 45 43 90. AVILA: Molina 26 39 00. ASTURIAS: Aviles: Autolux 55 18 20. T. Alreign 59 22 19. Gijón: Deseña S. 538 21 01. R. Alcañiz 539 16 74. Lugo: Lugo: Deseña S. 538 21 01. OVIEDO: HIFI A. 521 02 20. R. Gualand 28 30 58. BALEAR: RES: P. Mallorca: Can Pau Es Gomer 29 22 41. BARCELONA: Annunquie 276 53 78. A. Equip 207 35 14. A.E. Coll 485 44 90. Cicluus 274 21 12. Class S. 453 25 52. Iberphoto 238 01 80. H. Roys 439 77 32. Tiso 333 10 27. 353 09 02. Turi 209 67 31. Badalona: C. Neumatico 353 14 06. Cardedeu: Serrini 2 84F 17 95. Granollers: A. Kirs 879 43 75. Hospitalet: S. Jordi 338 49 79. Viladecans: W. 449 21 50. Manresa: R. Pobla Nou 874 51 03. Martorell: R. Martorell 775 17 19. Matara: Kili 161 790 49 18. Arnau: 796 43 67. Molins R. 10 Vots 680 24 68. Rubi: R. Odi 699 57 62. T. Madui 710 43 88. S. Quirze: Norauto 111 00 77. S. Vicens: H. N. Girona 556 25 93. Sta. Coloma: Area 486 32 41. Tasso 355 21 30. Terrasa: P.V. Seta 788 83 45. Tenebr 731 05 22. Vic: Tor Motor 889 27 04. Viladecans: A. Viny 658 04 20. BURGOS: Carlos y Fernando 22 88 30. CACERES: R. Krom 21 11 17. CADIZ: Jerez: Disaulo 34 70 14. S. Roque: Disaulo 76 57 23. CANARIAS: Plick C. 36 60 44. Hika T. 65 55 07. CASTELLON: R. Juri 23 67 71. C. REAL: C. Ajala 25 08 20. GIRONA: A. Prat 23 99 62. Turi 22 25 50. GRANADA: Norauto 15 88 00. Avila Castro 44 68 52. GUIPUZCOA: S. Sebastian: A. Design 42 34 87. Oñate 27 35 04. Tolosa: Imagin A. 65 23 62. URNETA: Norauto 55 53 79. HUESCA: Magel N. 31 19 82. JAEN: N. San 25 11 05. LA CORUNA: Cienfuegos 25 96 80. Puyol 23 43 77. Feu Vert 10 52 55. LEON: Accesa 20 58 99. Cegran 25 22 03. Feu Vert 26 13 50. R. Guillermo 23 44 62. Pontevedra: Semauto 41 05 95. LOGRONO: N. Altemio 23 41 88. Norauto 20 51 27. LUGO: C. Lamas 21 32 68. LEIDA: Dalmat 28 13 10. MADRID: C. Chamber 445 68 38. Consped 505 17 18. Grupo AT 534 00 04. 399 33 97. Rally Manzanarez 475 47 93. Ojeda B. 764 42 95. Valladolid 265 32 43. Alcala de Henares: Norauto 883 08 75. N. Valerios 889 89 74. Fuenlabrada: R. Reyes 890 43 02. Leganes: Norauto 888 10 19. Mostoles: Feu Vert 812 88 67. Villalba: S. Kili 850 22 54. Villaviciosa: Sonimag 616 46 78. MALAGA: Disaulo 24 15 50. Marbella: Star Car S. 86 11 85. MURCIA: El Corte Inglés 29 40 40. N. Font 30 08 31. CARTAGENA: Omnia 16 01 53. NAVARRA: Pamplona: Arasco 25 89 32. N. Eres 32 51 02. Estella: N. Mar Car 54 69 46. Lodosa: N. Mar Car 69 10 61. Tolosa: G. Tomas 20 30 13. ORENSE: N. Oñate 22 61 70. SANTANDER: Spay Auto 27 28 70. SEVILLA: E. Loba 457 82 20. TARRAGONA: Suntec 21 28 94. TOLEDO: N. Espinosa 21 07 07. VALENCIA: Escandón 362 75 29. Escam 374 02 01. Omnia 394 24 05. 369 43 29. Alaquas: N. Sine 160 32 45. Alboraya: Norauto 372 01 11. Alfafar: Feu Vert 396 53 09. Burjassot: Norauto 390 18 64. Sedavi: Norauto 376 14 54. VALLADOLID: Feu Vert 37 42 02. Nyscar 22 37 00. VIGO: Aycom 29 26 63. VIZCAYA: Bilbao: R. Bolivar 427 39 18. Oñate 441 03 49. ZARAGOZA: Norauto 78 67 69. R. Pastor 41 35 39. Rubia D. 22 52 56.



