



LO ULTIMO: ALFA ROMEO COUPE

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

17 de agosto 1993

Núm. 513 • 350 ptas.

Comparativa

SUPERBERLINAS

PEUGEOT 405 T 16

OPEL VECTRA TURBO



AL VOLANTE

NUEVOS ROLLS ROYCE Y BENTLEY PARA EL '94



FORD ESCORT 1.8 TD, SOLUCION PARA LA CRISIS

A FONDO



NUEVO TIPO. NACIDO SEGURO.

Nuevo Tipo 3 y 5 puertas.

Un automóvil diseñado para proteger. Gracias a su estructura reforzada y de deforma-



Barras laterales de seguridad.

ción programada, a sus barras laterales de protección, ha superado los más

severos "crash test." Además, el airbag y los cinturones delanteros con pretensor son

una opción que garantiza la seguridad. Nunca

el habitáculo y los ocupantes han estado tan protegidos.

El interior del Nuevo Tipo es

una combinación perfecta entre habitabilidad, la mayor de su categoría, y confort. Según

versiones, el equipamiento incluye: elevallas eléctricas,

cinturones regulables en altura, cristales atérmicos, cierre cen-

tralizado, retrovisores eléctricos con desempañador. El aire acondiona-

do, opcional, asegura un mayor confort climático. La

dirección, ligera y precisa, va dotada de asistencia hidráulica a partir de las versiones SX

y en el 1.6 S. El ABS, disponible en las versiones GT, SLX

y 16 V, asegura en frenadas un perfecto control del vehículo.

Los motores, de 1.400 a 2.000 cc, responden energicamente a las

mayores exigencias de conducción.

La nueva gama Tipo dispone de 12 versiones en 2 carrocerías, la nueva 3 puertas, brillante y deportiva, y la 5

puertas, confortable y elegante. Todas nacidas bajo el

mismo concepto: proteger.

DESDE 1.460.000 PTS.

*P.V.P. PARA PENINSULA Y BALEARIS (I.V.A., TRANSPORTE, IMP. DE MATRICULACION Y PROMOCION INCLUIDOS)



Volante de seguridad E.A.S.



Sistema de frenado ABS.



Airbag.



Cinturón con pretensor.

DAGUER



NUEVO TIPO. 3 Y 5 PUERTAS. FIAT

Motor 16



CAMBIO BUSCONI, S.A.
 Presidente: Juan Tomás de Salas.
 Consejeros: Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
 Secretario: Gregorio Arroyo.
 Director General: Javier Pascual del Olmo

Director:
 Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Carruda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefe:** M^o Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Luis M. Turnes (diseño). Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Edición:** Lourdes Bravo, Fernando Cañal, 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 Amaz. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meillerey (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). **Autoedición:** José M^o Gómez-Morán (jefe), José M^o Ormazabal.

Marketing: Jorge Dorrego. **Directora de Promoción:** Charo Oñate. **Director de Producción:** Roberto Parras. **Directora Tarjeta Motor 16:** Marta Sedano. Isabel Moreno

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Susanes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Ariza y M^o Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguerado. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rusé. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Irujo. **Director de Publicidad Internacional:** M. Ángel 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: 406 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1^o 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 Remedio, 26. 28037 Madrid. **Impreme:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. **Distribuye:** INDISA. Rufino González, 34 Bix. 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 00.

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

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

E S T A S E M A N A



36
 Subaru
 SVX 4WD
 Automat.

PUNTO DE MIRA

SU CASO

LO ÚLTIMO

Alfa Romeo Coupé

Jiotto Caspita

AL VOLANTE

Nuevos Rolls Royce y

Bentley para el '94

FRENTE A FRENTE

Opel Vectra Turbo/Peugeot

405 T16

A FONDO

Ford Escort 1.8 TD Ghia

Subaru SVX 4WD Aut.

FUERA DE SERIE

TechArt Porsche 911

Carrera Speedster

4 ACTUALIDAD

11 Visión y conducción

12 PRECIOS

MOTOS

14 BMW F 650/Aprilia Amico

16 DEPORTE

Rallye de Nueva Zelanda

Rallye de Madeira

22 A Todo Gas

FIRMA DE LA CASA

30

36

42



76
 BMW F
 650



82
 Rallye de
 Nueva
 Zelanda

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

Siempre la misma historia

UNA vez más le ha tocado al automovilista pagar los platos rotos de una situación económica que, a pesar de lo que digan, no acaba de tocar fondo. El Gobierno había anunciado fuertes medidas para combatir esa crisis y, a la hora de la verdad, la única que aparentemente se ha tomado ha sido subir el precio de las gasolinas; como siempre. El ministro de Economía justificaba la medida por el hecho de la baja fiscalidad que hasta ahora han tenido las gasolinas en nuestro país comparada con la que soportan en otros países europeos. No nos parece, desde luego, una razón suficiente, como tampoco lo es el hecho de que todavía sus precios estén por debajo de los al uso fuera de nuestras fronteras. ¿Han tenido en cuenta la diferencia de capacidad adquisitiva existente con respecto al resto de los países? Parece que no.

No se trata de criticar una medida que quizá sea necesaria,

pero sí de cómo se ha tomado y los beneficios que esperan sacar de su aplicación. Si para el Gobierno el hecho de subir la gasolina supone la solución a la crisis, están equivocados, y los 40.000 millones de pesetas que van a recaudar, ¿servirán para algo? Mucho nos tememos que no, todo lo contrario. En todo caso si servirán para hacer aún más difícil la maltrecha situación del sector del automóvil en nuestro país. Eso, que lo pensamos todos, ya ha dado lugar a manifestaciones de protesta

por parte de los fabricantes, que se han visto obligados, debido a la aplicación del nuevo impuesto sobre las gasolinas, a revisar sus previsiones hasta final de año a la baja. Y no nos extraña. Los últimos datos, referentes al mes de julio, hablan de un descenso en las ventas de un 19,4 por ciento, en un mes tradicionalmente bueno. Esa cifra representa la más baja registrada desde 1986. En el acumulado del año la caída del mercado es de un 27,7 por ciento. Si de aquí a final de año se esperaba una recuperación, aunque fuese pequeña, con la subida de la gasolina mucho nos tememos que no se producirá. ¿Cuándo se darán cuenta de la importancia vital para la economía española del sector del automóvil? Da la impresión, a tenor de los últimos acontecimientos, que nunca.

Manuel Doménech



PUNTO DE MIRADA

MERCEDES VISION A 93

EN el próximo mes de septiembre y en el marco del Salón de Stuttgart, Mercedes Benz presentará una auténtica novedad, tanto por el segmento como por el concepto del modelo. El Vision A 93, como se llamará el nuevo Mercedes, rompe completamente con la línea mantenida hasta ahora por la marca de la estrella.

Con una disposición denominada de «sandwich» en la que el motor y el cambio no van montados en la parte delantera, sino debajo del habitáculo, el Vision A entra de lleno dentro de los minicoches urbanos. Mide sólo 3,35 metros pero su interior ofrece cotas de habitabilidad similares a las de un turismo grande.

Las motorizaciones previstas por Mercedes consisten en un tricilíndrico diésel de inyección directa, 60 caballos y con un consumo a 90 km/h de 3,1 litros a los cien; un motor de gasolina, también tricilíndrico, pero de 75 caballos, mayores prestaciones y un consumo de 5 litros a los cien; además, se ofrecerá un motor eléctrico con autonomía de 150 kilómetros.

CADA CUAL LO SUYO

EN el número 512 de Motor 16, se publicó una comparativa entre el Seat Ibiza GTI y el Volkswagen Golf GTI y los precios que aparecían corresponden a versiones dotadas de opciones para igualar el equipamiento. En el Ibiza estas opciones son: aire acondicionado, llantas de aleación y ABS+EDS. En el Golf se contabiliza la opción de aire acondicionado. El precio base del Ibiza es de 1.930.000 pesetas el 3 puertas y 1.995.000 el 5 puertas, con las opciones mencionadas sube hasta 2.470.000 en el 3 puertas y 2.312.000 en el 5 puertas. Los precios recomendados del Golf son: 2.485.000 pesetas para el 3 puertas y 2.601.000 pesetas el de 5. Con el aire acondicionado, éstos suben hasta 2.675.000 pesetas en el tres puertas y 2.791.000 en la versión de cinco puertas.



SEMAFOROS

La fuerte subida de la gasolina, motivada por el incremento del impuesto que ha decretado el Gobierno para los carburantes, viene una vez más a aumentar la presión fiscal, la más alta de Europa, que pesa sobre el automóvil en España. Con esta subida, Hacienda tiene previsto recaudar hasta final de año cuarenta mil millones de pesetas para contener el fuerte incremento del déficit público, sin tener en cuenta que, de nuevo, la presión se ejerce en el momento más inoportuno para un sector que está atravesando una larga y profunda crisis.

De nuevo el Real Automóvil Club de España realiza un extraordinario esfuerzo, económico y humano, para traer a nuestro país el último Gran Premio de Motociclismo del año. Ante la anulación de la carrera de Suráfrica, el Race ha recogido el guante. En el Jarama se trabaja sin pausa para que el próximo 26 de septiembre el trazado del circuito tenga asfalto nuevo y no falten ninguna de las medidas de seguridad que impone la FIM para permitir que se celebre la carrera. El esfuerzo del Race va a permitir que España cuente este año con tres Grandes Premios de Motociclismo.

BREVES

♦ **COSAS DE CARRETERAS**
Desde el 1 de junio el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, ha intensificado los controles sobre transporte clandestino de viajeros entre Andalucía y Cataluña, y en este tiempo la Guardia Civil de Tráfico ha detectado ya quince autocares ilegales. Por otro lado, el Consejo de Ministros, en sesión especial, ha decidido destinar 17.600 millones de pesetas a mejorar las autovías de Asturias y Galicia, comarca que ya se ha beneficiado de casi 300.000 millones de pesetas del plan de carreteras previsto para el Xacobeo. También, en octubre se reiniciarán las obras del túnel franco-español de Somport, paralizadas desde hace meses por problemas legales entre los dos estados.

♦ **LA GASOLINA DE AGIP**
A partir del 31 de julio, la gasolina «potente y limpia», denominada Extraverde 98, y comercializada desde hace algunos años en otros países europeos, está ya disponible en las estaciones de servicio AGIP de las autopistas catalanas. Esta gasolina mantiene los motores limpios y no ensucina los catalizadores reduciendo la contaminación.

♦ **CATALIZADOR MAZDA**
Mazda Motor Co. ha desarrollado el primer catalizador de tres vías para motores de mezcla pobre, que contribuye a aumentar la economía del combustible entre un 5 y un 8 por ciento. El catalizador filtra las emisiones de hidrocarburos, monóxidos de carbono y óxidos de nitrógeno, sin necesidad de añadir un catalizador de descomposición especial para el Nox, por lo que este sistema resulta pequeño, sencillo y ligero.



SUBASTA DE COCHES EN LONDRES



El próximo 28 de octubre Brooks subastará, en la Muestra del Motor de Londres, un Delage D8S Chapron Tourer, exquisito modelo de 1932, que ha ganado numerosos concursos de elegancia. De este modelo se construyeron 99 unidades, de las que quedan solamente 17 en todo el mundo, una de las cuales vendió Brooks el pasado mes de abril en Olympia. Junto al cotizado Delage, se subastarán modelos para todo tipo de bolsillos, que podrán ser vistos e incluso probados antes de la subasta en el stand de Earls Court o en la sede Brooks en Clapham.

MÁS IMPUESTOS A LA GASOLINA

CON la subida de cinco pesetas del impuesto especial sobre la gasolina, decretada por el Gobierno para contener el fuerte déficit público, el precio de la «súper» ha roto en menos de seis meses dos barreras psicológicas, a mediados de febrero la de las cien pesetas y ahora, la de las **ciento diez pesetas**.

Con este incremento, unido al incremento autorizado por el Ministerio de Industria para la segunda semana de agosto, el litro de gasolina «súper» sube 7,3 pesetas el litro, pasando a costar 111,8 pesetas desde las 104,5 que costaba a principios de mes.

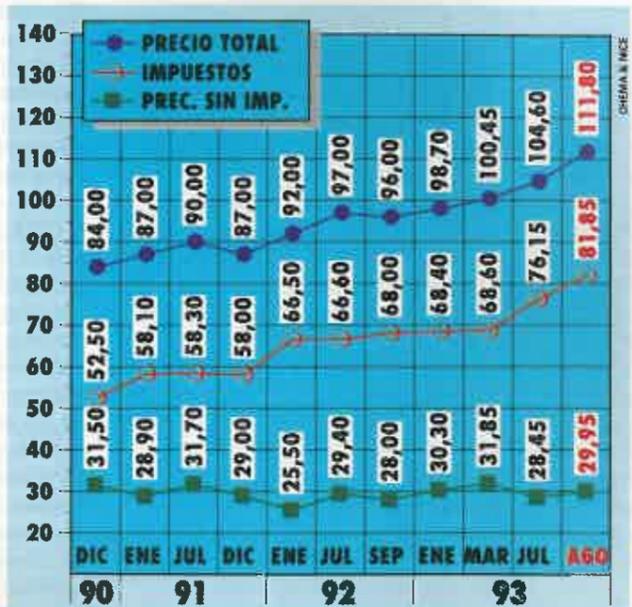
Los impuestos especiales que gravan la gasolina «súper» —que representa cerca del 90 por ciento del consumo total— pasan de 55,5 a 60,5 pesetas el litro, con lo que el Gobierno, que en su afán recaudador ha incrementado dos veces en menos de un año los impuestos sobre los carburantes, piensa ingresar **40.000 millones** de pesetas «extras» en lo que falta de año. En la actuali-

dad, de las 111,8 pesetas que se pagan por cada litro de súper, 75,10 pesetas corresponden a impuestos (60,5 pesetas de impuestos especiales y 14,6 pesetas de IVA), mientras el precio real, comprendido el importe de la extracción, transporte, refinado y comisión es de sólo 36,70 pesetas, algo menos de un tercio del precio total del producto.

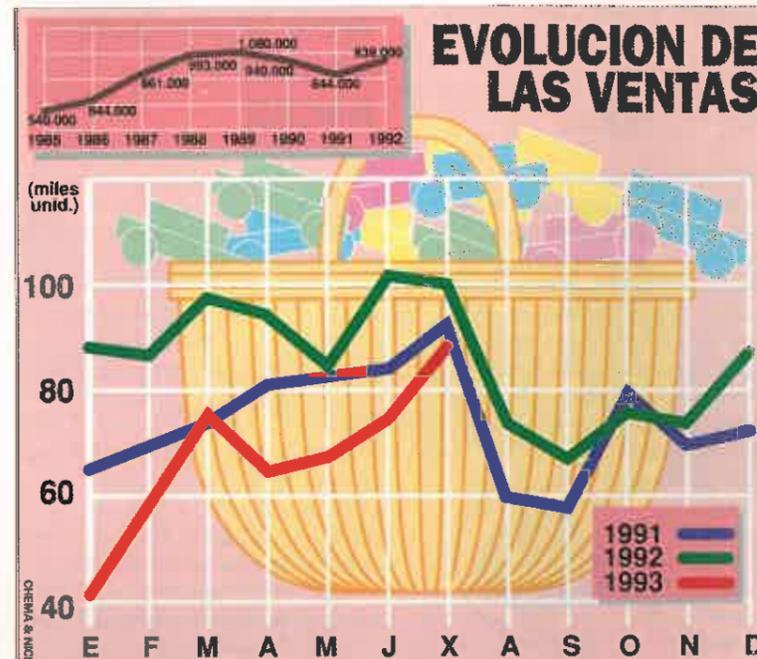
Ahora, el precio de las gasolinas españolas se acerca más a la media comunitaria, superando sólo a Lu-

xemburgo, (107,9 pesetas) y aproximándose a los precios de Dinamarca (112,8 pesetas) y Gran Bretaña (117,7 pesetas), pero quedando muy lejos de las 147,7 pesetas de Italia o las 146,9 de Holanda. En el aspecto impositivo las gasolinas españolas también quedan por debajo de la media comunitaria —75,10 pesetas el litro en España frente a las 91,7 pesetas en la Comunidad—, donde destaca la alta tasa de Italia (109,9 pesetas), Holanda (107,4) y Francia (107,2).

Aunque es cierto que la gasolina en España continúa siendo la más barata de la Europa Comunitaria, tampoco se puede olvidar el diferente poder adquisitivo de los distintos países, ni tampoco que estas diferencias se han visto remarcadas por las sucesivas depreciaciones sufridas por la moneda española en los últimos meses. Sea como sea, este incremento, que aumenta aún más una presión fiscal sobre el automóvil en España que es la más alta de Europa, llega en el momento más inoportuno para un sector, el del automóvil, que sufre una profunda crisis.



EVOLUCION DEL PRECIO DE LA GASOLINA SUPER



LA CRISIS CONTINÚA

SEGÚN datos provisionales de la Asociación Nacional de Fabricantes (ANFAC), la venta de turismos el pasado mes de julio fue de 87.650 unidades frente a las 108.807 del mismo mes de 1992, lo que representa un descenso del 19,44 por ciento; la cifra más baja registrada en este mes, tradicionalmente bueno desde el año 1986.

En el **acumulado del año**, los datos son todavía más negativos para este sector, sumido en una profunda crisis, que se verá agravada con el reciente decreto del Gobierno incrementando los impuestos especiales que gravan los carburantes. En los primeros siete meses del año, las ventas totales alcanzaron las 467.468 unidades, lo que representa un descenso del

27,7 por ciento en relación al mismo periodo del año anterior, o lo que es lo mismo, cerca de 180.000 coches menos en lo que va de año. De este total, 213.403 unidades corresponden a turismos de fabricación nacional, frente a los 355.682 del año pasado, mientras los importadores alcanzaron las 254.065 unidades (290.888). Esto significa que la crisis está afectando mucho más a los **fabricantes** nacionales, que pierden un cuarenta por ciento acumulado desde enero, mientras los importadores lo hacen en un 12,7 por ciento (en julio fue sólo del 4,7 por ciento, frente al 32,8 por ciento de los nacionales). Así, los coches importados acaparan ya el 54,35 por ciento del mercado nacional.

