

LLEGA EL NUEVO



SAAB 900

**Motor 16** GRUPO

27 de julio 1993

Núm. 510 • 350 ptas.

*Primera prueba a fondo del*

# LANCIA DELTA



**OPEL ASTRA  
CABRIO**



**FRENTE A  
SUS RIVALES**



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.



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



1.400 Estaciones de Servicio



Carburantes para Aviación



Exportación de Productos y Tecnología

**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 jefes: M<sup>o</sup> Jesús Benet (Información) Victor Piccione (Producto) Miguel Angel 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 Cañizal, 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 Meillerey (Francia); Daniel Monteverté (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Alfonso Aguilera (motos), Juan Bellesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Victor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). Autoedición: José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), José M<sup>o</sup> Ormazabal.

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

Publicidad:  
Director Comercial: Juan Antonio Suanes. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha y M<sup>o</sup> Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguerao. 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 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5<sup>o</sup> Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1<sup>o</sup> 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.  
Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 566 31 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIP. COPY-RIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.

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

ESTAS SEMANAS



44 Alfa Romeo RLSS 1925.

<b>PUNTO DE MIRA</b>	<b>6</b>	Motos limitadas a	
<b>SU CASO</b>	<b>14</b>	cien caballos	
<b>LO ÚLTIMO</b>	<b>16</b>	<b>PRECIOS</b>	<b>63</b>
Nuevo Saab 900		<b>MOTOS</b>	<b>94</b>
Porsche 911 Carrera	<b>22</b>	Kawasaki ATV y Mule	
BMW Serie 2	<b>24</b>	<b>DEPORTE</b>	<b>98</b>
<b>A FONDO</b>	<b>26</b>	Renault Clio 16 V Eurocup	
Lancia Delta		Rallye de Argentina	<b>102</b>
2.0 i.e 16 V LS		A Todo Gas	<b>110</b>
<b>FRENTE A FRENTE</b>	<b>32</b>	<b>FIRMA DE LA CASA</b>	<b>114</b>
Opel Astra Cabrio, frente a sus rivales			
<b>FUERA DE SERIE</b>	<b>44</b>		
Alfa Romeo RLSS 1925			
<b>TECNICA</b>	<b>50</b>		
Ford Electronics			
<b>OCIO</b>	<b>54</b>		
Energías alternativas			
<b>ACTUALIDAD</b>	<b>58</b>		



94 Kawasaki ATV y Mule.



22 Porsche 911 Carrera.

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

-ERES LA UNICA QUE,  
DESPUES DE HABER LLEGADO  
HASTA AQUI, RESULTA  
QUE TOMAS EL J&B SIN HIELO.



EL UNICO QUE ES UNICO.



## Las motos caen en picado

**Y**A no nos asusta saber que el mercado del automóvil ha descendido en el mes de junio por encima del **21 por ciento**, y que en el acumulado del año se mantenga la caída en torno al **30 por ciento**; aunque nos preocupe, y mucho. Pero, como no sólo de «automóviles vive el hombre», la motocicleta está pasando, en nuestro mercado, uno de los más dramáticos momentos de su historia. Ese segmento, hasta hace bien poco tiempo uno de los más atractivos, ha experimentado, en los seis primeros meses del año, una caída récord que se cifra en un **53 por ciento**, con respecto al pasado año, lo que significa que se han dejado de vender más de treinta mil unidades menos que en 1992. ¿Qué les parece? Es como para echarse a temblar..., con decir que sólo **Harley Davidson** ha mejorado sus resultados lo decimos todo. Si analizamos las categorías de motocicletas que se comercializan, todas ellas se mueven en un abanico muy estrecho de descenso, en torno al cincuenta por ciento. Las motos de mayor cilindrada y potencia, precisamente

ahora que empiezan a estar en entredicho en toda Europa, son las que mejor se defienden, mientras que las de **250 y 125 centímetros cúbicos**, con un **60 por ciento** de descenso, son las que más pérdidas de unidades han sufrido en esta grave crisis de un sector que se ve más en peligro que nunca. Ni siquiera las motos de campo o las «scooter», tan de moda, se han comportado mucho mejor. Es una crisis que afecta a todos de tal manera que la gran mayoría de los fabricantes están teniendo que recurrir a diversas fórmulas para frenar su producción ante una tan espectacular caída de la demanda.

De nada sirve el consuelo de pensar que se prevé una pequeña recuperación de aquí a final de año teniendo en cuenta el mal resultado de los seis últimos meses del año 92, porque los más optimistas vaticinan que tan sólo a mediados o finales de 1994 se podrá ver la luz, y para entonces la pregunta no es otra que si los fabricantes van a ser capaces de aguantar hasta entonces. Otro mercado sobre ruedas que se desploma. ¿A dónde vamos a llegar?

Manuel Doménech

P U N T O D E M I R A

## CAÍDA EUROPEA

**L**A venta de coches nuevos en Europa Occidental registra ya una caída del **17,2 por ciento**, respecto al año 1992. La demanda ha ido bajando escalonadamente en 14 de 17 países europeos, entre los que Gran Bretaña ha tenido una fuerte recuperación en estos seis primeros meses, con una subida del 11,1 por ciento, mientras que Dinamarca y Portugal sólo se recuperan ligeramente.

En el resto de Europa, las ventas han descendido escalonadamente en este primer semestre en el que Alemania, el mayor mercado europeo, ha bajado un 19,9 por ciento, España un 29,3 por ciento, Italia un 22,5 por ciento y Francia un 17,9 por ciento.

**Volkswagen y Ford** -exceptuando Jaguar-, bajan considerablemente y Fiat -incluida Lancia y Alfa Romeo- registra la mayor caída, mientras General Motors -con Opel/Vauxhall y Saab- se recupera ligeramente gracias al reciente lanzamiento de los nuevos Opel Corsa. Por su parte, la marca inglesa Rover es la única que muestra un incremento en sus ventas, pasa del 2,1 por ciento al **2,8 por ciento**.

Pese a los problemas existentes entre la Comunidad Europea y Tokio, las empresas japonesas han incrementado sus ventas en el continente europeo, ya que **Nissan, Toyota y Suzuki** se han desarrollado fuertemente gracias a la producción local en Gran Bretaña, que les ha ayudado a proyectarse en los mercados del sur del continente.



## EL ASTON MARTIN DB7 EN MADRID

**E**N las instalaciones que **C. de Salamanca, S.A.**, importador de Aston Martin Lagonda en España, tiene en la madrileña calle de Sor Ángela de la Cruz, ha sido presentado en sociedad el **Aston Martin DB7**, el más bello modelo de la tradicional firma inglesa de coches de

portivos de lujo de los últimos años. Al acto de presentación asistió **Bill Donnelly**, director de Marketing y Ventas de Aston Martin Lagonda Ltd., que resaltó las esperanzas que su firma tiene puestas en este nuevo modelo que, aunque ya está en producción, empezará a venderse en

nuestro país a partir de **julio de 1994**.

Su precio, en principio de unos dieciséis millones de pesetas, dependerá mucho de la situación de nuestra moneda con respecto a la libra en el momento de su comercialización.

## S E M A F O R O S



**Antonio Burgos** es, sin ningún género de dudas, uno de los más brillantes articulistas del periodismo español y desde su nuestra querida Sevilla, nos da todos los días una visión pícaro e inteligente de la situación. Pero, hace pocos días, se equivocó, diciendo que el Jaguar (de Mobedano) es el coche oficial de los borderas. ¡Qué más quisieran los borderas! Sobre coches borderas podríamos escribir páginas y páginas, que «haberlos haylos», pero ni el hábito hace al monje ni los «mobedanos» de turno son el sastre de la capa de Luis Candelas.



**El bono-bus**, en contraposición a la Visa Oro, se va a convertir en el pasaporte de la honestidad y en el azote de la corrupción. Los oficiales de Justicia de Málaga van a comenzar a utilizarlos para sus desplazamientos profesionales. Ya está bien de dietas, kilometrajes con el coche particular o taxis. El **bus público**, que para eso está y, si quieren más comodidad, que se lo paguen de su bolsillo y no con dinero del contribuyente. Esta es una espléndida medida ejemplarizante, probablemente tomada por quien viaja todos los días, desde su casa, en coche oficial.

Italia

Giancarlo Perini

**CAÍDA DE LAS VENTAS**  
El pasado mes los italianos compraron sólo 159.895 coches nuevos, cifra que representa una caída del 29,52 por ciento respecto al mismo mes del año anterior. Las estadísticas demuestran que las ventas cayeron en los seis primeros meses de este año un 22,45 por ciento.

**NUEVO TEMPRA PARA BRASIL**  
En Brasil, Fiat ha lanzado recientemente una nueva versión del Temptra, equipado con motor de dos litros y 16 válvulas. De momento, el modelo no se comercializa en Italia pero esperan hacerlo en el futuro, aunque, aparentemente, en Turín no saben nada.



**ESCUELA DE CONDUCTORES**  
Los propietarios de Ferrari que quieren hacer una buena conducción de sus Testarossa o 348, podrán asistir a unos cursos que desarrolla la empresa en el circuito de Mugello. Los cursos están organizados y dirigidos por Andrea de Adamich, antiguo corredor de Fórmula 1.

**UN COCHE RUSO**  
¿Recuerdan el modelo Monte Carlo Centenario?, pues bien, un coche muy parecido a éste, con el nombre de Nig M100 GT, será construido en Tbilisi, Georgia, patrocinado por Fluvio Ballabio, según anunció Edward Shevamadze en Milán. Esta operación parece más una maniobra de promoción para la economía de Georgia que un proyecto real de producción.

**FIAT UNO EN POLONIA**  
Fiat ha decidido aumentar la producción de su modelo Uno en Polonia. La empresa planea producir dos mil unidades por año, para lo cual inaugurará en 1994 una planta en la moderna Tchicky.

Londres

Ian Adcock

**UN PEQUEÑO JAGUAR**  
Jaguar ha diseñado un coche «pequeño» que llevará el nombre de X200. Se construirá dentro de 18 meses en Estados Unidos y según la base de los próximos modelos de Ford y Mercury. Los rumores saltaron a raíz de las visitas que altos cargos de Jaguar han realizado últimamente a las fábricas de Ford en Ohio y Michigan.

**NUEVOS ROVER METRO**  
Rover, la única compañía que ha incrementado sus ventas en Europa, lanzará los nuevos Metro en 1996. El proyecto lo realizará sin la ayuda de Honda, se llamará R3 y tendrán motorizaciones de

60 y 76 caballos, sistema McPherson y doble triángulo de suspensión, con lo que dan fin a la buena, pero costosa, suspensión Hidrogas. Llevarán una transmisión PSA como los Honda de cinco velocidades y los Volvo CVT.

**SISTEMA NISSAN**  
Sólo 18 meses después de haber iniciado su producción en Inglaterra, Nissan ha vendido 100.000 coches en Gran Bretaña. Al mismo tiempo, la compañía en Japón ha desarrollado un nuevo circuito electrónico que acelera el proceso de fabricación en un 55 por ciento y aligera el producto en un 33 por ciento.

RÉCORD MUNDIAL PARA EL 929 GTS

UN Porsche 928 GTS de estricta serie, y conducido por cuatro austriacos: Horst Felbermayr, Korst Felbermayr (su hijo), Franz Doppler y la antigua estrella del esquí, Werner Grissmann, ha conseguido batir el récord mundial de 24 horas sobre la pista de alta velocidad de Nardo, Italia, al recorrer un total de 6.377,25 kilómetros, lo que supuso una velocidad media de 265,72 Km/h. El Porsche 928 GTS, que llevaba la inscripción «Österreich 3» en memoria de los legendarios Porsche 908, era estrictamente de serie con las únicas modificaciones de una protección adicional para el habitáculo por motivos de seguridad, la supresión del retrovisor exterior derecho y del limpiaviento trasero; en ambos casos para mejorar la aerodinámica. Tras su récord, el Porsche 928 GTS regresó a Austria por carretera...



SOBRE RUEDAS

YOKOHAMA, firma japonesa especializada en la construcción de neumáticos de altas prestaciones, acaba de presentar una nueva rueda, diseñada para los vehículos todo terreno. Se trata de la SD 100, que fue desarrollada para el pasado París-Dakar y utilizada con gran éxito por algunos equipos oficiales.

Por otro lado, Uniroyal ha ampliado la gama de dimensiones de su neumático de lluvia RTT-1, homologado con el código Z, para más de 240 kilómetros por hora. Entre las nuevas dimensiones cabe señalar la 205/50-15, especialmente adaptada a coches como el Volkswagen Golf Opel Calibra y Astra y Renault 19 y 21. Otras medidas disponibles son la 255/35-18 y 275/35-18, para los modelos altos de gama de Mercedes o Jaguar.



FALSOS FERRARI

LA policía italiana ha descubierto una trama dedicada a falsificar antiguos modelos de Ferrari, coches tan representativos como el 250 GTO, el 246 Dino, el 250 Le Mans, e incluso una copia del Testarossa 250 de 1954 valorado en un millón de libras. El negocio, asentado en Modena, estaba dirigido por profesionales y las falsificaciones las construían algunos de los mejores hombres que han trabajado en Ferrari y Scaglietti. Fulvio Visoli, de 47 años, destinado al diseño de los motores, Egidio Brandoli, chapista y carroceros que trabajó para Scaglietti y Silvano Cantelli, llegaron a vender 40 falsificaciones a entusiastas confiados de

Japón, Suiza, Estados Unidos y Gran Bretaña. Unos planos originales de motores y algunas piezas auténticas robadas directamente de Maranello, que la policía encontró en una de las tiendas, permitió descubrir el ilegal negocio. Además, se comprobó que las falsificaciones se habían presentado a carreras y encuentros automovilísticos de coleccionistas como si fueran originales. Dos de los socios, que lograron escapar a Suiza, aseguran que no sabían que hacer copias de coches era ilegal. También piden que no destruyan sus creaciones, apelando a que su trabajo es una obra de arte que tiene derecho a conservarse.

LLEGA EL TERRANO II LARGO

DESPUÉS de la fenomenal acogida del Terrano II tres puertas, Nissan Motor Ibérica empezará, este mes de julio, la comercialización de un nuevo modelo largo de cinco puertas. El vehículo combina el confort y el acabado de

los turismos actuales con la excelente resistencia de un todo terreno, lo que lo convierte en un 4x4 refinado y versátil.

La nueva versión del Terrano puede transportar cómodamente hasta siete pasajeros y los asientos de la tercera fila son abatibles horizontal o verticalmente, según las necesidades, lo que proporciona al vehículo un mayor espacio interior. En cuanto a los motores, se puede elegir entre el turbodiésel de 2,7 litros y cien caballos, que alcanza los 145 kms/hora, o el motor de gasolina de 2,4 litros y 124 caballos, que alcanza los 160 kms/hora. Los precios oscilan entre los 3.268.000 y 3.730.000 pesetas, según modelos y motorizaciones.



**GM SE RECUPERA**  
Según John Smith, jefe ejecutivo del grupo, GM se siente satisfecho de los resultados que están obteniendo en este segundo cuatrimestre del año, aunque los planes para el siguiente no se presentan demasiado agresivos. A pesar de ello se producirán en este último periodo 650.000 coches y 380.000 camiones más que en el mismo periodo del año anterior, que representa una subida del 46,9 y 26,2 por ciento respectivamente. En apoyo de esta recuperación, el grupo reestructurará los precios de sus vehículos más populares para hacer frente a la crisis del sector y la fuerte competencia japonesa.



**TRANSPORTE PARA MINUSVÁLIDOS**  
El Ministerio de Asuntos Sociales, a través del Insero y la Federación de Municipios de Provincias, han firmado un convenio para disminuir las dificultades que sufren las personas de movilidad reducida. El acuerdo prevé la incorporación de plataformas bajas en los autobuses urbanos y taxis accesibles. El proyecto se financiará con 1.000 millones de pesetas, abonada al 50 por ciento por cada institución firmante.

**NUEVO NISSAN DISTRIBUTION SERVICE**  
Nissan ha inaugurado un centro de distribución en Barcelona. Con capacidad para albergar diez mil coches y dotado de un avanzado sistema informático para el reparto a la red de concesionarios de España y Francia, también coordinará la exportación de los vehículos fabricados por Nissan Motor Ibérica cuyo destino sea Europa.

EN VOZ BAJA

JUICIOS RÁPIDOS

Las Jefaturas provinciales de Tráfico están animando a la administración territorial de Justicia para la puesta en práctica del sistema de juicios rápidos. Como se recordará, este procedimiento se lleva ya a cabo en Cataluña y Valencia para juzgar a los conductores ebrios. Los buenos resultados (por la rapidez y por la ejemplaridad) obtenidos hasta la fecha, recomiendan su implantación en toda España.

GOLF DIÉSEL

Volkswagen ofrecerá próximamente nuevas versiones del Golf con motores diésel. Sin abandonar los actuales atmosférico y turbo, se añadirá a la gama el motor de inyección directa de 1.900 centímetros cúbicos, evolucionado del que se monta en los Audi y con el que se han logrado consumos muy reducidos. Su potencia es de 90 caballos, gracias a un turbo y un intercambiador de calor. El consumo homologado a 90 Km/h es de tan sólo 3,9 litros y la velocidad máxima de 178 Km/h. Podría venderse en España antes de fin de año.

AUDI Y PORSCHE

Parece confirmarse el acuerdo de cooperación entre Audi y Porsche para fabricar conjuntamente la versión del Audi Avant RS2, un familiar de carácter deportivo, de 300 caballos de potencia y que saldrá de las instalaciones de Porsche en Zuffenhausen en 1994.

EL MONDEO EN USA

Ford pretende lanzar el Mondeo en USA en la primavera de 1994, bajo los nombres de Ford Contour y Mercury Mystique. Ambas versiones se destinarán a un público elitista, de alto poder adquisitivo.

EN LAS CALLES DE MÓDENA

El prototipo del Spyder que Maserati presentó en el Salón de Turín ha dejado de ser una idea para convertirse en realidad. Con algunos retoques, sobre lo visto en Turín, el nuevo Maserati ha sido sorprendido por Enzo Giovanelli rodando sobre las calles de Módena. La producción del nuevo Maserati se iniciará el próximo año y en

primavera, según lo previsto, estará lista la primera unidad. En Maserati las cosas están cambiando y también preparan un nuevo cuatro puertas y, según los rumores, se trabaja en un deportivo de dos plazas que montará un motor de ocho cilindros y 32 válvulas, un verdadero Maserati que alcanzará los 300 kilómetros por hora.



AHORA, TAMBIÉN MOTOS

La firma Porsche España, S.A. ha abierto una tercera división en su empresa, que se suma a las divisiones Porsche y Saab, denominada Comercial MuZ, destinada a importar y distribuir en nuestro mercado la conocida marca alemana de motocicletas MZ, ahora llamada MuZ. La nueva división, creada el pasado día 1 de julio, contará, en principio, con los quince concesionarios ya existentes, que dependían del anterior importador. En principio, la primera versión que se importará será la MZ Saxon

Sportar de 125 c.c., una evolución del legendario modelo de la marca, mejorado sustancialmente en cuanto a estética y adecuación a las últimas tendencias del mercado. Su precio es de 275.000 pesetas. En un futuro llegarán otras versiones de 125, 300 y 500 cc., y entre ellas destaca la «Skorpion LS 500», primer fruto de un ambicioso programa de nuevos modelos que se irán lanzando paulatinamente. Estará disponible en 1995 y su diseño es muy avanzado en todos los conceptos.



NOVEDADES ROVER

La gama Rover se completa ahora con la llegada de nuevos modelos de la Serie 100, 200 y 800.

En primer lugar encontramos el Rover 111 Nightfire, una nueva versión fabricada en serie limitada de la cual se han importado a España tan sólo 170 unidades. El Nightfire dispone del motor de 1,1 litros con 60 caballos y de un equipo de serie más completo que incluye un radiocasete Pioneer extraíble, inserciones de madera en el salpicadero y cristales tintados, estableciendo su precio en 1.095.000 pesetas.

También la Serie 200 cuenta desde ahora con una nueva versión básica, el Rover 214i. El elemento más destacado es la adopción del motor de 1,4 litros y 75 caballos que utilizan los Rover 114 y su precio final es de 1.545.000 pesetas

en el modelo de tres puertas y de 1.625.000 pesetas con la carrocería de cinco puertas.

Finalmente encontramos la versión turbodiésel de la Serie 800. Esta berlina de representación disfruta de una mecánica VM de 2,5 litros que entrega 118 caballos de potencia.

El nivel de prestaciones es notable, con una velocidad máxima que alcanza los 190 kilómetros por hora, sin por ello repercutir en un consumo más elevado. Por supuesto, el equipamiento del Rover 825 SD tiene de todo: climatizador automático, ABS, llantas de aleación, techo practicable con mando eléctrico, elevalunas automáticos en las cuatro puertas, alarma antirrobo... y el precio de venta al público de este nuevo modelo se ha establecido en 3.975.000 pesetas, todos los gastos incluidos.

UNA INDUSTRIA DESATENDIDA

El presidente de Peugeot España, Eduardo Serra, en su intervención dentro de los cursos de verano que la Universidad Complutense de Madrid organiza en El Escorial, afirmó que: «La atención de la Administración hacia los aspectos laborales, industriales, financieros y fiscales del automóvil, ha sido muy descuidada y falta de verdaderos tratamientos hacia los problemas reales del sector». Además reclamó

«una política favorecedora del ahorro, que fomente las inversiones industriales y que sea sensible a la productividad». Así mismo, a lo largo de su intervención, definió la economía real como «la capacidad de producir y exportar, y de constituir los cimientos de un futuro mediante el ahorro», afirmando que: «ya es hora de volver a la economía auténtica, la que perciben tanto las empresas como el hombre de la calle».



BREVES

◆ INSEGURIDAD EN LAS CARRETERAS EUROPEAS

Según el director de la Federación Internacional de Carreteras, Win Westermühle, las carreteras de la CE son insuficientes e inseguras. Unos 55.000 personas perdieron la vida el año pasado en accidentes que en un 30 por ciento están ligados al mal estado de la red vial. El problema principal está en las escasas inversiones que se realizan, ya sea para ampliaciones o para mejoras en las infraestructuras.



◆ EL MONTERO LLEGÓ AL MILLÓN

El éxito mundial del Mitsubishi Montero quedó demostrado el pasado mes de mayo cuando salió a la calle la unidad un millón. Desde hace once años, el Montero se ha convertido en el 4x4 favorito de los amantes de la conducción deportiva, colocándose siempre en las primeras posiciones de los rallyes todo terreno.

◆ JAPÓN NO ACEPTA LOS NUEVOS CUPOS DE LA CE

En la pasada ronda de negociaciones entre los japoneses y la Comunidad Europea no se logró llegar a un acuerdo sobre las cuotas de importación. Japón reconoce la crisis pero no acepta las reducciones propuestas. En el mes de agosto podría iniciarse un nuevo encuentro para recortar aún más la entrada de vehículos nipones. De todos modos, aunque se limiten las importaciones, las nuevas plantas de fabricación nipona implantadas en Europa, podrían suplantar la carencia de importación.

◆ FORD Y LA NATURALEZA

Los premios Ford a la conservación de la naturaleza cumplen su décima edición. En esta ocasión, en la que por primera vez participarán proyectos de Rusia, Suecia, Grecia y Finlandia, serán premiados los tres mejores trabajos europeos y el ganador recibirá cincuenta mil dólares. Los grupos y asociaciones interesados en participar pueden solicitar más información a: The Conservation Foundation, 1, Kenalngton Gore, London SW7 2AR, Inglaterra. Tel: 07/44 71 623 88 42.