♦ **FOLCH SURTA Y SIGUE**
Esta vez ha sido en el circuito sueco de Motala. Allí el piloto del Antic Car Club de Catalunya, Joaquín Folch, ha obtenido sendos segundos puestos al volante de sus Lotus XJ6 y Ean. Con el primero fue superado por Otto Readez-Thott en la clase B del Campeonato Europeo, mientras que fue Philo Nann el vencedor en el Grupo 10 de la Copa FIA. Con estos resultados Folch sigue aspirando al triunfo final.

♦ **ROVIRA CAMPEÓN**
José Rovira, se ha proclamado en Suecia, a falta de una carrera, campeón de Europa de Enduro en la categoría de 125. La próxima cita, este fin de semana en Finlandia, será de puro trámite para el piloto de Gas-Gas.

♦ **CARLOS CHECA EN 260**
La buena actuación del joven piloto de Sant Prudis del Bagas en el Gran Premio de Europa, celebrado en Montmeló, le ha supuesto la oportunidad de terminar el mundial con una Honda Kit B del equipo Italiano Daytona-Pit Lane Racing en sustitución de Erik Bocklén.

♦ **PONS GANÓ EL OSONA**
Joaquín Pons, con un BMW M-3 y copilotado por Josep Ausà, se impuso en el Rallye de Osona. Esta carrera, que celebraba su veinticinco aniversario, ha visto el dominio total de Pons, que se ha impuesto en todos los tramos. Además se da la circunstancia de que, diez años atrás, esta misma pareja venció también esta carrera con un Renault 5 Turbo.

♦ **CAPELLI A LOS TURISMOS**
La carrera deportiva de Ivan Capelli tendrá continuidad en el Campeonato Italiano de Turismos. El ex-piloto de F-1, será el encargado de pilotar el Nissan oficial de este certamen, analizando los rumores que apuntan a Pérez-Sala en ese coche.

JUAN GARRIGA: EL DESENCANTO

DE un modo aséptico, frío y distante, Juan Garriga ha anunciado su inesperada retirada. Una llamada a la Agencia Efe diciendo «me retiro porque estoy cansado» y luego un «no estoy para nadie» no es lo que cabía esperar del que ha sido uno de nuestros mejores velocistas.

Puede que la culpa haya que buscarla en aquel día de septiembre de 1988. Estábamos en Goiânia, Brasil. Dos españoles, dos, se jugaban el Campeonato del Mundo de los 250 centímetros cúbicos. Por mucho que se diga, en los deportes individuales, lo importante no es participar sino Ganar, y ganar con mayúscula. Y si no que se lo digan a **Poulidor**, víctima preferida de Anquetil, que se lo pregunten a **Mamola** cuyos segundos daban brillo a las victorias de Spencer, Rainey o Lawson. A Juan la historia ya sólo le ha dejado el puesto de un brillante segundo, pese a sus hazañas en los circuitos del mundo, pese a sus victorias en Montjuic. Si aquel día en la rojiza sabana brasileira, Juan hubiese sido el escogido por la gloria, tal vez las cosas hubieran cambiado para ese espigado muchacho de cabello rubio y ensortijado, sonrisa perenne, estilo exhuberante y espectacular. Pero desde entonces, poco a poco, imperceptiblemente, su carácter fue perdiendo alegría y espontaneidad de la mano de una **Yamaha de 1989** que fue un fiasco. Pasar a 500 no fue un triunfo y ya nada volvió a ser como antes, ni en el plano deportivo ni en el personal. Y cuando algo va mal, todo se resiente, y así el entorno de Juan hoy nada tiene que ver con el de hace un par de años.