FINANCIACIÓN A MEDIDA

LA Cuenta Bafisa es un producto financiero especial para el mercado del automóvil. Se trata de una **línea de crédito** que permite, a medida que se pagan las mensualidades del coche, añadir los gastos de mantenimiento o mejoras, lo que implica un incremento del tiempo de la amortización pero no de la cuota mensual.

Se pueden hacer aportaciones extraordinarias para rebajar los intereses —revisables anualmente— y, tanto en ese caso como en el de la cancelación anticipada, el cliente no paga ningún gasto. Esta cuenta ha sido introducida por Barcelonesa de Financiación S.A., integrada en el grupo Barcelonesa junto con Barcelonesa de Leasing S.A.

BREVES

♦ **OTRO PREMIO PARA VALEO**
Nissan le entregó en el Reino Unido el Trofeo al mejor proveedor en 1992 al Director de la Rama de Iluminación y Señalización del Grupo Valeo. El premio se añade al concedido por General Motors a la División de Motores de Arranque Valeo, y al título de Empresa del Año que también GM le otorgó.

♦ **CEPSA INVIERTA**
La compañía petrolífera Cepsa ha invertido 1.700 millones de pesetas en la puesta en marcha de la primera planta de producción de leonormos, componente imprescindible para la fabricación de gasolinas sin plomo. La planta tiene una capacidad de producción de 250.000 toneladas de leonormos anuales, que toman como materia prima 350.000 toneladas de naftas ligeras.

♦ **AHORA, MAS FÁCIL**
Europcar Interrent y Exact Change, empresas europeas independientes de cambio de



dívidas, han desarrollado el primer sistema de reserva de automóviles a través de pantalla inteligente. El servicio, Exact 2001, se implantará en diez países europeos, y permite elegir y reservar el vehículo visualmente, sin utilizar teclados y con una simple presión de pantalla.

♦ **NUEVO DIRECTOR**
José Francisco López Vela es el nuevo director de postventa de GM España, en sustitución de Robert Trüzi que ocupará un nuevo cargo en GM Europa.

Londres

Ian Adcock

► **EL RENACER DE BRISTOL**
Después de 9 años sin diseñar un coche, Bristol lanzará un nuevo modelo este otoño. El dueño de la lujosa marca, Tony Crook, que fabrica muy pocos coches al año, piensa adaptar su modelo Britannia, con motor Chrysler V8, incorporándole un turbo. Crook ha manifestado también que necesitará ayuda para desarrollar su nuevo coche.

► **RUMORES DE UNIÓN**
Después de que General Motors no tuvo éxito en su acercamiento a Lotus, Bugatti parece reunir todas las condiciones para una posible unión. Romano Artici,

presidente de la compañía e importador de Lotus para Italia, está dispuesto a pagar para desarrollar motores turbo de dos litros y así no sobrepasar la tasa de impuestos italiana. Por su parte, Simon Wood, el mago del diseño de motores Lotus, Esprit Turbo y Omega, se unirá a Bugatti, mientras que Oliver Winterbottom, también de Lotus, trabaja en Estados Unidos sobre sistemas abrag para súper-coches italianos.



Tokio

Daniel Monteverde

► **CAEN LAS EXPORTACIONES**
Las exportaciones niponas de automóviles cayeron el 3,6 por ciento en el primer semestre del año. Los envíos a China, a pesar del endurecimiento de los controles a la importación, se incrementaron en un 136 por ciento y sufrieron un ligero aumento del 1,1 por ciento en Alemania en los seis primeros meses de 1993, respecto al mismo período del año anterior.

► **FORD ELEVA SU PRESIÓN SOBRE JAPÓN**
Las ventas de Ford en Japón aumentaron el 56 por ciento durante el primer semestre de este año en relación con el año anterior, totalizando 2.365 unidades. Animado por las cifras, Ford comercializará tres modelos más, aparte del Probe, y es inminente la implantación de laboratorios de investigación en Tokio e Hiroshima para el desarrollo de componentes. Además, ha pedido a la filial japonesa de Volkswagen que se encargue de la inspección de

los vehículos que importe a partir del otoño, al haberse quedado pequeñas las instalaciones que posee con su socio Mazda.

► **HONDA NO SE DESANIMA**
El número tres japonés ha firmado un acuerdo con el fabricante chino Yangcheng Automobile Co. para ensamblar coches -en concreto el Civic- en Guangdong a partir del próximo noviembre. Es la primera vez que Honda produce coches en China, mercado en el que lleva participando activamente desde 1982.

► **LA «BICI» ELÉCTRICA DE YAMAHA**
Yamaha tiene ya lista una nueva bicicleta con motor eléctrico para ayudar al conductor a subir las cuestas. El modelo PAS se venderá a partir de noviembre a un precio de 134.000 yenes, unas 170.000 pesetas al cambio, con un cargador que costará 15.000 yenes más (unas 20.000 pesetas).

SEGUROS: QUEDA MUCHO POR HACER

HACE unos días la Comisión Técnica de Seguros de Automóviles de Unespa daba a conocer los resultados definitivos del 92 y las previsiones del sector. Este ramo —cada vez menos maldito— empieza a mostrar los primeros signos de recuperación, aunque sigue registrando importantes pérdidas. Por su relevancia para el sector y los asegurados extraemos algunas de las conclusiones que se debatieron en dicha reunión y otras que también estos días han cobrado la máxima actualidad:

- En 1992 mejoraron, por tercer año consecutivo, los resultados del ramo de automóviles, que registraron unas pérdidas de 80.000 millones de pesetas frente a los 150.000 millones de déficit alcanzado en 1990.
- La siniestralidad sobre primas (total de pagos realizados) se redujo el pasado año en 5 puntos, pasando del 89 por ciento al 85 por ciento del total de la prima.
- Esta recuperación ha sido posible por una serie de acciones llevadas a cabo por la Comisión como son el trámite acelerado de siniestros, la reducción de los costes internos y externos, la lucha contra el fraude y su apoyo para mejorar la Seguridad Vial.
- En 1992, los españoles suscribieron pólizas de automóviles por un valor de 800.000 millones de



UNESPA Y LAS PREVISIONES. José Cercos es el presidente de la Comisión.



pesetas, un 15 por ciento más que en 1991. Porcentaje que coincide igualmente con el incremento medio de los precios.

• Aunque la frecuencia de accidentes se ha reducido sustancialmente, España sigue siendo uno de los países del área comunitaria con mayor siniestralidad. En 1991, de cada 1.000 turismos, 120 declararon algún siniestro de responsabilidad civil, únicamente superados por los 149 de Italia y muy lejos de los 37 de Finlandia o Noruega. En 1992, y según estimaciones, la frecuencia media de siniestros fue de 110 por cada mil turismos asegurados.

• En los primeros datos de 1993, se sigue apreciando un excesivo crecimiento de las indemnizaciones por daños corporales (superior al 20 por ciento). Recordamos que la evolución de los importes medios de las indemnizaciones por daños personales ha sido uno de los grandes puntales del déficit del sector, que se han incrementado en los últimos cinco años en el 130 por ciento en el caso de muerte y un 315 por ciento en invalidez. La aplicación por parte de los jueces del Baremo de Daños ha contenido en cierta parte la evolución ascendente, aunque no en la medida esperada. Con la entrada en vigor de la nueva Ley de Seguros (prevista

antes de que finalice el año) se elaborarán nuevas tablas que sí serán de obligado cumplimiento en las sentencias judiciales.

• Los jóvenes entre 18 y 27 años siguen siendo el colectivo de conductores con mayor siniestralidad, por lo que se ven obligados a pagar cuantiosos recargos en sus primas. La tarificación mediante los sistemas Bonus-Malus, es el único modo de rebajar el precio del seguro y beneficiar a la masa de «buenos» conductores jóvenes.

• Según José Cercos, presidente de la Comisión, el alto precio de las primas se debe al elevado número de accidentes, al de vehículos que circulan sin seguros (más de un millón entre turismos y motocicletas) y al fraude entre los asegurados, que cuesta unos 80.000 millones de pesetas al año. «Si controlamos estos tres factores, podremos bajar los precios —señaló— aunque no es previsible que esto ocurra antes de 1995».

• A la vuelta del verano, las compañías dispondrán de un fichero de vehículos asegurados, lo que permitirá, en un primer paso, saber en qué compañía está asegurado un determinado vehículo, con sólo teclear su matrícula, según establece una normativa comunitaria. En un segundo plazo, este fichero se cruzará con los datos de la Direc-

ción General de Tráfico, con lo que saldrán a la luz todos los vehículos que no estén dados de alta en ninguna compañía. Recordamos que la nueva Ley de seguros contempla sanciones de hasta 300.000 pesetas para los propietarios que incumplan con su obligación de estar asegurados.

• A partir de ahora, las aseguradoras están obligadas a pagar el coste de la reparación de los vehículos, aunque éste sea superior al valor del mismo, según una sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Tarragona. De este modo, las compañías de seguros **no podrán declarar «siniestro total»** a no ser que el asegurado así lo solicite. Dicha sentencia se fundamenta en la obligación de la compañía de reestablecer el patrimonio afectado, permitiendo a su propietario conservar el vehículo ya que «la tasación del coche responde siempre a valores coyunturales del mercado y no a su valor real».

Se pone así fin a uno de los mayores enfrentamientos entre asegurados y algunas compañías, acusadas en muchas ocasiones de «forzar» el siniestro total en casos en los que era perfectamente factible, proceder a la reparación, obligando al asegurado a tener que adquirir un vehículo nuevo.

EL MÁS PEQUEÑO
Kenwood presume de contar entre sus productos con el cambiador de CD de 10 discos de dimensiones más reducidas del mercado actual. Entre sus principales características cabe destacar su sistema de almacenamiento ultra-compacto con acceso rápido al disco, mecanismo flotante equilibrado con control de la tensión de lectura contra movimiento, vibración y calentamiento,



sistema convertidor digital/análogo de 1 bit y filtro digital de ocho sobremuestreos, doble controlador de impulso limpio (CPD) para una gama de sonidos medios y bajos bien definida, mecanismo de mando a distancia y además, puede funcionar vertical u horizontalmente.



GAMA SEGURA

LOS productos de la marca germana Grundig se encuentran entre los más sofisticados y con mejores prestaciones del mercado. La gama de radiocasetes presentada en el 93 continúa en la línea ya conocida introduciendo además nuevos modelos con mejores prestaciones.

Por otra parte, además de la seguridad ofrecida por el sistema DSS compuesto por un código personal electrónico y el panel frontal extraíble de reducido tamaño para poderlo transportar sin problemas en un bolsillo; Grundig ofrece a sus clientes un seguro contra robo para todos sus autorradios con DSS, siempre que su numeración coincida con la garantía que los acompaña y que hayan sido adquiridos a través de la red comercial de Grundig e instalados en el vehículo propiedad del usuario. La duración del seguro será de un año para todos los aparatos adquiridos antes del 31 de marzo del 94.

La actual gama comienza por abajo con el modelo WKC 3670, un aparato con FM estéreo, OM y OL. Cuenta con 36 memorias de las cuales 18 son para FM. Incorpora además sintetizador de frecuencias, memoria de la última sintonización, memoria para presintonías, reducción de agudos en función de la intensidad de campo, control de graves agudos, balance y fader. Su potencia es de 4x14 watos y por supuesto incorpora también el sistema DSS. En el medio de la gama encontramos el modelo WKC 3905, que incorpora todas las funciones del anterior y está provisto además de decodificador RDS (Radio Data System), Dolby B y es autorreversible. En lo más alto de esta gama se encuentra el modelo WKC 4871 RDS que incorpora los últimos y más sofisticados conceptos. Entre sus funciones destaca la completa interpretación de RDS.

Entre sus funciones destaca la completa interpretación de RDS.

RANGER

Voice

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

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

Distribuido por: RADIOVOX, S.A. Can Bruixa, 30-40 (Les Corts), 08014 BARCELONA. Tel (93) 490 81 40. Fax (93) 490 11 16



PROBLEMA EN ZARAGOZA

COMO lector habitual de su revista desde hace muchos años, expongo lo que considero verdadero paradigma de cómo no puede tratarse a un cliente consumidor, en la seguridad de que la información puede contribuir eficazmente a que casos como el que me ha tocado sufrir no se repitan. Estos son algunos de los episodios que vengo padeciendo desde la compra de un Audi 100 2.8 en el concesionario Sartopina, de Zaragoza. 1º: Encargo a la empresa un Audi 80 Quattro. Me entero casualmente por otro concesionario, un mes más tarde, que ese modelo no se fabrica. 2º: Vende y cobra la empresa mi anterior coche, siniestrado, sin mi autorización. 3º: Retiro el coche nuevo con seis malfunciones, tres de las cuales se ponen ya de manifiesto en el momento de la entrega (piloto del ABS, tapicería recortada bajo el apoyabrazos y la radio). 4º: Quince días después, con 90 kilómetros, se rompe la correa de la distribución a 70 Km/h. Ha de cambiarse el motor entero. Se instala mal, debo volver a dejarlo. 5º: Audi España me ofrece un coche sustitutivo sólo por 4 días y si pago en torno a las 2.000 pesetas diarias por seguro de robo. Me quedo 20 días sin coche. 6º: En un plazo de dos meses he ido nueve veces al taller. 7º: Debo exigir, bajo amenazas legales, el certificado de garantía y la factura de compra, que no me fueron entregadas. 8º: En mes y medio transcurrido desde el primer informe al Servicio de Relaciones con Clientes Audi, sólo he obtenido acuse de recibo del mismo, por cierto con el único membrete de Seat.

Martín Liria Lafaga
Zaragoza



POCA SEÑALIZACIÓN

LA carretera que une El Escorial con Valdemorillo es una vergüenza. Han hecho una rotonda nueva, han asfaltado, han pintado, y sin embargo la deficiente señalización se mantiene. Habitualmente es peligrosa, pero por la noche existen tres puntos negros en los que suele haber múltiples accidentes y que carecen de señalización adecuada. Se trata de curvas que incluso tomadas a la velocidad recomendada, resulta difícil adivinar donde terminan por falta de vallas señalizadoras, con grave riesgo para los automovilistas. Siempre tienen que hacer las cosas a medias.

Ricardo Jenner
El Escorial

EN TIEMPOS DE CRISIS, DIÉSEL

HE decidido comprarme un coche, un Citroën ZX, concretamente el modelo Advantage diésel. Mi duda consiste en elegir entre el diésel normal o el turbo diésel. La diferencia de precio entre los dos es de 130.000 pesetas. ¿Vale la pena pagar ese dinero por los 21 caballos más de potencia que ofrece el turbo? ¿el turbo necesita de alguna atención especial? ¿es más caro el mantenimiento? ¿es verdad que consume menos que el diésel normal? la insistencia del vendedor en que me quede con el turbo es lo que me produce desconfianza.

En todos los modelos ZX que miré, había una diferencia de 61.772 pesetas entre lo que me pedían en el concesionario y lo que ustedes publican en su revista, se lo pregunté al vendedor y me dijo que esa diferencia era debida a que ellos incluyen en el precio la matriculación y además tiene una serie de gastos como son: descargar los coches del camión, lavarlos, ponerlos a punto, etc. ¿es eso cierto? Otra cosa que me extrañó fue que el vendedor no mencionó para

nada la fama de los motores diésel PSA, cuando en su revista yo he leído maravillas sobre ellos. Tengo entendido que pronto saldrá al mercado el Peugeot 306 TD, ¿tendrá el mismo motor que el ZX TD?

Gerard Bosch
Els Alamus, Lleida

R.- Raro es, que un vendedor de Citroën no utilice como argumento de venta la efectividad de los motores diésel del grupo PSA. Sí merece la pena invertir algo más en el TD, ya que además de las prestaciones, claramente potenciadas, la dirección asistida es de serie (77.000 Pts. en el diésel).

El turbo no necesita atención especial ni le va a costar más caro el mantenimiento. En consumo es muy relativo lo de que gaste menos, todo depende de su conducción, en cualquier caso la media es más que interesante.



COMPRAR EN CANARIAS

UN amigo me comentó hace poco que en las Islas Canarias los vehículos japoneses están más baratos que en la Península. Entendí entonces por qué se les llama Islas Afortunadas. ¿Es cierto esto? ¿qué trámites he de cumplir para adquirir un vehículo allí? ¿me aconsejan que lo haga?

Andrés Rabal
Aguilas, Murcia

R.- Lo que le han contado es cierto. El régimen económico fiscal en las Islas es diferente al de la Península y existen grandes diferencias en tipos de tasa, aranceles y gravámenes. Adquirir un coche en Canarias siendo peninsular no es sencillo. Habría que cambiar la residencia y vivir (físicamente) en las Islas buenas temporadas. Si la inversión es multimillonaria puede uno arriesgarse, pero normalmente no merece la pena tanto papeleo.

ACTUALMENTE emparentados, Fiat y Lancia no se andan a la zaga a la hora de desarrollar nuevos modelos. Tras el anuncio por parte de Fiat de la próxima comercialización de un pequeño modelo deportivo de cuatro plazas con la base de la plataforma del Tipo, le llega ahora el turno a Alfa Romeo.

Ya se conocía el proyecto por parte de la marca del trébol de sustituir el veterano Spider por un coche de tecnología moderna. Pero ahora ya se sabe que un poco antes de la aparición de este descapotable de dos plazas, será presentado oficialmente un coupé similar al de Fiat, con el mismo planteamiento 2+2 y aprovechando el potencial de la fabricación en serie y de los carroceros adscritos al grupo italiano.