◆ LOS IMPUESTOS DEL AUTOMÓVIL

El director general de Carreteras de la Generalitat, Jsume Amat, ha propuesto que



el cincuenta por ciento de los impuestos de gasolineros y vehiculares se destinan a obras públicas. Así, los ayuntamientos podrían mejorar sus vías urbanas y los ciudadanos tendrían la seguridad de que se crearían nuevas carreteras y autopistas. En España el 30 por ciento de los impuestos del sector del automóvil se invierten en carreteras, frente al cien por ciento en Alemania y al sesenta por ciento en Francia.

◆ LA RADIO INFORMA Radio Catalunya y Aesca, (Autopistas Concesionaria Española) han firmado un acuerdo para mejorar la información que, sobre el tráfico en las carreteras y autopistas catalanas, la emisora Catalunya información viene ofreciendo cada media hora a todos sus oyentes.

YAMAHA TAMBIÉN MADRUGA

TAL como hiciera recientemente su rival Honda, Yamaha acaba de presentar sus motos de cross para la temporada 94. La gama comprende motos de 80, 125 y 250 centímetros cúbicos. En la menor de ellas hay que destacar la presentación de la nueva YZ80LW, una nueva versión con ruedas de mayor diámetro de la YZ80 dedicada a los crossistas más jóvenes. Las motos de las categorías del octavo y cuarto de litro reciben tratamientos muy distintos. Así la menor de ellas es casi totalmente nueva tanto en cuanto al



chasis, más ligero y más manejable, como al motor ahora más potente. La 250 es básicamente la misma pero con sutiles retoques en el motor y bastidor para hacerla todavía más competitiva.

ALTO ÍNDICE DE ROBOS EN EUROPA

VEINTIOCHO de cada cien españoles afirman haber sufrido algún tipo de robo en su vehículo según un estudio realizado por ISO Group Ltd. y patrocinado por Europcar Interrent, sobre las opiniones y los hábitos de los automovilistas europeos. Los datos demuestran que el delito más habitual que sufren los encuestados es el robo de objetos en el interior del coche.

La cifra de holandeses que han pasado por este trance es similar a la española, mientras que los italianos aseguran que apenas se han topado con tales experiencias. En Gran Bretaña los robos de coche se sitúan en el 15 por

ciento frente a la media europea, del 7 por ciento.

En cuanto a la simiestralidad, siete de cada cien conductores españoles declara que ha tenido accidentes menores en lo que va de año y sólo dos de cada cien manifiestan haber sido víctimas de uno grave. El estudio revela que existe menor índice de accidentes en las mujeres conductoras y que el segmento de edad con mayor riesgo está entre los 18 y los 24 años. Los conductores también se inclinan por incorporar al equipamiento del coche un maletín de primeros auxilios, una cerradura consistente y un extintor.

SCALEXTRIC: ¡SALVADO!

LOS numerosos amantes del Scalextric están de enhorabuena tras al alarma de la suspensión de pagos de su fabricante. Ahora la firma Tyco Toys, tercera en el ranking mundial de la industria del juguete, ha adquirido los derechos para fabricar y distribuir este juguete que ha hecho pasar tantas horas felices a millares de niños que soñaban con ser pilotos. La



oferta de Tyco abarca desde coches de radio control hasta la conocida marca de miniaturas Matchbox. Scalextric, la marca nacida en Inglaterra hace treinta años de la mano de Triang, pero desarrollada en España por Exin, tiene ante sí un reto de futuro: permanecer en el mercado sin traicionar a su historia y resistir a los ataques de juguetes mucho más tecnificados.

PARA VER Y OIR



PARA VER SUS FOTOGRAFÍAS PREFERIDAS EN EL TELEVISOR

Y OIR SUS COMPACT DISC FAVORITOS

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.

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 GARANTÍA Y ASISTENCIA TÉCNICA DE PHILIPS

**OFERTA LIMITADA**

**POR SOLO 6.594 Ptas/mes**

**POR LA COMPRA DEL LECTOR REGALAMOS:**

- Libro con 100 láminas y Album
- Doble 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

Sí, 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



LOGIVISION ESPAÑA, S.A.

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 enviarnos por fax al (91) 319 44 65.



**SIERRA POR MONDEO**

T ENGO un Ford Sierra 2.0i CLX de 125 caballos y estoy a punto de jubilarlo. Esa potencia me parece suficiente para un tracción trasera y dadas mis pretensiones, en absoluto deportivas. Me gusta el Mondeo pero no sé cuál de las versiones escoger. Por otro lado tengo miedo, ahora que me he acostumbrado al comportamiento de un tracción trasera, a que las reacciones cambien mucho. ¿Qué me aconsejan en lo referente a la primera pregunta? ¿Qué piensan de lo segundo?

**José Antonio Martín**  
La Coruña

R.- El Ford Mondeo 1.8 CLX de 115 caballos, a pesar de la diferencia de potencia, va a cubrir sus necesidades. Por lo que respecta a su segundo comentario, le diremos que es más fácil conducir un tracción delantera, sus reacciones son más nobles y más predecibles.

**PIQUETES 1 CONDUCTOR 0**

S OY un conductor con 23 años de carné, incluido moto y camión, sin ningún incidente en estos años de conducción. En mayo de 1991 los empleados de Transportes Urbanos del Gran Bilbao hicieron su casi habitual huelga anual para su convenio laboral. Como siempre, estos profesionales del volante hicieron piquetes impidiendo la circulación de los demás conductores. Me encontré en medio de uno de estos piquetes y cuando inicié la marcha pasados 20 minutos (y con la trampa de dejar pasar dos vehículos en sentido opuesto) este piquete «no violento» me rompió los cristales del coche, espejos, limpiaparabrisas... en los escasos cinco segundos que crucé entre ellos.



**Pedro Cebrián**  
Castellón

H E llevado mi Fiat Uno al taller con 102.000 kilómetros pues ya no tenía las prestaciones de las que tanto he disfrutado. Dentro del presupuesto que me hicieron hay un punto en el que dice: rectificado de cilindros. Podrían decirme a qué operación se refieren y si merece la pena hacerla, ya que me cobran bastante y hoy en día hay vehículos bastante asequibles y no están las cosas como para tirar el dinero.

**RECTIFICADO DE CILINDROS**

**José Andrés Nieves**  
Vizcaya

Puse la oportuna denuncia para intentar que los jueces me dieran la razón y que los componentes del piquete me abonaran las 100.000 pesetas del arreglo de mi coche. Después de un juicio y de una apelación, siendo yo el denunciante, a la audiencia provincial de Vizcaya, me llevé la sorpresa de ser el doblemente condenado a pagar a cuatro de los componentes del piquete 60.000 pesetas y tener que cumplir 20 días de arresto menor en mi domicilio. La razón es que estos cuatro profesionales del transporte contradenunciaron que yo había lanzado mi automóvil contra ellos para lesionarlos harto de tener que esperar su supuesta asamblea no violenta. Moraleja: cuando vea que un piquete de profesionales del transporte no le deja circular, no lo haga y no inicie la marcha hasta que hayan desaparecido (puede ser una trampa). Y nunca denuncie al piquete si le destroza el coche, pues los jueces no están allí, los del piquete son más numerosos que usted y la mayoría gana.



**BALIZAS LUMINOSAS**

L A DGT anuncia en estos días a bómbo y platillo un nuevo sistema de balizas luminosas que irá incorporando poco a poco al tercer carril, a las obras y a determinados puntos conflictivos necesitados de una mayor visibilidad para el conductor. Antes de que se acabe el presupuesto y por si acaso no se les ha ocurrido a los hábiles «ingenieros» me gustaría aconsejar su instalación en unos puntos negros necesitados de algo así. Me refiero a la entrada de los túneles, ya que las luces (a menudo encendidas a medias) son claramente insuficientes y el cambio de la luz solar a la oscuridad del túnel deja al conductor durante unos segundos sin visibilidad. Las balizas instaladas en el suelo darían muy buen resultado. Los paneles informativos de la M-30 y alrededores me siguen diciendo lo mismo, que me ponga el cinturón y que sea prudente, y 1.000 metros por delante me encuentro a todos parados por un atasco con el consiguiente frenazo... Una inversión muy efectiva.

**Virginia González**  
Madrid



**SI SE LO ROBAN LE DAMOS OTRO.**



En Grundig hemos tomado las medidas de seguridad necesarias para que usted no se quede sin su autorradio. Lo hemos dotado del sistema más seguro del mercado, el DSS de Grundig. Un doble sistema de seguridad que se lo pone difícil incluso a los ladrones más experimentados. Porque incorpora un código personal electrónico para que sólo usted pueda acceder a su aparato. Además, su panel frontal de mandos es extraíble y tan pequeño que lo puede llevar cómodamente en el bolsillo.

Pero si a pesar de tantas precauciones se lo roban, (cosa poco probable), Grundig le proporcionará inmediatamente otro autorradio exactamente igual. Con el sistema DSS su autorradio de Grundig vale por dos.



**ENVIENOS ESTE CUPÓN**

Rellénelo y envíelo, adjuntando la garantía de su autorradio, a Grundig España, S.A. Apartado de correos nº 4 F.D. 08820 El Prat de Llobregat. Automáticamente su autorradio quedará asegurado contra robo durante un año.

**Propietario:**

Nombre y Apellidos

Población

C.P. Prov.

Car Audio Grundig:

Modelo

Edad

Vehículo:

Domicilio

Matrícula

Nº Chasis

Fecha de compra



Nuevo Saab 900

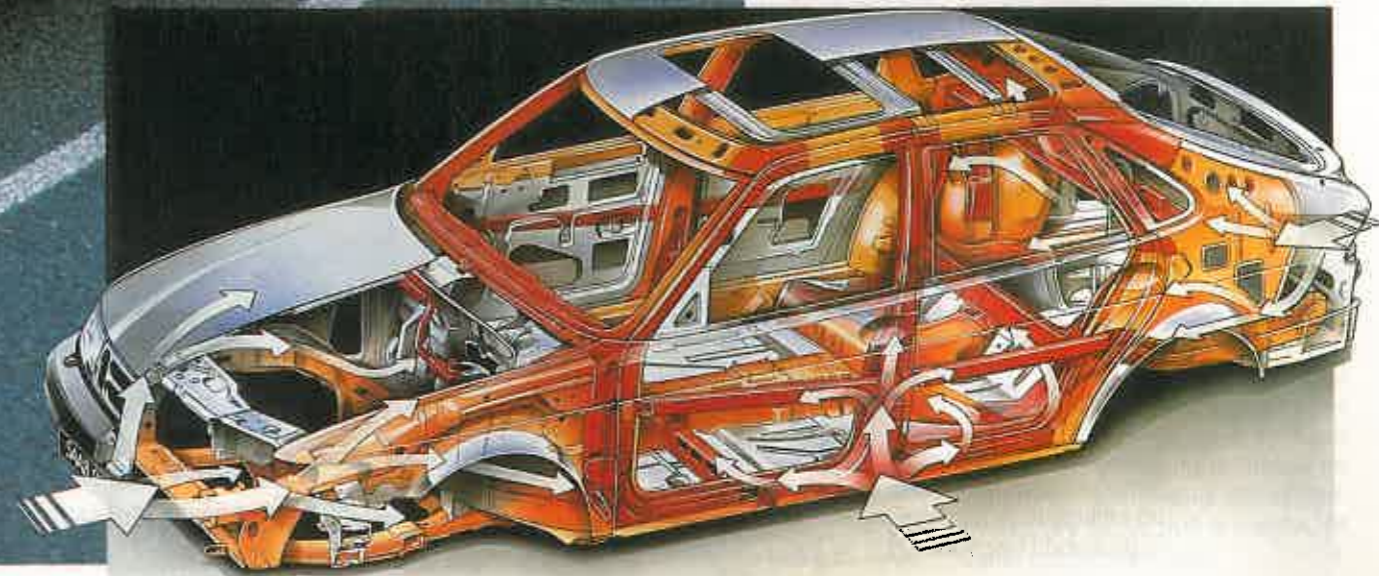
# INCONFUNDIBLE PERO DISTINTO

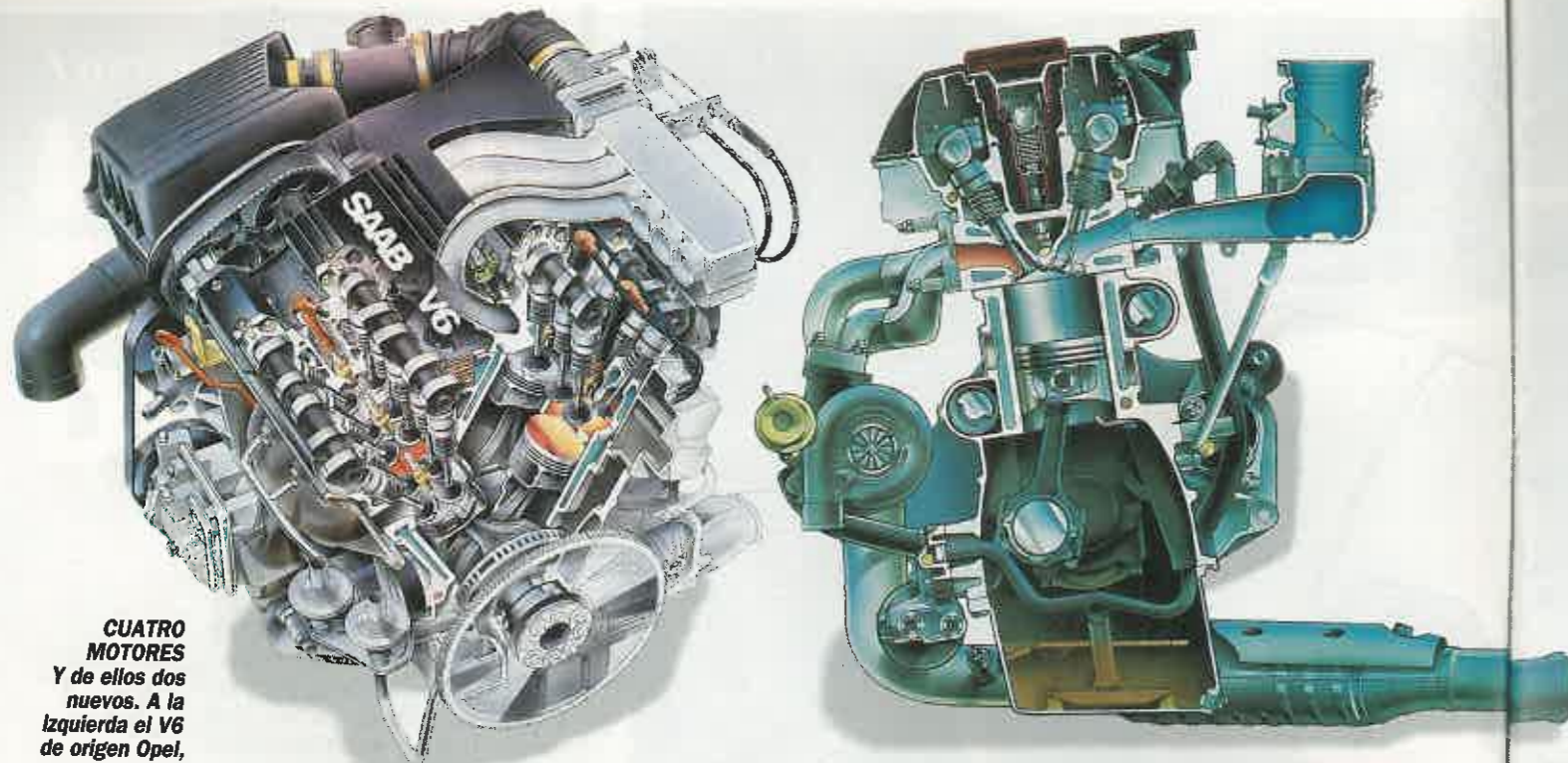


Tras más de quince años de servicio, Saab ha decidido renovar totalmente su producto más pequeño, el 900. Ahora, aunque mantiene un estilo inconfundible con respecto al antiguo modelo, es totalmente nuevo en todo: diseño de carrocería e interiores, motores, seguridad y un largo etcétera.

**L**a larga tradición aeronáutica de Saab y ese estilo tan personal de siempre, unido a la introducción de las más modernas medidas medioambientales y de seguridad, ha dado lugar al diseño del nuevo modelo 900, que combina todas esas características tan especiales con un diseño inconfundiblemente Saab que recuerda al antiguo modelo de forma premeditada pero que, en realidad, le hace ser un automóvil absolutamente distinto. Concebido como un cinco puertas -aunque con posterioridad aparecerán versiones de tres, cuatro puertas y cabrio- de gran amplitud interior y un gran volumen para equipajes, el nuevo Saab 900, comparado con el antiguo, está basado en una nueva plataforma con suspensiones modificadas y motores de cuatro y seis cilindros colocados, por primera vez en el 900, transversalmente. El punto de partida para el desarrollo de la nueva estructura del Saab 900 ha sido el chasis del Opel Calibra, remodelado y potenciado. Su distancia entre ejes es mayor (para permitir una mayor amplitud interior), su voladizo posterior más corto y, en conjunto, es un poco más alto, más ancho y menos largo. Es importante en la nueva carrocería, diseñada según el más puro estilo Saab, el incremento conseguido en su rigidez torsional (un 55 por ciento mayor) y la incorporación de una jaula de seguridad integrada alrededor del habitáculo. Por otro lado, sus bellas y personales formas, a la vez suaves, limpias y agresivas, han permitido lograr un excelente

**RODEADO**  
En torno al habitáculo del nuevo Saab 900 existe una completa jaula de seguridad para proteger totalmente la carrocería.





**CUATRO MOTORES**  
Y de ellos dos nuevos. A la izquierda el V6 de origen Opel, que desarrolla 170 caballos. A su lado, el 2.0 Turbo, el más potente, dotado del sistema Trionic.

coeficiente de penetración aerodinámica de 0,30.

Cuatro son los motores destinados al nuevo Saab 900. Los dos más pequeños son los dos litros de cuatro cilindros, atmosférico y turbo, que ya se empleaban en la gama anterior, si bien remodelados en el nuevo modelo. De hecho, el motor 2.0i Turbo incorpora el sistema de control de inyección, encendido y control de presión de turbo denominado Trionic, además de dos ejes equilibradores. Este motor es el más potente de la gama, con 185 caballos. Tras él, un nuevo motor, de origen Opel, de seis cilindros en V y cuatro válvulas por cilindro (como el resto de motores), dispone de 170 caballos. Por último, el motor intermedio es el 2.3i, ya conocido por ser utilizado en el Saab 9000, que desarrolla 150 caballos. Para estos cuatro motores se han diseñado nuevas cajas de cambio: una manual de cinco velocidades, y otra de cuatro automática que permite tres programas distintos de utilización: deportivo, normal e invernal. A este respecto, hay que hacer constancia de una importante innovación en la transmisión del nuevo Saab 900. Se trata del sistema Sensonic, que no es otra cosa que un embrague automático con módulo de mando electrónico que se pue-

de aplicar al motor turbo de dos litros.

La seguridad activa y pasiva han sido claves en el desarrollo del nuevo Saab 900. Airbag para conductor y sistema antibloqueo de frenos son norma en todas las versiones del 900, pero hay más. Además de la completa jaula de seguridad y de zonas de deformación controlada, en el nuevo Saab se estrena una singular combinación de elementos de seguridad, que se denomina Saab

Safeseat y sirve para brindar el mismo nivel de protección a todos los ocupantes del coche. En síntesis, se trata de dotar de cinturones de seguridad completos, de tres puntos, abdominales y diagonales, con carretes de inercia, a los tres pasajeros traseros, de apoyacabezas en las plazas exteriores traseras, a lo que se acompaña de los efectos de la jaula de seguridad, de rampas anti-inmersión en los asientos, de acolchado mayor en las puertas y de un



**UN INTERIOR MÁS AMPLIO Y MEJOR EQUIPADO**  
La ampliación de la distancia entre ejes ha permitido obtener un habitáculo más capaz. Por otro lado, la calidad de acabados y el equipamiento son evidentes.



**ELEVADA ZAGA**  
A diferencia del anterior modelo, la zona trasera del nuevo 900 es mucho más elevada y compacta para conseguir una mejor aerodinámica.

travesaño para los respaldos plegables del asiento trasero, cuyo fin es evitar el desplazamiento de la carga en caso de gran impacto. Por otro lado, dobles vigas de protección se esconden dentro de las puertas y en el techo la estructura se ha reforzado para soportar tres veces el peso del vehículo. En la zona delantera, todo eso, con cinturones autoajustables en caso de choque y la posibilidad, en opción, de airbag para el pasajero, componen un pano-

rama de seguridad tan completo como sugerente.

En lo que se refiere al medio ambiente, inquietud que en Saab ya cuenta con más de veinte años de evolución y desarrollo, el nuevo Saab 900 está fabricado utilizando procesos de bajas emisiones, plásticos reciclables, espumas exentas de CFC (al igual que el refrigerante de los sistemas -opcionales- de aire acondicionado) y forros de frenos y embragues sin amianto. Las emisio-



**PERFÍL CLARAMENTE AERODINÁMICO**  
El nuevo Saab 900 es algo más corto que el anterior, con un menor voladizo trasero, pero más alto y más ancho. La aerodinámica se ha tenido, como siempre, muy en cuenta, logrando un excelente valor.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTORES:** Delanteros transversales, uno de 6 cilindros en V y tres de 4 cuatro cilindros en línea. **CILINDRADAS:** 2.498 (V6), 2.290 (2.3i) y 1.985 (2.0i y 2.0 Turbo) centímetros cúbicos. **ALIMENTACIÓN:** Inyección electrónica Motronic. **POTENCIAS:** 185 cv a 5.500 rpm. (2.0 Turbo), 170 cv a 5.900 rpm. (2.5 V6), 150 cv a 5.700 rpm. (2.3i), 133 cv a 6.100 rpm. (2.0i). **PAR MÁXIMO:** 26,8 mKg. a 2.100 rpm. (2.0 Turbo), 23,1 mKg. a 4.200 rpm. (2.5 V6), 21,4 mKg. a 4.300 rpm. (2.3i), 18,4 mKg. a 4.300 rpm. (2.0i). **TRANSMISIÓN:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades o automática de cuatro. **DIRECCIÓN:** De piñón y cremallera, asistida. **FRENOS:** De disco, ventilados delante. ABS. **SUSPENSIÓN:** Independiente en las ruedas delanteras y eje trasero semi-rígido. **DIMENSIONES:** Largo: 4.637 mm. Ancho: 1.711 mm. Alto: 1.436 mm. Distancia entre ejes: 2.600 mm. Vías: Delantera, 1.446 mm.; trasera, 1.443 mm. **PE-SOS Y CAPACIDADES:** De 1.285 a 1.410 kg. Capacidad del depósito de combustible: 68 litros.

nes de gases de escape también han sido controladas en todas las versiones de motores, siendo el 2.0 Turbo, equipado con el sistema Trionic, el que se pone a la cabeza de esa preocupación cada día mayor.