Puede que haber perdido el tren **Suzuki** lo haya precipitado todo



más deprisa, pero mucho me temo que el Garriga de 1993, que se hubiese subido en la moto que ahora pilota **Alex Barros**, lo hubiera tenido todo muy difícil porque no era el de 1988. Este invierno pasado ha sido muy crudo para Juan, pero él también puso de su parte con sus «digo» y «no dije», sus silencios. Las Superbikes eran una salida honrosa y valiente pero le obligaban a ganar o casi, a trabajar muy duro, y las deja por la puerta falsa con el mal sabor de boca añadido de un **Gran Premio en casa** en el que empero pudo comprobar cuánto lo sigue queriendo la afición. Un profesional no puede decir a media temporada que está cansado y lo deja. Y si eso es una cortina para ocultar otras cosas, mejor es explicarlas o callar del todo. En el **paddock del Mundial**, Juan era uno de los pilotos más queridos y no olvidaré aquella sonrisa franca, sincera y espontánea que iluminaba su cara, aquella mirada que brillaba con una intensidad que todo lo podía. La una y la otra se fueron apagando, pero ojalá que en un futuro cercano se reencuentre con ellas, ojalá que las traiga con él ese niño que pronto nacerá, porque uno, a los amigos, desea verlos felices.

José Luis Aznar



LA BAJA A TOPE

LA próxima cita de la Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno, la **Baja España Aragón**, que se disputará del 22 al 25 de julio, tendrá una inscripción de lujo. Citroën, en un comunicado oficial, ha hecho pública la presencia de cuatro coches, confiados a Pierre Lartigue, Timo Salonen, Andrea Aghini y Hubert Auriol. Se da la circunstancia en el potente equipo francés, de ser la primera vez que **Aghini**, compañero de Sainz en Lancia en el Mundial de Rallyes, se pone a los mandos de un coche de raids. Citroën utilizará tres **ZX Rallye Raid Evolution**, el cuarto será un vehículo similar pero más ancho de vías, que será pilotado por Auriol.

Mitsubishi, por su parte, alineará también cuatro coches, mientras que **Seat** hará correr a dos Toledo Marathón. Con todo esto, el espectáculo



está asegurado. También hemos podido saber que **Antena 3 Televisión** ofrecerá una amplia cobertura de la carrera. El día 22 ofrecerá la última hora de la prueba en todos sus informativos. El día 23 tendrá una cobertura especial de la etapa prólogo y el día 25, al término de la carrera, ofrecerá a las 14,00 horas un reportaje de unos **50 minutos**.

♦ **CANARIAS, TRES AÑOS MÁS**
Michel Mouton y su esposo Fredrik Johnson, organizadores de la Carrera de Campeones, han llegado a un acuerdo con Doma, responsable de los derechos de televisión y de publicidad estática y con S.R.O., entidad canaria que monta la carrera, para que esta prueba se celebre en Canarias durante los próximos tres años.

♦ **ORIOI SERVÍ, SEGUNDO**
El jovencísimo Oriol Serviá no tuvo fortuna en la última prueba de la Copa de Francia de la Fórmula Renault-Elf Campus. Una colisión en la segunda manga de la carrera le impidió tener a punto su vehículo para participar en la final. Esto ha propiciado que el piloto español haya perdido el primer puesto de la general, ocupando en la actualidad la segunda plaza.