He aquí las primeras imágenes del que será el Alfa Romeo GT, cuya comercialización se llevará a cabo en la segunda mitad de 1994. El di-



seño de este pequeño coupé de tracción delantera está firmado por Pininfarina. Tanto el montaje y la fabricación de la carrocería en serie se efectuará en la factoría de Alfa Romeo en Arese. La plataforma estará derivada de la del 155 y su realización será confiada a la propia Pininfarina por razones económicas.

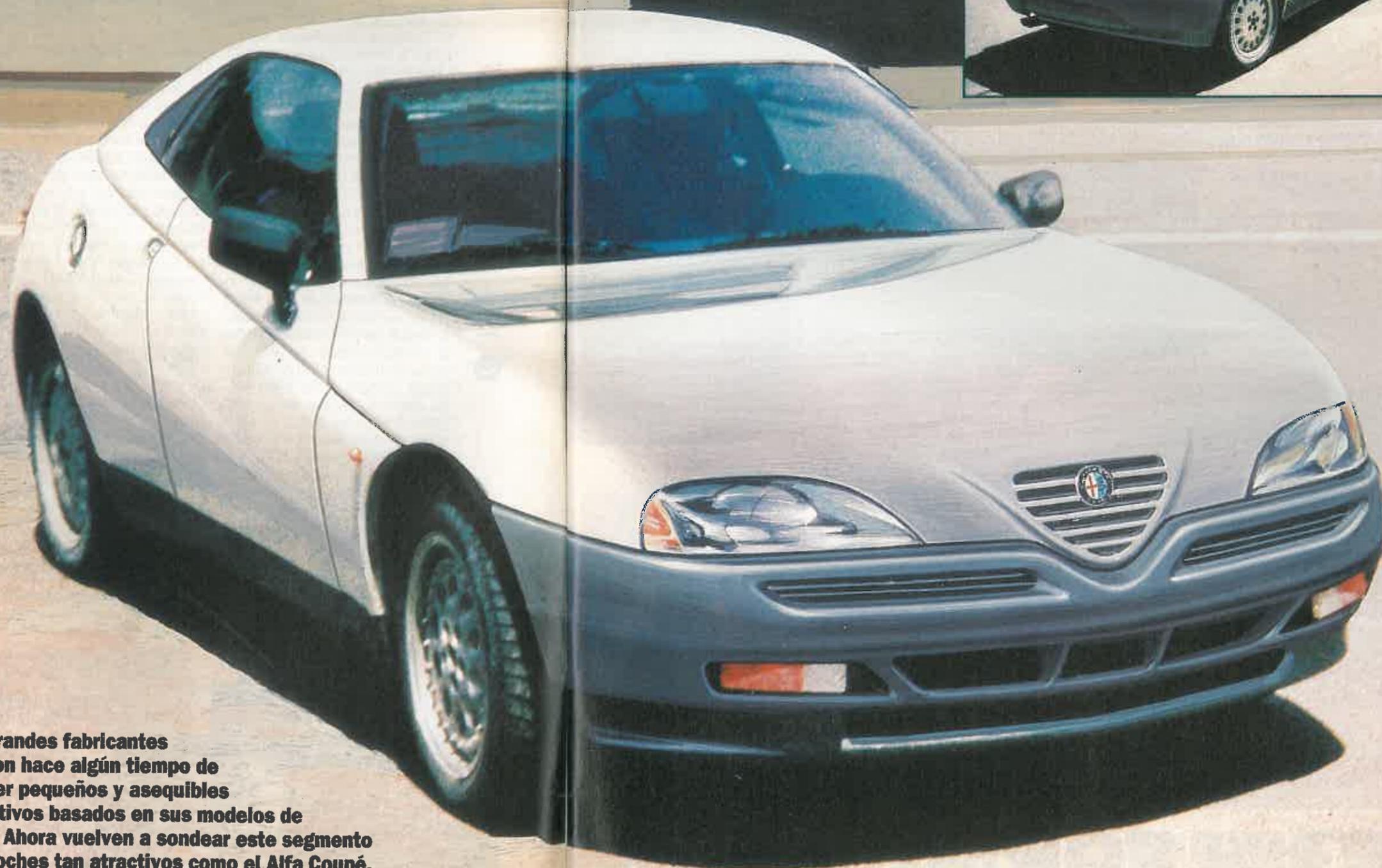
En cuanto a motorizaciones, el espíritu italiano queda patente en la elección del seis cilindros en V 3.0 del Alfa 164. La gama se completará al poco tiempo con el cuatro cilindros 2.0 Twin Spark de 16 válvulas.

Como puede comprobarse en las imágenes, el frontal posee el inconfundible estilo Alfa Romeo. Salvo los faros, cubiertos por el capó delantero y que serán redondos en el Spider, ambos coches presentan una silueta idéntica, en forma de cuña acentuada por el perfil lateral que los recorre oblicuamente. ○

Giancarlo Perini

Alfa Romeo coupé

LAS BUENAS COSTUMBRES



Los grandes fabricantes dejaron hace algún tiempo de ofrecer pequeños y asequibles deportivos basados en sus modelos de serie. Ahora vuelven a sondear este segmento con coches tan atractivos como el Alfa Coupé.



El sueño de la industria del automóvil japonesa de tener un superdeportivo se acaba de cumplir. El Jiotto Caspita acaba de recibir el beneplácito de la administración para lucir una placa de matrícula.

DESPUÉS de más de cuatro años de desarrollo, el coche es una realidad, aunque desde el primer prototipo al actual Caspita, ha sido necesario cambiar algunas cosas. En primer lugar hay que destacar la incorporación de un auténtico motor de competición. En lugar del complejo doce cilindros en H de origen Subaru, se ha optado finalmente por un motor Judd de diez cilindros en V conocido por haber sido utilizado por algunos equipos de Fórmula 1. Para esta versión civilizada, el V10 desarrolla 585 caballos. El chasis responde punto por punto a la reglamentación de Grupo C y está construido en fibra de carbono. Su resistencia queda fuera de toda duda y el peso es de sólo 85 kilos.

Un aspecto curioso del Jiotto Caspita reside en la suspensión. El diseño de la misma consigue combinar las necesidades de un superdeportivo de altas prestaciones con las exigencias de un coche de calle. Mediante un sistema hidráulico la altura libre sobre el suelo se puede variar entre 70 y 130 milímetros. Así mismo, la dureza de los amortiguadores se puede ajustar a las necesidades de cada momento. Los bajos del coche han sido diseñados para crear una depresión aerodinámica y aumentar

la adherencia del coche. El alerón posterior se puede controlar desde el interior mediante un sistema hidráulico y se eleva hasta 19 centímetros. Es curioso el sistema de tres gatos neumáticos acoplados al coche, que al igual que los grupo C de competición, elevan el coche en un instante.

Detrás de este proyecto se esconde todo un plan estratégico para hacer del nombre Caspita un verdadero símbolo de marca, bajo la cual se comercializarán infinidad de productos tales como ropa, artículos deportivos, gafas, etcétera. ○

FICHA TECNICA

MOTOR: Judd GV de 10 cilindros en V dispuesto en el centro longitudinalmente. Cilindrada: 3.497c.c. Potencia: 585 cv a 10.750 r.p.m. Par máximo: 39,2 mkg a 10.500 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** A las ruedas posteriores. Caja de cambios manual de seis velocidades. **SUSPENSIÓN:** Independiente de doble triángulo en las cuatro ruedas. **FRENOS:** Discos ventilados en las cuatro ruedas con mordazas de cuatro pistones. **RUEDAS:** Llantas de magnesio de 9x17 pulgadas delante y 13x17 detrás. Neumáticos Dunlop de 245/40 ZR 17 delante y 335/35 ZR 17detrás. **DIMENSIONES:** 4.534 m.m. Ancho: 1.996 m.m. Alto: 950 mm.

Jiotto Caspita UN FORMULA 1 SOBRE LA CARRETERA

Los Rolls Royce / Bentley del 94

UN TOQUE DE ACTUALIDAD

Si aparentemente nada ha cambiado en la gama de productos que presenta Rolls Royce/Bentley de cara a 1994, ciertas modificaciones de importancia, tanto en sus

mecánicas como en lo relativo a la seguridad, hacen que los modelos de la tradicional marca inglesa resulten más acordes con lo que prima actualmente en su privilegiado segmento.

Los años pasaban y los modelos Rolls Royce y Bentley parecían haberse detenido en el tiempo. Sin embargo, el impulso de la actual reestructuración en la tradicional marca inglesa está afectando de manera sustancial a todos sus modelos. Tras la aparición del Bentley Continental R, modelo de dos puertas de superlujo que pone en evidencia las características deportivas de la segunda marca de la casa y, más recientemente, del Ben-



CONTINENTAL R
En Bentley, su modelo cumbre parece más deportivo gracias a sus nuevas y bonitas llantas.

SILVER SPUR III
Elegancia, gran lujo y tradición se mantienen en los modelos Spur III de Rolls Royce.





MUCHO MEJOR RENDIMIENTO
Las mejoras efectuadas en las mecánicas de los Rolls Royce/Bentley se ponen en evidencia a la hora de conducir estos exclusivos automóviles.

tley Brooklands, que sin perder ninguna de las características esenciales en Rolls Royce se ofrece a un precio muy competitivo frente al enemigo de siempre, Mercedes, ha llegado la hora de que todos los modelos reciban unos cuidados retoques de todo tipo para adecuarlos a lo que demanda el mercado. Son retoques que no afectan aparentemente a las carrocerías, aunque algunos detalles denotan una cierta evolución, sino más bien a lo que no se ve pero resulta esencial para poder competir con lo que el merca-

do ofrece. Han sido los motores, o más bien el motor de siempre -el V8 de 6,7 litros- el que más mejoras ha recibido tanto en la versión atmosférica como en la sobrealimentada. Por otro lado, la seguridad, tan importante, se ha visto mejorada con la adopción de doble *airbag* en todos los modelos; algo necesario incluso por imagen, ya que no era normal que los coches que pasan por ser los mejores y más caros del mundo no contaran con un elemento normal en coches de los segmentos más bajos del mercado.

ASIENTOS DE CIENCIA FICCIÓN



Los expertos en diseño de interiores de Rolls Royce se afanan en lograr cambiar el aspecto del habitáculo de sus coches. El dibujo adjunto ilustra lo que, para ellos, sería la zona trasera ideal para los descapotables Rolls Royce Corniche y Bentley Continental. Sus líneas se basan en los utilizados en la famosa película «2.001, una odisea en el espacio».

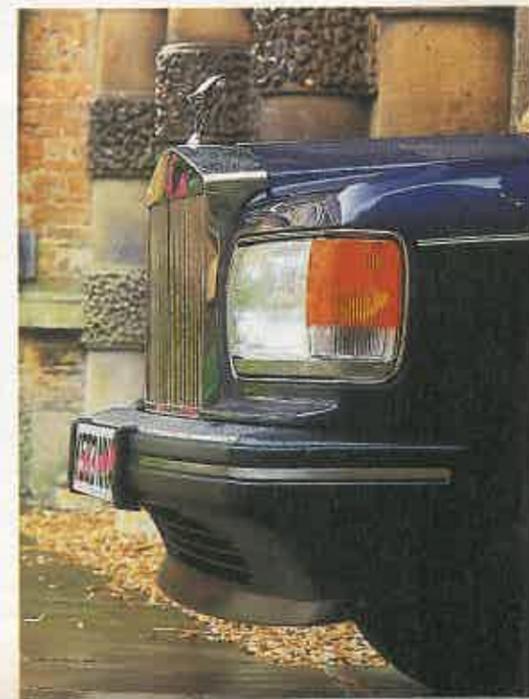
Para 1994 la gama de productos Rolls Royce/Bentley se estructura en base a diez modelos, cuatro Rolls Royce y seis Bentley. En Rolls Royce aparecen las series III de los modelos Silver Spirit y Silver Spur, la serie IV del descapotable Corniche y el Rolls Royce Limousine; basado en el Silver Spirit pero casi un metro más largo. En cuanto a Bentley, el Brooklands -que sustituye a dos modelos anteriores: Eight y Mulsanne- se ofrece con dos tipos de carrocería, corta y larga. Lo mismo sucede con el modelo Turbo R. La gama la completan el Continental, modelo equivalente al Corniche IV de Rolls Royce, y el Continental R. Hay que decir que todos los modelos llevan el mismo motor, si bien los Bentley Turbo R y Continental R disponen de sobrealimentación por turbocompresor en ese motor.

Precisamente el motor es el gran protagonista de la remodelación efectuada en la gama de modelos. En principio, el trabajo efectuado en ese motor no ha afectado a su cilindrada, que sigue siendo de 6.750 centímetros cúbicos, pero sí a su rendimiento y a su potencia. En el trabajo desarrollado en el tradicional motor de la marca ha tenido mucho que ver la firma Cosworth, que pertenece al Grupo Vickers, como la propia Rolls Royce/Bentley, y no a la multinacional Ford como mucha gente podría pensar. Sin embargo, ese nombre no figura de manera apreciable en la culatas del motor aunque haya tenido mucho que ver en el resultado conseguido. Básicamente, la principal innovación afecta a la gestión electrónica integral del motor, encomendada a un nuevo sistema Bosch Motronic M3.3 que actúa de manera secuencial en cada uno de los inyectores de los cilindros. Esta modificación, que parece poco importante, ha conseguido no sólo un aumento de potencia, cifrado por los técnicos de Rolls Royce en un 20 por ciento tanto en la versión atmosférica como en la turbo, sino un sustancial ahorro de combustible y una menor emisión de gases. Resulta imposible establecer qué potencia tienen ahora los motores debido a que la potencia nominal nunca ha sido desvelada por Rolls Royce, pero se puede decir que los motores atmosféricos rondarán la cifra de 250 o más ca-



MEJORAS EN LOS INMEJORABLES HABITÁCULOS DE ROLLS ROYCE

Aparentemente nada ha cambiado en los interiores, pero hay novedades. Aparte de los «airbag», en los Bentley la palanca de cambio va en el suelo; en los Rolls se mantiene en la columna de dirección. La iluminación exterior de los Rolls es distinta en los modelos que se exportan a Estados Unidos.



LIMOUSINE Y CORNICHE IV
Es nuevo en la gama el Rolls Royce Limousine. Derivado del Spirit tiene casi seis metros de longitud. El descapotable Corniche presenta su cuarta serie.



ballos mientras los turbo estarán por encima de los 380 caballos. El aumento de par y potencia se hace más patente en los motores atmosféricos aunque afecta a todos.

Unido al trabajo realizado en los motores, ahora todas las transmisiones se han unificado, utilizando la caja automática de cuatro velocidades aparecida primeramente en el Bentley Continental R. La única diferencia entre unos y otros coches estriba en la colocación de la palanca, en el suelo en los Bentley y en la columna de dirección en los Rolls Royce. Desaparece con él aquel cambio de tres marchas de funcionamiento demasiado simple.

Con los nuevos motores y la transmisión que les sirve, tanto los Rolls como los Bentley ofrecen un rendimiento mucho mejor y una conducción más placentera y agradable. Se mantiene la diferencia entre Rolls Royce (confort y elegancia) y Bentley (con suspensión más deportiva y carácter más personal).

En sus suntuosos habitáculos ciertos retoques se han efectuado, retoques que no modifican la imagen de suprema elegancia de siempre, pero un elemento ha tomado su sitio allí: el «airbag». Su necesidad era apremiante, y el sistema empleado, con un verdadero «colchón de aire» para el acompañante, debe mostrar su eficacia en unos coches de tales dimensiones y peso. Rolls Royce, por lo tanto, se ha renovado lo suficiente como para poder ser mucho más competitivo en los próximos años. ○

M. Doménech
Fotos: Ian Adcock



UN VERDADEO COLCHÓN DE AIRE
Es novedad en todos los modelos el empleo del airbag. El del pasajero, camuflado bajo la noble madera del salpicadero, es un auténtico colchón de aire de generosas dimensiones.



UN VEINTE POR CIENTO MÁS DE POTENCIA
El empleo de un sistema Bosch Motronic M3.3 de gestión integral y secuencial ha permitido una ganancia del 20 por ciento en la potencia, un consumo más bajo y menores emisiones.

Opel Vectra Turbo/ Peugeot 405 T16

MUSCULOS POR DOQUIER



FRENTE A FRENTE

Son las versiones tope de sus respectivas gamas y tienen en común varias cosas. Ambos motores, con turbo, desarrollan 200 caballos y la potencia se transmite, en los dos casos, a las cuatro ruedas.

VIRTUDES

Prestaciones
Precio
Rendimiento del motor

OPEL VECTRA TURBO
PRECIO: 4.129.000 PTAS.

Eje delantero impreciso
Frenos sensibles al esfuerzo
Manejo de la sexta velocidad

DEFECTOS

VIRTUDES

Estabilidad
Frenos
Comportamiento

PEUGEOT 405 TURBO
PRECIO: 4.430.000 PTAS.

Poca respuesta a bajo régimen
Consumo
Ausencia de airbag

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16

**ASIENTOS
DUROS**
Como es
habitual en la
marca
germana, los
asientos
delanteros no
son nada
blandos y
recogen muy
bien el cuerpo.



ALCANTARA
El fenomenal
tejido italiano
está presente
tanto en el
respaldo como
en la banqueta
de los asientos
delanteros del
405 Turbo. La
habitabilidad
trasera es
mayor que la de
su rival.