El nuevo Saab 900 se ha diseñado con vocación mundial y la mayoría de su producción se exportará desde Trollhättan a todos los países del mundo. Del antiguo modelo, a partir de su nacimiento en 1978, se han fabricado 900.000 unidades, de las cuales un 25 por ciento correspondían a modelos turboalimentados. Con los años, su segmento del mercado ha crecido hasta alcanzar el 22 por ciento de la producción mundial de automóviles en 1992. El nuevo Saab 900 se inscribe en ese mismo segmento con el fin de proporcionar al cliente mucho más de lo que ofrecía el anterior modelo en cuanto a seguridad, adecuación al medio ambiente, mayor amplitud y un equipamiento más completo. Para su desarrollo se ha tenido muy en cuenta la opinión de los clientes potenciales. El Saab 900 estará disponible a finales de agosto en dos niveles de equipamiento S y SE. El 900 S cuenta, de serie, con airbag y ABS. ○



## Una ventaja desconocida del Passat: 240.000 pts. menos.

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

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**

## Porsche 911 Carrera

# SIEMPRE VIVO, CADA VEZ MAS JOVEN

**El próximo día 10 de septiembre, en el Salón de Francfort, se presentará el nuevo Porsche 911. Conocido, en su fase de desarrollo, como 993, el nuevo modelo retoma el nombre actual: 911 Carrera, para continuar en una evolución constante hacia ese cuarenta aniversario prometido por los responsables de la firma de Stuttgart.**

**E**N el nuevo Porsche 911 Carrera lo primero que llama la atención es su diseño exterior que, si bien mantiene la filosofía de aquel primer 911 del año 1963, presenta gran cantidad de innovaciones en todos sus ángulos. Se trata de un diseño tan armónico como dinámico, para el que se ha tenido en cuenta la experiencia de aquel extraordinario Porsche 959 junto al actual aspecto de los modelos 928 y 968. Así, su frontal es más afilado, y sus faros dejan de ser verticales para integrarse mejor en la línea del capó. Su zaga es más larga que el actual modelo, en clara reminiscencia al 959 y, visto lateralmente, resulta más suave de líneas que los modelos existentes hasta ahora.

Pero el nuevo Porsche 911 Carrera, que será comercializado en Alemania a partir del próximo mes de octubre y que en 1994 aparecerá en versión Cabrio, encierra muchas otras innovaciones, tanto a nivel mecánico como de seguridad.

La suspensión trasera se ha rediseñado completamente, adoptando un sistema multibrazo que mejora considerablemente la seguridad activa y la maniobrabilidad del vehículo. Siguiendo con la seguridad, sus ya excepcionales frenos reciben ahora un sistema antibloqueo «ABS 5» con una muy mejorada programación del control de la frenada. Lógicamente, el nuevo 911 Carrera cuenta con *airbag* para conductor y pasajero, y fuertes refuerzos de acero se han aplicado a las zonas decisivas de su chasis y carrocería. En cuanto a su mecánica, se man-



**DINÁMICO Y ARMONIOSO**  
Si bien se mantiene la filosofía de siempre, el nuevo 911 cuenta con modificaciones importantes en su carrocería y su mecánica.

tiene el tradicional motor bóxer de seis cilindros refrigerado por aire, con la misma cilindrada de 3,6 litros. En él se ha mejorado considerablemente la electrónica lo que, unido a la adopción de un sistema de escape de doble tubo, permite una notable mejora en su rendimiento, pasando de tener 250 caballos a 272, al tiempo que se ha logrado una gran mejora en cuanto a niveles de ruido y emisión de gases de escape. Paralelamente, ha crecido también el par motor. Para transmitir la potencia se utilizan dos tipos de transmisiones, una de tipo manual de seis velocidades y, opcionalmente, la automática Porsche Tiptronic, con unos nuevos programas más evolucionados y adaptados a la mecánica empleada.

Como era de esperar, el Porsche 911 se resiste a morir y su última evolución deja bien clara la capacidad de desarrollo que todavía permite un coche que, a pesar de sus treinta años de existencia, sigue tan vivo como joven. ○

## PROYECTO CON AUDI

**I** AMBIÉN en Francfort será novedad el Audi Avant RS2, un proyecto conjunto entre Porsche y Audi que ya ha sido anunciado por Wendelin Wiedeking (Porsche) y Franz-Josef Kortüm (Audi). Basado en el Audi Avant S2 con motor turbo de 2,2 litros, cinco cilindros y veinte válvulas que desarrolla una potencia de 230 caballos, la versión realizada por Porsche verá aumentada su potencia hasta los 300 caballos, así como el par motor de manera significativa. Igualmente se mejorará a nivel de suspensiones. Como parte del proceso de colaboración entre ambas marcas, que dará lugar a un modelo nuevo muy especial, el Audi Avant RS2 dispondrá de elementos de diseño Porsche así como componentes de su alta tecnología. Los resultados económicos se dividirán entre ambas firmas. Entrará en producción en 1994 para ser comercializado en primavera.



## Así será el nuevo BMW americano

**Hasta la fecha, el escalón más pequeño de BMW lo constituye la Serie 3, cuyo éxito de ventas hace pasar a la firma bávara por uno de sus periodos más dulces. Hasta el punto que está construyendo en USA una nueva planta para aumentar su capacidad de producción. En esta planta, entre otros modelos, fabricará un pequeño compacto, de menor tamaño que los actuales Serie 3, que verán la luz dentro de dos años.**

**FOTOS  
ESPÍA**

# SERIE 2

24 / Motor 16

**A** mediados de 1995, se inaugurará la primera fábrica de BMW fuera de Alemania, concretamente, en Carolina del Sur, en los Estados Unidos. Allí, en ultramar y destinado a todos los mercados del mundo, pero especialmente al norteamericano, se producirá un «pequeño BMW», que por ahora se conoce con el nombre de código E 36/5 y que está llamado a competir con las versiones deportivas de los actuales coches de cuatro metros, tipo Volkswagen Golf o Ford Escort, por citar también modelos de procedencia germana.

Éstas son las fotos de las primeras pruebas fuera de la carretera, concretamente llevadas a cabo en el norte de Europa y que desvelan algunas características del nuevo modelo, cuyo nombre final todavía se desconoce, pero que podría

mantener el de la Serie 3, con alguna letra añadida.

Tras no pocas discusiones, el futuro BMW sigue fiel a la propulsión trasera. Introducir la tracción delantera sería una verdadera aberración para la marca bávara, en directa confrontación con el carácter deportivo que imprime a todos sus modelos. Esta obsesión por la propulsión ha llevado de cabeza a los diseñadores de la marca, que lo tienen muy difícil para conjugar unas cotas aceptables de habitabilidad con un tamaño reducido. Porque, ¿de qué les valdría hacer un coche no mucho más barato que un actual Serie 3, si tiene menos maletero y menor capacidad interior? Para ganar en habitabilidad, todo el eje posterior se ha cambiado. Frente al sistema multibrazo del actual Serie 3, muy eficaz pero muy voluminoso, el

futuro pequeño recurre a un sistema de brazo oscilante, que no es otra cosa que una evolución de las suspensiones de los viejos Serie 3. Con ello se gana en espacio del maletero.

Para reducir costes, la plataforma es la misma que la del actual Serie 3, a la que se han cortado 20 centímetros de la parte trasera, quedando la distancia entre ejes y el voladizo delantero prácticamente idéntico. Con esto nos encontramos con un coche en el que las ruedas están casi en el extremo, una disposición muy querida por Giugiaro y otros estilistas italianos, pero que choca con los cánones de los hombres de BMW. Un generoso portón posterior intenta romper esta compacidad trasera, a lo que también ayudan los batientes más estilizados.

En las fotografías, estos batientes traseros aparecen camuflados para ocultar su diseño final. En cuanto a los motores, los futuros pequeños BMW recurrirán a las versiones conocidas de cuatro cilindros, con 1,6 y 1,8 litros, siempre con culatas de 16 válvulas. Como especulación, pero con muchos visos de convertirse en realidad, (de hecho, el coche de las fotografías estaba equipado con un motor de seis cilindros) se dice que habrá un motor V6 de 2,5 litros, con el que competir directamente con el Volkswagen Corrado VR6. Decir finalmente que en el cuaderno de cargas se ha marcado como precio límite para las versiones bajas 32.000 marcos (alrededor de 2.450.000 pesetas) un valor que está entre un 12 y un 15 por ciento por debajo de los actuales Serie 3. ○

**TRACCIÓN TRASERA**  
**Pese a lo que se había especulado, finalmente el futuro BMW pequeño dispondrá de propulsión y no de tracción. Es algo consustancial con la marca bávara.**

A FONDO

Lancia Delta 2.0 16V LS

# FORZA DELTA

El Lancia Delta ha sido uno de los modelos que han mantenido viva la tradición italiana de los turismos con personalidad deportiva. Este nuevo coche no decepciona y, en su motorización de dos litros, consigue un equilibrio muy satisfactorio.



#### VIRTUDES

Potencia  
Comportamiento  
Acabado interior y equipo

**LANCIA DELTA 2.0 LS**  
**PRECIO: 2.750.000 PTAS.**

Falta respuesta a bajo régimen  
Tacto del cambio  
Visibilidad trasera

#### DEFECTOS

**L**a responsabilidad de afrontar en la serie grandes triunfos deportivos de un modelo concreto no es siempre fácil. El nuevo Delta hereda esa particularidad y siempre será un coche al que se le pida algo más que a otros modelos sin un pedi-

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

grí tan abrumador como el del compacto coupé italiano.

Desde el primer vistazo puede verse que los ingenieros de Lancia han sido conscientes de esta responsabilidad hacia sus clientes. Sustituir al Delta, y sobre todo a sus versiones



## FICHA TECNICA

## MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.995 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84 mm. Carrera: 79,2 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 142 CV(102 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 18,7 mkg (180 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo 95 octanos.

## TRANSMISIÓN

Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,3 km/h.

## DIRECCIÓN

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

## FRENOS

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

## SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, tipo MacPherson y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de brazos tirados anclados a un subchasis y barra estabilizadora.

## RUEDAS

Neumáticos: 195/50 ZR 15. Llantas de acero de 5 J x 15" H

## PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.250 kg. Capacidad del depósito de combustible: 51 l.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

**CIUDAD**

A 29 km/h de promedio **12,8**

**CARRETERA**

A 90 km/h de crucero **7,6**

En conducción rápida **13,4**

**AUTOPISTA**

A 120 km/h de crucero **8,9**

A 140 km/h de crucero **10,3**

**CONSUMO MEDIO POND.**

Litros 100/km **11,3**

**AUTONOMIA MEDIA**

Kilómetros recorridos **451**

## PRESTACIONES

## VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **210,6**

## ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **17,3**

1.000 m salida parada **31,6**

De 0 a 100 km/h **10,2**

Recorriendo (metros) **168,4**

## RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **18,6**

400 m desde 40 km/h en 5ª **20,6**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **33,9**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **38,7**

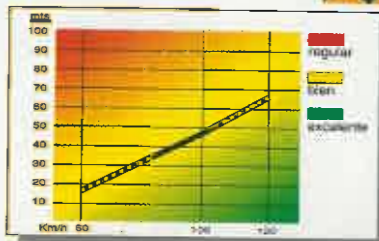
De 80 a 120 km/h en 4ª **10,3**

recorriendo (metros) **286,9**

De 80 a 120 km/h en 5ª **16,3**

recorriendo (metros) **458,8**

## FRENOS

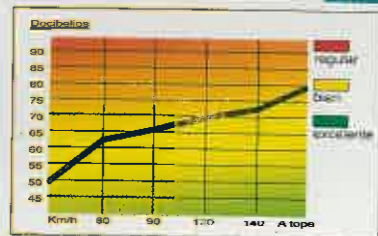


A 60 Km/h: **16,8**

A 100 Km/h: **47,4**

A 120 Km/h: **66,5**

## SONORIDAD



Al ralentí: **49,2**

A 60 Km/h: **62,4**

A 90 Km/h: **65,2**

A 120 Km/h: **69,6**

A 140 Km/h: **72,3**

A Tope: **79,6**

## DATOS DEL COMPRADOR

**Fabricante/Importador:** Fiat Auto España. Antigua carretera de Barcelona N. II km. 27.500. 28804 Alcalá de Henares. Teléfono (91) 885 37 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España.



más potentes, ha sido un proceso más largo que lo habitual a la hora de renovar una gama.

Ya en nuestro mercado desde primeros de julio, el nuevo Delta ofrece una imagen bien distinta de su antecesor. Siguiendo las tendencias del momento, sus formas se han suavizado y sus marcadas aristas han sido sustituidas por una carrocería más «amable» que, sin ser tan agresiva, ofrece no obstante una estampa claramente deportiva. El spoiler posterior y las faldillas aerodinámicas (en España de serie en toda la gama), realzan este mensaje directamente llegado del mundo de las carreras.

El aspecto general ha ganado en cuanto a vigencia dentro de la estética actual. Pero ha perdido bastante de su personalidad anterior, que distinguía al Delta de una forma clara entre el resto de los coches. Sobre todo



en su trasera, más habitual que la anterior, y que hace más compacto el aspecto general del Delta. Todo hay que decirlo, el diseño actual mejora la aerodinámica, que ve reducido su co-

eficiente Cx hasta 0,32. En el interior, el resultado es aún más positivo, ya que el espacio del habitáculo ha visto incrementado su volumen en un 11 por ciento y la capacidad del maletero

**ESPÍRITU RENOVADOR**  
Es evidente la influencia de los Lancia «grandes» en la estética general de los nuevos Delta. El resultado es un coche moderno que, incorporando las últimas tendencias y tecnologías, no renuncia a esa distinción de la que ha hecho siempre gala este modelo, mitificado tras catorce años de existencia y gloriosa actividad deportiva.

**MUCHO GENIO**  
El poderoso motor Lancia alcanza un nivel elevado de potencia. Lo demuestra cuando se le acaba la paciencia, a partir de las 4.000 r.p.m. y libera sus 142 caballos.

**NADA QUE VER**  
Con el anterior modelo Delta. El interior recibe la instrumentación y mandos del Dedra, consiguiéndose un interior muy bien acabado y con un equipo por encima de la media en su segmento.



**AGRADABLE ACOGIDA**  
Los clientes del Delta 2.0 LS apreciarán de inmediato los cómodos asientos Recaro en opción tapizados de agradable Alcantara. Los delanteros sujetan muy bien en conducción deportiva. Como opción, el Delta puede llevar ahora airbag.



en su función (además en este nivel de acabado 2.0 LS el izquierdo es regulable en altura y en apoyo lumbar). El asiento trasero (abatible por partes en esta versión) proporciona a los pasajeros un confort similar y las plazas traseras no adolecen de esa cierta sensación de agobio que las carrocerías de este tipo provocan a menudo. El agradable y bello tapizado de Alcantara termina de redondear el apartado confort.

También de serie, el sistema de climatización ofrece un funcionamiento sin crítica, sobre todo con el control automático de temperatura opcional (que incorpora el filtro antipolen tan en boga). Detrás, tampoco se echa en falta caudal de aire ni temperatura.

El salpicadero, mandos y consolas de instrumentación forman parte del conjunto de mejoras implantadas al Delta de otros modelos de gama superior, y así encontramos un acabado Dedra que da una mayor prestancia al coupé.

El único punto criticable desde el puesto de conducción del nuevo Lancia es la falta de visibilidad que provoca la trasera, muy comprimida y con una pequeña luneta muy inclinada que, en maniobras de aparcamiento o

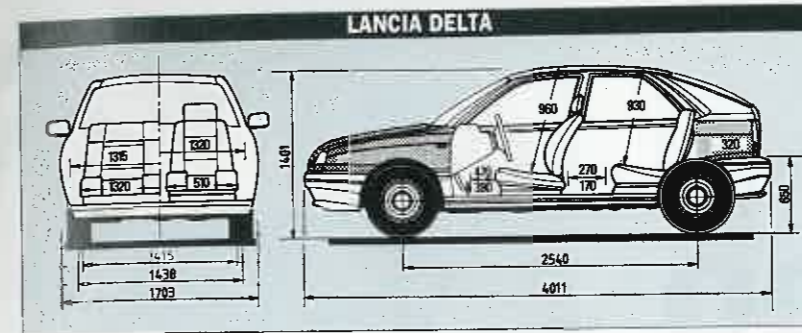


**MEJORAS EVIDENTES**  
Gracias al nuevo diseño de la carrocería, el habitáculo ha crecido en volumen interior. El maletero ve su capacidad aumentada nada menos que en un 20 por ciento.

ha crecido nada menos que un 20 por ciento. Esto abre nuevas posibilidades para el Delta en el aspecto turístico y polivalente, campo donde se revela como uno de los coupé más cómodos del momento.

Y es que, en cuanto a equipo y acabado, el Lancia ha dado un salto definitivo hasta situarse en un nivel superior. Los excelentes asientos deportivos delanteros aciertan de lleno con el compromiso sujeción/confort

A FONDO



en la penumbra del garaje, no ofrece perspectiva posterior, por lo que hay que proceder «a lo camión», ayudándose de los retrovisores laterales.

El 2.0 LS es el aito de gama Delta hasta la llegada del HF a finales de año. Su motorización rinde 142 caballos, lo que da una relación peso/potencia muy favorable para un coche de cuatro metros con aspiraciones deportivas. La fábrica anuncia un motor muy elástico y que a las 2.000 revoluciones por minuto dispone del 80 por ciento de su potencial. Pero lo cierto es que hasta que el Delta no alcanza un régimen de giro de 4.000 revoluciones por minuto no descubrimos su auténtica personalidad. Por debajo de estas vueltas la respuesta es perezosa, ante lo que se esperaba de un número de caballos considerable. Esta característica perjudica un tanto las aceleraciones con salida parada y las recuperaciones en marchas largas, además de restar efectividad en carreteras de montaña. Eso sí, una vez en su zona óptima de giro, el motor Lancia es tan generoso como energético, estirando su zona útil más allá de la zona roja, casi hasta las 7.000 revoluciones por minuto, donde el corte de encendido del sistema integrado IAW salvaguarda la mecánica. No habrá que dejarse llevar por este cálido temperamento si se quiere controlar racionalmente el consumo, ya que es

fácil rebasar los diez litros cada cien kilómetros.

A diferencia de anteriores versiones de menos potencia, los desarrollos



del cambio resultan acertados en carreteras de todo tipo. Sin embargo, el manejo de éste no ofrece la precisión que siempre se busca en un modelo deportivo y su tacto no es el óptimo para sacar todo el rendimiento a la mecánica. Capaz de superar sin dificultades los 200 kilómetros por hora, es constatable entonces la mejora en cuanto a insonorización y aerodinami-

ca de la carrocería, resultando un coche silencioso y con el habitáculo muy bien aislado.

Para el final hemos dejado lo mejor del Delta: su comportamiento. La base ha ganado superficie de apoyo respecto al modelo anterior, sin un incremento apreciable de dimensiones. Su rigidez es loable, así como el trabajo de las suspensiones que, cumpliendo la irrenunciable misión de hacer al coche confortable, respetan la firmeza y rigidez de la carrocería en los apoyos. Muy neutro en sus reacciones, el Delta resulta un coche ágil en curvas y estable en vías rápidas. De conduc-

**MÁS COMPACTO**  
Esta nueva trasera está más próxima a la moderna tendencia estética pero resulta menos característica que la anterior. Los anchos montantes y la plana caída de la luneta reducen de forma considerable la visión posterior.

ción descansada, permite viajar sin problemas, registrando unas medias de velocidad excelentes.

Por su relación prestaciones/equipo/precio, el Delta 2.0 16V LS resulta una oferta muy interesante a la que hay que sumar el carisma y la novedad del modelo.

Juan Luis Soto  
Fotos: José Robledo

## EQUIPAMIENTO

Es constatable el esfuerzo que ha hecho Lancia al respecto, y sobre todo hacia su público español, al que mimó de forma particular con niveles de equipamiento superiores. El 2.0 LS lleva prácticamente de todo y hay que fijarse en detalles como la ausencia de asa interior del portón posterior para hallar alguna laguna en el equipo.

## OPCIONES

Dispositivo antirrobo, 50.000 pesetas. Pintura metalizada, 40.000 pesetas. Autorradio, 78.000 pesetas. Techo practicable eléctrico, 108.000 pesetas. Bolsa hinchable en caso de accidente, 60.000 pesetas. Asientos Recaro (sólo para la versión 2.0 LS), 85.000 pesetas.

## FRENTE A SUS RIVALES

Es más difícil de lo que parece enfrentar al Lancia Delta 2.0 16V LS a sus competidores, pues varias marcas ofrecen motorizaciones semejantes en coches del mismo tamaño pero casi todas lo hacen en carrocería de 3 puertas (caso de los Citroën ZX 2.0 16V, Fiat Tipo 2.0 16V, Ford Escort RS 2.000 16V, Opel Astra GSi 2.0 16V, Peugeot 309 GTI 16V). Descartados éstos, quedarían como auténticos rivales el menos equipado pero con tracción total Alfa 33 16V Permanent (2.730.000 ptas.), el Renault 19 16V, que es algo más grande y tampoco está tan equipado (2.540.000 ptas) y, mismo caso en cuanto al equipo de origen, el VW Golf GTI 16V (2.851.000). Hay que tener además en cuenta la oferta de la versión básica del Delta 16V (2.292.000 ptas.).



*Opel Astra Cabrio  
frente a sus rivales*

# UN GRUPO DIVERTIDO

**En septiembre llegará a nuestro país un nuevo coche descapotable, el Opel Astra Cabrio, un modelo que, en un principio, tiene muy buenos argumentos para triunfar. Basta saber su precio para comprobar que tendrá éxito. Su precio definitivo lo darán a conocer poco antes de su comercialización, aunque en Opel estiman que estará entre 2.700.000 pesetas y 2.800.000 pesetas.**

**P**ARA completar la gama Astra, a Opel le faltaba ofrecer la versión cabrio, algo que sucederá en septiembre, nosotros hemos podido acceder a una unidad de prueba antes de que suceda ese feliz acontecimiento y en nuestras páginas intentamos descubrir sus secretos.

España, que por clima, podría ser un país donde los coches descapotables podrían tener una buena aceptación, sobre todo en la costa, donde hay muchos meses al año de clima suave, no ocurre esto y, las ventas de este tipo de coches, son prácticamente anecdóticas. Opel, a pesar de ello, no ha querido dejar pasar la oportunidad de ofrecer, dentro de su gama Astra en nuestro país, la versión cabrio. Un modelo que tendrá que batirse con los descapotables más populares de nuestro país: el Ford Escort, el Renault 19 y el Rover 216.

Opel, en el Astra, ha volcado toda su experiencia en coches descapotables, sobre todo la adquirida en este mismo segmento con el Kadett, pero con este nuevo modelo han querido ir más allá y han realizado un coche con unas líneas más atrevidas, con la ausencia del arco central de seguridad que equipaba el Kadett. El resultado ha sido un coche con unas líneas más

puras y sencillas, con un diseño atractivo. Para intentar que la capota restase el menor sitio posible a sus ocupantes, lo han realizado sobre la base de la versión con carrocería de cuatro puertas, algo más larga que la de tres o cinco. Esa decisión ha sido acertada, con ello han conseguido un habitáculo amplio, con sitio para que cuatro adultos viajen cómodamente y, lo que es mejor, con una capacidad de maletero muy buena, la mejor de todo su segmento, lo que le convierte en una alternativa muy aceptable dentro de un segmento donde la competencia es especialmente dura.