TEAM ELF 93 DE FORMULA RENAULT



Oscar Cabeza



Josué Burguero

El equipo ELF llegaba a Calafat para disputar la quinta prueba de Campeonato Español de Fórmula Renault tras un importante trabajo en la puesta a punto de los coches. Nuevos reglajes para el circuito quizá más complicado del certamen. Los entrenamientos libres realizados los días previos ponían en evidencia que el trabajo realizado iba en buena dirección. Tan sólo ciertos problemas de frenos en el coche de Josué Burguero dificultaban el trabajo. Aún así, el primer piloto del equipo ELF rodaba en tiempos muy próximos a los mejores. «Me encuentro muy bien en mi coche -comentaba Josué- lo controlo sin problemas y eso me hace rodar con seguridad». El fuerte calor en el circuito de Calafat marcó el ritmo en la sesión de entrenamientos oficiales de la Fórmula Renault. La elevada temperatura del asfalto obligó a los pilotos a aprovechar las primeras vueltas para marcar su mejor registro y aunque Josué continuaba teniendo problema de frenos, que se fueron corrigiendo a lo largo de la sesión, su mejor vuelta fue la decimosexta con un tiempo de 1.32.38, que lo situó en la séptima posición de la parrilla. Por su parte, Oscar Cabeza sufrió durante toda la sesión problemas de subviraje, lo que lo desplazó hasta la decimosexta posición de la parrilla. La carrera fue difícil. Josué burguero consiguió la quinta posición al final. Oscar Cabeza, con una carrera conservadora, consiguió la novena plaza.



TEAM ELF DE FORMULA RENAULT

Malditos coches

HACE apenas un par de semanas, los españoles nos sobrecogíamos con la noticia de las once personas ahogadas en las playas de la costa catalana, tras una galerna. Once fallecidos y más de 500 intervenciones de los servicios de seguridad y vigilancia de playas. Se vuelve a poner sobre el tapete el tema de la seguridad y de la peligrosidad y volvemos a insistir sobre el concepto global de la seguridad, rotundamente descuidado en nuestro país. En el maremagnum que significa la administración, encontramos que sobre la seguridad de los españoles tienen competencia organismos como **Protección Civil** y Cruz Roja o Ministerios como Interior, Obras Públicas o Sanidad; Agricultura actúa en los incendios forestales e Industria en las instalaciones eléctricas o en la seguridad nuclear... así no vamos a ninguna parte.

España es un país inseguro. En sus playas (como acabamos de comprobar), en los ascensores, en las minas, en los andamios y, desde luego, en las carreteras, por no citar los bogares, los colegios o los centros hospitalarios. Pero, que sepamos, la única circunstancia en la que la vigilancia es exhaustiva, es en la carretera. Sigo diciendo que concentrar el esfuerzo únicamente en la seguridad vial es un error. El ejemplo de las playas lo vuelve a poner de manifiesto. Pese a los reiterados avisos