ALGUNAS personas de los departamentos de prensa de las marcas ponen el grito en el cielo cuando uno de sus coches sale un poco perjudicado en una de nuestras pruebas comparativas. Pueden estar tranquilos los de Opel y Peugeot porque en el test de esta semana el empate no puede ser más claro. Después de probar a fondo ambos coches (tuvimos incluso la oportunidad de rodar en el selectivo circuito de Albacete) y analizar los distintos apartados, no es posible recomendar uno más que el otro.

Si en el motor se impone el Opel, el chasis es superior el del Peugeot; el Vectra pierde en estabilidad pero gana en rendimiento y la carrocería del coche francés está mejor resuelta, por habitabilidad y volumen del maletero, pero el coche germano es claramente más barato (300.000 pesetas de diferencia a igualdad de equipamiento). La solución: montar el motor del Vectra en el chasis del 405 y venderlo a precio del primero. Bromas aparte, lo cierto es que los dos coches se encuadran en un segmento muy limitado y no deben ser muchos los usuarios dispuestos a gastarse por encima de los cuatro millones de pesetas.

Lo que está claro es que ambos vehículos desarrollan unas prestaciones próximas a las de un deportivo. Las motorizaciones, las dos con turbo, rinden 200 caballos de potencia que permiten velocidades del orden de 235/240 kilómetros por hora y pasar de cero a cien en unos siete segundos, valores desde luego impensables en las versiones más conocidas de la gama Vectra ó 405. Si añadimos tracción a las cuatro ruedas, chasis reforzado, frenos más grandes, suspensiones más rígidas, es decir, todos los elementos necesarios para transmitir al suelo y «domesticar» esos 200 caballos, la seguridad activa está en primera línea. En definitiva, «músculos» por todos los lados. Tampoco conviene olvidar que son coches destinados a un conductor experimentado y el joven de 18 años con el carné recién estrenado debe quedarse al margen.

En cuanto al equipamiento, es bastante similar. Ambos incorporan de serie aire acondicionado, llantas de aleación ligera, elevavinas eléc-





EL MEJOR DE SU CLASE
El grupo propulsor Opel de dos litros y 204 caballos es, sin duda, de lo mejor de su categoría.



TAMBIÉN 200 CABALLOS
El motor del Peugeot 405 con turbo está derivado del empleado en la versión de 16 válvulas de 155 caballos.

FICHA TECNICA



	VECTRA	405T16
MOTOR		
Disposición	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998
Árbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	inyecc. elect. multipunto	inyecc. elect. multipunto
Compresión	9,0 a 1	8,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	204 CV (150 kW) / 5.600	200 CV (144 kW) / 6.500
Par máximo / r.p.m.	28,5 mkg (279 Nm) / 2.800	30 mkg (288 Nm) / 2.600-
TRANSMISION		
		4.500
Tracción	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	manual, 6 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,6/12,6/18,8	8,36/15,7/22,9
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	27,3/33,8 (36,9 en 6ª)	29,5/37,26
Embrague	Mecánico	Hidráulico
DIRECCION		
Sistema	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Vueltas de volante	3,3	3,1
Diámetro de giro (m)	11,0	11,0
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Serie	Serie
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Aleación (6J x 16)	Aleación (6,5J x 16)
Neumáticos	205/50 R 16	205/50 R 16
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.365	1.340
Capacidad depósito combus.	63 l.	70 l.

tricos en las cuatro puertas y cierre centralizado. En órganos mecánicos, no faltan sistema antibloqueo de frenos y dirección asistida. Pequeños detalles les diferencian, como el ordenador de a bordo, el asiento posterior divisible o la regulación de faros desde el interior que lleva el Vectra y no el 405 y el volante regulable, el mando a distancia para abrir las puertas y una instrumentación más completa que tiene el Peugeot y de la que no puede disponer el Opel. Respecto a las opciones, el coche alemán ofrece el sistema de seguridad *airbag* que no es posible montarlo, de momento, en su rival; para los más exigentes, la tapicería de cuero es opcional en el Opel.

A pesar de que tienen en común unas dimensiones exteriores muy similares, la habitabilidad trasera es mejor en el 405, puesto que tiene mayor amplitud y más espacio para las piernas que su rival. El maletero del Peugeot también admite más capacidad, ya la rueda de repuesto -en el fondo- hace que la capacidad en el Opel se reduzca en unos 100 litros con relación a sus hermanos de gama. En el interior, el modelo que más se distingue que es el alto de gama es el 405. Los asientos delanteros son mucho más envolventes que en el resto de la gama y están tapizados en tejido Alcantara, muy suave al tacto; además de un volante de tres radios, también se reconoce por un manómetro del aceite y un termómetro del líquido lubricante en la instrumentación. En el Vectra las diferencias son mínimas y hay que fijarse en el pomo de la palanca de cambios con la sexta velocidad o el volante con el logotipo de turbo (en el caso de no montar el *airbag* para darse cuenta que no es el Vectra GT). Exteriormente, la presentación también nos parece mejor la del coche francés. Sólo recurre a la siglas 405 T16 en la parte trasera, mientras que el Opel coloca un logotipo turbo, también en la parte posterior, que más parece el que puede poner cualquier aficionado en su utilitario para fardar más. El más avispado se dará cuenta de los neumáticos y llantas de mayor tamaño en los dos coches y la menor distancia al suelo por las suspensiones más rígidas.

No se nos olvida el sistema de





ALERONES
Ambos modelos se reconocen por sendos apéndices aerodinámicos traseros.

transmisión. En condiciones normales, el sistema de tracción integral proporciona una mejor estabilidad, tanto en seco como en mojado, en los dos coches, pero cuando las condiciones se vuelven difíciles las diferencias se aprecian. Como ya hemos comentado en otras ocasiones, en situaciones precarias de adherencia, como nieve, el sistema de

transmisión del Vectra tiene la particularidad de que se convierte en sólo tracción delantera cuando entra en funcionamiento el ABS, un hecho que no vemos con buenos ojos. El sistema de tracción a las cuatro ruedas del 405 es mejor por la incorporación de un diferencial Torsen trasero y porque sigue siendo un

circunstancia. Además, el coche francés tiene la ventaja de la regulación automática de la suspensión trasera, lo que no deja de ser una mejora. Si el Vectra tiene un eje delantero impreciso y una suspensión tirando a blanda en conducción deportiva, la ventaja en estabilidad y confort de marcha está clara.

En el motor, no hay dudas: es me-

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	VECTRA	405T16
CIUDAD		
A 27,6 km/h de promedio	11,4	13,6
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	7,4	8,5
En conducción rápida	26,7	20,9
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,5	11,6
A 140 km/h de cruceo	12,2	13,6
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	10,0	11,9
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	580	540

PRESTACIONES

	VECTRA	405T16
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	241	226,3
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	15,0	16,0
1.000 m. salida parada (seg.)	27,5	29,0
0-100 km/h (seg.)	7,0	8,3
Metros recorridos	116	135
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	17,1	19,3
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,1	22,5
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	30,4	33,2
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	34,4	39,4
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	6,3	7,0
Metros recorridos	175	194
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	8,3	10,5
Metros recorridos	228	289

EQUIPAMIENTO

	VECTRA	405T16
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	SI	NO
Volante regulable	NO	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrovisor regulable eléctric. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	SI
Elevavinas eléctricos (D./T.)	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	NO
Faros regulables desde el interior	SI	NO

DATOS DE COMPRA

OPEL Fabricante/Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España. **PEUGEOT Fabricante/Importador:** Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.143 puntos en toda España.

OPCIONES

Opel Vectra Turbo: Pintura brillante: 13.000 ptas. Pintura metalizada bicapa o mica bicapa, 46.000 ptas. Airbag (conductor): 66.000 ptas. Techo solar eléctrico, 111.000 ptas. Techo solar manual, 83.000 ptas. Tapicería de cuero, 265.000 ptas. Asientos delanteros calentables (sólo con tapicería de cuero), 51.000 ptas. **Peugeot 405 T16:** Techo corredizo: 123.100 ptas. Asientos delanteros térmicos: 35.000 ptas. Pintura metalizada: 47.800 ptas.

FRENOS

	VECTRA	405T16
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros)		
A 60 km/h:	20,7	16,0
A 100 km/h:	56,6	43,4
A 120 km/h:	68,4	63,0

SONORIDAD

	VECTRA	405T16
Al ralentí:	49,6	48,7
A 60 km/h:	62,2	61,5
A 90 km/h:	64,6	65,3
A 120 km/h:	67,2	67,0
A 140 km/h:	69,8	70,0
A tope	82,1	80,4

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

FRENTE A FRENTE

MECANICA

1º VECTRA El motor Opel dos litros con turbocompresor es más brillante que el de su rival, sobre todo en su respuesta a bajo régimen.

2º 405 El principal defecto de este grupo propulsor es la falta de respuesta en la zona baja del cuentarrevoluciones.

COMPORTAMIENTO

1º 405 Si al excelente chasis del coche francés se le añade la suspensión trasera con control automático de altura, el resultado es óptimo.

2º VECTRA Al límite, la estabilidad del modelo germano está perjudicada por una suspensión algo blanda y un tren delantero impreciso.

RENDIMIENTO

1º VECTRA El resultado es claro, a su favor: mayor velocidad punta, mejores prestaciones y consumos más afluados.

2º 405 Tampoco hay que despreciar al Peugeot porque sea un poco más lento o gaste ligeramente más. Las prestaciones son de impresión.

CONFORT

1º 405 La ventaja principal radica en una suspensión más elaborada. El confort de marcha es un poco mejor en el 405.

2º VECTRA En el interior del Vectra destacan, entre otras cosas, los asientos delanteros, cómodos, recogen bien y el cuerpo no acusa el cansancio.

CARROCERIA

1º 405 A igualdad de dimensiones exteriores, la amplitud y el espacio para las piernas en las plazas traseras es superior en el Peugeot.

2º VECTRA En el Opel está peor aprovechado el espacio interior, y además el maletero admite menos bultos.

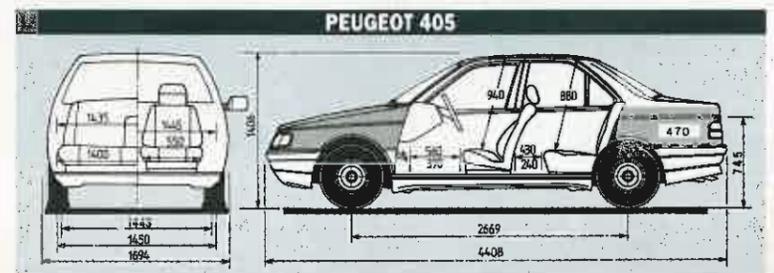
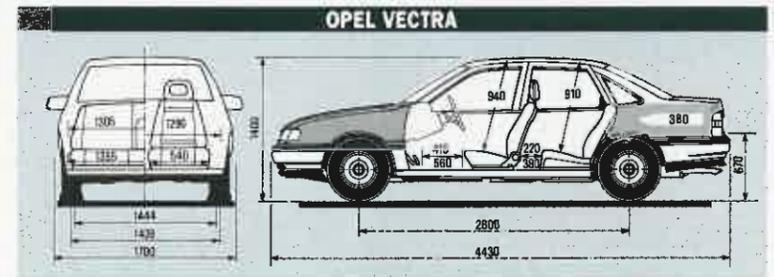
ECONOMIA

1º VECTRA Con un equipamiento muy similar en ambos coches, el Vectra con tracción total cuesta 300.000 pesetas menos que su rival.

2º 405 Una de las razones fundamentales de su precio más elevado es la suspensión trasera con regulación automática.

por el del Opel. En ambos casos se trata de grupos propulsores muy conocidos con todas las modificaciones necesarias que supone la instalación de un turbocompresor. Lo que nos ha llamado la atención es que con temperaturas cercanas a los 40 grados, el motor del Opel de la unidad de pruebas se calentaba de forma excesiva, en ciudad y con

el aire acondicionado conectado, hasta límites preocupantes aunque en ningún momento se llegó a encender la luz. El del Vectra se recupera mejor desde bajas revoluciones y es más progresiva la aceleración cuando se le solicita a fondo; en el 405, esa entrada de potencia es más brusca y no es recomendable dejar que la aguja del



cuentarrevoluciones se «meta» por debajo de la zona media si queremos mantener un ritmo rápido. Esto es, en conducción por ciudad o en una carretera de montaña el Opel resulta más agradable de conducir. También hay que señalar que el consumo es, por término medio, de unos dos litros cada cien kilómetros más bajo en el Vectra. El del 405 nos ha parecido alto.

Con una dirección muy parecida y similar diámetro de giro en los dos coches comparados, el equipo de frenos es también común pero los resultados son distintos. El Peugeot frena mucho mejor y aguanta durante más tiempo, a un ritmo vivo, el esfuerzo continuado del pedal del medio en un puerto de montaña sin pérdidas de eficacia. Una mala calidad en las pastillas del coche alemán puede ser la causa.

En conducción normal, la conducción del Opel Vectra Turbo y del Peugeot 405 T16 no plantea el menor problema. Sobre buenas carreteras, ambos modelos se pegan literalmente al suelo y encima con esos neumáticos tan anchos y de perfil bajo, el balanceo de la carrocería en las curvas es, sobre todo en el Peugeot, casi inapreciable. Pero es que en mojado o en tierra, la estabilidad sigue resultando sorprendente.

En resumen, dos coches pensados para el conductor exigente que quiere un vehículo con capacidad para cuatro personas pero con unas prestaciones muy elevadas y unos niveles de seguridad altos. Como hemos comentado, no resulta nada fácil afirmar que uno es mejor que el otro.

Javier Gutiérrez
Fotos: José Robledo

Agradecemos la colaboración del circuito de Albacete para la realización de esta prueba.

A FONDO

Ford Escort 1.8 TD Ghia

SOPLIDO MAGICO

El turbo es el compañero ideal para los motores diésel, una vez más queda demostrada que esta sociedad funciona en el Escort 1.8 TD, que con la adopción de este elemento ha cambiado por completo.

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

L A incorporación de un turbo y un intercooler en el motor 1.8 diésel que anima al Ford Es-

cort, ha propiciado que las prestaciones de esta mecánica cambien por completo. Los tranquilos 60 caballos de potencia que ofrece su versión atmosférica, con la incorporación de estos elementos han pasado a ser 90 briosos corceles. Un incremento de potencia muy importante, que se ve reflejado en un aumento de prestaciones considerable, hasta tal punto, que entre sus

VIRTUDES

Rendimiento del motor
Calidad de Acabado
Consumos

FORD ESCORT 1.8 TD GHIA
PRECIO: 2.239.000 PTAS.

Motor ruidoso
Puesto de conducción
Mandos de los elevavinas

DEFECTOS



PRUEBA

Motor 16



BUENA TERMINACIÓN
Tal como corresponde a la gama Escort, el acabado es bueno. En el interior se pueden acomodar ampliamente cuatro adultos.

rivales más directos, se sitúa en el grupito de cabeza.

El motor 1.8 diésel ofrece unas magníficas prestaciones, esto unido a unos consumos ajustados, lo convierten en un vehículo ideal para todos aquellos que al año realizan un buen número de kilómetros por carretera. Su consumo medio está en torno a 6,5 litros cada cien kilóme-

tros, con lo que su autonomía supera sin problemas los ochocientos kilómetros de recorrido. Otra de las ventajas de esta mecánica, es su excelente elasticidad y su buen rendimiento a un régimen bajo de giro. También y algo que preocupa mucho hoy en día, es el cuidado del medio ambiente, en Ford que ya en infinidad de ocasiones ha mostrado un

elevado respeto hacia la naturaleza, han querido seguir manteniendo su filosofía en este modelo y lo han dotado de un sistema catalítico por oxidación, que reduce al máximo las emisiones contaminantes. Otro detalle de este motor, es que cuenta con un limitador de potencia, que en Ford denominan «suave», que hace que una vez alcanzado el régimen máximo de giro el motor pierda potencia progresivamente y no se produzca el violento corte de inyección de otros motores.

Esto es lo que hay que destacar entre sus virtudes, en el debe, hay que puntualizar su excesiva rumorosidad, el característico claqueteo de los motores de gasoil se hace patente ya desde el ralenti y aumenta de forma notable cuando se le hace trabajar alto de revoluciones. También cuando se le exige el máximo rendimiento, responde con una visible humareda negra.

Este motor está acoplado a una caja de cambios del tipo MTX75, que tiene un tacto suave y un manejo preciso. Los desarrollos también son acertados y permiten sacar al motor turbodiésel del Escort el máximo partido. Las suspensiones, pa-



USO FAMILIAR
Al tratarse de un modelo pensado para una utilización familiar, el maletero ofrece una generosa capacidad de carga.