El Opel Astra Cabrio cuenta con muchos argumentos para alcanzar el éxito. A su línea de descapotable cien por cien, hay que sumar el sistema de capota eléctrica que ofrece de serie. Para disfrutar del cielo como techo, basta soltar los anclajes de seguridad del parabrisas, operación que hay que realizar a mano, para después, por medio de un interruptor situado junto a la palanca del cambio hacer que la capota quede totalmente plegada tras los

asientos traseros. Para descapotarlo y posteriormente capotarlo, hay que tomar unas precauciones mínimas; para evitar accionarla acciden-

(Pasa a la página 40)



**VIRTUDES**

Capota eléctrica de serie  
Rigidez del chasis  
Capacidad del maletero

**OPEL ASTRA CABRIO  
PRECIO: AUN SIN DEFINIR**

Sin aire acondicionado de fábrica  
Desarrollos finales largos  
Instrumentación sosa

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

Mecánica moderna  
Calidad de acabado  
Luneta trasera de cristal

**FORD ESCORT CABRIO 1.8i  
PRECIO: 2.629.000 PTAS.**

Motor ruidoso  
Selector del cambio poco preciso  
Poca rigidez del chasis

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

Diseño de la carrocería  
Sistema de la capota  
Protección aerodinámica

**RENAULT 19 RT CABRIOLET  
PRECIO: 2.840.000 PTAS.**

Chasis poco rígido  
Precio  
Ruidos de la carrocería

**DEFECTOS**

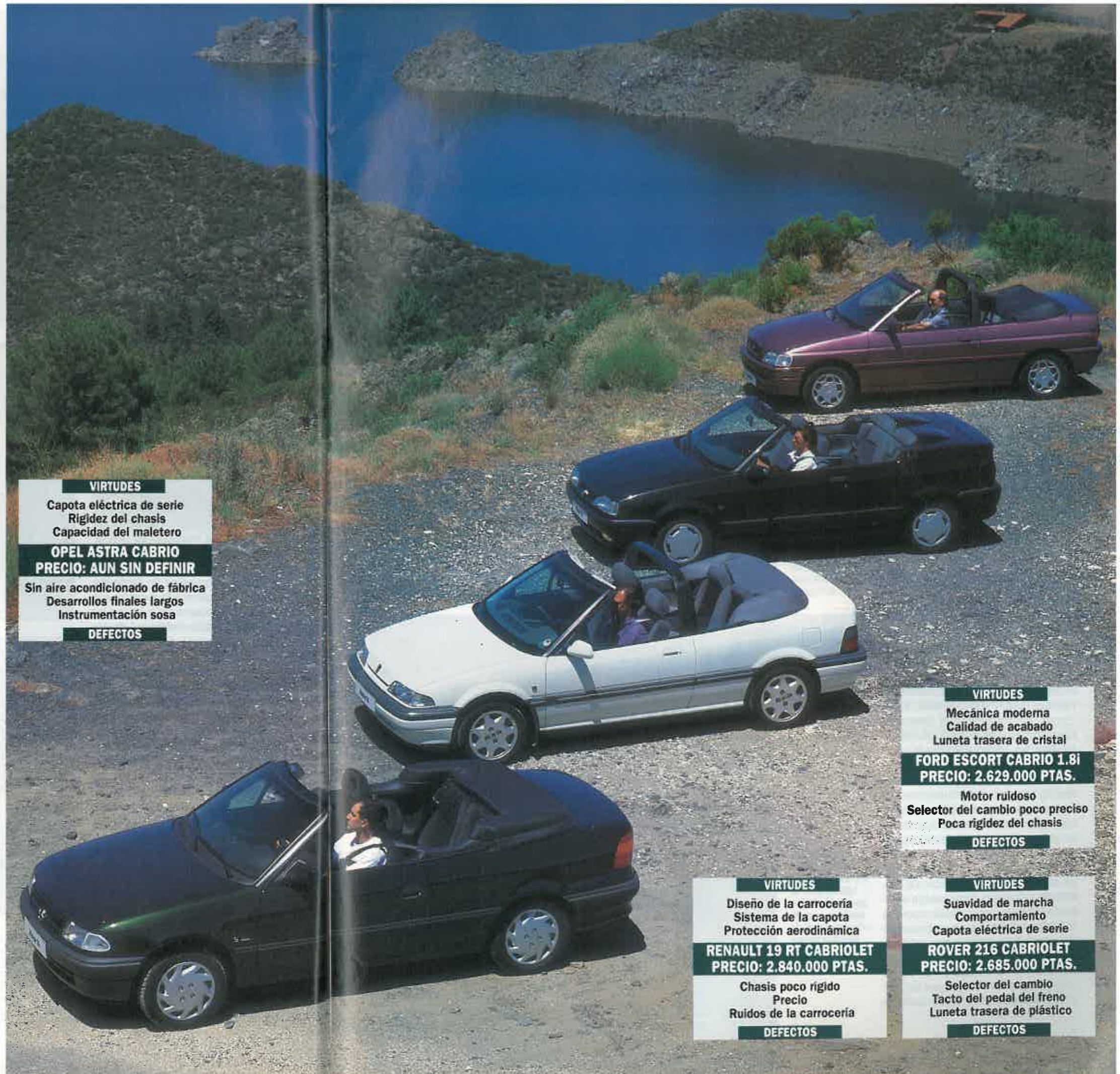
**VIRTUDES**

Suavidad de marcha  
Comportamiento  
Capota eléctrica de serie

**ROVER 216 CABRIOLET  
PRECIO: 2.685.000 PTAS.**

Selector del cambio  
Tacto del pedal del freno  
Luneta trasera de plástico

**DEFECTOS**



## Ford Escort Cabrio CLX 1.8i

### EL VETERANO DEL GRUPO

**El Escort, gracias a un buen diseño inicial, aguanta bien el paso del tiempo.**

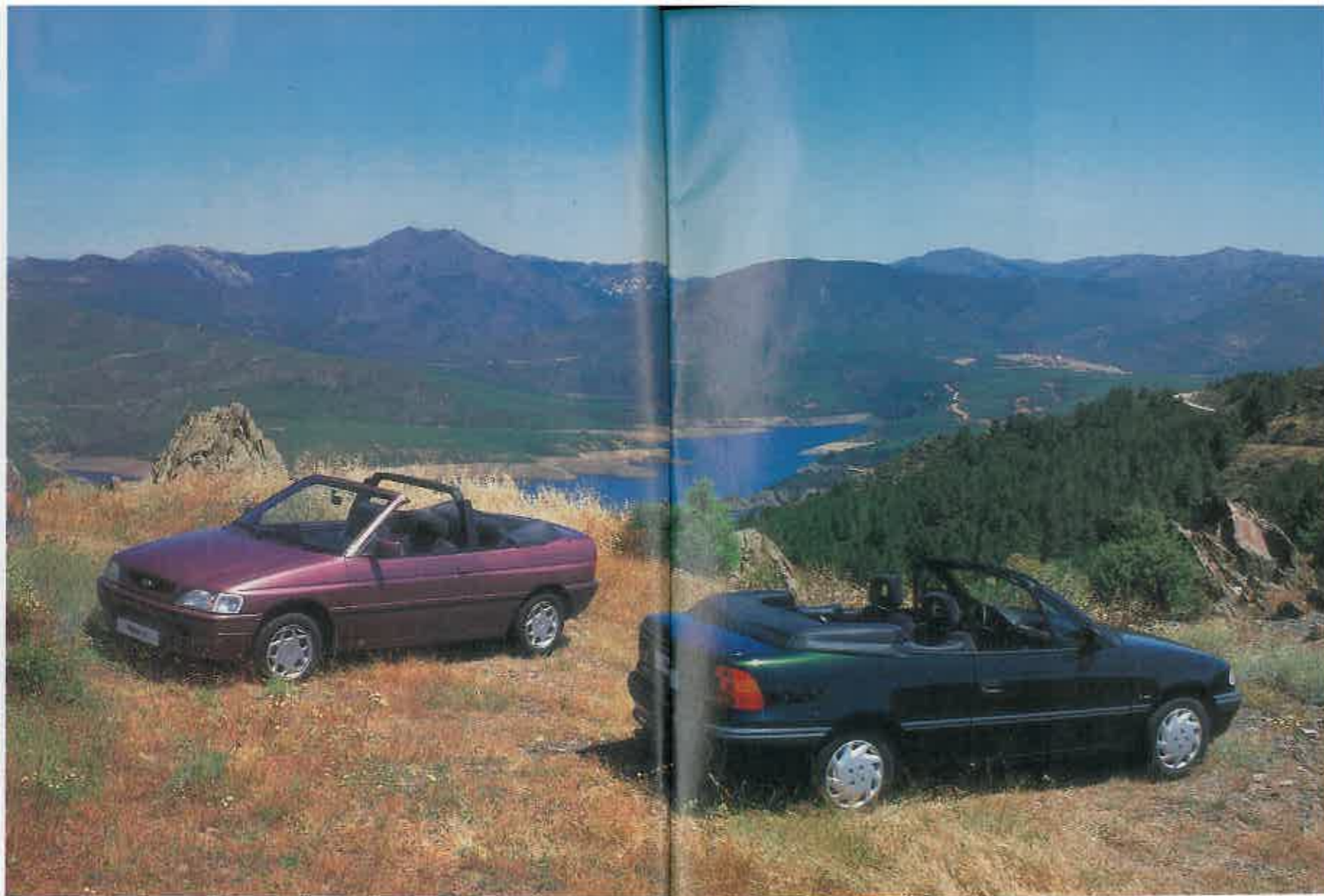
**D**E los protagonistas de nuestra comparativa, el Ford Escort es el más veterano de todos. Pero eso no le supone ningún hándicap para seguir siendo uno de los cabrios disponibles en la actualidad más atractivos. Su acertado diseño inicial le ha permitido seguir codeándose sin complejos con su competencia. Ahora llega a un nuevo rival, el Opel Astra Cabrio.

Por lo que se refiere a sus carrocerías, el Astra, sin arco central, tiene un diseño más atrevido, resultando un descapotable de líneas muy puras. En Ford, desde el inicio, se han inclinado por dotarlo de un arco central de seguridad. El comportamiento de estos dos modelos es bueno en general y los dos aguantan un ritmo ágil en carreteras de buen firme. Es en carreteras muy viradas y bacheadas donde aparecen diferencias. El Opel tiene a su favor un chasis más rígido, por lo tanto, en una conducción rápida en ese tipo de carreteras, las torsiones del chasis son menores. En el Escort, las torsiones del chasis se dejan notar, sobre todo en zonas bacheadas, produciéndose unas acusadas vibraciones en el eje delantero. Por lo que respecta al sistema de capota, el Astra cuenta con un mecanismo eléctrico, que hace muy fácil la labor de descapotar y de plegar la capota. El Escort de serie ofrece un sistema manual, que es muy sencillo y que puede manejar una persona fácilmente. La unidad de nuestra prueba estaba equipada con la opción de capota eléctrica, que tiene un sobreprecio de cien mil pesetas y, que está dotada de un funcionamiento muy similar al del Astra. Basta con soltar los dos ganchos de seguridad del parabrisas y pulsar el botón que hay

**UN NUEVO RIVAL**  
El Escort, que es el más veterano, tiene que enfrentarse a un nuevo rival, el Astra. A simple vista hay diferencias, el Ford dispone de arco central y el Opel no.

**MUY BIEN ACABADO**  
El interior del Ford, como es típico en la marca, está muy bien rematado.

**MOTOR MODERNO**  
El motor del Escort, de la serie «Zeta», es moderno y está dotado de la técnica de las cuatro válvulas por cilindro.



**LÍNEA ATRACTIVA**  
El Escort Cabrio aguanta bien el paso del tiempo, su línea sigue siendo muy llamativa.



**EQUIPO COMPLETO**  
Los elevavinas traseros son eléctricos. La capota, con accionamiento eléctrico, es opcional.

### FICHA TECNICA

#### MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.796 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80,6 mm. Carrera: 88,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 105 CV(77 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 15,6 mkg (153 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

#### TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,5 km/h.

#### DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,0 metros.

#### FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (239 m.m. Ø). Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Opcional.

#### SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, tipo McPherson con amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Eje torsional semiindependiente, con amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

#### RUEDAS

Neumáticos: 185/60 VR 14. Llantas de chapa de 6J x 14.

#### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.110 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

situado junto a la palanca del freno de mano. Algo en lo que coinciden es en que la luna trasera de los dos es de cristal, con sistema antiempañamiento, con lo que la visibilidad está asegurada. El Astra es superior en habitáculo, con un mayor espacio para los pasajeros, su capacidad de maletero también es superior. En el equipo de serie, si tenemos en cuenta la capota eléctrica del Opel, éste es superior a su rival. El Escort se impone en las opciones, entre las que cuenta con aire acondicionado a un precio de 153.000 pesetas.

## Renault 19 RT 1.8 Cabriolet EL MAS ORIGINAL

La posibilidad de escamotear la capota, le da al 19 un típico aspecto «roadster»

El gran atractivo del Renault 19 Cabriolet es que ofrece un sistema para guardar la capota, único entre los de su segmento. En vez de decidirse por el clásico sistema de plegar la capota y ocultarla con una cubierta de plástico, han preferido una tapa, del mismo color que la carrocería que la escamotea perfectamente, dándole un atractivo aspecto de «roadster». Junto al Astra, es el único que no tiene arco central, estando por lo tanto todo el trabajo de refuerzos escondido bajo la carrocería. Sobre esto, en Opel han sido más concienzudos y han conseguido un coche más rígido, que aguanta mucho mejor la circulación en zonas viradas y bacheadas. En el Renault, en carreteras típicas de montaña, aparecen pronto ruido en las puertas, que delatan las torsiones a las que está sometido el chasis. Unos ruidos que no son alarmantes, ya que su estabilidad y comportamiento no se ven comprometidos y permite practicar una conducción ágil. El mayor inconveniente es que, en una conducción alegre, trasmite mayores imprecisiones cuando los trenes delantero y trasero no están alineados.

En autopistas o autovías, el 19 Cabriolet, gracias a las lunetas de las puertas más envolventes, permite viajar a mayor velocidad con menor rebufo de aire en el habitáculo.

A la hora de descapotar estos dos coches, la capota eléctrica del Astra se impone a la manual del 19, dándose la circunstancia de que en el Renault no se puede equipar ni en opción con sistema eléctrico. También el Renault sale perjudicado en visibilidad trasera, tiene en contra el que la luneta trasera, a diferencia de la del Opel que es de cris-

**CONCEPTOS SIMILARES**  
En el segmento de los descapotables medios, el Renault 19 y el Opel Astra son los únicos que no tienen arco central de seguridad.

**AMPLIO Y CÓMODO**  
El interior del 19 Cabriolet permite alojar a cuatro pasajeros adultos. Su nivel de acabado es muy bueno, similar al del resto de su gama.

**SENCILLO Y EFICAZ**  
Para esta versión cabrio del 19, Renault se ha inclinado por el nuevo motor de 1,8 litros, una mecánica fiable y eficaz.



**CONJUNTO ATRACTIVO**  
La posibilidad de poder escamotear totalmente la capota le da un aire muy original al 19 Cabriolet.



**CAPOTA MANUAL**  
El mecanismo de la capota en el 19 es manual. Los elevavinas traseros son eléctricos.

## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.794 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,7 mm. Carrera: 83,5 mm. Compresión: 9,7 a 1. Potencia máxima: 95 CV(70 Kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 14,8 mkg (145 Nm) a 2.750 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

### TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,1 km/h.

### DIRECCIÓN

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

### FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (238 m.m. ø). Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

### SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson, con amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, brazos guiados con amortiguadores, barras de torsión transversales y barra estabilizadora.

### RUEDAS

Neumáticos: 175/65 R 14. Llantas de chapa de 5,5J x 14.

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.125 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

tal, es de plástico, y con el tiempo termina arañándose y arrugándose, perdiendo transparencia. El espacio destinado a los pasajeros en los dos coches es parecido, con sitio para cuatro adultos. El Astra Cabrio gana en capacidad de maletero. En el equipamiento de serie, el sistema eléctrico de capota de serie del Opel le da ventaja. Mientras que, para el Astra, no tienen previsto ofrecer desde la fábrica el aire acondicionado en opción, el Renault sí se puede equipar con este extra a un precio de 148.000 pesetas.

## Rover 216 16v Cabriolet ELEGANCIA AL AIRE LIBRE

**El Rover tiene a su favor el diseño más elegante de los cuatro.**

**R**OVER, desde siempre, se ha distinguido por ofrecer unos coches muy elegantes, con el 216 Cabriolet han manteniendo la tradición y ofrecen un descapotable con una línea atractiva, que conjuga un diseño exterior llamativo, con un interior elegante, rematado con inserciones de maderas nobles.

Comparado directamente con el Astra Cabrio, en Rover han preferido la alternativa de arco central de seguridad. Una solución que, si bien no es tan atractiva como la del Astra, dota al modelo inglés de una buena rigidez. En este sentido sus parámetros son muy satisfactorios y está a la par de los del Astra. El coche alemán es ligeramente superior en zonas bacheadas, situación en la que el Rover presenta algunas vibraciones en el eje delantero.

Por lo que respecta a sus mecánicas, la del Rover es superior. Tiene algo más de potencia y, además, los desarrollos del cambio están mejor elegidos, lo que le hace más eficaz en nuestra particular red de carreteras. Si en el motor gana el Rover, en el manejo del cambio sale perjudicado, debido a un selector impreciso. En el apartado de frenos también sale peor parado el inglés, debido a un pedal con un tacto muy esponjoso, pero que no penaliza su funcionamiento.

El 216 Cabriolet, al igual que el Astra Cabrio, está equipado de serie con un sistema de plegado de capota eléctrica, que convierte la operación de descapotar y capotar en una sencilla maniobra. El inconveniente de la capota del Rover, y en lo que se ve superado por el Astra, es en la luneta trasera, que es de plástico y no tiene la transparencia del cristal de Opel. Por lo que respecta al habitáculo,

**ELEGANCIA INGLESA**  
Al Rover, el arco central no le resta nada de atractivo, su diseño es muy elegante.

**REMATES DE LUJO**  
El 216 Cabriolet ofrece una magnífica presentación, que se ve realizada con la inserción de maderas nobles.

**BUEN RENDIMIENTO**  
El motor, muy moderno de cuatro válvulas por cilindro, del 216 ofrece un magnífico rendimiento.



**CHASIS ROBUSTO**  
Tan sólo en suelo bacheado aparecen torsiones en el chasis del 216 Cabriolet.



**CAPOTA ELÉCTRICA**  
El mecanismo de la capota es eléctrico de serie. Los elevallunas traseros son manuales.

## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.590 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75,0 mm. Carrera: 90,0 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 122 CV(90 Kw) a 6.800 rpm. Par máximo: 14,2 mkg (139 Nm) a 5.700 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

### TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 29,4 km/h.

### DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 10,2 metros.

### FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (262 m.m. ø). Traseros: Discos (239 m.m. ø). Antibloqueo de frenos: Opcional.

### SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente con amortiguadores, muelles helicoidales y barra de torsión. Trasera: Independiente con amortiguadores, muelles helicoidales y barras auxiliares correctoras de vías.

### RUEDAS

Neumáticos: 185/60 VR 14. Llantas de aleación de 5,5J x 14.

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.135 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

en los dos se pueden acomodar perfectamente cuatro adultos. El del Rover es más elegante y atractivo. A la hora de comparar sus maleteros, el Astra gana con una capacidad de carga superior. En el apartado del equipamiento, hay que establecer un empate, ya que si bien en el Astra los elevallunas de las ventanillas traseras son eléctricos y en el Rover no, el coche inglés equipa llantas de aleación y el alemán no. Entre los extras disponibles para cada modelo, para el Rover han previsto aire acondicionado a un precio de 180.000 pesetas, mientras que en el Astra no.



(Viene de la página 32)

talmente, estas operaciones sólo se pueden realizar si el coche está totalmente parado y con el freno de mano accionado. Otra ventaja de la capota de este nuevo cabriolet, es que la luneta trasera es de cristal, con lo que la visibilidad en días de invierno y lluviosos está asegurada, ya que dispone de un sistema térmico, similar al de los Astra de techo duro, que permite desempañarla en pocos segundos.

Al no disponer de arco de seguridad en el centro, los responsables de Opel han tenido que realizar un gran esfuerzo de refuerzos del chasis, que están ocultos bajo la carrocería. Una vez realizados esos refuerzos, han hecho un buen número de simulacros con ordenador. Los resultados no podían haber sido mejores, han conseguido que las torsiones de la carrocería sean mínimas, dotándolo de una gran rigidez, la mejor entre sus rivales. Hay que practicar una conducción cerca del límite para que aparezcan los ruidos y crujidos típicos de los cabrios del segmento medio. Incluso en zonas bacheadas aguanta muy bien el tipo, sin que aparezcan las habituales vibraciones y el conductor tiene siempre perfecto conocimiento de por dónde pisan las ruedas delanteras.

**CARÁCTER NOBLE**  
El Astra Cabrio ofrece un buen comportamiento en cualquier tipo de carreteras. La excelente rigidez de su chasis permite una conducción agradable.

## CONSUMOS

Datos en l/100 km.	ESCORT	ASTRA	19	216
<b>CIUDAD</b>				
A 29 km/h de promedio	9,9	10,5	9,5	9,4
<b>CARRETERA</b>				
A 90 km/h de cruceo	6,3	6,4	6,2	6,8
En conducción rápida	10,7	12,6	14,4	11,7
<b>AUTOPISTA</b>				
A 120 km/h de cruceo	7,5	7,9	8,4	9,4
A 140 km/h de cruceo	8,5	9,4	10,9	10,4
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>				
Litros/100 km	8,5	9,0	8,4	8,6
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>				
Kilómetros recorridos	600	527	605	590

## SONORIDAD

	ESCORT	ASTRA	19	216
Al ralentí	49,2	48,8	47,3	48,5
A 60 km/h	63,8	64,4	62,1	65,3
A 90 km/h	68,2	67,5	65,4	69,0
A 120 km/h	72,6	70,9	71,4	74,5
A 140 km/h	74,4	72,5	74,2	77,7
A tope	81,6	83,2	78,3	84,5

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

## PRESTACIONES

	ESCORT	ASTRA	19	216
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>				
Km/h	189,3	198,3	180,2	196,7
<b>ACELERACION</b>				
400 m. salida parada (seg.)	17,8	17,4	18,7	17,1
1.000 m. salida parada (seg.)	32,7	31,8	34,5	31,1
0-100 km/h (seg.)	11,0	10,3	13,0	9,7
Metros recorridos	183	172	225	160
<b>RECUPERACION</b>				
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,2	19,4	19,0	18,2
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,2	21,6	20,7	19,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	35,7	35,7	35,5	33,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,9	40,1	39,2	37,2
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,5	11,3	10,0	9,5
Metros recorridos	351	318	335	296
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	18,6	15,8	16,9	14,0
Metros recorridos	522	440	478	398

## FRENOS

	ESCORT	ASTRA	19	216
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>				
En metros				
A 60 km/h	16,6	15,5	19,1	18,4
A 100 km/h	53,7	43,8	53,0	48,3
A 120 km/h	65,2	62,0	77,3	71,3

FRENTE A FRENTE



## OPCIONES

**Ford Escort Cabrio CLX 1.8i 16v:** Aire acondicionado, 153.000 pesetas. Pintura metalizada, 32.000 pesetas. Sistema antibloqueo de frenos: 110.000 pesetas. Llantas de aleación, 79.000 pesetas. Capota eléctrica, 100.000 pesetas. Cubre compartimento pasajeros, 55.000 pesetas. Alarma antirrobo, 49.000 pesetas. Tapicería de cuero, 206.000 pesetas.

**Opel Astra Cabrio:** Este modelo tiene previsto, como opción, sistema antibloqueo de frenos y *airbag*, al comenzar su comercialización en septiembre, no tiene precios definidos.

**Renault 19 RT 1.8 Cabriolet:** Aire acondicionado, 148.000 pesetas. Pintura metalizada, 29.000 pesetas.

**Rover 216 16v Cabriolet:** Aire acondicionado, 180.000 pesetas. Pintura metalizada, 29.800 pesetas. Sistema antibloqueo de frenos, 203.000 pesetas. Tapicería de cuero, 192.000 pesetas. Caja de cambios automática, 136.000 pesetas.

## DATOS DEL COMPRADOR

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

**OPEL.-Fabricante/ Importador:** General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España.

**RENAULT.-Fabricante/ Importador:** Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos en España.

**ROVER.-Importador:** Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2. 28033 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 207 puntos de asistencia en toda España.