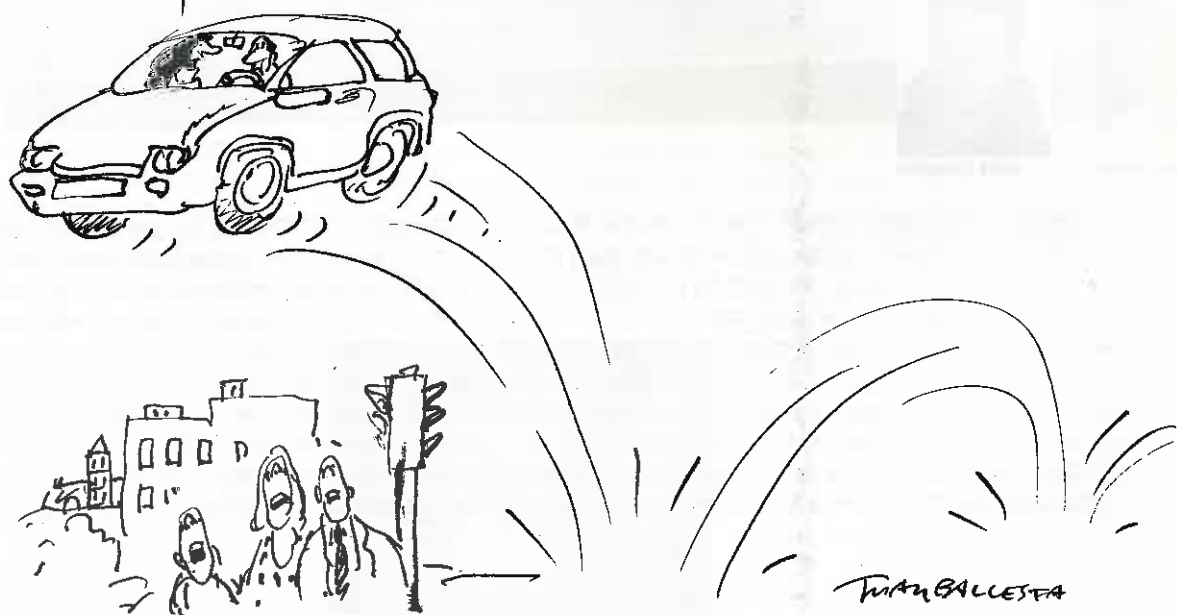
de peligro, los bañistas siguieron haciendo caso omiso y más de 500 intervenciones fueron necesarias para rescatar a bañistas y navegantes. Bañistas y navegantes a los que nadie va a sancionar ni a **retirar el carné**. Bastante tienen con el susto. Nadie, ni en las escuelas ni desde los medios públicos de información, se ha ocupado de advertirles sobre la peligrosidad de su conducta.

La opinión pública se ha sentido escandalizada al conocer la penuria con que los medios de socorro han actuado en muchos casos. ¿Con qué criterios se hacen las dotaciones económicas? ¿Por qué se contratan helicópteros rusos para apagar buques y la Cruz Roja del Mar no tiene suficientes flotadores? ¿Cuántas lanchas zodiac se pueden comprar con lo que cuestan algunos paneles luminosos que no informan absolutamente de nada? Lo triste del caso es que no hay nadie a quién dirigirse para que contesten a nuestras preguntas. Todo se pierde en la tela de araña de la administración. La vida de un ciudadano del siglo XX está permanentemente **sujeta a riesgos**, pero a nadie parece importar salvo que el riesgo proceda del automóvil. Uno de los malditos y posiblemente con razón. Pero poco va a lograrse en esta reducción de riesgos si no hay una conciencia colectiva sobre las ventajas de vivir en un entorno seguro.

José María Cernuda



¡ME TIENES HARTA
CON TU MALDITO
HIPO!



TODOS LOS LUNES, A LAS 22:00



ABIERTO POR VACACIONES

Cruz y Raya, el brillante dúo humorístico, provoca las más disparatadas situaciones en un tranquilo pueblecito costero.

Porque el mejor humor del verano no respeta ni las vacaciones.
Ven a divertirte, todos los lunes, en La Primera.

tve1

La Primera



SUEÑA EN COLORES.

TWINGO



INVÉNTATE CÓMO VIVIRLO.



RENAULT recomienda lubricantes ELF
Más de 2.000 instalaciones a su servicio.

SEMANAL Motor 16 GRUPO

20 de julio 1993

Núm. 509 • 350 ptas.



**SORPRENDIMOS
LOS NUEVOS
MODELOS DE SEAT**

**ECONOMICOS, RAPIDOS, LUJOSOS
TURBODIESEL**

*Citroën Xantia TD SVX frente a
Peugeot 405 STDT*



**MUSEOS DEL
AUTOMOVIL EN FRANCIA**