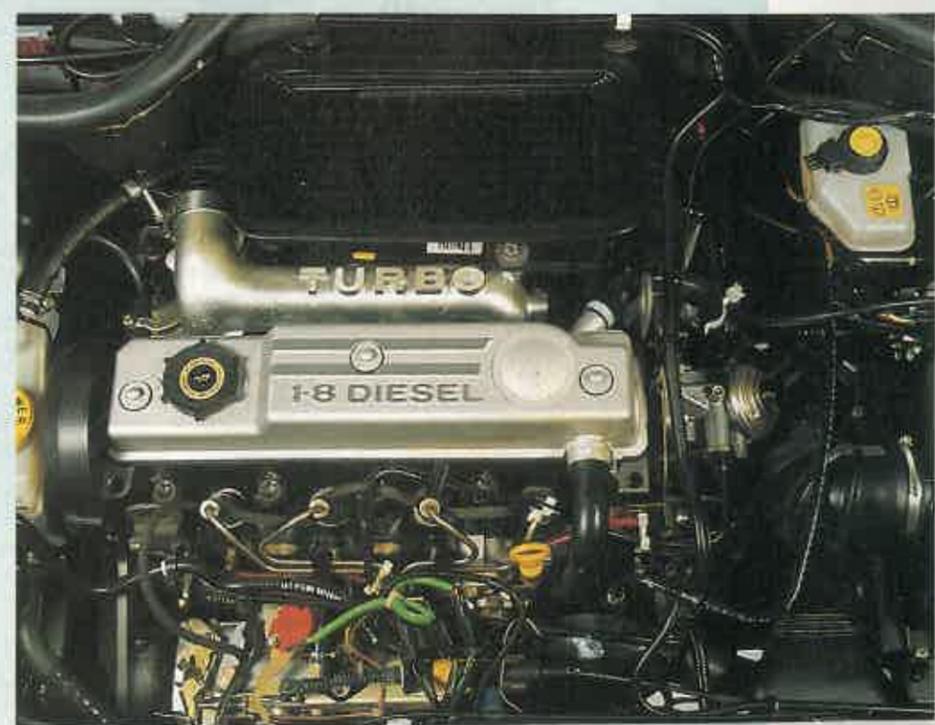
A FONDO



U N I Ó N P E R F E C T A

El turbo ha llegado al motor diésel del Escort, una técnica que la marca del óvalo utiliza en el Fiesta, en un motor de idénticas características y que desarrolló para su modelo pequeño en colaboración con la marca española Turmesa. Ese motor con la incorporación del turbo pasó a tener una potencia de **75 caballos**, que ahora, con la adopción además de un intercooler, sube hasta los **noventa**.

El turbo, es un elemento, que en los motores diésel resulta definitivo, con él se consiguen unas prestaciones mucho mayores, si a esto añadimos un intercooler, la unión no podía ser más perfecta. Este último elemento, es un radiador, que hace que el aire que pasa comprimido por el turbo se enfríe, propiciando un **mejor llenado** de los cilindros, aumentando así el rendimiento del motor.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de hierro fundido. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.753 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,5 mm. Carrera: 82,0 mm. Compresión: 21,5 a 1. Potencia máxima: 90 CV (66 Kw) a 4.500 rpm. Par máximo: 18,1 mkg (178 Nm) a 2.200 rpm. Alimentación: Bomba de inyección diésel, turbo e intercooler. Combustible: Gasóleo.

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: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,7 km/h.

DIRECCIÓN

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

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson con muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Semiindependiente con brazos arrastrados, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos.

RUEDAS

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

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.095 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	7,3
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,9
En conducción rápida	9,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,0
A 140 km/h de crucero	7,8
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	6,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	796

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h 176,6

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada 18,8

1.000 m salida parada 35,1

De 0 a 100 km/h 12,1

Recorriendo (metros) 201,0

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª 18,4

400 m desde 40 km/h en 5ª 22,6

1.000 m desde 40 km/h en 4ª 34,9

1.000 m desde 40 km/h en 5ª 40,4

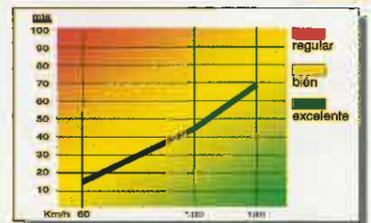
De 80 a 120 km/h en 4ª 10,5

recorriendo (metros) 297,2

De 80 a 120 km/h en 5ª 12,5

recorriendo (metros) 354,7

FRENOS

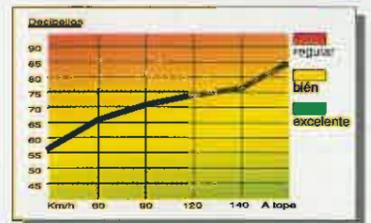


A 60 Km/h: 15,8

A 100 Km/h: 43,9

A 120 Km/h: 69,5

SONORIDAD



Al ralentí: 56,1

A 60 Km/h: 65,2

A 90 Km/h: 70,5

A 120 Km/h: 74,0

A 140 Km/h: 76,6

A Tope: 84,4

OPCIONES

Aire acondicionado, 153.000 pesetas. Radiocasete 2003R, 36.000 pesetas. Radiocasete 2006R, 47.000 pesetas. Llantas de aleación, 79.000 pesetas. ABS, 110.000 pesetas. Pintura metalizada, 32.000 pesetas. Paquete eléctrico Ghia (Techo solar eléctrico y retrovisores termoelectrónicos), 98.000 pesetas. Seguridad mecánica Ford 3 años/50.000 kilómetros, 40.250 pesetas. Seguridad mecánica Ford 4 años/100.000 kilómetros, 79.350 pesetas.

ra adaptarlas a las exigencias y elevadas prestaciones del motor, han recibido un trato específico y ofrecen unos tarados muy acertados. Un trabajo que ha permitido que exista una magnífica armonía entre el bastidor y el motor, que le confiere al Escort TD un comportamiento

OPCIÓN
El Escort 1.8 TD equipa de serie llantas de chapa, las de aleación son opcionales.



impeccable. Podemos asegurar con rotundidad, que de la gama Escort, es uno de los que tienen un comportamiento más noble y sano, permitiendo una conducción ágil en cualquier tipo de trazado, con una estabilidad excelente y a la vez con un elevado confort para sus ocupantes.

El resto de apartados mecánicos, están también a excelente altura. Los frenos, con discos en las cuatro ruedas, permiten unas distancias de frenado buenas. Lo más crítico en este sentido, es lo pronto que entra en funcionamiento el ABS (opcional) en zonas con el suelo bacheado u ondulado, transmitiendo a su conductor una sensación rara. La dirección por su parte ofrece un buen tacto, a la vez que es precisa, teniendo siempre el conductor perfecto conocimiento de por dónde pisa el coche.

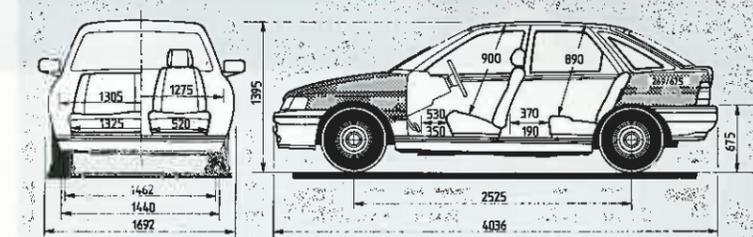
Con respecto a su línea exterior, poco nuevo hay que decir que no se haya dicho ya de este modelo. La principal diferencia con el resto de versiones de la gama, son los anagramas que lo identifican como turbo diésel. El interior es ya también conocido, la unidad de nuestra prueba, que tiene acabado Ghia, ofrece a sus ocupantes un interior muy bien acabado y confortable con

EQUIPAMIENTO

El Escort 1.8 TD Ghia tiene un equipamiento de serie completo, que incluye elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, espejos retrovisores eléctricos y mando de apertura del maletero desde el interior. Además sus opciones tienen un precio razonable: ABS, 110.000 pesetas y aire acondicionado, 153.000, entre otras.



FORD ESCORT 1.8 TD GHIA



FRETE A SUS RIVALES

El Ford Escort con la incorporación de un turbo y un intercooler en el motor de 1.8 litros diésel, por prestaciones, precio y filosofía, entra de lleno en una guerra, en la que la competencia es muy dura. Los precios de sus rivales varían poco con respecto al del modelo de la marca del óvalo. En cada extremo del abanico de posibilidades tenemos al Fiat Tipo 1.9 TD SX que es el más barato con un precio de 2.000.000 de pesetas y al Renault 19 RT 1.9 DT, que es el más caro, 2.310.000 pesetas. Entre estos dos modelos tenemos al Citroën ZX 1.9 TD Aura, 2.309.000 pesetas; Opel Astra GLS 1.7 TD, 2.171.000 pesetas y Rover 218 GSD Turbo, 2.250.000 pesetas. Por lo que respecta a potencia, el Astra es el que tiene menor número de caballos, 82, mientras que el Renault es el más potente con 93.

Teniendo estos datos en cuenta, está claro que en la decisión final contará mucho la imagen de la marca y el precio de sus opciones. En este sentido el Ford está favorecido por el precio de sus distintas opciones, prueba de ello son el precio del aire acondicionado, 153.000 pesetas y el del ABS, 110.000 pesetas. En los otros modelos el aire acondicionado tiene un precio similar al del Escort, salvo en el Rover que cuesta 235.000 pesetas. Por contra el ABS es en todos sus rivales mucho más caro, llegando hasta las 204.747 pesetas en el ZX. Sobre esto, el Rover no dispone de esta opción.

DATOS DEL COMPRADOR

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

un espacio amplio, que permite viajar sin aperturas a cuatro adultos. La capacidad de carga del maletero, pensada para un coche de uso familiar, también es generosa.

El aspecto peor conseguido en el interior del Escort TD es el puesto de conducción, con un asiento muy elevado, incluso en la posición más baja que permite su reglaje, lo que propicia que conductores de cierta altura rocen con la cabeza en el techo. Además, los asientos delanteros, tienen un respaldo plano, con poca sujeción lateral. Otro detalle que no nos gustó fue la situación de los mandos de los elevalunas delanteros, situados tras el selector del cambio, lo que obliga a desviar la vista del frente para buscarlos.

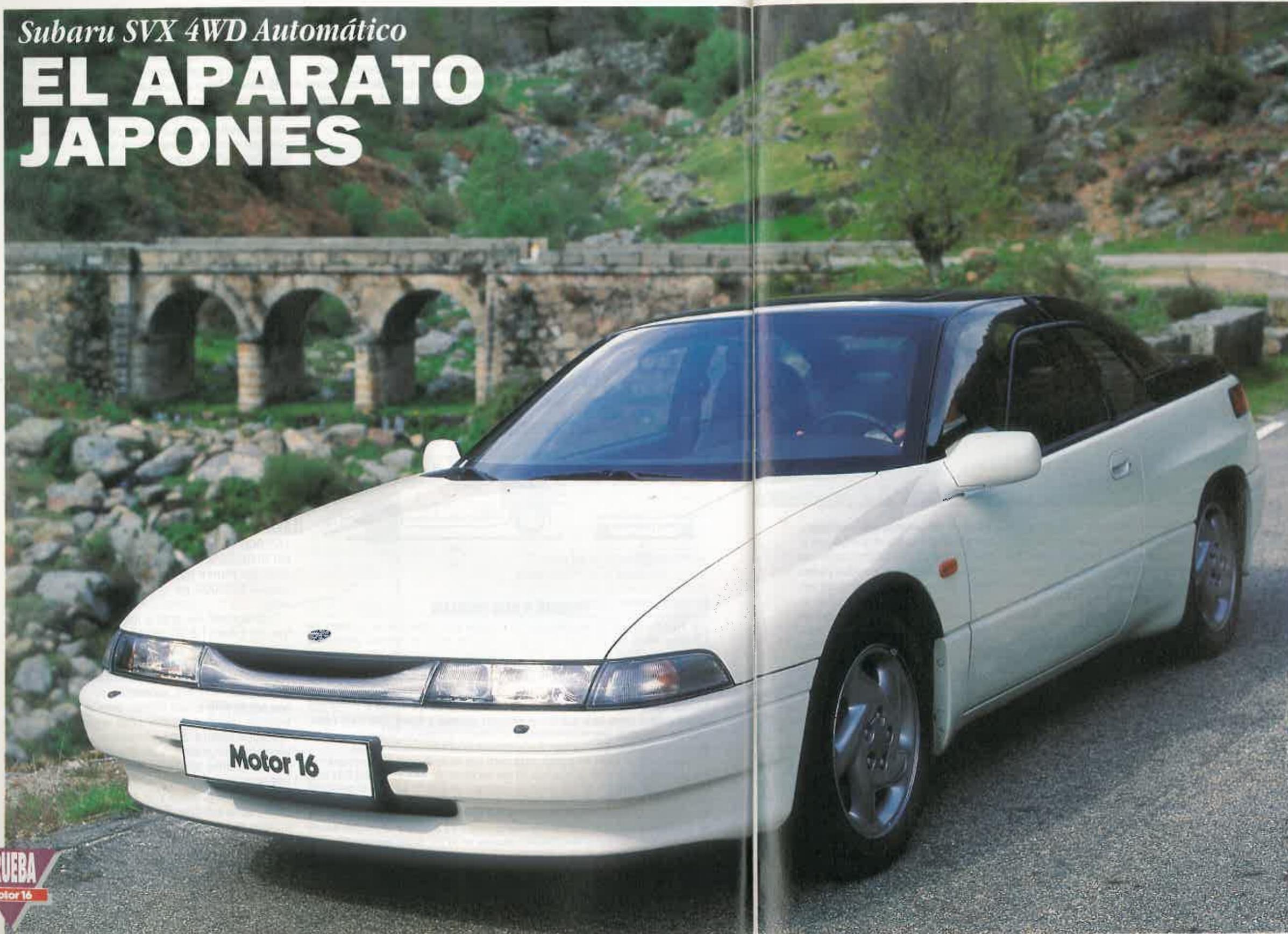
Referente a su equipamiento de serie, hay que señalar que es completo, entre los distintos elementos con que está equipado, cuenta con un mando que permite abrir el maletero desde el puesto de conducción. Todo eso se puede mejorar recurriendo a algunas opciones, que tienen a su favor unos precios interesantes. Este es caso del sistema de aire acondicionado, que estará disponible a partir de septiembre y que tendrá un precio de 153.000 pesetas, o del sistema antibloqueo de frenos que cuesta 110.000 pesetas.

Tras analizar los pros y los contras del Escort 1.8 TD, los primeros priman sobre sus defectos, es un coche que resulta ideal para todos aquellos que necesiten un vehículo para realizar muchos kilómetros al año por carretera, sus buenas prestaciones permiten obtener unas velocidades medias altas, devorando kilómetros sin notarlo. Todo ello con unos consumos ajustados, una ventaja importante si tenemos en cuenta que utiliza gasóleo y el elevado precio de la gasolina. Ford con este modelo ha realizado un esfuerzo, para intentar aquilatar su precio, al respecto hay que decir que está en consonancia con el de sus rivales, lo que le permite luchar de tú a tú con ellos.

Manuel Madrid
Fotos: José Robledo

Subaru SVX 4WD Automático

EL APARATO JAPONES



Motor 16

PRUEBA

Motor 16

VIRTUDES

Confort de marcha
Acabado y equipamiento
Comportamiento

SUBARU SVX 4WD aut.
PRECIO: 6.569.582 PTAS.

Consumo elevado
Aceleración pobre
Desarrollos largos

DEFECTOS

Todo aquél que busque algo diferente, pero con gran capacidad para realizar largos viajes sin fatiga, encontrará en el Subaru SVX 4WD una bonita opción. Es un modelo muy exclusivo en nuestro mercado y viene equipado a tope con todos los detalles necesarios para realizar una conducción relajada.

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

JO.. qué aparato tío, sería la típica frase que nos diría más de uno hoy día al vernos por la calle con este modelo. La verdad es que parece más de lo que es.

El Subaru SVX no se encuentra entre los deportivos de grandes prestaciones como puede parecer en un principio. Pero, indudablemente, cuenta con una línea de corte futurista que nos hace volver la mirada a su paso. En su interior tiene innumerables detalles de buena calidad que en otras marcas sólo se ofrecen como opcionales, y si lo que se busca es un modelo poco conocido este vehículo es el idóneo en nuestro mercado. Con todos estos puntos a su favor, el valor del Subaru SVX sube muchos enteros en su cotización.

El Subaru SVX 4WD es el modelo estrella de la marca japonesa. Cuenta con bastantes ingredientes, en cuanto a tecnología se refiere, como

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en disposición horizontal y opuestos. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.319 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 96,9 mm. Carrera: 75 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 230 CV(169 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 31,5 mkg (309 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambios automática de cuatro velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 11,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 20,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 31,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 45,1 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera y piñón con asistencia de serie. Vueltas de volante entre topes: 3 vueltas. Diámetro de giro: 10,8 metros

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (302 mm de Ø). Traseros: Discos ventilados (290 mm de Ø). Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo Mc Pherson. Trasera: Independiente con sistema de doble brazo transversal Dual Link. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos ejes.

RUEDAS

Neumáticos: 225/50 ZR 16. Llantas de Aleación de 7,5 J x 16.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.610 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	15,1
A 29 km/h de promedio	
CARRETERA	8,1
A 90 km/h de cruceo	
En conducción rápida	19,3
AUTOPISTA	11,4
A 120 km/h de cruceo	
A 140 km/h de cruceo	14,5
CONSUMO MEDIO POND.	12,6
Litros 100/km	
AUTONOMIA MEDIA	555
Kilómetros recorridos	

LÍNEA AFLADA
El SVX es un coche muy cómodo, ideal en los largos recorridos. Tiene un diseño muy espectacular, el techo recuerda a los de los aviones, con montantes acristalados.



LLANTAS DE ALEACIÓN
Como no podía ser menos, cuenta con unos generosos neumáticos, que van montados sobre llantas de 16 pulgadas.

para que el vehículo, cuya producción estaba en el aire hace poco tiempo, se hubiera quedado simplemente en estudio.

A simple vista, el modelo es poco conocido, pero además, para todas las personas a las que el nombre Subaru les suena a chino, habría que decir de la marca, que es uno de los fabricantes japoneses menos conocidos en Europa, pero que disfruta de una buena imagen en el

mercado norteamericano, destacando por ser el fabricante que popularizó la tracción a las cuatro ruedas en los turismos, un sistema que ya no puede faltar en ninguna gama de vehículos que se precie.