Los descapotables no son coches para practicar con ellos una conducción deportiva, pero el Astra permite una conducción ágil con unos límites de seguridad altos. Con el coche descapotado, no es recomendable viajar a más de cien kilómetros por hora, superada esa velocidad las turbulencias que se producen en el habitáculo lo hacen

incómodo. Con la capota subida, permite obtener unas buenas velocidades de cruceo, su sistema, que permite que se mantenga muy rígida evita a alta velocidad que aparezcan ruidos de golpeteo.

Para este modelo, en Opel se han inclinado por el motor de dos litros de 115 caballos de potencia. Un motor muy agradable con una



**MUY FÁCIL**  
Apretando un simple interruptor, el Opel Astra queda perfectamente descapotado.



**AMPLIO Y CÓMODO**  
El interior del Astra Cabrio permite viajar holgadamente a cuatro pasajeros adultos.



**MECÁNICA FIABLE**  
Opel, para impulsar a su modelo cabrio, se ha inclinado por el motor de dos litros y 115 caballos.

**DETALLES DE EQUIPO**  
Los elevallas de las ventanillas traseras son eléctricos. Un atractivo de este modelo es su sistema de capota eléctrico de serie.



buena elasticidad, que se ve penalizado por unos desarrollos un poco largos. Si bien es cierto que no desentonan mucho con el carácter del coche, debido a nuestra particular red de carreteras, se agradecerían unos desarrollos finales un poco más cortos para favorecer las maniobras de adelantamiento. El resto de elementos mecánicos están perfectamente logrados y cumplen a la perfección su cometido.

Por lo que respecta a su acabado y equipamiento, hay que decir sobre lo primero que su terminación es buena y que el equipo de serie es completo. A la capota eléctrica hay que sumar los elevallas eléctricos en las ventanillas delanteras y traseras y el cierre centralizado. Nuestras mayores críticas las tenemos que dirigir hacia su paquete de opciones, en el que no se contempla de fábrica el sistema de aire acondicionado. Esto es un hándicap importante en España, más si tenemos en cuenta que todos sus rivales lo ofrecen opcionalmente. Hemos podido saber que llegado el momento de su comercialización recomendarán una marca especializada en sistemas de aire acondicionado con la que trabajan habitualmente para poder instalarlo. Entre sus opciones está previsto sistema antibloqueo de frenos y *airbag*, de las que aún no están definidos sus precios.

### CUESTIÓN DE PRECIO

La mayor incógnita de este modelo es su precio, que será fundamental para asegurarle el éxito. Hemos podido averiguar que el precio propuesto en Alemania ronda los tres millones de pesetas. De ser ése, es notablemente más alto que el del resto de sus rivales. En la Dirección de Márketing de la marca en España, están luchando para que sea más bajo y barajan un precio que puede oscilar entre los 2.700.000 pesetas y los 2.800.000 pesetas, un precio que lo situaría en condiciones de luchar con garantías con su competencia. El precio de sus principales rivales es: Ford Escort Cabrio CLX 1.8i 16v, 2.629.000 pesetas; Renault 19 RT 1.8 Cabriolet, 2.840.000 pesetas y Rover 216 16v Cabriolet, 2.685.000 pesetas.

¿Qué ofrece el Astra Cabrio frente a su competencia? Ante todo es el

## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86,0 mm. Carrera: 86,0 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 115 CV(85 Kw) a 5.400 rpm. Par máximo: 17,3 mkg (170 Nm) a 2.600 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

### TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Caja de reductoras con relación de salida 1,754. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,9 km/h.

### DIRECCIÓN

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

### FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (256 m.m. ø). Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Opcional.

### SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson con amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

### RUEDAS

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

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.150 kg. Capacidad del depósito de combustible: 52 l.

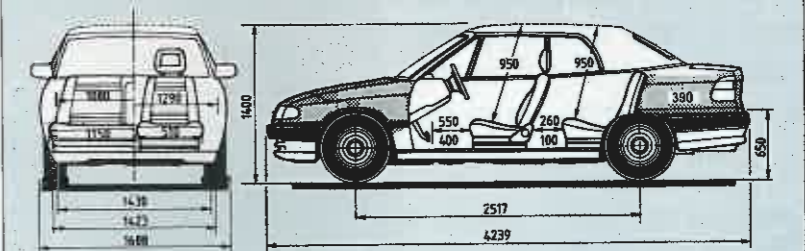
descapotable más novedoso, es el que ofrece el espacio para sus pasajeros más amplio y la mayor capacidad de carga. Su rival más peligroso, teniendo en cuenta el hipotético precio que apuntamos, es el Rover, que costará menos y que entre su equipamiento de serie también ofrece mecanismo eléctrico de la capota. Además, el Rover tiene a su favor el motor más potente de todos los del grupo y un espacio interior similar al del Astra.

Manuel Madrid  
Fotos: José Robledo

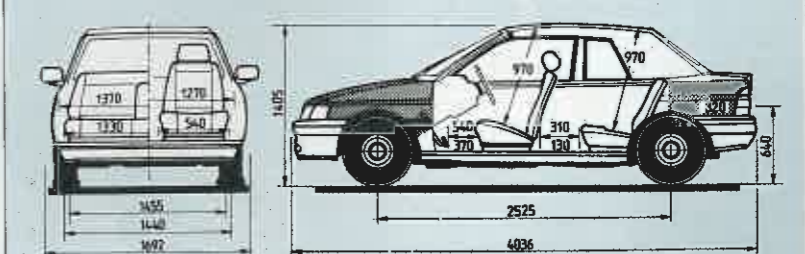


**UNA PANDILLA INTERESANTE**  
Con la llegada del Astra Cabrio, se configura un grupo muy interesante de coches descapotables en el segmento medio.

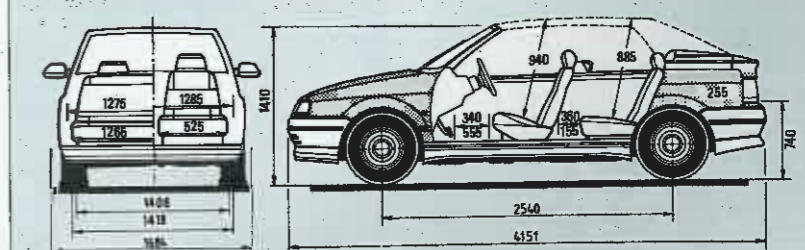
### OPEL ASTRA CABRIO



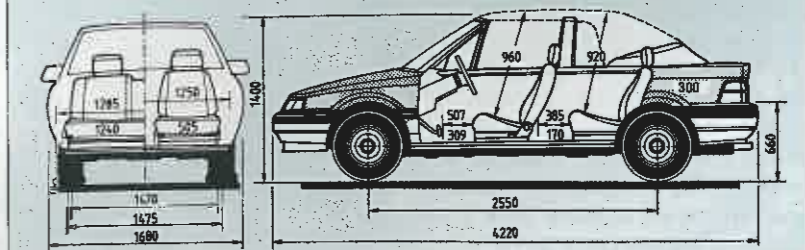
### FORD ESCORT CABRIO CLX 1.8i 16V



### RENAULT 19 RT 1.8 CABRIOLET



### ROVER 216 16V CABRIOLET



## Alfa Romeo RLSS 1925

# EL RAPIDO DE MENORCA

Es una de las joyas de la «Colección d'Automòbils de Salvador Claret» y uno de la escasa docena de Alfa Romeo RLSS que sobreviven en todo el mundo. Este emblemático modelo nació como prototipo de competición y se convirtió luego en un lujoso deportivo.

**S**ALVADOR Claret era un hombre muy peculiar. Su pasión por los automóviles le llevó a vivir mil y una vicisitudes todas las cuales culminaron con la creación de su famosa colección. Ésta fue creciendo conforme a los avatares de la vida de este hombre que un día de 1968 decidió ir a Menorca «de compras». Nada más llegar a la isla preguntó: «¿Cuál es el coche que corre más de por aquí?». La respuesta era en todas partes la misma, un automóvil rojo que todos conocían pero del cual nadie acertaba el paradero. Eso era un juego de niños para Claret «padre» y evidentemente dio con ese Alfa Romeo RLSS de 1925. El coche se hallaba en un garaje «muy cuidado, levantado sobre tacos, lo guardaron sabiendo lo que se llevaban entre manos» nos refiere Salvador Claret «hijo». «Debía de hacer tiempo que estaba ahí porque cuando lo sacamos no pasaba por las paredes de los lindes de las fincas y lo más curioso es que cuando lo tuvimos en casa no nos dio ningún problema mecánico para volver a ponerlo en funcionamiento: lo único que tuvimos que hacer fue arreglar los guardabarros que nosotros habíamos dañado al sacarlo». El coche le costó a Claret «cien mil pesetas de las de entonces, eso era una fortuna en aquellos años y mi madre se enfadó de lo lindo con mi



padre» sigue recordando con una sonrisa Salvador. «No creo que en aquellos años pagásemos tanto por ningún otro coche, incluso teníamos la psicosis de haber pagado mucho dinero». De todos modos, los avatares no habían terminado porque había que traerlo a la península: «Al irlo a embarcar decidimos asegurarlo y resultó que las tarifas tenían un precio hasta cincuenta mil pesetas y otro que valía lo mis-



**LA PRODUCCIÓN**  
Fue de 2.500 unidades, de las que se estima que tan sólo sobreviven nada más que doce.

mo entre las cien mil y el millón, así que mi padre y su cuñado decidieron asegurarlo por el millón. El coche viajaba en barco pero la familia lo hizo en avión y cuando fueron a esperarlo al puerto de Palma resultó que en el barco no había ningún coche. El susto fue tremendo y cuando fueron a preguntarle al capitán qué era lo que había sucedido éste les explicó que cuando se enteró de que estaba asegurado en un millón de pesetas se había negado a cargarlo: si el barco se hundía eso hubiera representado la ruina para el hombre».

El Alfa Romeo RL fue proyectado por Giuseppe Merosi, el ingeniero nacido en Piacenza y que había hecho sus primeras armas en la Fiat, la Bianchi e incluso bajo una marca propia. En 1909 entró en la ALFA en donde llevó a cabo diversos diseños y cuando Nicola Romeo la adquirió en 1915, éste nombró a



Merosi responsable nada menos que de la Officine Ferroviarie Meridionale, es decir los ferrocarriles napolitanos. Después de la guerra trabajó en un proyecto de un 6,6 litros que resultó fallido por su excesivo consumo y en 1920 pensó en un automóvil cuyo motor estuviera de acuerdo con el límite de cilindrada de los Grandes Premios de 1921: tres litros. Era el Alfa Romeo RL, es decir, el Romeo serie L. A mediados de ese año estuvo listo el primer prototipo, pero la versión de Gran Premio se debió abortar, puesto que para 1922 se cambió el límite a dos litros. Los primeros prototipos fueron inscritos en la Targa Florio de ese año y los pilotaron Tarabusi, Campari y Sivocci. El primero abandonó tras chocar contra una piedra que había caído en la carretera, el segundo fue decimoprimer y Sivocci noveno. La producción en serie comenzó al año siguiente, en 1923, y fue ese mismo año cuando tuvo su debú deportivo oficial en ocasión del Gran Premio de Otoño de Monza. La carrera se disputaba a la distancia de 250 millas y Sivocci fue cuarto absoluto y segundo en la clase hasta tres litros, tras el Diatto 2 litros GP de Alfieri Maserati. La producción en serie se repartió en dos versiones, la RLN o Normale y la RLS o Sport. El primero tenía un motor de 2.916 centímetros cúbicos que daba 56 caballos a 3.200 revoluciones y el segundo, con dos carburadores y 80 centímetros más de cubaje merced a un milímetro más de diámetro, tenía una potencia de 71 caballos. El chasis del Sport era algo más corto y externamente la gran diferencia era que generalmente éstos tenían un característico radiador en punta. El motor tenía una culata plana con los colectores de admisión internos y las bujías ni bloque, las válvulas en cabeza y la caja de cambios de cuatro velocidades estaba unida al propulsor. El chasis era convencional, dos largueros, con cuatro ballestas y, al principio, frenos únicamente en las ruedas traseras y en la transmisión. En septiembre de 1923 apareció la tercera serie, en la que se incorporaron frenos delanteros y se instaló un complicado sistema mecánico para repartir la frenada. Este cambio afectó también a la deno-



**TRÉBOL DE CUATRO HOJAS**  
Con el RLSS nació un símbolo emblemático dentro de la marca, el «Quadrifoglio». Las carrocerías Lucas de Barcelona se encargaron de sus formas.



**DETALLES DE ÉPOCA**  
El retrovisor derecho (el volante de los coches Italianos de esta época va a la derecha) va unido al foco lateral, muy útil para iluminar las estrechas carreteras.





minación y, de este modo, los RLN pasaron a ser RLT -Turismo- y los RLS se convirtieron en RLSS, en los que se incorporó además un cárter seco y la potencia llegó a los 83 caballos a 3.600 vueltas. En 1927 se aumentó el tamaño de los frenos, pero era ya el canto del cisne, puesto que ese mismo año cesó la producción cuando el Jefe de diseño era Vittorio Jano y Merosi iniciaba una nueva etapa profesional en la Mathis de Estrasburgo. La producción total fue de unos 2.500 coches, de los cuales 929 eran SS y de todos ellos se estima que en la actualidad no sobrevive más que una docena aproximadamente.

El RLSS fue un automóvil de gran prestigio -Mussolini tuvo uno- muy apreciado por los deportistas de aquellos años y fueron muchos los pilotos privados que lo utilizaron. También fue un caballo de batalla para la misma Alfa Romeo y así a su volante se sentaron pilotos como Antonio Ascari y Giuseppe Campari y se construyeron además algunas versiones especiales como fuera el RLTF, que equipaba un motor de 3,1 litros y con el cual Ugo Sivocci ganó la Targa Florio de 1923. En el rojo capó campeaba sobre un rombo blanco un orgulloso trébol de cuatro hojas: había nacido un emblemático símbolo para la marca, el «Quadrifoglio». El RL también está ligado a otro símbolo tan famoso con el citado. Y es que el 17 de Junio de 1923, Enzo Ferrari ganó con uno de estos coches en el circuito de Savio, cerca de Ravenna. Después de la carrera fue presentado a los padres de Francesco Baracca, el as italiano de la aviación muerto en 1918 en el campo de batalla. La madre de éste decidió regalar al que sería luego famoso constructor el emblema que su hijo lucía en la carlinga de su aeroplano: «Il Cavallino».

El modelo que posee Claret está espectacularmente carrozado como torpedo por Carrocierías Lucas de Barcelona y en él destaca el parabrisas cuya escasa altura hace que la capota adquiera un impresionante aspecto, que recuerda los automóviles americanos de la época. Muchos historiadores citan como característica definitoria de los RLSS el radiador en punta, del cual carece precisamente este ejemplar.



**83 CABALLOS**  
**El RLSS**  
**Incorporaba**  
**cárter seco y**  
**desarrollaba**  
**una potencia**  
**de 83 caballos**  
**con 2.994 cc.**

Claret comentó el particular con Gonzalo Álvarez, que fuera director del Museo Alfa Romeo y luego responsable de las publicaciones históricas de la firma de Milán. Éste aseguró a nuestro hombre que si bien la mayoría eran de ese modo

también los hubo con radiador convencional, extremo que se confirma según el número de identificación del chasis y la documentación de fábrica. Al sentarnos tras el volante nos sentimos transportados a otra dimensión. El RLSS nos parece hoy,



con perdón, un enorme camión. Para ponerlo en marcha es necesario presurizar el depósito de carburante mediante una bomba manual de aire, cuya presión empujará la gasolina hacia los carburadores. Luego es preciso arrancar cuidadosa-

mente, porque el embrague no tiene casi recorrido. El cambio es bastante peculiar, primero porque las marchas tienen una especial ubicación y la palanca está guiada de modo que ésta no tiene ningún juego lateral. La primera está hacia

**ESCASA ALTURA**  
**La del parabrisas, que hace que la capota adquiera un impresionante aspecto.**

delante y alejando todavía más hacia el frente la palanca se engrana la marcha atrás. La segunda se encuentra hacia atrás, mientras que tercera y cuarta hay que buscarlas hacia la izquierda del conductor, quien, como era habitual en los automóviles italianos de aquella época, estaba sentado a la derecha para poder así afinar más en las cunetas de las estrechas carreteras de montaña. Con todo ello, el accionamiento es muy lento pero también muy preciso y no se aprecia cuando la velocidad ha sido engranada. El coche acelera sin brillantez pero con una enorme fuerza. La suspensión es muy rígida y los frenos no actúan en absoluto. Esto último no es problema de falta de mantenimiento, puesto que el libro de mantenimiento ya lo indicaba bien claramente: «frene sólo en caso de verdadera necesidad: significa gasto de materiales y pérdida de dinero». Ésta era una filosofía de la conducción absolutamente opuesta a la que hoy conocemos. El conductor tiene a sus pies cuatro pedales, de ellos el cuarto es nada menos que un pequeño accesorio: al presionarlo se libera el silenciador de escape y así, envuelto en un descomunal petardeo, el rojo RLSS se lanza poderoso por la carretera. Ya lo saben, éste era el coche más rápido de Menorca: seguro que también el más sonoro y espectacular.○

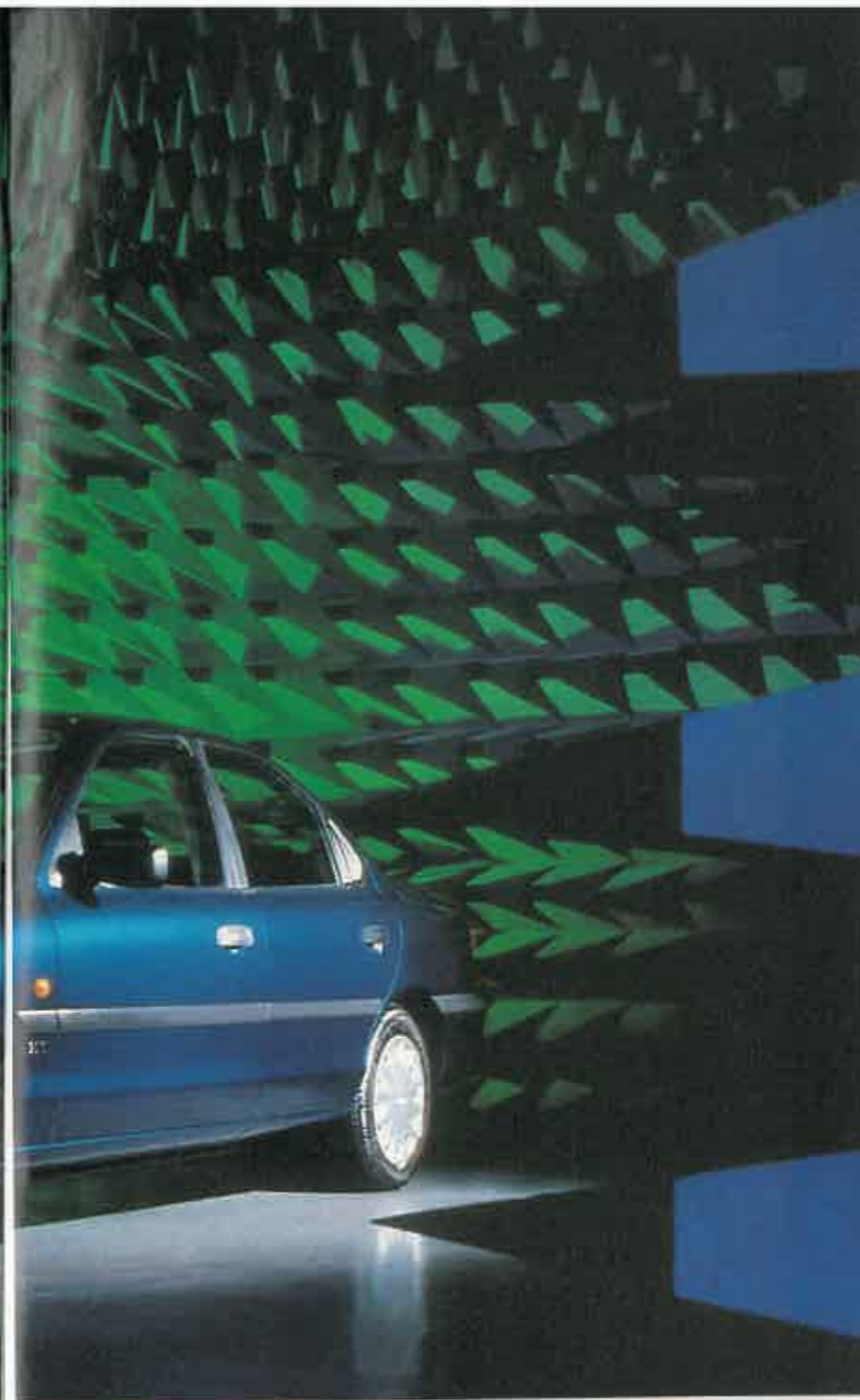
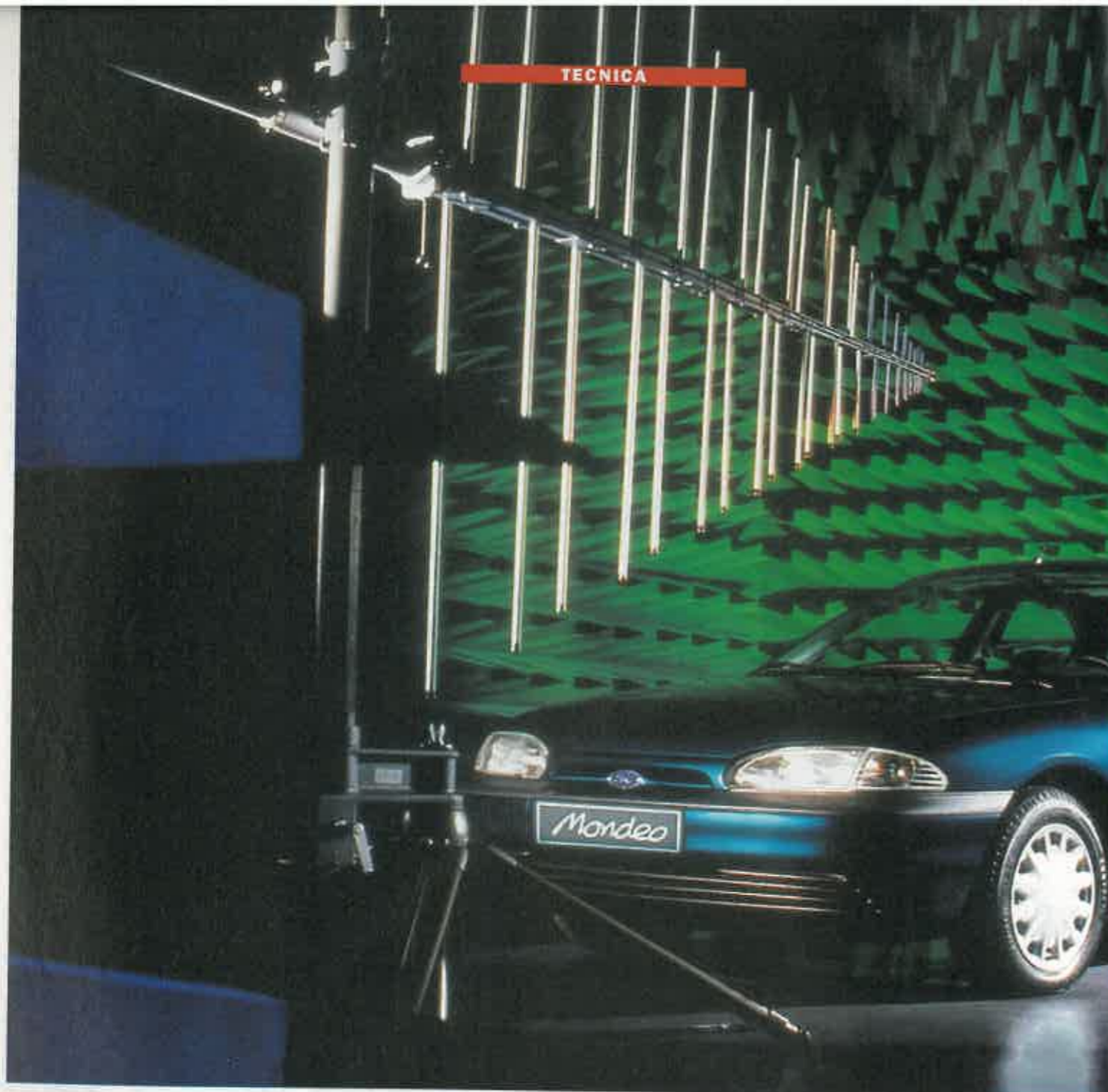
Texto y fotos: **José Luis Aznar**

*Desde estas líneas queremos agradecer al Baleario Termas Orión de Santa Coloma de Farners su hospitalidad para poder realizar este reportaje fotográfico, en un escenario tan magnífico como son sus construcciones y jardines.*



## FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Seis cilindros en línea, refrigerado por agua. Válvulas en cabeza. Relación de compresión: 5,5:1. Diámetro por carrera: 76 x 110 mm. Cilindrada total; 2.994 cc. Potencia: 83 Cv a 3.600 rpm. **EMBRAGUE:** Multidisco en seco. **ENCENDIDO:** Magneto **ALIMENTACION:** Doble carburador. **LUBRIFICACION:** Bomba y cárter seco. **CAJA DE CAMBIOS:** De cuatro velocidades. **CHASIS:** Dos largueros de acero. **SUSPENSION:** Cuatro ballestas semielípticas. **FRENOS:** Cuatro tambores y freno de transmisión. **NEUMATICOS:** 820 x 120. **DIMENSIONES:** Distancia entre ejes: 3143 mm. Via delantera y trasera: 1.440 mm. Peso chasis: 1.750 Kg.