El mejor de los modelos de Subaru tiene una línea de corte futurista, apoyada en un estudio aerodinámico muy sofisticado con un coeficiente de penetración aerodinámica de 0,29. La línea del morro es muy ba-

ja, gracias a la escasa altura de su motor bóxer. Para acentuar el fino perfil delantero se han utilizado unos pequeños faros de superficie compleja, que pueden ser regulados eléctricamente en altura desde su interior y permiten una excelente visión nocturna. Esta línea esconde una buena habitabilidad, tiene la posibilidad de alojar en su interior a cuatro personas. Las plazas delanteras son amplias y cómodas, pudien-

do conseguir la posición ideal gracias a la buena disposición de todo tipo de reglajes. Un detalle esencial a la hora de realizar una conducción más relajada. En las plazas traseras la cosa cambia un poco, resultan menos amplias y más apretadas, sobre todo si se acomodan dos adultos más altos de lo normal. El acceso a estas plazas, como en casi todos los modelos de dos puertas, no es del todo cómodo y todavía hay

mucho que mejorar en este aspecto por parte de casi todos los fabricantes. El vehículo es lo que se viene denominando un coupé 2+2 plazas. También, y al contrario que sucede con otros modelos deportivos, tiene un maletero suficiente para transportar el equipaje propio de los grandes desplazamientos.

Al introducir la llave en el arranque con la puerta abierta, se empieza a oír una melodía insistente que nos avisa de tal situación, este Subaru es especial por donde se le mire. El sonido se vuelve bastante pesado a veces, ya que son muchas las funciones que hay que dejar en orden para que no suene. Es como si tuviéramos a alguien encima cada vez que entramos o salimos del vehículo y su misión sea la de recordar las cosas. En nuestra opinión sería suficiente limitarle el sonido sólo a la función de apagado de luces.

SUAVIDAD Y SEGURIDAD

Resuelto esto, al girar la llave de contacto por primera vez, llama la atención la suavidad de funcionamiento del motor, que apenas parece haberse puesto en marcha. La quietud y el sonido están bajo mínimos y si no echáramos un vistazo al cuenta vueltas no nos daríamos cuenta de haberlo arrancado. Más bien parece que hubiéramos puesto en marcha una silenciosa berlina de lujo en vez de un potente deportivo.

Una vez en carretera, el comportamiento general del Subaru SVX 4WD es fenomenal, no tiene el carácter de un auténtico pura sangre, con aceleraciones fulgurantes que te hagan ir pegado al asiento. Aquí, lo que predomina es la comodidad de marcha a buen ritmo, y sobre todo un alto grado de seguridad, con lo que hacer largos viajes no supone ningún sacrificio a sus ocupantes. El coche incorpora un sistema de tracción a las cuatro ruedas electrónico

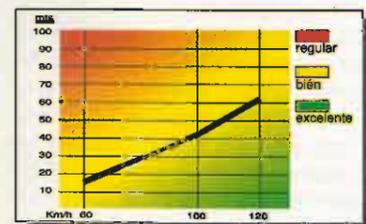
NO FALTA NADA
El cuadro de instrumentos tiene de todo y es de fácil lectura. Los asientos envuelven perfectamente. Sin embargo, entrar a las plazas traseras es un poco complicado.



PRESTACIONES

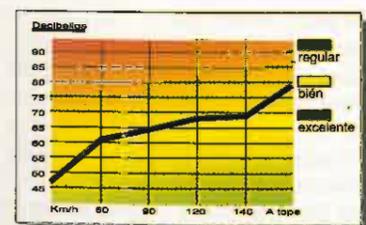
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	233
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,1
1.000 m salida parada	30,7
De 0 a 100 km/h	9,8
Recorriendo (metros)	163,4
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	-
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	28,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	-
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,3
recorriendo (metros)	178,4
De 80 a 120 km/h en 5ª	-
recorriendo (metros)	-

FRENOS



A 60 Km/h:	15,3
A 100 Km/h:	42,0
A 120 Km/h:	62,6

SONORIDAD



Al ralentí:	42,6
A 60 Km/h:	61,1
A 90 Km/h:	64,6
A 120 Km/h:	66,9
A 140K m/h:	68,8
A Tope:	79,2

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Nipmotor, S.A. Ctra de Barcelona, Km 16,500. 28830 Madrid. Teléfono: (91) 672 56 11. **Garantía:** Un año o 20.000 kilómetros. **Red de postventa:** 30 puntos de asistencia técnica en toda España.

DIFERENTE EN TODO
La parte trasera esconde un aceptable maletero, al contrario que otros deportivos, el Subaru sí tiene sitio para todo.



denominado VTD, el reparto inicial de tracción es de un 35 por ciento delante y el 65 por ciento restante detrás. De esta forma, en condiciones normales de agarre, el coche se comporta como un tracción trasera. Pero en cuanto hay una pérdida de motricidad, el reparto de potencia llega a igualarse, con un cincuenta por ciento en cada eje, de esta forma se consigue el mejor agarre, incluso sobre superficies deslizantes.

Para conseguir un buen equilibrio entre brillantes prestaciones y un buen confort de marcha, se ha montado un motor muy peculiar. Decimos esto porque, salvo en los Porsche 911, no es habitual encontrar un motor con estas características. Este propulsor es del tipo bóxer, de seis cilindros opuestos, con cuatro válvulas por cilindro e inyección electrónica multipunto, desarrolla una potencia de 230 caballos a 5.600 rpm. que permiten alcanzar los 235 kilómetros por hora de velocidad punta. El funcionamiento del motor

es correcto desde bajas revoluciones y podría estar mejor aprovechado con un cambio manual.

El cambio es automático y gestionado electrónicamente, su manejo es sencillo y no supone ningún problema su utilización, sin embargo, tiene algunos inconvenientes de uso en nuestras carreteras. Este cambio tiene cuatro velocidades, además de contar con varias posibilidades de funcionamiento. En la posición de manejo manual, en vez de tirar hasta el tope del cuentarrevoluciones para ir cambiando progresivamente, cambia automáticamente sobre las 5.000 r.p.m. Parece como si el motor, con la ayuda del cambio, se protegiera de un posible esfuerzo, con lo que el manejo en posición manual queda en entredicho ya que no permite al conductor exprimir la mecánica al máximo en ningún momento.

En la palanca de cambios, se encuentra un botón para una conducción más económica, en esta situación con la palanca puesta en la



MUY PERSONAL
El motor de configuración Boxer le da a este modelo un carácter peculiar con un funcionamiento en el que destaca la suavidad.

EQUIPAMIENTO

El coche lleva de serie, climatizador automático, ABS, cambio automático, techo solar eléctrico, pintura metalizada, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, espejos exteriores eléctricos y llantas de aleación, no dejando nada como opcional.

FRENTE A SUS RIVALES

Pocos, o más bien ninguno, son los competidores del nuevo Subaru SVX 4WD. Si hay varios que se pueden comparar por precio y potencia, aunque de carácter más deportivo. Un poco mejor de precio es el Toyota Supra 3.0i Turbo Targa que cuesta casi un millón de pesetas menos, tiene cinco caballos más y también está muy bien equipado. Casi en el mismo precio tenemos el Audi Coupé S2 con diez caballos menos pero con mejor velocidad máxima e igual equipamiento. La exclusividad de tener un modelo distinto a los demás, la comodidad y el buen confort de marcha con que cuenta el Subaru, son las bazas que aporta el modelo japonés a cambio de sacrificar algo las prestaciones.

TOTALMENTE REGULABLE
El volante se puede alejar o acercar y también levantar.



posición D, cambia a una marcha más larga a muchas menos revoluciones, haciendo que el consumo no se dispare tanto. El gasto de combustible es razonable en un coche de su categoría, 12 litros por término medio si no se abusa del acelerador, de lo contrario esta cifra puede verse bastante incrementada. El cambio cuenta con unos desarrollos largos y en carreteras sinuosas el coche no es nada ágil, se echa de menos algo de brío que deje claro al

conductor que bajo el pie derecho cuenta con una potencia de 230 caballos. Las duras condiciones de homologación de Estados Unidos, en las que el consumo tiene que mantenerse dentro de unos límites severos, y una velocidad máxima limitada a poco más de 100 kilómetros por hora en sus autopistas han marcado decisivamente el temperamento del coche. Al Subaru, y a propósito de las limitaciones de velocidad, no le falta entre sus mandos el control de

velocidad automático, un sistema poco conocido en España de momento por la falta de autopistas pero ya con cierta lógica por el aumento de autovías. Así mismo, su equipamiento no deja lugar a dudas, cuenta absolutamente con todo lo que se puede montar hoy día en un coche de lujo. En definitiva, un coche perfecto para viajar muy cómodo, con un alto grado de seguridad y placer de conducción y un precio in-



teresante, en un momento importantísimo en el que la marca japonesa puede aprovechar al máximo el renombre que el Mundial de rallyes le puede dar, después de que un británico, Colin McRae, ganase un rallye del mundial, el rallye de Nueva Zelanda, a bordo de un Subaru. Éste puede ser el comienzo de una nueva y brillante etapa. ○

Antonio Montañés
Fotos: Alejandro Blanco

FUERA DE SERIE

TechArt Porsche 911 Carrera Speedster

A TODO LO ANCHO



Algunas veces resulta difícil entender a los responsables del marketing de las marcas. En el caso del Porsche Speedster, a pesar de que desde su aparición en sus primeras versiones los compradores se decantaron masivamente por la carrocería ancha, en su última edición, el fabricante sólo lo ofrece en la versión estrecha.

A FORTUNADAMENTE, los carroceros y preparadores están para cubrir los huecos que dejan los fabricantes en sus gamas y TechArt enmendando la plana al departamento de Marketing de Porsche ha preparado una versión ancha del Porsche 911 Carrera Speedster. Esta preparación será presentada oficialmente en el próximo Salón de Francfort, que se celebrará en el mes de septiembre. Los

propietarios de la compañía, Thomas Behringer y Mathias Krauss, se encuentran muy satisfechos de su nueva obra. En los próximos meses se concluirá la preparación de las cuatro primeras unidades de este modelo.

Para realizar el ensanchamiento de la carrocería de un 911 normal, en TechArt no se han utilizado elementos del Porsche Turbo, sino que se han diseñado elementos especí-

ficos para dar al coche el aspecto deseado. De esta forma se ha conseguido dotar al vehículo de unos elementos de gran calidad. A pesar de resultar más caros, los aletines y los nuevos paragolpes son del mismo tipo de acero galvanizado que se emplea en el resto de la carrocería. Desde un principio, los responsables de TechArt desestimaron la posibilidad de utilizar la fibra. Ésta resulta mucho más barata y fácil





MÁS ANCHO
Los ensanchados pasos de rueda confieren a este Speedster el carácter deportivo deseado.

FUERA DE SERIE

de trabajar, pero su duración en buen estado es corta y requiere frecuentes reparaciones.

Los paragolpes de este Speedster son los mismos que en el coche original, pero ensanchados con algunos elementos adicionales. El delantero dispone de un faldón aerodinámico cuya eficacia se aprecia en cuanto se rueda a alta velocidad.

TechArt ofrece a sus clientes un coche hecho a la medida, de forma que para aquellos que buscan algo verdaderamente especial, el carrocerero ofrece elementos tales como puertas superligeras realizadas en fibra de carbono y kevlar o un equipo de sonido especialmente diseñado para este Porsche con Sony, con un total de 400 vatios de potencia.

La nueva apariencia ha sido realizada con unas nuevas llantas OZ-Racing de 9x18 pulgadas delante y 10x18 detrás. Las gomas elegidas son unas Yokohama 008P de 235/40 ZR 18 delante y 265/35 ZR

18 detrás. Por sí mismo, estas modificaciones tienen un efecto muy positivo en el comportamiento del Porsche Speedster, pero la preparación ha ido mucho más lejos. TechArt, en colaboración con Bilstein, ha puesto a punto un bastidor de carácter deportivo que no afecta para nada al uso cotidiano del coche pero permite unas reacciones muy nobles a alta velocidad.

El seis cilindros boxer ha sufrido una inyección de potencia de diez caballos, pero aquellos ansiosos de potencia pueden optar por una versión de 300 caballos con el motor de 3,8 litros.

El arte final de este preparador se

centra en el acabado interior. A pesar del excelente trabajo realizado en la fábrica, los artesanos del TechArt ponen su firma. Así pues, los asientos tapizados en cuero negro

tienen grabado en amarillo el logo original Speedster en el respaldo.

En torno al cuadro de instrumentos se ha utilizado profusamente el cuero amarillo al igual que el ligero

fileteado de este noble material. Por detrás de los asientos delanteros, en el hueco que queda bajo de la tapa que cubre la capota, se han dispuesto unos huecos para guardar

objetos de no mucho tamaño. Por encima se pueden dejar un par de maletas no muy grandes, pero suficientes para que una pareja pueda acometer un largo viaje de vacaciones.

La capota utiliza el mecanismo de las versiones más modernas, que resulta mucho más fácil de utilizar que en los primeros Speedster.

Después de pasar por los talleres de TechArt, el Porsche Speedster se convierte en un verdadero cazador de miradas. Hay que dejar claro, que poseer una de estas versiones tan especiales sólo queda al alcance de algunos privilegiados.

Su precio es de 210.000 marcos alemanes, lo que al cambio actual supone la nada desdeñable cantidad de 17 millones de pesetas. ○

Hans Jürgen Tucherer/V.P.

NEGRO Y AMARILLO
Esta combinación preside toda la decoración interior del más descapotable de los Porsche.



Visión y Conducción

EL SOL

FUENTE DE LA VIDA... Y DE PROBLEMAS

El 90 por ciento de los mensajes procesados en la conducción se perciben a través de la vista. Una exposición prolongada a las radiaciones solares hace que estos mensajes se vuelvan «poco fiables» y aumente el riesgo de accidente.

UNA de las escenas más divertidas de la Segunda Guerra Mundial era ver a los pilotos de caza nocturna desarrollar todas sus actividades durante el día —desde jugar a las cartas, comer o darse una ducha— sin quitarse ni un sólo instante las gafas de sol. No lo hacían por coquetería. Esta costumbre podía salvarles la vida: sabían que el ojo humano no estaba preparado para adaptarse a los cambios de luz, y eso ponía en peligro el éxito de cualquier misión.

Pero la importancia concedida a esta adaptación ocular hace ya casi 50 años, en el día de hoy sigue pasando desapercibida por el grueso de los conductores. Oftalmólogos, investigadores y los propios responsables de Seguridad Vial llevan años alertando sobre los problemas del sol y su incidencia en la

circulación. «Es cierto que el estado de la capa de ozono ha acrecentado el peligro de las radiaciones solares —comenta el profesor Javier Pérez Irisarri—, pero el problema es que los individuos vivimos escondidos, nos cobijamos en nuestros puestos de trabajo, en nuestras casas y la capacidad de adaptación al sol se ha deteriorado gravemente».

El profesor Pérez Irisarri es el presidente de la Campaña de Protección Ocular, una de las acciones más emblemáticas de la Asociación de Utilidad Pública de Barcelona.

Bajo el lema «Si ves bien, conducirás mejor» este reducido grupo de especialistas —solo somos seis, pero contamos con centenares de colaboradores— está investigando las reacciones visuales de los conductores en verano: qué ocurre cuando nos subimos a un automóvil



DE NOCHE, PARA LOS GATOS
El ojo humano no está preparado para obtener unos buenos niveles de visión en la conducción nocturna.



CUIDADO CON LOS REFLEJOS
Aunque la mayoría de los fabricantes de coches montan cristales tintados, los reflejos del sol sobre el parabrisas pueden dejarnos momentáneamente ciegos.



DE QUÉ COLOR ES EL CABALLO BLANCO DE SANTIAGO

PROXIMAMENTE el 10 por ciento de los conductores varones -sólo el 1 por ciento en las mujeres- tienen algún tipo de distrofia cromática. Popularmente conocida como Daltonismo (recibe el nombre de su descubridor), esta distrofia provoca una visión de los colores errónea, afectando en mayor o menor grado su capacidad de conducción. Sólo una mínima parte son totalmente ciegos al color (monocrómatas), por lo que les resulta imposible asimilar los mensajes de las señales luminosas y la información por colores de la señalización vertical. Se

guían por la posición de las luces en los semáforos, pero sólo de día. De noche, sin ver el semáforo completo, es fácil determinar cuál de las luces es la que está encendida.

Otros conductores tienen dificultades para distinguir una se-



ñal verde de otra de color azul (dicrómatas tritanópicos) y a otros les ocurre lo mismo entre el rojo y el verde (dicrómatas protanopes y deuternopes).

La Comisión Internacional de Iluminación ha elaborado un estudio en el que se recomiendan las bandas cromáticas que deben tener las señales para ayudar a este tipo de conductores.

El problema reside en la dificultad de detectar estas anomalías, ya que ni ellos mismos son conscientes de sus dificultades: «están acostumbrados a llamar verde, a lo que ellos realmente ven azul».

cas que deben reunir este tipo de lentes, sólo una mínima parte (algunos aseguran que no llega al 20 por ciento) de las gafas de sol que se comercializan en España cumplen los requisitos mínimos de protección».

«Cuando nos ponemos unas gafas de sol -explica el Profesor Irizarri- se produce automáticamente una dilatación de la pupila. Si las lentes no son las adecuadas, la cantidad de radiación UV que recibe el ojo es superior a la que recibiría en condiciones normales. En esos casos, es mejor no llevar nada».

CANTIDAD O CALIDAD

Al margen del grado de absorción de rayos solares, las lentes deben cumplir otro tipo de características ópticas que garantizan la protección. Por un lado el color de los cristales. No basta con que sean oscuros; no es sinónimo de protección, pero sí puede llegar a serlo de deficiencia visual. La talla también es importante -en los cristales curvados no hay una compensación de la talla interior y exterior- al igual que lo es el tipo de vidrio, que tiene que ser siempre de base mineral y no plástica. La moldura y la resistencia a los golpes son otros aspectos que también se deben tener en cuenta.