*Ford Electronics*

## UN MUNDO SORPRENDENTE

**Paralelamente a la construcción de coches, Ford emplea una buena cantidad de recursos humanos y muchos miles de millones de pesetas en investigación y producción de elementos electrónicos para sus modelos. Ford Electronics colabora con el equipo Benetton-Ford de Fórmula 1.**

**E**N 1959 nació el Mini, y Alec Issigonis, su creador, no dejó ningún hueco especial en el salpicadero para instalar un aparato de sonido; odiaba la música en los coches y condenó a los futuros clientes del vehículo urbano o a prescindir de tan agradable compañía o a ingeniárselas para adaptarle una radio.

En 1993 los equipos de audio para coche han alcanzado tal importancia que una marca como Ford invierte miles de millones de pesetas en la investigación, desarrollo y construcción de estos aparatos, en encontrarles el mejor hueco en sus coches y en una industria auxiliar paralela de gran importancia.



tomovilísticos. El Mondeo ha sido el primer vehículo beneficiado de este ambicioso plan. Para los técnicos de Ford Electronics, la clientela percibe la calidad global del vehículo por cada uno de sus elementos y el Audio es un área importantísima en esta percepción. Combinar los demás elementos como ABS, control de tracción, etcétera, y conseguir un sistema electrónico integrado y compatible sin interferencias, no solamente redundan en la calidad y seguridad de conducción, sino que facilita las reparaciones y reduce la posibilidad de avería. En el Mondeo esto se ha llevado a la práctica con éxito.

El centro técnico y de desarrollo

**BUEN EQUIPO Ford Electronics cuenta con las mejores instalaciones de Europa. El módulo EEC-V ya forma parte de la tecnología de los Benetton Ford de Fórmula 1.**



**CONTROL DE TRACCIÓN**  
El Ford Mondeo incorpora un control de tracción que, junto con el sistema antibloqueo de frenos, ha sido desarrollado por Ford Electronics en colaboración con Bendix.

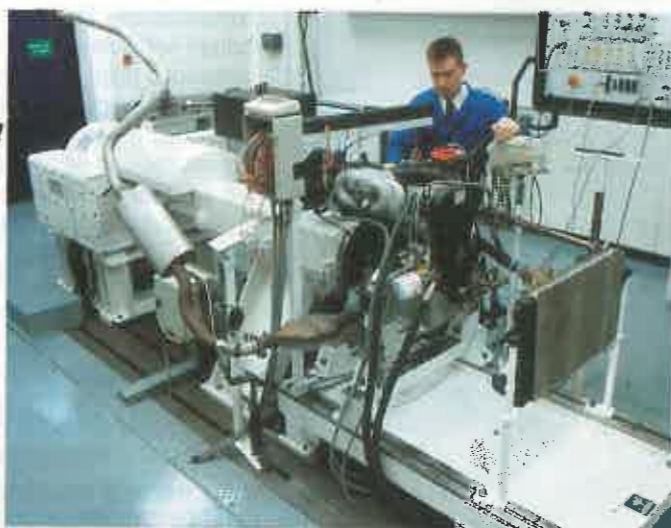
de Inglaterra cuenta con unas avanzadas instalaciones de prueba que para sí quisieran muchas marcas de car-audio. Éstas incluyen una sala de evaluación sonora que se utiliza para el desarrollo de equipos de audio para automóviles y, en particular, de los altavoces. Se trata de una sala aislada del edificio, montada sobre resortes de caucho, dentro de la cual se mide, utilizando un maniquí acústico, la reacción frecuencial de éste. Todos los datos recogidos se almacenan en CD o DAT para posteriormente proceder a su estudio. Como complemento a esta sala se cuenta con una cámara anecoica de interferencia radioeléctrica que también se encuentra aislada del resto del edificio; dentro de una cámara de acero. En ella se llevan a cabo análisis de todo tipo de radiointerferencias que pueden producir los diferen-

tes módulos electrónicos individuales, para identificar y eliminar cualquier interferencia antes de lanzar un vehículo al mercado. Pero como no sólo el desarrollo de aparatos de sonido ocupa el tiempo de este centro técnico, también dispone de un dinamómetro de vehículos, que permite la simulación informatizada de carga sobre las ruedas, además de permitir la realización de análisis de emisiones de escape, eficacia de la combustión, potencia del motor, temperaturas y presiones en un medio ambiente controlado.

Además se trabaja con un dinamómetro de motor en el que se simula mediante informática todas las características de un vehículo, para reproducir las fuerzas que actúan sobre él y desarrollar un sistema de control de transmisión sin tener que construir el coche para comprobarlo.



**DINAMÓMETRO DE MOTOR**  
Con este aparato se simula, mediante informática, múltiples características de un vehículo sin construirle y así reproducir las situaciones más críticas y desarrollar un sistema de control de transmisión.



Se ha previsto que durante la próxima década, el volumen del equipo electrónico en los coches aumentará en seis veces, por lo que este tipo de instalaciones, que ya cumplen un importante cometido, permitirán una plena compatibilidad entre todos los componentes.

Ford Electronics también hace uso de un banco de pruebas exclusivo para desarrollar su electrónica: la Fórmula I. Los Benetton-Ford utilizan un control de tracción desarrollado conjuntamente por Benetton Fórmula, Cosworth y Ford Electronics, en una clara demostración de que la competición sigue decididamente unida a los ensayos de nuevos sistemas que, automáticamente, se adaptan a los vehículos de calle.

El sistema electrónico de gestión del motor de Ford EEC-V sustituyó al EEC-IV para incorporarlo al Mondeo y se ha ampliado su memoria de 32 a 56 KB. El sistema puede procesar más de un millón de órdenes por segundo, ofreciendo a los propietarios mejores prestaciones.

Las mejoras del EEC-V se basan en una mayor potencia de tratamiento que aumenta la velocidad de respuesta en un 20 por ciento. La nueva centralita permitirá a los mecánicos de los distribuidores Ford un diagnóstico rápido y sencillo de problemas que, incluso, se produzcan de forma intermitente. Una mejor memorización de los fallos de encendido y una mayor capacidad para incorporar futuras aplicaciones.

Ford Electronics ha volcado en el Ford Mondeo parte de su experiencia. En el aspecto de seguridad ha desarrollado conjuntamente con Bendix el sistema de control de tracción y ABS, e, individualmente, la suspensión dinámica o un eficaz y evolucionado sistema de control de velocidad, hasta ahora sólo ofrecido en vehículos del segmento alto. También trabaja en un sistema antirrobo llamado PATS, sencillo y cómodo que se integra en la llave (llave electrónica) y en el propio contacto de forma magnética.

La cartera de nuevos proyectos de Ford Electronics esconde sorpresas importantísimas para el futuro, novedades que revolucionarán el mundo del automóvil y de las que se beneficiarán todos los Ford. ○

Andrés Mas

# ¿Ha pensado por qué su coche está equipado con filtros MANN?

La razón es sencilla. Los fabricantes desean que sus motores sufran el mínimo desgaste, ofreciendo las máximas prestaciones con el consumo de combustible más reducido. Por esa razón sus vehículos están equipados en origen por **FILTROS MANN**.



Proveedores de primeros equipos en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.

FILTROS MANN, S.A. para aceite, aire y combustible.  
Calle Santa Fe, s/n • Teléfono: 77 02 00  
Apartado 8007 • Telex: 770216  
Telegramas: Filtrac Mann  
50014 ZARAGOZA (España)



En la Ametlla de Mar se dieron cita vehículos impulsados por energías renovables: pedales, sol, viento, o combustible a base de plantas, todo valía...



Energías alternativas

## AL SOL QUE MAS CALIENTA



### PROTOTIPO KYOCERA

Se trata de un curioso ingenio de tres ruedas y multitud de paneles fotovoltaicos que alimentan las baterías.



### MOVISOL

Es un modelo solar-eólico y a pedales, construido a partir del reciclaje de chasis de bicicletas y otros elementos.

Por vez primera ha tenido lugar en nuestro país un encuentro de vehículos movidos por combustibles o energías alternativas no contaminantes. Provenientes de toda España y de varios países europeos y convocados por la Asociación de Estudios Geobiológicos «GEA», en la localidad tarraconense de la Ametlla de Mar se dieron cita una veintena de ingenios de dos, tres y cuatro ruedas entre los cuales los solares eran mayoría. Uno de los más sencillos era una bicicleta, a la cual un motorcito eléctrico, alimentado por una batería colocada en el portaequipajes, impulsaba la rueda delantera. Evidentemente en las bajadas

o a fuerza de pedalear, la susodicha batería se recarga para poder impulsar al ciclista durante dos horas. También llamaba la atención el Kyocera, un triciclo con chasis de aluminio que soportaba nueve paneles fotovoltaicos bajo los cuales se ocultaban las diez baterías alimentadas por ellos. El motor, con una potencia de 0,3 Kw, es capaz de lanzar este invento de 100 kilos de peso a una velocidad superior a los ¡25 kilómetros por hora!

Los participantes realizaron un recorrido de demostración que los llevó hasta la población vecina de Deltobre. Alguno no pudo completar el trayecto, como es el caso del Movisol. Éste era, sin embargo,



### DIFÍCIL MANEJO

En esta nueva imagen del prototipo Kyocera se hace palpable la dificultad que tiene el maniobrar con tanta palanca.

uno de los más originales ingenios presentados. Realizado a partir del reciclaje de viejas bicicletas se mueve por energía eólica y solar gracias a unas placas, aunque sin olvidar los pedales. El fuerte viento que ese día azotó la zona «pasó de vueltas» la transmisión: «Un sistema de engranajes, semejantes a los de un taladro que se ha fundido porque el viento ha hecho girar la hélice demasiado deprisa» según explicaba Juan Ignacio Urquía, uno de sus creadores, que empero recibió el premio al vehículo reciclado más ingenioso y original. Otro premiado fue el Solarex, que de Italia trajo el equipo Hobby Solar. Éste fue el más eficiente y competitivo



### SEAT 600 E

Casi doscientos kilos en baterías para alimentar a este nostálgico de los sesenta, que obtuvo el premio al más eficiente.



de todos en cuanto a prestaciones, manejabilidad, frenada, etc... El más pesado de todos era un Citroën cargado con 200 kilos de baterías, capaces de acumular 600 amperios merced a sus veinte paneles solares y construido por los alumnos de la Escuela Pacífico de Madrid.

Un deportivo legendario como el BMW 2002 estaba movido por un combustible realizado según una secreta fórmula a partir de tojo, una planta que se da en Galicia. El rendimiento de este combustible es tal que el automóvil participa en el Campeonato de España de Montaña. Otro combustible vegetal procedía de Salamanca, fabricado por



### COCHE SOLAR

El prototipo Solarex es un espectacular vehículo solar de carreras que funciona como un coche eléctrico.



### PROTOTIPO SOLAREX

Procedente de Italia, este vehículo, fabricado por Pino Atturio, pasó las pruebas de manejabilidad.

la firma SOL-FUERZA, que por el momento comercializa aceites y reactivos.

Este primer encuentro, que cabe calificar de todo un éxito, está inscrito ya en el calendario de la Federación Internacional de Vehículos Eléctricos -FIVE-, y constituyó todo un derroche de imaginación por parte de los participantes, aunque tal y como Josep Viver, miembro del Comité Organizador, reconoce «por el momento estos vehículos tienen algunas limitaciones y, si en las ciudades pueden ser competitivos frente a los de combustión interna, todavía no lo son en la carretera».

Texto y fotos: Ana Figueras

LA PROXIMA SEMANA  
CAMBIO 16 PRESENTA

SALSA, MERENGUE,  
BOLERO, TANGO, CUMBI  
REGGAE, MAMBO, CHA CHA CHA...

EL COMPACT DISC N°6 DE LA COLECCION  
**VERANO CALIENTE**

# Noches de **BAILE**

Los grandes éxitos de • Soledad Bravo  
• Vino Blanco • Los Románticos  
• Los Tres Diamantes  
• Los Embajadores



**Cambio16**  
**¡COMPACTO!**

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

Carreteras Real de Tráfico

Ministerio del Interior



DMB

*Europa  
no quiere  
motos  
potentes*

# LIMITE CIEN

La pasada semana, el Parlamento Europeo tenía previsto debatir y votar, por segunda vez, la limitación de potencia en las motos. El debate, ante el descanso veraniego y temas más urgentes, se aplazó. Habrá que esperar hasta el otoño para que de nuevo el hemisferio comunitario se pronuncie sobre la conveniencia o no de limitar a cien caballos la potencia de las motocicletas.

**A**UNQUE el Parlamento Europeo no tiene competencias legislativas, su decisión, en el caso de la limitación de potencia de las motocicletas a cien caballos, será concluyente. Siguiendo los trámites previstos, la resolución del Consejo de Ministros de los doce imponiendo una limitación que entraría en vigor a partir de de 1995, debe de ser sometida a una comisión parlamentaria que puede volver a rechazar la propuesta.

De producirse ese rechazo, como ya ocurrió a finales del año pasado, los 518 eurodiputados que componen la cámara comunitaria volverían a votar. Con 260 votos en contra, la propuesta volvería a Consejo de Ministros, en el que sería necesario el voto a favor de todos los miembros para hacer efectiva la medida. Entonces, si Gran Bretaña, como ocu-



REAL AFICIÓN  
Su Majestad el Rey Don Juan Carlos es uno de los numerosos españoles aficionados a las motocicletas.



### LAS DIEZ MAS VENDIDAS (enero-junio 1993)

MODELO	c.c.	Potencia	V. máxima
Honda Yupy	89	7	82
Kawasaki ZZR-600	599	100	240
Honda CBR 600F	599	100	240
Honda Scoopy SH 75	75	6	80
Peugeot SV-125	124,5	-	105
Vespa 200	198	10	132
Yamaha TZR 80	74	14,5	110
Yamaha SR 250	239	20	117
kawasaki 500 Vulcan	498	55	168
Honda CB 250	250	20	130

### EN EL LIMITE DE LOS CIEN CABALLOS

- MODELO**
- BMW K 100 RS
  - BMW K-1
  - BMW K 1100LT
  - Kawasaki ZXR 750
  - Honda CBR 600
  - Honda VRF 750
  - Honda Paneuropean
  - Honda GL 1500
  - Triumph Trophy 900
  - Triumph Trident 900

### LAS QUE TIENEN MAS DE CIEN

MODELO	c.c.	Potencia
Honda RC 30*	748	112
Suzuki GSXR 750	749	118
kawasaki ZXR 750R*	749	119
Triumph 1000 Daytona	998	121
Honda CBR 900 RR	893	124
Honda NR 75**	748	125
Yamaha V Max 1200	1.198	125
Yamaha FJ 1200	1.188	125
Honda CBR 1000F	998	132
Suzuki GSX 1100F	1.127	139
Triumph 1200 Trophy	1.180	141
Kawasaki ZZR 1100	1.052	144
Suzuki GSXR 1100	1.127	143
Yamaha FZR 1000	921	145

\*Modelos de competición

\*\* Modelos de colección

OTRA VEZ AL  
PARLAMENTO  
Nuestros  
representantes  
europeos  
tendrán que  
volver a votar.



rió en la reunión del pasado mes de junio, se opone, el límite quedaría definitivamente rechazado.

La idea de limitar la potencia en las motos -defendida fundamentalmente por Alemania y que España apoya decididamente- se basa en la teoría de que potencia y siniestralidad van unidas, pero no existe ningún estudio que demuestre que ambos factores están relacionados. Ni siquiera el informe Bast, del Instituto de la seguridad Alemana, en el que la comisión parlamentaria apoyó su propuesta es concluyente. El citado informe limita su estudio a una zona muy reducida y sus mismos autores admiten que los datos que aportan están sujetos a un alto porcentaje de error estadístico. Además, el mismo informe señala que, aunque se llegue a la conclusión de que las motocicletas de más de cien caballos presentan mayor riesgo que las de menor potencia, no puede basarse únicamente en este hecho la necesidad absoluta de prohibir las motos que sobrepasen los cien caballos.

La ausencia de datos reales que puedan justificar la limitación de potencia por el argumento utilizado de su repercusión en la siniestralidad, se plasma también en el acuerdo que alcanzaron, siempre con la oposición de Gran Bretaña, los ministros comunitarios, decisión que contempla la realización de un estudio en 1988 destinado a averiguar si potencia y siniestralidad están relacionadas. Además, la resolución aprobada añade una moratoria para permitir que los doce gobiernos implicados aplacen durante cinco años la entrada en vigor del acuerdo, permitiendo durante ese período la venta de motos de hasta 125 caballos; limitación que podría mantenerse incluso pasados los cinco años, si en 1988 sigue sin poder demostrarse una relación directa entre potencia y accidentes.

Mientras que no existen pruebas de que las motos de más de cien caballos entrañen un peligro mayor, sí hay estudios que reflejan la falta de relación entre potencia y siniestralidad, como demuestra la investigación que ha llevado a cabo la Federación Europea de Motociclistas, organismo que lucha activamente contra la limitación.

Otro de los argumentos que po-

nen sobre el tapete los detractores de la medida comunitaria es el estudio «Hurt», trabajo realizado por la Universidad del Sur de California, que sirvió, a mediados de los años 80, para que en Estados Unidos no prosperara una medida similar a la que ahora se quiere tomar en Europa. Las conclusiones de este estudio resaltan que la siniestralidad depende de otros factores, como estado y señalización de las carreteras o experiencia del conductor, pero no de la potencia.

Otra prueba en que se apoyan los contrarios a la limitación es en los resultados del estudio presentado en 1990 en la «Conferencia de Se-



guridad Sobre Motos» que evaluaba la repercusión de la medida adoptada en 1985 en Alemania prohibiendo el uso de motocicletas de más de 27 caballos a los jóvenes de dieciocho años. Según los datos analizados, dos años antes y tres después de la entrada en vigor de la medida, consideraba que no era el camino a seguir, ya que no se habían reducido el número de accidentes e incluso apuntaba que aumentaban aquellos en los que la agresividad del joven era la causa del siniestro.

Lo cierto es que, mientras que las estadísticas no demuestran que limitar la potencia suponga bajar el número de accidentes, el estudio realizado por la revista Motociclismo, basado en un informe de la Dirección general de Tráfico sobre novecientos casos de accidentes no mortales, indica que, al igual que en los automóviles, la peligrosidad está relacionada con factores externos, entre los que la falta de expe-

riencia es muy significativa. Por otra parte, este trabajo destaca que, proporcionalmente, las motos más potentes se ven implicadas en menos accidentes que las de potencia inferior a cien caballos. Afirmación con la que coinciden las compañías de seguros al reconocer que el índice de siniestralidad es mucho más elevado en motos pequeñas; no olvidemos que son más baratas y por ello están al alcance de conductores jóvenes e inexpertos. La medida se considera así mismo ineficaz porque la limitación afectará a un reducido segmento de motos de alto precio (concretamente en España, sólo 12.227 -un 3,62 por ciento de

**HAY MAS CAMINOS**  
Otras medidas pueden ser más efectivas pues no hay ningún estudio que demuestre la relación entre potencia y accidentes. El año pasado, que el uso del casco pasó a ser obligatorio, las víctimas mortales bajaron un 16,6 por ciento respecto a 1991.

las 337.398 motos vendidas entre 1990 y 1992- sobrepasaban los cien caballos). La lucha que se ha entablado entre los partidarios y detractores de este primer paso de limitar la potencia de los vehículos -le llegará el turno a los automóviles- no significa que los defensores de las dos ruedas desechen medidas que mejoren la seguridad. Hay coincidencia en relacionar experiencia y madurez con accidentes, y no se oponen a buscar otros caminos, como por ejemplo la formación o carné escalonado, posibilidad que estudia la Dirección General de Tráfico para implantar en España, aunque este organismo es uno de los más activos defensores del controvertido límite, ya contemplado en el Plan estratégico Básico de Seguridad Vial. Por su parte, motociclistas, federaciones, revistas especializadas y la mayor parte de fabricantes e importadores son contrarios a la decisión que quiere imponer la CE. ○

M<sup>a</sup> Jesús Benoit

DME&B

# TE LEEMOS EL FUTURO.



Con nosotros siempre serás el primero en enterarte.

Sobre todo cuando se trata de algo especial.

Por ejemplo, los coches que serán la sensación de la temporada, las marcas que van a romper moldes o los prototipos que te harán soñar.

En el Catálogo de Novedades de Motor 16 desvelamos el futuro del automóvil.

Para que tomes la delantera.

**CATALOGO**  
**Motor 16**

Conduce con ventaja.

### ANIVERSARIO DE LAS WAYFARER

Las míticas gafas de sol Wayfarer de Ray-Ban cumplen 40 años. Diseñadas por Bausch & Lomb, las Wayfarer se transformaron en poco tiempo en un símbolo del estilo americano. Para celebrarlo, Bausch & Lomb ha lanzado al mercado un modelo exclusivo, edición limitada, de su original Ray-Ban Wayfarer. Este modelo es un fiel reflejo de un estilo de vida, sinóni-

mo de libertad alejado de todo convencionalismo.



### TAG HEUER EN LOS RALLYES

Un año más, la firma relojera suiza participa de forma activa en el automovilismo español; y lo hace de la mano de

Guillermo Barreras en el equipo oficial Citroën, con el AX prototipo 4x4 especialmente desarrollado para este campeonato.