Pero el sol no es el único enemi-

go de los conductores. Las exigencias visuales de las diferentes reglamentaciones sobre circulación en toda el área Comunitaria hacen hincapié en el control de la agudeza visual (cantidad), dejando al margen el correcto equilibrio del sistema visual binocular (calidad). Las perturbaciones de este sistema que -traducido a un lenguaje llano- provoca bizqueras ocasionales, son muy frecuentes ante estados de ansiedad, fatiga o depresión. En estas circunstancias las imágenes se distorsionan y es incluso posible que no veamos objetos y animales que se crucen en el camino. Pero si estas deficiencias de coordinación entre un ojo y otro pueden aparecer ante estados psíquicos delicados, cuando se ha consumido alcohol son prácticamente inevitables. Un informe emitido por la «American Automobile Association», se muestra así de contundente: los conductores cuya alcoholemia es nula tienen una única probabilidad de sufrir un accidente en un desplazamiento de tipo medio. Cuando se detecta un tasa del 1 por mil (1 gramo de alcohol por mil de sangre) las probabilidades suben hasta 6 y se multiplican por diez en los casos en los que se supera una tasa del 2 por mil. «Somos incapaces de procesar las imágenes desordenadas que perciben nuestros ojos».

Lourdes Bravo

SILAS GAFAS DE SOL NO REÚNEN LAS CONDICIONES MÍNIMAS DE PROTECCIÓN, MEJOR ES NO LLEVAR NADA.

después de un día en la playa o la montaña: «la exposición a los rayos ultravioleta A y B produce una paralización ocular: se prolonga el tiempo de readaptación frente a deslumbramientos, disminuye notablemente nuestra agudeza visual y afecta a la percepción de las imágenes. El riesgo de accidente es alto».

De noche, cuando se oculta el sol, el cambio hacia una iluminación diurna provoca también graves deficiencias visuales: el 50 por ciento de los accidentes graves se producen en las horas comprendidas entre las 9 y las 4 de la madrugada y en un alto porcentaje ocurrieron después de que el conductor realizara una parada en algún local iluminado, perdiendo su adaptación a los niveles bajos de luz de la carretera.

Tanto de día como de noche (sólo al abandonar el vehículo!) la única defensa es protegerse con gafas de sol. Y es aquí donde la CPO pone el dedo en la llaga: «Pese a existir una normativa que determina cuáles son las características ópti-

PRECIOS NUEVOS

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. PVP: Son los precios de venta al público recomendados por el fabricante en Península y Baleares e incluyen el IVA, el impuesto de matriculación y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. CC: Cilindrada en centímetros cúbicos. CV: Potencia máxima en caballos DIN. VM: Velocidad máxima. O/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: Elevavulvas 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	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ACM														
ACM OFF D Techo metálico	1.619.760	1.588	54	114			382,7		32.000			Serie		
ACM OFF D Techo duro	1.683.000	1.588	54	114			382,7		32.000			Serie		
ACM OFF TD Techo duro	1.799.900	1.588	70	147			382,7		32.000			Serie		

ALEKO														
Aleko 2141	924.000	1.588	74	155	14,0	8,3	435,0							70.000

ALFA ROMEO														
33 1.3	1.600.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	64.500
33 1.3 Imola	1.550.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	160.000		Serie	Serie	Serie	63.000	64.500
33 1.5 Ie	1.811.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	144.000	64.500
33 1.7 Ie	1.965.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	144.000	Serie
33 1.7 Ie 16V Sport	2.090.000	1.712	132	205	8,4	8,8	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	144.000	Serie
33 16V Permanent 4	2.730.000	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 Ie Sport Wagon	2.050.000	1.712	107	182	9,8	8,9	420,0	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	144.000	64.500
155 1.7 Twin Spark	2.160.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.574.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.750.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
155 2.5 V6	3.560.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
155 2.0 TD	2.530.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
155 2.5 TD	3.080.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
164 2.0 Twin Spark	3.350.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5		77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.530.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5		77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.830.000	2.959	184	230	8,8	10,7	455,5		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
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
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
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
164 2.5 TD	3.990.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5		77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 2.5 TD Súper	4.325.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5		77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Spider 2.0 Ie	3.300.000	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie		Serie		Serie

ARO														
Aro 10 Techo Lona	915.000	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							
Expendor 1.9 D 4WD	1.875.135	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	26,6	10,1	403,0							
244 D	1.752.462	3.120	65	110	26,6	10,1	403,0							

ASIA MOTORS														
Rocsta 1.6 G Cat.	2.272.000	1.789	85	169			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

AUDI														
80 2.0 E	3.055.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.649.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2		56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.843.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2		56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.222.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2		56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.449.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2		56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Quattro	4.959.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2		56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 1.9 TDI	3.359.000	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	4.298.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2		56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
100 2.3 E	3.975.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0		126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.286.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0		126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	4.899.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0		126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.202.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0		126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.488.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0		126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.421.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0		126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI	4.677.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0		126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.729.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0		126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 Avant 2.5 TDI	5.126.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0		126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	3.895.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6		56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.245.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6		56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.758.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6		56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.319.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6		56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.688.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0		56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.530.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6		56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	10.120.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5		126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6 Aut.	10.120.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5		126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2	11.020.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2 Aut.	11.020.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BERTONE														
Freeclimber 2 R I	2.652.501	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	209.734		Serie	Serie	Serie	Serie	64.369
Freeclimber TD T														

COMPRAR Y VENDER

BMW 325 i, 50.000 km, impecable, todos los extras, 2.450.000 ptas. Teléfono (91) 429 66 35.

VENDO Yamaha 600 XJ con 10.000 km, por no usar, precio muy interesante. Teléfono 773 95 94. Noches. Tel. 332 69 87.

LADA NIVA 4X4
M-NG
12.000 KMS.
SEGURO POR UN AÑO. PERFECTO ESTADO, UTILIZADO EN CIUDAD
830.000 PTAS.
TEL: (91) 447 58 95

BENEFICIESE! Ahorre importando vehículos, motocicletas, cualquier país, conozca los trámites, precios, consejos, direcciones, etc., 2.800 ptas. Import Automoción. Teléfono (968) 64 11 59. Fax 64 11 78. Mañanas. Seriedad.

«ROBADA»
MOTOCICLETA
YAMAHA
FZR-1000 EX UP
M-0007-KH.
EN PERFECTO ESTADO
TELS. DE CONTACTO:
415 59 91 / 416 15 80
416 79 39

HERRA Cosworth, 4 x 4, año 1993, 270.000 ptas. Teléfono (96) 530 68 33 - 661 13 55.

MULTAS! Posible cancelación, toda España, consúltenos. Gestrafic. Teléfono (968) 64 11 59. Mañanas.
PUBLICACIONES Técnicas Tecmodel. Superguía AUTODATA 672 páginas, incluyen de todos los automóviles: válvulas, alimentación, encendido, reglajes, etc., 10.900 ptas. Teléfono ininterrumpido (908) 80 06 67.

CORRADO G 60, negro, impecable, 10.000 km, techo y cinturones eléctricos, radio, full equipo, 2.950.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

RENAULT 21 TXE, año 87, M-1978-HL, color azul, aire acondicionado, elevallunas, cierre, llantas de aleación, radiocassette, 700.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

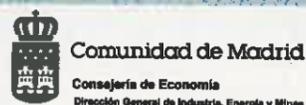
PARTICULAR vende Renault 21 TXE, año 90, todos los extras, ABS, verde metalizado, garaje, 1.350.000 ptas. Tel. (91) 332 56 19.

R-5 Turbo original, posibilidad de transformación para competición. Clfo 16 V competición. Tel. (967) 21 60 61.

VENDO Buggi rojo, matriculado, 600.000 ptas. piezas ocasión. Porsche 928. Tel. (96) 287 86 31.

MERCEDES 300 D Turbo, año 90, gris oscuro metalizado, 50.000 km, como nuevo, 4.200.000 ptas. Tel. (91) 778 00 15.

KART 100 c.c., de competición, 150.000 ptas. Teléfono (93) 520 96 42.



Inspección Técnica de Vehículos



PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

¡ANUNCIARSE HOY!

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 10.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre Cambio Rusconi, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____

PARTICULAR
SEAT IBIZA 1.2
BLANCO PERFECTO
ESTADO, MUY
CUIDADO. M-1K.
400.000 PTAS
TEL: (91) 579 50 34.

SE VENDE
CITROËN AX
M-LJ
CIERRE CENTRALIZADO,
ELEVALLUNAS ELECTRICAS,
AIRE ACONDICIONADO
TEL: (91) 433 56 79
908-701568 MOVIL

COLECCIONISTA VENDE CLASICOS DEPORTIVOS

Porsche 912 modelo Karman, año 1968. Premio Club Porsche, por su estado original.

Alfa Romeo Duetto, año 1975. Reconstruido totalmente.

Alfa Romeo CT 2000 Bertone, año 1972. Estado perfecto.

Triumph TR-7, año 1979. Motor, pintura y tapicería nuevos.

FERRARI 308 GTB (carburación), año 1981, 48.000 km, estado como nuevo. Orense, 30. Tel. 555 89 37.

PORSCHE 911 SC 2.7, año 1979, a toda prueba, motor 15.000 km. Orense, n.º 30. Tel. 555 89 97.

MERCEDES BENZ 230 TE (ranchera), año 1980, como nuevo, garantía 12 meses. Robrianto. Agencia Oficial Mercedes Benz. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

MERCEDES BENZ 300 CE, año 1990, estado perfecto, garantía 12 meses. Robrianto. Agencia Oficial Mercedes Benz. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

MERCEDES BENZ 300 TD 4Matio, año 1989, 80.000 km, full equipo, garantía 12 meses. Robrianto. Agencia Oficial Mercedes Benz. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

MERCEDES BENZ 300 TD 4Matio, año 1989, 80.000 km, full equipo, garantía 12 meses. Robrianto. Agencia Oficial Mercedes Benz. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

MERCEDES BENZ 300 TD 4Matio, año 1989, 80.000 km, full equipo, garantía 12 meses. Robrianto. Agencia Oficial Mercedes Benz. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

MERCEDES BENZ 300 TD 4Matio, año 1989, 80.000 km, full equipo, garantía 12 meses. Robrianto. Agencia Oficial Mercedes Benz. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

MERCEDES BENZ 300 TD 4Matio, año 1989, 80.000 km, full equipo, garantía 12 meses. Robrianto. Agencia Oficial Mercedes Benz. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

MERCEDES BENZ 300 TD 4Matio, año 1989, 80.000 km, full equipo, garantía 12 meses. Robrianto. Agencia Oficial Mercedes Benz. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

MERCEDES BENZ 300 TD 4Matio, año 1989, 80.000 km, full equipo, garantía 12 meses. Robrianto. Agencia Oficial Mercedes Benz. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

MERCEDES BENZ 300 TD 4Matio, año 1989, 80.000 km, full equipo, garantía 12 meses. Robrianto. Agencia Oficial Mercedes Benz. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

MERCEDES BENZ 300 TD 4Matio, año 1989, 80.000 km, full equipo, garantía 12 meses. Robrianto. Agencia Oficial Mercedes Benz. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

!!!EXTRA!!!

Tu revista favorita **Motor 16** ha creado especialmente para los titulares de la

Tarjeta Motor 16

un suplemento extra donde puedes encontrar las mejores ofertas con precios muy especiales. Accesorios del automóvil, sorteos, servicios especiales, descuentos, artículos de boutique, etcétera, y con la comodidad de recibir en tu domicilio las ofertas. Este suplemento lo obtendrás gratis con el primer número de Motor 16 del mes de junio, con fecha del día ocho. Si aún no tienes tu tarjeta, ¡solicítala ya! En la revista Motor 16 encontrarás un cupón de solicitud y en unos días la recibirás en casa de forma gratuita.



Pide ya GRATIS tu nueva Tarjeta Motor 16

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

Nombre _____ 1º Apellido _____

2º Apellido _____ DNI/NIF _____

Dirección _____

Población _____ CP _____

Provincia _____ Sexo: H M

Tlfo. () _____ Fecha Nacimiento / /

Estado Civil _____ Nº Hijos _____ Profesión _____

Trabajo: Cuenta propia Cuenta ajena

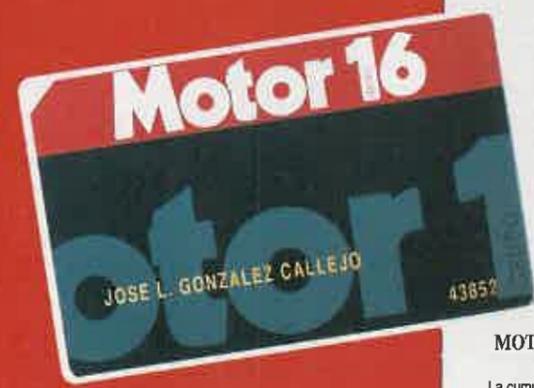
Tipo Vivienda: Alquiler Propia Otros

Coche: Marca _____ Modelo _____

Cilindrada _____ Año fabricación _____

Uso del coche: Personal Profesional Ambos

¿Cuántos Kms./año efectúa aproximadamente?



MOTOR 16. CAMBIO Y RUSCONI S.A., Hermanos García Noblejas, 39, 28037 Madrid, indicando en el sobre: «Solicitud de Tarjeta MOTOR 16». Recibirás gratis tu tarjeta personalizada.

La cumplimentación de los datos antes solicitados es totalmente voluntaria. La finalidad de los mismos es la de ayudarnos a conocer mejor el perfil de nuestros lectores, lo que nos permite diseñar y realizar las ofertas que más se puedan adaptar a tus deseos y características. Los datos que nos facilites se conservarán de forma confidencial en CAMBIO Y RUSCONI S.A. y tienes el derecho a acceder a los mismos en cualquier momento para solicitar su consulta, actualización, rectificación o anulación, si así lo deseas.

Si no deseas recibir ninguna oferta por correo, por favor escribe «NO» en la siguiente casilla.

BMW F 650

CONFIAR EN EL PASADO

La F 650 viene a completar la amplia gama de las motos bávaras. La colaboración con Rotax y Aprilia ha servido para alcanzar un modelo monocilíndrico que reúne la proverbial fiabilidad de BMW. Su aparición en el mercado está prevista para el final del presente otoño.



DESDE que la mítica BMW R 27 comenzó a surcar las carreteras de la vieja Europa, han pasado treinta años. Los indestructibles motores bicilíndricos boxer y más recientemente los sofisticados tetracilíndricos, apartaron de BMW aquel

válido concepto del propulsor monocilíndrico de la R 27. Sin enjuiciar si aquella decisión fue un acierto o una elección comercial, está claro que tres décadas más tarde, la marca bávara ha vuelto a creer en la moto sencilla, ligera, barata de mantener y propulsada por un motor monocilíndrico. Así, ha nacido la nueva

BMW F 650, una moto creada bajo el signo de la colaboración con Bombardier Rotax y Aprilia.

La razón de esta simbiosis empresarial estriba en que resulta muy costoso emprender la producción de un modelo estructuralmente nuevo, con lo cual, resulta más viable recurrir a un prestigioso fabricante de

motores para el propulsor y a otro al que su infraestructura le permita realizar la parte ciclística de una monocilíndrica.

En cuanto al motor, se trata de un monocilíndrico de cuatro tiempos realizado por Rotax según precisas indicaciones de BMW. La cilindrada es de seiscientos cincuenta centíme-



FIEL AL ESTILO

La línea estética realizada por Aprilia conserva el talante clásico de todas las BMW, enfocado a desafiar el paso del tiempo.

tros cúbicos, con culata de cuatro válvulas y doble árbol de levas accionados por medio de cadena. La potencia declarada por el fabricante es de cuarenta y ocho caballos, con un par motor de casi seis Kg/m. Para reducir las vibraciones propias de un motor de esta clase, se ha dotado a la culata de un eje equilibrador contrarrotante.

En base a la estructura clásica de esta trail, es de suponer que la alimentación esté encomendada a un carburador a depresión de gran diámetro y que el encendido sea el tradicional de Rotax.

Como se ha dicho anteriormente, el control de calidad del propulsor

con ciento setenta milímetros de excursión y el monoamortiguador posterior que permite a la rueda un recorrido vertical de ciento sesenta y cinco milímetros, con el mando de control constante del elemento de suspensión colocado por detrás del cilindro y en la parte izquierda.

Los frenos consisten en un disco delantero flotante de trescientos milímetros de diámetro con pinza de cuatro bombines, mientras que el posterior es de doscientos cuarenta milímetros con pinza sencilla.

Por el momento, el fabricante no ha facilitado otro dato relacionado con las medidas de la F 650 que el referente a su peso de ciento

ÚLTIMA MODA
El panel de mandos ofrece toda clase de servicios y está incorporado al conjunto que aloja el faro y los intermitentes anatómicos.



BUEN MALETERO
El vano que se encuentra bajo el asiento, iluminado por una luz de cortesía, tiene capacidad para cualquier casco.



A GUSTO DE TODOS
Junto al Amico LX el importador español proporciona un conjunto de accesorios muy prácticos y acordes con la estética del scooter.



Aprilia Amico LX

SIEMPRE CONTIGO

Este nuevo scooter de Aprilia, adaptado a la legislación española, ofrece ergonomía y estética del todo competitivas.

EN el reñido panorama de los scooter, donde la competitividad comercial es despiadada, ha hecho aparición un nuevo modelo: el Aprilia Amico LX de cincuenta centímetros cúbicos de cilin-

dra-da. La novedad consiste en su presencia en nuestro mercado, ya que en Italia a lo largo de 1992 se vendieron veinticinco mil unidades, que demostraron su total éxito en el mercado.

Como es de suponer, el Amico LX se ha sometido a una cura de adaptación a la legislación vigente en España, que limita el peso a sesenta kilos, razón por la cual la horquilla original de paralelogramos ha sido sustituida por una telescópica tradicional y el freno de disco delantero por uno a expansión de ciento diez milímetros de diámetro. También se han sustituido los neumáticos 100/90 por los actuales 90/90 y se han incorporado unos pedales adicionales.