### WINSTON EN EL JET SKI

La prestigiosa marca Winston, que se ha caracterizado por un claro apoyo al deporte a través de sus patrocinios en baloncesto, tenis o hípica, está colaborando decisivamente desde la temporada pasada en

la expansión del Jet Ski. Para ello no ha dudado en unir el esfuerzo de los mejores pilotos de la especialidad consolidando el Team Winston. Su director deportivo será Roberto Moreno Fernández.



### YAMAHA-CEPSA

Yamaha Motor España S.A. y Cepsa han firmado un acuerdo comercial, mediante el que Cepsa se convierte en empresa suministradora de aceites y lubricantes para Yamaha y su red de concesionarios oficiales. En la firma del acuerdo estuvieron presentes Jorge Lasheras Allué (vicepresidente y consejero de Yamaha) y José Eulogio Aranguren (director comercial de Cepsa).



### LAND ROVER PARA CLIENTES

Land Motors, concesionario oficial de Land Rover para Barcelona y su provincia, organizó una jornada de demostración para clientes. Esta tuvo lugar en el circuito de Esplugues y convocó a un millar de personas que probaron los coches y pudieron observar las evoluciones de los expertos de Pro Motor, que montaron cuatro espectaculares zonas que pusieron a prueba a todos los vehículos y sus conductores.



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 sumarles la matriculación, el seguro, etc. CC: Cilindrada en centímetros cúbicos. CV: Potencia máxima en caballos DIN. VM: Velocidad máxima. 0/100: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. L/100: Consumo medio ponderado. Long: Longitud total del coche. AA: Aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Eleva: 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
<b>ACM</b>														
ACM Off D Techo metálico	1.619.760	1.588	54	114		382,7			32.000				Serie	
ACM Off D Techo duro	1.683.000	1.588	54	114		382,7			32.000				Serie	
ACM Off TD Techo duro	1.799.900	1.588	70	147		382,7			32.000				Serie	
<b>ALEKO</b>														
Aleko 2141	924.000	1.565	74	155	14,0	8,3	435,0							70.000
<b>ALFA ROMEO</b>														
93 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 Imola	1.550.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	183.000	35.000	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	Serie	144.000
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	Serie	144.000
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	144.000
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	Serie	144.000
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	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	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		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	100.000
164 3.0 V6 Aut.	5.040.000	2.959	184	225	9,0	11,2	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
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	100.000
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	100.000
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	100.000
164 2.5 TD	3.990.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
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	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie	Serie	Serie	Serie	
NOTA: El cambio automático está disponible en los Alfa 164 por 288.722 ptas.														
<b>ARO</b>														
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000
243 D	1.707.067	3.120	65	110	26,5	10,1	403,0							
244 D	1.752.462	3.120	65	110	26,5	10,1	403,0							
<b>ASIA MOTORS</b>														
Rocsta 1.6 6 Cat.	2.271.000	1.789	85	159			360,5	Serie					Serie	Serie
Rocsta 2.2 D Básico	1.845.000	2.184	72	138			360,5						Serie	Serie
Rocsta 2.2 D	2.145.000	2.184	72	138			360,5	Serie					Serie	Serie
<b>AUDI</b>														
80 2.0 E	2.995.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.560.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.770.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.140.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.365.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Quattro	4.865.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 1.9 TDI	3.245.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	235.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Avant	4.235.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
100 2.3 E	3.880.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.190.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	4.780.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.075.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.355.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.275.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI	4.630.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.650.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 Avant 2.5 TDI	5.075.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	3.845.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe 2.6 E V6	4.155.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe 2.8 E V6	4.680.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.209.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe S-2	6.550.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Cabrio 2.3 E	5.530.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
V-8 3.6	10.120.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
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	163.498
V-8 4.2	11.020.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
V-8 4.2 Aut.	11.020.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
<b>BERTONE</b>														
Freeclimber 2 R I	2.852.501	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	209.734		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	
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502		Serie	Serie	Serie	Serie	
Freeclimber 2.7 I T. Duro	3.825.316	2.893	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502		Serie	Serie	Serie	Serie	
Freeclimber 2.7 I Cabrio	3.825.316	2.893	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502		Serie	Serie	Serie	Serie	
<b>BMW</b>														
318i 4p	2.758.000	1.596	102	191	12,8	9,0	443,5	268.077	96.527	112.616	Serie	Serie	Serie	106.168



## Kawasaki ATV y Mule



# HEREDEROS DEL JEEP

**Derbi, importadora de Kawasaki en nuestro país, ha presentado los vehículos de cuatro ruedas ATV y Mule. Son ingenios pensados para el trabajo duro en terrenos difíciles pero que también pueden servir para el ocio.**

**T**ODOS los fabricantes de motocicletas han ampliado sus gamas con vehículos que emplean parte de la tecnología de aquéllas. Así, motos de agua, de

nieve, «trikes» y «quads» son ya habituales productos de los catálogos. Normalmente la faceta lúdica y deportiva es la que prima, pero en el caso de Kawasaki se ha apostado



con más énfasis en el aspecto del trabajo duro en terrenos difíciles. Se trata en realidad de tractores pequeños capaces de ayudar en tareas en el campo.

La gama Kawasaki tiene dos vertientes: los ATV y los MULE. Los ATV -All Terrain Vehicles o Vehículos Todo Terreno- son pequeños aparatos capaces de trabajar en difíciles condiciones de terreno en virtud de su pequeño tamaño y su impresionante capacidad de tracción y arrastre. La gama se compone de cuatro modelos, el KLF 220A es el menor con una cilindrada de 215 centímetros cúbicos y tracción trasera, le sigue el modelo que emplea un motor de 290 centímetros cúbicos y con posibilidad de dos versiones: tracción trasera, el KLF 300B, el KLF 300C 4x4, de tracción integral, mientras que la gama se culmina con el KLF 400 4x4, éste, con su motor de 391 centímetros cúbicos y transmisión integral. En todos los casos se trata de motores monocilíndricos de

**KAWASAKI MULE 500**  
Es la versión más sencilla, dotada de un motor monocilíndrico de 454 centímetros cúbicos.



**ARRANQUE ELÉCTRICO**  
Todos los ATV lo poseen, además de un dispositivo de arranque de retroceso.



cuatro tiempos, con un árbol de levas en cabeza, arranque eléctrico, cambio de cinco velocidades, embrague automático, etc... Solamente en el caso del mayor de ellos la refrigeración es líquida, mientras que el 300 4x4 es el único que posee reductora. Con excepción del menor de todos siempre se pueden bloquear los trenes tractorales, aunque en el caso de los 4x4 ello se hace únicamente en el delantero. Todos poseen marcha atrás y el cambio es semiautomático, es decir, que se hace el cambio con la palanca de pie pero sin necesidad de operar el embrague que, por cierto, carece de mando. Los frenos son de tambor en el 220 y de disco en el resto de la gama, y en todos ellos la dirección es semejante a la de cualquier vehículo, aunque se carece de volante y en su lugar encontramos un manillar de moto. Las suspensiones son por triángulos

**KAWASAKI MULE 1000**  
En este caso se trata de un bicilíndrico con tracción a las cuatro ruedas y reductora.

superpuestos en los trenes delanteros y por sistema *Quad-Link* en la trasera. Los mandos están dispuestos como en una motocicleta, con los frenos de pie y de mano; lo que sería

el embrague es el freno de aparcamiento, y un acelerador semejante a los de las motos de agua o de nieve, es decir de gatillo. Aceleran con ganas pero lo que más sorprende es su tremendo par. La dirección precisa un cierto período de adaptación, pero no ofrece ningún problema y a la hora de conducirlos son de fácil manejo, no se amedran ante nada, pero aunque permitan hacer mil diabluras -especialmente los modelos menores dada su mayor ligereza y manejabilidad- no hay que olvidar que se trata de vehículos de trabajo pensados para operar en condiciones difíciles, por lo cual no son lo más adecuado para hacer locuras. Sus posibilidades se amplían merced a las plataformas de carga y a las posibilidades de arrastrar

los, por lo cual no son lo más adecuado para hacer locuras. Sus posibilidades se amplían merced a las plataformas de carga y a las posibilidades de arrastrar



**ATV KLF 400 4x4**  
Es el modelo alto de la gama KLF y está dotado con un motor de 391 centímetros cúbicos y transmisión integral.

remolques y todo tipo de accesorios agrícolas e industriales.

Pensados para una utilización mucho más específica están los «Mule», que son en realidad vehículos de transporte ligeros para desenvolverse en terrenos difíciles. En estos casos la dirección lleva un volante convencional, acelerador y freno están en el pie, y se dispone de una plataforma de carga de dimensiones importantes. Aquí también hay cuatro versiones, desde la más sencilla con motor monocilíndrico de 454 centímetros cúbicos hasta el de 617 centímetros cúbicos con motor bicilíndrico en V. En este caso se cuenta con tracción a las cuatro ruedas, bloqueo de diferencial, reductora, etc... Como en el caso de los ATV, el cambio de cinco velocidades es automático, las suspensiones de



**LOS FRENSOS**  
Una palanca de mano acciona el freno de pedal al aparcar.

lanteras son independientes y las traseras según los casos independientes o por eje De Dion. La conducción de los Mule es todavía más sencilla y suave que en el caso de los ATV, pues se manejan con la misma facilidad de un automóvil automático. Los precios de toda esta gama de cuatro ruedas Kawasaki oscila entre poco más del medio millón de pesetas para el KLF 220 A y casi el millón trescientas mil del Mule 2510. Un abanico amplio en el que cada usuario puede encontrar algo a medida de sus necesidades. ○

Texto y fotos: **José Luis Aznar**



## Renault Clio 16V Eurocup



**HILAR FINO**  
El Clio 16V Eurocup es fácil de conducir, pero requiere un pilotaje muy fino para marcar buenos tiempos. La postura al volante es correcta y la instrumentación muy completa.

# LA CONQUISTA DE EUROPA

**Durante unas vueltas en el Circuito del Jarama hemos conocido los secretos del Clio Eurocup de Jesús Díez Villarroel, uno de los coches más competitivos de este campeonato.**

**F**IEL a su constante promoción en el mundo de la competición, Renault ha organizado este año varios campeonatos de carácter europeo y, la Eurocup, disputada con los Clio 16V, es uno de ellos. Los coches son básicamente similares a los utilizados en la Copa Clio 16V de los diferentes países,

aunque una serie de modificaciones en el reglamento les permite ser incluso más rápidos.

Dentro de la Eurocup tenemos este año tres representantes españoles: Jesús Díez Villarroel, Eduardo de Aysa y Antonio Castro, tres pilotos que, carrera tras carrera, están demostrando ser de los mejores de

la categoría. Una victoria de Eduardo de Aysa en Holanda y un segundo puesto de Villarroel en el circuito alemán de Norisring, carrera en la que Aysa iba líder destacado hasta que tuvo que abandonar por un problema mecánico, abalan una temporada en la que se está escuchando el himno nacional en los podios eu-

**NOBLE Y RÁPIDO**  
El excelente bastidor y un motor enérgico permiten al Clio 16V Eurocup rodar a un ritmo endiablado.

ropeos. Estos éxitos no son fruto de la casualidad y se han conseguido gracias a la unión de dos elementos igual de importantes, el piloto y el coche. Como ya conocíamos la valía de los pilotos, hemos querido conocer también de cerca su «herramienta de carreras», teniendo la oportunidad de rodar con el coche de Villarroel en el Circuito del Jarama.

Correr la Eurocup Renault Clio 16V requiere un nivel de pilotaje muy elevado para rodar en los puestos de cabeza, pero esto tampoco es posible sin un coche realmente competitivo. Por este motivo, nuestros representantes españoles se pusieron en contacto con el conocido preparador Pedro Luna, un español afincado en Francia que tan buena labor hace en la mecánica de los



**SÓLO LO IMPRESCINDIBLE**  
En el interior se ha eliminado todo lo innecesario para aligerar el peso al máximo.

dar con facilidad. Enseguida pongo la segunda, la tercera... La caja de cambios de seis marchas, específica para la Eurocup, funciona extraordinariamente, resultando muy rápida y precisa, aunque no llega a la perfección de una caja X-Trac y los recorridos entre cambio y cambio son algo mayores. En un suspiro abordo la curva de final de recta y puedo sentir cómo el coche apoya con mucha nobleza. Empiezo a dar gas sin contemplaciones y el Clio 16V me muestra una de sus características más marcadas. El morro comienza a tirar hacia afuera y la rueda interior pierde parte de la tracción y, por lo tanto, capacidad de aceleración. Esto me daba una primera idea del tipo de conducción que hay que realizar en este coche



**¡QUÉ ESTABILIDAD!**  
Uno de los puntos más fuertes del Clio Eurocup es su estabilidad. Pilotar al máximo es la única forma de encontrar el límite.

Clio 16V. «En la Eurocup, nos comenta Villarroel, hay un nivel de preparación realmente elevado y creo que nosotros disponemos de uno de los cinco mejores coches del Campeonato».

Visto esto, nos disponemos a entrar en contacto con el coche de Jesús y, previamente, se da él unas vueltas para comprobar que todo funciona correctamente. «Bueno, cuando quieras puedes comenzar la prueba», nos comenta el piloto. Después de colocarme el casco y de apretar todo lo fuerte que puedo los cinturones de arnés, arranco el coche y engrano la primera velocidad. La salida no plantea ningún problema y el coche comienza a an-



**TODO ENERGÍA**  
1,7 litros, 16 válvulas y un concienzudo trabajo = 155 caballos de potencia.

para marcar buenos cronos. Lo cierto es que esta reacción no me cogía de sorpresa ya que, previamente, Villarroel nos había explicado este comportamiento tan peculiar. «Como no tiene autoblocante, pierde tracción con facilidad, por este motivo hay que frenar mucho y apuntar el coche lo más recto posible en la curva antes de dar gas, de otra forma es muy subvirador y pierde mucha tracción», nos explica el piloto. Y así es, el Clio 16V Eurocup requiere una conducción muy fina, de lo contrario perderemos mucho tiempo a la salida de las curvas.

Para paliar en buena medida el problema de subviraje, es decir, que se vaya de delante, se ha recurrido a un puente trasero más abierto, de esta forma se consigue que el tren trasero deslice más y permita colocar mejor el morro en la trayectoria.

Después de varias vueltas hay otra reacción que me llama la atención. El coche se muestra muy inestable en las frenadas y la parte trasera colea con brusquedad, siendo realmente difícil mantener la trayectoria del coche recta y apurar la frenada «a cuchillo». Antes de salir a pista habían dado algo más de frenada atrás y esto me hace pensar que el reparto está un poco descompensado. Entro en boxes para verificarlo y me vuelven a quitar con el repartidor de frenada un poco de presión en el eje trasero. El cambio se deja sentir rápidamente en cuanto vuelvo a la pista y el resto de las frenadas las puedo realizar con mucha más confianza y efectividad. El equipo de frenos del Clio 16V Eurocup me muestra entonces toda su potencia y eficacia para detener el coche en pocos metros.

La estabilidad es otro de los puntos más sorprendentes del Clio de carreras, quizá se puede decir que es lo mejor del coche. Los amortiguadores son realmente duros y le permiten al Clio virar muy plano y aguantar sin problemas hasta los apoyos más fuertes. Son tan enérgicos que, en algunas zonas bacheadas del circuito, el coche llegaba casi a saltar. Una geometría de las suspensiones idónea y barra estabilizadora en ambos ejes contribuyen también de forma decisiva para obtener el mejor comportamiento.

Pero de nada sirve un bastidor excelente si no hay un motor que le



**FRENOS MÁS GORDOS**  
La frenada es potente y efectiva.

dé «vidilla». El Clio Eurocup tiene un nivel de preparación similar al de los Clio 16V de la Copa Nacional y la potencia final pasa de los 137 caballos de estricta serie a los más de 155 caballos de la versión de carreras. Por ello, a la hora de sentarse al volante, el coche de Villarroel



dispone de potencia suficiente como para empezar a sentir sensaciones fuertes. El motor estira con mucha energía a partir de cuatro mil vueltas y tiene su momento de máximo esplendor entre seis mil y siete mil vueltas. La capacidad de aceleración es también importante y la caja de cambios, con un escalonamiento bastante cerrado, ayuda a que la velocidad se adquiera con facilidad. De hecho, en la recta del Jarama, la aguja del velocímetro llegaba a marcar los 200 kilómetros por hora en cuanto se apretaba el ritmo, velocidad que será todavía superior en el trazado de otros circuitos europeos mucho más rápidos.○

**Victor M. Fernández**  
Fotos: José Antonio Díaz

## PREPARADO A TOPE

Los Renault Clio 16V de la Eurocup tienen un reglamento técnico específico y un nivel de preparación algo superior que el de los modelos de las distintas Copas Clio 16V.

El peso del coche es el elemento sobre el que más se ha dejado trabajar. Así, todas las partes desmontables de la carrocería son de plástico: portones de capó y maletero, ventanillas laterales y trasera, puerta derecha y aletas delanteras. Esto, junto con los paragolpes de fibra, permiten ajustar el peso en 825 kilogramos, 60 kilos menos que los Clio 16V de la Copa Nacional.

Los frenos delanteros se han mejorado equipando los discos ventilados de los R-21 TXi (285 m.m. de Ø) con pinzas del Safrane, mientras que los traseros mantienen los discos y pinzas de serie.

También es diferente la caja de cambios, que en los Eurocup pasa a ser de seis velocidades, con dientes rectos y sin sincros. Por el contrario, el motor tiene un nivel de preparación similar al de los modelos que corren en la Copa Nacional Clio 16V, con electrónica libre y recambios de origen, desarrollando una potencia superior a los 155 caballos.

Con esto, los Clio Eurocup son, según los circuitos, en torno a dos segundos más rápidos por vuelta y es su mayor ligereza el factor que más les favorece.

*Rallye Argentina*

# KANKKUNEN EL TERCER HOMBRE

Poco tiene que ver la pampa argentina con el Prater vienés como escenario de la película de Orson Wells, pero Juha Kankkunen ha vuelto a recordar a propios y a extraños que siempre hay que contar con el piloto finlandés.



### Esteban Delgado

Enviado especial

**A** pesar de lo distinta que resulta la filosofía de vida nórdica, si hay un punto que resulta admirable de la misma es la fraternidad existente entre sus componentes. Y esa es la razón de la leyenda de los «Finlandeses Voladores», en la que las estrellas han sabido ayudar en todo momento a las promesas incipientes. La hemorragia cerebral sufrida por Juha Piironen, copiloto habitual de Juha Kankkunen desde 1987, en su hotel de Córdoba pocos días antes de la salida, afectó sensiblemente al triple campeón del mundo. Afortunadamente las dos operaciones quirúrgicas realizadas por el doctor Gustafsson del Toyota Team Europe fueron satisfactorias y el orondo copiloto rápidamente recuperó su humor y su tradicional «antipatía» contra los suecos, arremetiendo cariñosamente contra su cirujano, a pesar de tener la mitad izquierda de su cuerpo paralizada. Ese hecho, que podría haber afectado negativamente la moral de Juha Kankkunen, se convirtió por el contrario en un acicate. La progresión de Piironen, que comenzó a mover su mano izquierda poco antes de ser evacuado a Finlandia, no hizo sino



**EL PEQUEÑO GAUCHO**  
Con un palmarés inigualable en Argentina, Massimo Biasion corrió como en sus mejores tiempos, acompañado de Tiziano Silveiro.



acrecentar su empeño. Eso quedó claro en la Superespecial del Hipódromo de Tucumán, donde Kankkunen obtuvo una ventaja de tres segundos sobre sus más inmediatos seguidores en los apenas cuatro kilómetros de longitud del trazado. Ya camino de Córdoba, al día siguiente, el piloto de Laukaa lograba mantener sus diferencias con su compañero de equipo, Didier Auriol antes de que la suerte volviera a alinearse de su parte. Problemas de transmisión en el Toyota Celica Turbo 4WD número 1 del piloto francés le obligaban a ralentizar la marcha buscando desesperadamente la meta para poder llevar a cabo la sustitución de la caja de cambios. Massimo Biasion, que le talonaba con su Ford Escort Cosworth con el número dos, máximo rival de los Toyota tras la prematura desaparición de Carlos Sainz, se vio ralentizado por el gallo, lo que terminaba beneficiando al finlandés, que le seguía a continuación. De esta forma, Juha Kankkunen lograba entrar en el estadio Chateau Carrera de Córdoba con 37 segundos de ventaja sobre el piloto de Ford, mientras que Auriol quedaba descolgado en cuarta posición a 6m 25s. ¿Estaba ya la suerte echada?

Sí, porque como Carlos Sainz ya

**CONTINÚA LA MALA RACHA**  
Con el cambio bloqueado en segunda velocidad, Didier Auriol tuvo que afrontar en esas condiciones la primera etapa.



**CUARTO, Y GRACIAS**  
Después de estar a punto de repetir su tercera posición de 1992, Gustavo Trelles tuvo suerte de acabar después de romper un trapecio de suspensión a 170 kilómetros por hora.

## GIORGIO PIANTA: «EL LANCIA NUNCA ESTARA AL NIVEL DEL FORD»



**MÁXIMO RESPONSABLE**  
Giorgio Pianta gestiona todas las actividades deportivas del grupo Fiat, habiendo sido piloto Lancia en 1963 y ostentado infinidad de cargos.

de las ventas. Antes de ceder los coches al Jolly Molineo una puceta a punto de los motores para la nueva gasolina; por cierto, de utilizar la gasolina Total de los Turismos a la Repsol de rallyes se ganan 15 caballos sobre el motor del Alfa Romeo 155 Q4, y debo decir que las últimas mapaturas, como la utilizada en Córcega, habían satisfecho a Sainz. Cierto que, hoy por hoy, el problema en los rallyes, como en todas las competiciones, es que cuando existe una marca oficial sólo dedicada a ello, no hay nada que hacer. El Jolly Club es un equipo muy bravo, equipado, pero no tiene detrás una fábrica con toda la técnica y desarrollo. Hacen incluso demasiado. Esto es mérito suyo, de su profesionalidad, pero para mí conseguir llevar la Delta a los niveles del Ford en estos momentos es imposible». La verdad es que los test realizados el pasado mes de septiembre con la reglamentación 93 resultaron sólo ciertos en pequeñas distancias, quedando degradados en los kilómetros de tramo reales y obligando a montar compuestos más duros que no alcanzaban su temperatura correcta ante la falta de potencia. El Jolly Club prevé además establecer acuerdos con una serie de empresas de la región de Módena en el desarrollo del motor, esperándose una verdadera evolución en octubre con los CV suficientes para cubrir la mayor temperatura de funcionamiento ocasionada por la gasolina verde. Igualmente, se estudiará con Lamborghini la utilización de nuevos diferenciales tipo viscoso como los utilizados en el Lamborghini LM.

Presente en Calafat, Giorgio Pianta, responsable de la gestión deportiva de Fiat nos expresó su parecer sobre las actividades del Jolly Club en rallyes con el Lancia NF Integral.

«La colaboración de Lamborghini con el Jolly Club está en el seguimiento sobre el terreno por parte del ingeniero Antoniazzi. Nosotros hemos dado soporte a esta decisión y ha estado dos días con el ingeniero Sergio Limone, que le ha explicado el concepto de

la «máquina» y le ayudaremos en su trabajo. Después, si en 1994 el Jolly trabajará con la Lamborghini, yo no lo sé. En Alfa Corse no tenemos tiempo de desarrollar este motor ni los bancos de pruebas suficientes. Solamente tenemos una y está dedicada a los motores para Turismos de la División 2, mientras que en Milán desarrollamos los motores de la D 1. Ni el tiempo ni el dinero para hacerlo en este momento de crisis

había previsto, a pesar de celebrarse el rallye de Argentina en pleno invierno austral, la región de Córdoba y sus serranías gozan de un microclima especial, con un invierno seco y en ocasiones hasta caluroso y una primavera lluviosa. Esta climatología se encontraba bastante acentuada este año y partir en primera posición resultaba vital para evitar «chupar» el polvo de los demás participantes, como ya ocurría en Kenya la pasada tempo-

rada, cuando Carlos Sainz basó la estrategia de su victoria en atacar a fondo camino de Mombasa. De igual modo, Juha Kankkunen iba a calcar una carrera similar acompañado del británico Nicky Grist, habitual del piloto de Mitsubishi Armin Schwarz, con el que no tardó en compenetrarse gracias al hecho de que habitual y paradójicamente Kankkunen y Juha Piironen se comunicaban las notas en la lengua de Shakespeare.

A pesar de la condición número 1 de François Delecour, los dirigentes de Ford decidieron enviar a Argentina a Massimo Biasion. La trayectoria y conocimiento del pequeño italiano en la prueba sudamericana, con victorias en 1986, 1987 y 1990 y segundo en 1988 tras Jorge Recalde y en 1990 a escasos segundos de distancia de Carlos Sainz después de que el propio Didier Auriol arrojase la toalla en aquella ocasión, motivaron en



**MENEM ACABÓ**  
Con un Ford Escort Cosworth de Grupo A, preparado por Mike Little y que sólo pudo probar al momento de tomar la salida, Carlitos Menem fue quinto, después de penalizar 2m 20s al cambiar un semieje en la primera etapa.

**TRIUNFO DE BIN SULAYEM**  
El piloto de los Emiratos Árabes, Mohamed Bin Sulayem obtuvo, después de mucho tiempo, su primer éxito al adjudicarse el Grupo N con su Ford Escort Cosworth.

gran parte tal decisión. Sin embargo, quince segundos perdidos en el tercer tramo, al ratear el motor tras vadear un río y los problemas de Auriol que le precedía en la ruta, le apartaron de la deseada primera posición para la segunda etapa. Ese día el fuerte viento se iba a convertir en calma chicha y el polvo en protagonista. La visibilidad en la serranía que separa Mina Clavero, residencia de Jorge Recalde de Córdoba, quedó reducida en gran parte y no de forma uniforme, lo que terminó desconcertando a los pilotos, como se pudo observar

avía de un diferencial delantero «más blando», el piloto de Montpellier había jugado con los reglajes posteriores para compenetrarse mejor con su vehículo, cuya electrónica de motor había sido completamente revisada después de Grecia por los técnicos de Toyota. Pero de nada le sirvió todo ello al francés, ya que los problemas con el cambio, que sólo podía ser sustituido al final del día según la nueva reglamentación de la FISA, sentenciaron definitivamente su carrera, operación que no terminó de completarse hasta comenzada la se-



**DOS GENERACIONES DE VEHÍCULOS**  
Rudolf Stohl supera con su Audi Coupé S2 al Renault 18 del local Gabriel Rales, con problemas a pesar de los cuales logró la victoria en F-2.

en directo con las «camera car». Lo cierto es que con tan sólo algún problema de temperatura de motor, «Miki» Biasion acumuló hasta 1m 13s de desventaja. Al día siguiente, el piloto de Bassano del Grappa hizo un último intento, penalizando 10 segundos por adelanto en el control para poder salir tres minutos por detrás del piloto de Toyota, pero los 28 segundos que le infligió Juha Kankkunen fueron demasiados como para intentarlo de nuevo. Descontento del comportamiento de su Celica en Córcega y Grecia, Didier Auriol llegaba a Argentina tras múltiples ensayos en Finlandia y Nueva Zelanda. Sin disponer to-

gunda etapa, en la que diversos ajustes le obligaron a penalizar 2m y 40s. Todo ello acrecentó para «Cocó» el problema del polvo, al partir en décima posición sin poder superar al portugués Coutinho, con su Ford Escort Cosworth grupo N, por lo que terminó la segunda etapa en cuarta posición a 14m 34s de Kankkunen. Sólo el desafortunado incidente de Gustavo Trelles en el penúltimo tramo, al romper la suspensión de su Lancia, le dio la tercera plaza final.

Visto y no visto, es el resumen de la actuación de Carlos Sainz en el Rallye de Argentina. La prueba sudamericana era, junto al próximo Rallye

## CLASIFICACIONES

**1º Kankkunen-Grist** (Toyota Celica Turbo 4WD), 5 horas, 32 minutos 31 segundos; **2º Biasion-Silviero** (Ford Escort RS Cosworth), a 1m 54s; **3º Auriol-Occelli** (Toyota Celica Turbo 4WD), a 16m 58s; **4º Trelles-del Buono** (Lancia HF Integrale), a 28m 05s; **5º Menem-Zucchini** (Ford Escort RS Cosworth), a 31m 34s; **6º Bln Sulayem-Morgan** (Ford Escort RS Cosworth, grupo N), a 37m 11s; **7º Stohl-Diekmann** (Audi Coupé S 2), a 49m 22s; **8º Coutinho-Brandao** (Ford Escort RS Cosworth, grupo N), a 58m 22s; **9º Raies-Volta** (Renault 18 GTX), a 1h 00m 30s; **10º Ceccheto-Carrera** (Fiat Regatta 2000), a 1h 11m 06s.

### LIDERES SUCESIVOS

TC 1-25, Kankkunen.

### MUNDIAL DE MARCAS

**1º Toyota**, 97 puntos; **2º Ford**, 94; **3º Lancia**, 55; **4º Mitsubishi**, 47; **5º Subaru**, 36.

### MUNDIAL DE PILOTOS

**1º Massimo Biasion**, 66 puntos; **2º Juha Kankkunen**, 63; **3º François Delecour**, 55; **4º Didier Auriol**, 47; **5º Carlos Sainz y Markku Alen**, 25; **7º Collin McRae**, 24; **8º Andrea Aghini**, 22; **9º Mats Jons-son**, 20; **10º Kenneth Eriksson y Gustavo Trelles**, 18.

### FORMULA 2 MARCAS

**1º Opel**, 36 puntos; **2º Skoda**, 29; **3º Renault**, 26; **4º Peugeot**, 22; **5º Citroën**, 20.

### COPA DE DAMAS

**1º Christine Driano**, 15; **2º Isolde Holderied**, 9.

### ABANDONOS

TC 1, **Carlos Sainz** (Lancia HF Integrale), motor; TC 7, **Jorge Recalde** (Lancia HF Integrale, grupo N), suspensión trasera; TC 15, **Jorge Bescham** (Fiat Regatta 2000), motor.

### POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Kankkunen	16	5	4	-	-	-
Biasion	6	16	3	-	-	-
Auriol	3	8	6	3	3	1
Trelles	-	2	7	14	-	-
Menem	-	-	-	5	16	2
R. Stohl	-	-	-	1	-	5
M. Stohl	-	-	-	1	-	1

## DEPORTE



**SAINZ APENAS SE AJUSTÓ EL CASCO**  
Carlos Sainz rompió el motor de su Lancia en el primer tramo, a pesar de la presencia del ingeniero Franco Antoniazzi, de la Lamborghini Engineering.



de Nueva Zelanda, las dos últimas oportunidades para el piloto español de enderezar su temporada. El acuerdo entre el Jolly Club y Lamborghini Engineering posibilitaba la presencia del ingeniero Franco Antoniazzi tomando cumplida nota de todo en el lugar del insustituible Rino Buschiazzi. El primer fruto de esa colaboración eran distintas soluciones técnicas en el Lancia de Gustavo Trelles, cuyo motor era probado por Sainz justo antes de romperse el día anterior a la «largada» de la prueba argentina, después de ceder el volante al uruguayo. Premonición o no, lo cierto es que el piloto de Repsol se sentaba sobre su vehículo durante ochenta kilómetros y no notaba nada raro en su comportamiento, cuyo motor contaba con 25 CV más que en Grecia, sobre todo gracias al empleo de la gasolina Avgas 100. Carlos Sainz completaba a buen ritmo el Hipódromo de Tucumán cuando a quinientos metros de la meta la centralina del motor de su Lancia se «suicidaba», metafóricamente hablando, enviando coordena-

das erróneas al motor, lo que acababa rompiendo los anillos de dos cilindros. Luis Moya gritaba: «¡Se ha roto, se ha roto!», antes de que el Lancia HF Integrale enmudeciese definitivamente. Un duro golpe para Sainz des-

pués de haber entrenado como nunca, hasta pasar ocho veces por tramo y llevar una jornada completa de pruebas técnicas y neumáticos, y que ha comprometido definitivamente sus aspiraciones al título que ostenta. ○

## 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 monoplaça de alta competición. Con los mejores medios, expertos monitores y en uno de los circuitos más prestigiosos de Europa. Sin límite de edad. En cursos individuales o en cursos pensados para el incentivo de empresa. Entra en un mundo apasionante.

#### ¿QUERES LLEGAR A LA FORMULA-1?

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

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

elf

MxOnda

RENAULT

MICHELIN

Motor 16

CIRCUIT DE CATALUNYA

ESCUELA ELF RENAULT DEL CIRCUIT DE CATALUNYA





## Cardús, otro que se va

**U**NA semana después de que Garriga anunciara su retirada, Carlos Cardús ha hecho lo mismo. Los motivos no son otros que las graves pérdidas económicas que arrastra el piloto de Tiana después de estar en las parrillas de salida con una Honda oficial sin disponer de patrocinador. El montante de estas pérdidas ronda los cincuenta millones de pesetas y a ello hay que añadir el «leasing» de las motos con lo cual los números rojos superan el centenar de millones.

Este año Carlos corría gracias a un préstamo bancario personal y al no haber encontrado ningún patrocinador que confiara en él -como sí lo hizo la marca Honda- decidió jugar una carta novedosa y arriesgada: el célebre «Run for Freedom».

Vista de lejos aparecía como genial. De cerca no lo era tanto. El matrimonio Cardús, Silvia y Carlos, se agarró a la idea de una agencia llamada **Aura** que ofrecía algo imposible pero que ellos aceptaron, ya que no disponían de otra salida. Empleando Amnistía Internacional como «gancho» se debían hacer actos promocionales cuyas ganancias servirían para pagar los honorarios de Aura, nada menos que 35 millones confesados por la agencia, los gastos de correr una temporada, lo que representa unos doscientos «kilos», y lo que sobrara iría a parar a la citada **Amnistía Internacional**. Aura ha sido absolutamente incapaz de rentabilizar una idea que, de entrada, llamaba la atención y era acogida con cariño, y eso que la organización humanitaria era la última en recibir un duro y únicamente en el caso de que hubiera beneficios. El concierto de Los Inhumanos y Joaquín Sabina en Montmeló fue la gota que colmó el vaso: diez kilos más a la cuenta negativa de los Cardús. Así las cosas, antes de quemar su patrimonio personal, **han preferido parar**.

Carlos ha sido siempre un piloto muy controvertido, nadie ha negado su rapidez, pero ha fallado demasiado en momentos cruciales, también ha caído demasiado. El «Triti» -mote heredado de su padre, portero en el Español- perdió su oportunidad de oro en 1990, en Australia. De haber sido **Campeón del Mundo** por delante de Kocinski, quién sabe si el futuro hubiera podido ser otro.

Cardús se va triste y con mal sabor de boca. Es cierto, las cosas no han sido como él esperaba: demasiados «amigos» le han clavado puñales por la espalda, las decepciones son más numerosas que las alegrías, los fracasos abundan más que las victorias. Pero ahora quiero recordar a aquel Cardús que tan a menudo se ha subido a una moto con el cuerpo hecho trizas, a aquel Cardús que con coraje y sufrimiento superó lesiones tan importantes como la de la pierna que se destrozó en Japón o la de la cabeza seriamente conmocionada en el Jarama, a aquel Cardús que, despedido por Ángel Nieto, montó su propia escudería **junto con Silvia** y prácticamente solos se lanzaron al Mundial. Poco a poco escaló posiciones y fue capaz de ganar en Le Mans en 1989: pocas veces celebramos con más emoción una victoria, porque a Cardús, pese a sus defectos, a sus errores, se le quiere. Y es que no pasará a la historia como nuestro mejor piloto, pero Carlos puede tener la seguridad de que lo recordaremos como a nuestro campeón más humano.

José Luis Aznar



T O D O G A S A T O D O G A S A

## SURÁFRICA EN EL JARAMA

**T**ODO apunta a que el Jarama será escenario del G. P. de Suráfrica de motociclismo después de que los organizadores de aquel país hayan tirado la toalla a causa de problemas económicos. **Philip Island** -Australia- ya ponía el millón de dólares sobre la mesa y una carta con una «bula» especial para la Ley antitabaco; Hungría y Estoril aparecieron como los rivales más peligrosos -aunque tanto Jerez como Cataluña y Albacete se movieron a su vez- pero el circuito madrileño es el que tiene casi todos los números a su favor y cuenta con el precedente de haber montado con éxito y en 15 días un «G. P. de Yugoslavia». Con ello España será escenario de tres Grandes Premios, algo inaudito en el motociclismo. El **IRTA** le ha pedido tres cosas al RACE: una nueva sala de prensa, reasfaltado de algunas porciones de la pista y vallado más resistente «a prueba de entusiasmos».

## 1994: YAMAHA VUELVE AL MUNDIAL DE 125

**L**A próxima temporada volverá a haber Yamaha en el Mundial de 125 con serias intenciones de victoria. En Mugello se presentó la moto con la que **Kato** ya ha ganado cuatro de las cinco carreras del Campeonato japonés frente a las Honda. El citado piloto nipón será uno de los encargados de llevarlas, aunque no se conoce todavía en qué escudería lo hará, dado que el equipo de **Alex Valesi**, que hace correr las Yamaha de Harada y Chili, se ha negado a ello. Se espera que haya bastantes de estas motos en el Campeonato y la marca pretende que sean semi-oficiales como es el caso de las **Honda Kit A**.



## ESPERANZADOR DEBÚ DE GENÉ

**J**ORDI Gené por fin debutó esta temporada en Fórmula 3000, lo hizo en el circuito siciliano de Enna-Pergusa y con su nuevo equipo, el **TWR**. Esta primera carrera no ha sido muy afortunada para el piloto español de Benetton, ya que a causa de una rotura en la suspensión, sufrió una fuerte salida de pista, dañando su monoplaça, que fue a chocar contra el de **Yvan Muller**, accidentado unas vueltas antes.

Contando este incidente, el debú de Gené fue prometedor. Hasta el momento de su abandono, era el piloto más rápido en la pista, con la

**vuelta rápida** en su haber. Además estaba llevando a cabo una magnífica remontada, ascendiendo desde el puesto noveno, que ocupó en los entrenamientos, hasta la quinta posición. Por lo tanto, la lectura que hay que sacar de esta carrera es positiva, tras los meses de inactividad forzada, Gené ha demostrado que está en condiciones de realizar buenas actuaciones en lo que queda de campeonato. La carrera fue ganada por **David Coulthard**, que aprovechándose de la salida de pista de Pedro Lamy, ha pasado a encabezar el certamen con 21 puntos.

B O X E S

◆ **INCANSABLE LAFFITE**  
El veterano piloto, Jacques Laffite, no está dispuesto a poner fin a su carrera deportiva. Su próxima cita será en el Campeonato de Superturismos Francés con un Opel Vectra.

◆ **HONDA EN SPA**  
En las próximas 24 Horas de Spa, (31 de julio y 1 de agosto) habrá participación oficial de Honda con un NSX. Sus pilotos serán Armin Hahne, actual líder de la copa ADAC GT, Kazuo Shimizu y Bertrand Gachot.



# Cuando la calidad se reconoce.

La Asociación Española de Normalización y Certificación, AENOR, ha reconocido que Mobil Oil, S.A. supera las mayores exigencias internacionales de Calidad.

En Mobil Oil, S.A. estamos orgullosos por esta certificación, premio a nuestro esfuerzo continuo, desde siempre, trabajando al máximo rendimiento, superándonos día a día.

También estamos agradecidos a todo el equipo que trabaja en Mobil, motor de este reconocimiento de la Calidad, que AENOR ha otorgado a nuestro apartado de Venta y Distribución de Lubricantes mediante la concesión del Certificado de Registro de Empresa ER-082/2/92, de acuerdo con la Norma ISO-9002.

**AENOR**  
**ER**  
Empresa Registrada  
ER-082/2/92



Por qué conformarse con menos si puede elegir **Mobil**®

♦ **MERCEDES SIGUE EN EL 94**  
Tras confirmarse que en el 94, en el DTM, seguirá en vigor la Clase 1 y tras el anuncio de Alfa Romeo de seguir en ese certamen, Mercedes ha hecho público que también seguirá en el 94. A estas dos marcas se unirá Opel con el Calibra V4 de cuatro ruedas motrices.

♦ **DE LA ROSA CON DALLARA**  
Pedro Martínez de la Rosa entró en Donington Park al nuevo chasis Dallara F3 que utilizará hasta el final de temporada. Su primera carrera con este chasis no ha sido muy afortunada. En los entrenamientos tuvieron que trabajar duro para ponerlo a punto, ya que el Dallara estaba recién llegado de Italia. Tras una buena progresión, en el «warm up» realizó el mejor tiempo, en la carrera la suerte le volvió la espalda. Tras una magnífica salida, que le situó justo detrás del cuarto clasificado, una fuerte frenada de éste propició que Martínez de la Rosa no pudiese evitar colisionar con él, acabándose para el español la carrera antes de finalizar la primera vuelta.



♦ **FITTIPALDI NUEVO LÍDER**  
Mansell, que no pudo finalizar la carrera puntuable para la Fórmula Indy disputada en Toronto, ha perdido el liderazgo de ese certamen a manos de Emerson Fittipaldi, que finalizó en segunda posición. El nuevo líder tiene en el campeonato 105 puntos, seguido de Mansell con 102.

## G. P. DE SAN MARINO: RESUCITA DOOHAN

POCO más de un año después de que estuvieran a punto de amputarle una pierna a consecuencia del accidente sufrido en Assen, Mick Doohan a vuelto a ganar un Gran Premio, el décimo de su carrera deportiva. Ha sido una revancha sobre un destino cruel. En el bello circuito del Mugello, el australiano ha estado absolutamente imparable, los machacó a todos desde la primera sesión de entrenamientos y sólo un Schwantz empecinado en demostrar que no es líder del Campeonato por casualidad pudo acercarse un tanto: fue un segundo más lento. En carrera el duelo se repitió: Doohan marchó primero hasta que un susto permitió que Schwantz tomara el liderato. El australiano se rehizo, recuperó la cabeza y se mantuvo bien hasta el final, pese a que el tejano sólo se dio por vencido en las dos últimas vueltas: «Iba a intentar un ataque al final, pero el motor comenzó a vibrar y preferí asegurar mi liderato en el Mundial». Alex Crivillé, después de haber tenido múltiples problemas en los entrenamientos, había enderezado la situación en carrera, y justo en la última vuelta, cuando tenía a Itoh y su cuarta plaza en el punto de mira, sintió con horror como la moto enmudecía: se había quedado sin gasolina a causa de un cálculo erróneo por parte de su equipo. López-Mella, brillantísimo en entrenamientos, decimocuarto, pero mucho tiempo entre los diez primeros, cayó en en el transcurso de la carrera. El gallego ahora puede correr gracias a los donativos de un letrado de su tierra y a las donaciones benévolas en una cuenta corriente a la par que, por fin, Yamaha España parece que va a echarle también una mano. Fue una victoria inteligente la de Capirrossi en el cuarto de litro. Tuvo so-



lamente dos rivales: Reggiani y Harada. El de Aprilia parecía que iba a imponerse pero fue el de Honda el más astuto, se le coló en el último viraje, mientras que Harada, que había visto que no podía escaparse, prefirió ser tercero -a punto estuvo de «birlárselo» Ruggia- y así seguir construyendo su liderato. Puig iba en un tercer grupo, peleando con Aoki y Chili por la octava plaza, pero a la postre tuvo que conformarse con ser décimo. Checa, la revelación del Gran Premio de Europa, se estrenó en esta categoría y terminó en un honorable vigésimo primer puesto, mientras que «Aspar», que tomó la salida en lugar del lesionado Borja, se retiró cuando estaba «en los puntos» «para no comprometer mi carrera en 125». En esta categoría es imprescindible decir que D'Antín se rompió la clavícula en los entrenamientos justo cuando todo está atado para que «herede» la Honda oficial de Cardús. Kocinski sigue ausente, puesto que nadie le da una moto si no firma para 1994.

En 125 Raudies ofreció un nuevo «solo» mientras que por el resto del podio se peleaban cinco pilotos que quedaron en este orden: Sakata, Saito, Waldmann, Giró -que marcó la vuelta rápida y por fin sus primeros puntos- y Ueda. Tras ellos finalizó «Aspar» que estaba también en esa lucha, pero al final se rompió una lámina de su motor. Torrontegui fue sacado de la pista por Casanova cuando iba decimosegundo.

Texto y fotos: José Luis Aznar



## BOSCH ENTRE LA ELITE EUROPEA

UNA vez más, David Bosch ha demostrado que se encuentra en un buen momento de forma y, en la última carrera de la Eurocup de Fórmula Renault, disputada en el circuito alemán de Nurburgring, se adjudicó la primera manga de forma muy brillante. En la segunda, tras una mala salida, ocupó la quinta posición, puesto que mantuvo hasta el final. El resto de los pilotos españoles presentes en esta carrera tuvieron distinta suerte. Tanto en la pri-



mera manga, como en la segunda, Javier Díaz finalizó en el puesto doce. Ángel Burgueño, que en la primera manga finalizó en séptima posición, en la segunda no pudo finalizar a causa de la rotura del motor de su monoplaça. El peor parado fue Iván Arias, que en la primera manga, cuando disputaba la segunda plaza al alemán Tiemann, éste le desplazó en una «chicane» muy rápida, Arias perdió el control de su coche y sufrió un espectacular accidente, con vueltas de campana incluidas. Afortunadamente el piloto español no sufrió lesiones graves.

Tras esta carrera el dominador de la Eurocup Fórmula Renault es el francés Olivier Couvreur, con 128 puntos, seguido por Iván Arias con 56 y de Jean Philippe Haouza con los mismos puntos que el español. David Bosch, con sus buenos resultados en las últimas carreras, ocupa cuarta posición con 48 puntos.

♦ **LOS FORD, EN REGLA**  
La desesificación de los dos Ford Escort Cosworth grupo N de Gestrilón y Alonso, en el Rallye de Lugo, ha sido finalmente desestimada por la F.E.A., que considera perfectamente legales los neumáticos, más anchos, utilizados en ambas monturas.

♦ **D'ANTÍN HEREDA DE CARDÚS**  
Las conversaciones entre el equipo MX-Orca, Montesa-Honda y Carlos García, han sido provechosas para Luis d'Antín, que pilotará en lo que resta del Mundial de 250 la Honda NSR 250 que utilizó Cardús.



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

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



Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 14.560 ptas.  
 Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.  Giro postal n.º a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.  
 D. \_\_\_\_\_  
 Calle \_\_\_\_\_  
 Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_  
 Fecha de nacimiento \_\_\_\_\_ D.N.I. \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_  
 Precio suscripción  
 España \_\_\_\_\_ 14.560 ptas. América, África \_\_\_\_\_ 35.256 ptas.  
 Europa, Argelia, Marruecos y Túnez \_\_\_\_\_ 29.016 ptas. Asia, Oceanía \_\_\_\_\_ 48.516 ptas.

ENVIAR A MOTOR 16 CAMBIO Y RUSCONI, S. A. / HERMANOS GARCIA NOBLEJAS, 39 28037 MADRID