Al contrario que en otros modelos de Aprilia, equipados con motores

Rotax, en el Amico LX se ha ensamblado un propulsor Minarelli construido bajo licencia Yamaha, capaz de hacer rodar al Amico más allá de los sesenta kilómetros por hora, con una sonoridad mecánica mínima y corroborada por una aceleración digna de mención.

El chasis, formado por una cuna sencilla con bifurcación en la parte inferior, se presenta con una solidez superior a lo necesaria. En este aspecto, cabe recalcar que el Amico es un scooter de cincuenta centímetros cúbicos sobredimensionado respecto a la cilindrada, razón por la cual ofrece una excelente ergonomía. Aunque sus dimensiones son considerables, goza de una manejabilidad total que con la inmediatez de respuesta del motor, se convierte en un «juguete» ideal para evadir el tráfico urbano.

Si la línea estética hace honor al

buen gusto de los estilistas de Aprilia, su concepto estructural es prueba de otro acierto. En primer lugar el asiento es espacioso y bien mullido, y una vez levantado, se accede a un vano en el que encuentra cabida el casco y bastantes otras cosas de poco volumen. En el caso de tener que manipular a oscuras, se cuenta con una luz de cortesía que alumbrará también para repostar combustible y aceite destinado a la lubricación separada del motor.

La accesibilidad a la batería y a la bujía es total; una trampilla, situada en la parte inferior del embellecedor del asiento, da paso a estas operaciones.

La ubicación del cofre es la prueba de lo bien estudiado que está el reparto del espacio disponible. Su capacidad es superior a la de varios de sus rivales.

IMPACTANTE
El aspecto del Amico LX es propio de un scooter de mayor cilindrada. Al mismo tiempo, las prestaciones de su propulsor con 50 cc de cilindrada favorecen una conducción briosa y económica.

G.C.



corre a cargo de BMW que asegura su fiabilidad mecánica y de montaje, para que al llegar a la factoría de Aprilia situada en la localidad italiana de Noale, se pueda ensamblar junto a los componentes ciclisticos, que también están realizados según directrices de la marca bávara.

Respecto al bastidor, se trata de una cuna simple realizada en tubos de acero de sección rectangular, mientras que el basculante está realizado en aluminio y recuerda lejanamente al de la Aprilia Pegaso.

En el apartado de las suspensiones, que aparentemente parecen obra de Showa, figura la horquilla

ochenta y nueve kilos en orden de marcha. Y la autonomía cuenta con un depósito de combustible de diecisiete litros y medio de capacidad.

Uno de los datos más significativos de esta nueva BMW, es que los intervalos de mantenimiento se pueden realizar cada diez mil kilómetros, con lo cual, se puede deducir una gran sencillez mecánica y una considerable solidez.

Hasta el próximo Salón Internacional de Francfort, la F 650 no será presentada oficialmente y está prevista su comercialización para finales de este año.

Gigi Corbetta



LA PROXIMA SEMANA
CAMBIO 16 PRESENTA

EL COMPACT DISC N°9 DE LA COLECCION
VERANO CALIENTE

PLAYA, RON Y... **SALSA**

Los grandes éxitos de Celia Cruz
Sonora Matancera • Xavier Cugat
Billos Caracas Boys • Pérez Prado



Cambio16
¡COMPACTO!

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

Dirección Gral. de Tráfico



Esteban Delgado
Enviado especial

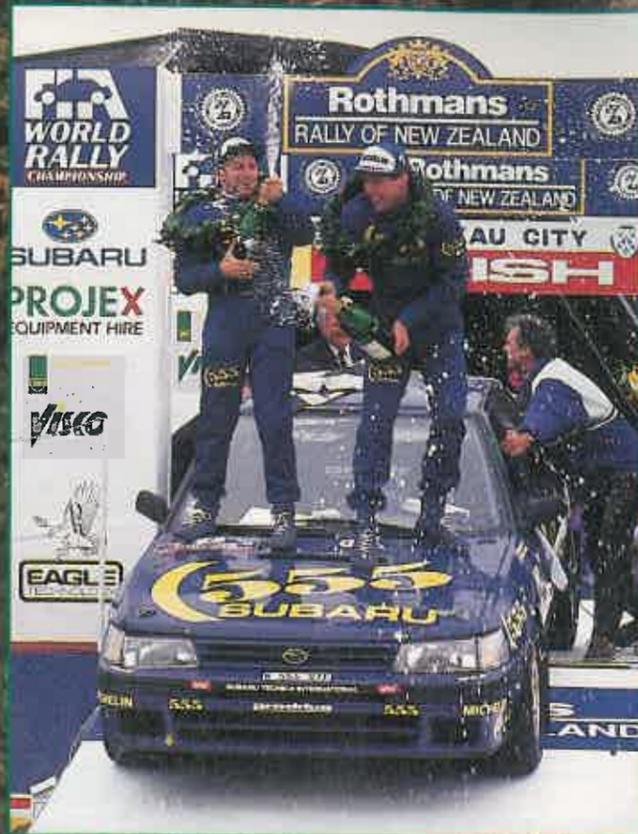
Rallye de Nueva Zelanda

COLIN McRAE, EL RELEVO

Algún día tenía que suceder y ocurrió en Nueva Zelanda. Colin McRae, el piloto oficial más joven del campeonato del mundo de rallyes, conocido por su increíble rapidez y famoso por sus salidas de carretera, finalmente consiguió llegar a la meta en primera posición. Y de qué manera.

El jefe del clan de los McRae, Jimmy, ausente en las Antipodas, estaba listo a comenzar la fiesta en Lanark, Escocia, no sabemos si con el tradicional «kilt» escocés o no. Su hijo mayor, Colin acababa de lograr lo que para él, cinco veces campeón del Open Británico de Rallyes resultó imposible, ganar una prueba del Campeonato del Mundo. La victoria de Colin McRae en Nueva Zelanda ha supuesto también la segunda victoria de un piloto británico en el Mundial de Rallyes después de la conseguida por Roger Clark en el

GOD SAVE THE QUEEN
Por primera vez en dieciocho años un piloto británico volvía a saborear el triunfo en una prueba del Mundial de Rallyes





ERROR DE CÁLCULO O TÁCTICA DE EQUIPO
Para muchos, como Carlos Sainz, la penalización voluntaria de Delecour al término de la primera etapa, fue un auténtico regalo.

RAC Rally de 1976. Además, con apenas 25 años y tres días, Colin es el tercer hombre más joven en conseguir un triunfo en esta especialidad. Sin embargo, el Rallye de Nueva Zelanda de 1993 comenzaba el día de su cumpleaños de forma no muy diferente a lo habitual en el piloto de Subaru que, a pesar de llegar a encabezar la clasificación, después del segundo tramo no tardaba mucho en mostrar en la carrocería de su Legacy las señas de identidad de un árbol neozelandés. A pesar de ello, McRae terminaba la primera etapa en quinta posición a 21 segundos del líder Ari Vatanen. Al día siguiente, con la salida de carretera de éste, un error de neumáticos de Delecour y el tiempo cañón del escocés en el difícil tramo de Motu con sus virados 44,8 kilómetros, le daban el liderato. A partir de entonces, su lucha durante toda la segunda etapa sería con el Toyota de Didier Auriol, al que al fin distanció en

dos segundos, y con el Ford de François Delecour que se encontraba a 5 segundos del piloto de Subaru. Unas distancias que se iban a mantener durante el tercer día, en el que brillaría aparte Carlos Sainz con su Lancia, cuando los dos franceses invirtieron sus posiciones quedando a 15 y 34 segundos a causa de los problemas de transmisión de Auriol. El pánico tampoco faltó en el equipo Subaru cuando, al final del vigésimo-cuarto tramo, se aflojó uno de los tornillos de la parte posterior del motor de McRae, avería que fue localizada y solucionada rápidamente.

Quedaba un etapa, decisiva, y todo el mundo estaba pendiente de un posible y probable fallo del escocés. Algo que hasta entonces había sido normal. Pero la lluvia se convirtió en su aliada el último día al partir McRae primero sobre la carretera. Después de unos primeros tramos tibatubantes en los que Delecour se po-

nía a sus espaldas a 7 segundos, los cuatro segundos que el piloto de Subaru obtenía en el antepenúltimo tramo convencían al de Ford que la suerte estaba echada.

Alegría no menos desbordante la mostrada por David Richards, patrón de Prodrive, equipo encargado de hacer correr los Subaru Legacy, un modelo que ha hecho su canto del cisne al lograr la victoria en Nueva Zelanda en su última salida antes de ser sustituido por el nuevo Impreza en el próximo Rallye de los 1000 Lagos. Todo ello a pesar de la retirada de Ari Vatanen después de volver a demostrar que sigue siendo el de siempre, cuando era líder al golpear una piedra en una frenada que destrozaba el neumático y la suspensión delantera al mismo tiempo. En cuanto al piloto local «Possum» Bourne era finalmente sexto por delante del Lancia de Gustavo Trelles, ganando más puntos para el campeonato de Asia-Pacífico

DEPORTE

que encabezaba. El equipo Ford era quien contaba menos en las apuestas. Sus pilotos prácticamente descubrían la prueba neozelandesa ya que según Biasion, tercero en su única participación en 1986 con el Lancia Delta S4, apenas algunos tramos de la tercera etapa eran iguales a los de entonces, mientras que para François Delecour todo era una novedad. Apartado de la expedición argentina al no poder encontrar un patrocinador complementario y ausente próximamente en Finlandia, Delecour no se podía permitir un error tras su abandono en Grecia. Autoconvencido antes de la salida de que abrir la ruta constituía una desventaja y dado su desconocimiento de la misma, el piloto de Ford comenzaba prudentemente antes de tomar una decisión arriesgada al montar neumáticos blandos en el cuarto tramo cronometrado, el mismo donde su compañero Biasion terminaba saliéndose en una curva len-

ta. La monta de neumáticos se mostró totalmente adecuada logrando François Delecour su primer mejor tiempo, a los que se añadirían dos más antes de llegar a la ciudad volcánica de Rotorua con 14 segundos de ventaja sobre Vatanen y 18 delante de Carlos Sainz.

Pero en la clasificación oficial, Delecour era el tercero después de penalizar 20 segundos en el control de llegada. ¿Qué pasó? Difícilmente lo llegaremos a saber. El piloto francés se hacía responsable de la decisión en los primeros momentos de la jornada para terminar el día declarando que era una decisión del equipo. Según parece, la idea partió del director deportivo Colin Dobinson, contando con la aprobación final de Delecour y la oposición de su copiloto Daniel Grataloup. La posibilidad de encontrar hielo en los primeros tramos de la segunda etapa y la típica gravilla de los tramos neozelandeses que re-

quiere ser «barrida» por los primeros participantes para lograr mejores cronos, propiciaron tal decisión. Sin embargo, ese razonamiento no hubiera servido de nada de aparecer la lluvia. Además, el hecho de que Vatanen, que abría la pista al día siguiente, lograra el mejor crono en el primer tramo, parece contradecir tal regalo a sus contrarios. Además, el finlandés se salía dos tramos más tarde dejando a Delecour segundo en la carretera tras Sainz, barriendo él mismo también la carretera a sus seguidores. Pero lo peor de todo fue el error de neumáticos del piloto de Lille en Motu, donde al montar unos extremadamente duros en la parte final de los casi cuarenta y cinco kilómetros húmedos, perdió 42 segundos decisivos para la victoria.

François Delecour volvió a perder algo de tiempo en la tercera etapa al errar de nuevo la monta de su Ford Escort Cosworth, pero el último día

FALTA DE PREVISIÓN
No cambiar el diferencial trasero del Toyota al término de la segunda etapa tras los problemas sufridos por Kankkunen, costaron a Didier Auriol una victoria decisiva para sus aspiraciones personales.



CON FALDAS Y A LO LOCO

ROLLIN McCRASH
De «Rolling», en inglés, volcar, y del verbo «crash», chocar, deriva este simpático apodo que la prensa especializada ha impuesto al joven piloto.



A pesar de ser hijo de su padre, los primeros pasos de **Colin McRae** en el mundo del motor fueron en las dos ruedas, siendo campeón de Escocia Junior en Motocross a la edad de 13 años. Su primer rallye fue al volante de un Talbot Sunbeam ganando su clase en el campeonato escocés en 1986. Un año más tarde, integrado en el **British Junior Rallye Team** obtuvo varios éxitos con un Vauxhall Nova de grupo A, siendo tercero de su clase en el Rallye de Suecia, vehículo

que siguió conduciendo hasta 1988. La siguiente temporada Colin ascendió un peldaño más pilotando un Ford Sierra XR4 en Suecia donde abandonó por problemas con el cambio y en Nueva Zelanda donde terminó quinto absoluto. Ya con un Sierra de tracción total, en 1990 fue segundo en el Open Británico tras David Llewellyn y sexto en el RAC Rally, tras lo cual le llegó la oferta de correr con **Subaru** en Inglaterra. Con el equipo de David Richards fue campeón británico en 1991, ganando cuatro rallyes y en 1992, venció la totalidad de las pruebas. Ese mismo año, el joven McRae tuvo su oportunidad en el Campeonato del Mundo siendo segundo en Suecia, cuarto en Grecia, octavo en Finlandia y abandonando en Nueva Zelanda tras romper el motor de su Legacy. En 1991 y 92 consiguió liderar el RAC Rally por delante de los mejores en los bosques de Gales. También el 1991 consiguió vencer el prestigioso Memorial Bettega.

salió dispuesto a todo, rindiéndose tan solo ante un McRae que consiguió mantener fría su cabeza y ante el hecho de dar a Ford quince valiosos puntos con los que empató con Toyota en el Mundial de Marcas.

Variando el Toyota Celica Turbo 4WD, a su gusto y manera de conducción, Didier Auriol contaba en Nueva Zelanda con el suspirado diferencial delantero más suave con el que evitar movimientos de corrección al volante de su vehículo. Con dos trompos en su haber en los tramos nocturnos de la primera etapa y un motor fallando en la salida de uno de ellos, el piloto francés era cuarto a 12 segundos de Vatanen al término de la primera etapa. Una diferencia no excesivamente importante como para salvar esas posiciones y liderar la prueba, al final del día siguiente, por 2 segundos delante de Colin McRae, con posibilidades de mante-



TAL PARA CUAL
El piloto español Carlos Sainz y el ingeniero italiano de Lamborghini, Franco Antoniazzi han congeniado a las mil maravillas.

ner esa posición hasta el final. Un error del Toyota Team Europe, sin embargo, iba a costarle probablemente la victoria. Aquejado Juha Kankkunen de un problema en el diferencial posterior de su Toyota en los tramos de mayor longitud de la segunda etapa, que no podía ser cambiado antes del término del día, nadie pensó que esa misma avería podía reproducirse, como así fue, en el vehículo de Auriol a la mañana siguiente, cambiando también el del piloto francés. Ello hizo que Didier perdiera un tiempo precioso el tercer día llegando de nuevo a Auckland con 34 segundos de desventaja respecto a McRae, un tiempo excesivamente grande como para recuperar en una sola jornada. En cuan-



SIGUE SIENDO VÁLIDO
La demostración de Carlos Sainz durante la tercera etapa demostró que el viejo integrale sigue siendo competitivo, al menos en las pruebas de tierra.

RAC RALLY 1990
La sexta plaza de Colin McRae en la prueba británica del Mundial de Rallyes de 1990 le valló su fichaje por Subaru.



Quando
pague imprudencias
con dinero...

NO LLEVAR
CINTURON
HASTA

15.000

PTAS.
DE MULTA.

piense que
podía haberlas pagado
con la vida.



AL FINAL, LAS IMPRUDENCIAS SE PAGAN.

Dirección Genl. de Tráfico

Ministerio del Interior

TRAMO A TRAMO



para desarrollar la máquina de las centralinas del motor.

◆ MÁS VERIFICACIONES

En Argentina no sólo se verificó el combustible en los vehículos de los cuatro primeros clasificados, sino también el agua de los depósitos del Ford Escort de Massimo Biasion y el Toyota Celica de Juha Kankkunen.

◆ A LA DERECHA DE KKK

Denis Girardet, copiloto de François Chabot, será el copiloto de Juha Kankkunen en el próximo Rallye de los 1000 Lagos. Los compromisos de Nicky Grist con Arnim Schwarz dentro del equipo Mitsubishi son la causa de esta momentánea separación.

◆ A CADA UNO LO SUYO

En el baile de tihuajo para 1994, todo podría estar ya atado y bien estado para Carlos Sainz. El piloto no continuará en Lancia y sí estará acompañado de Repsol. En Ford la incógnita es la opción que tiene Nichi por un año más y en Subaru hay que ver el potencial del nuevo Impreza, tras la demostración del ya obsoleto Legacy, sobre todo en asfalto, labor de la cual se encargará en septiembre el equipo ART con Piero Liati. Sainz ante las muchas preguntas sólo tiene una respuesta: «Conducir el mejor coche». Veremos quién gana.

◆ OJO A LA GASOLINA

Se ha confirmado que la rotura de motor sufrida por el Lancia de Carlos Sainz en Argentina fue debida a la diferente especificación de la gasolina Avgas 100 proporcionada por YPF. En Nueva Zelanda, BP ofrecía dos tipos de gasolina diferentes de 100 octanos pero con diferente contenido en plomo y densidad, combustible que fue enviado a Italia con el tiempo suficiente



to a Juha Kankkunen nunca estuvo inscrito en la lucha por el liderato, acabando la primera etapa sexto a 31 segundos de Vatanen, después de un trompo en el cuarto tramo y un ligero calentamiento del motor de su Celica subsanado tras la sustitución del ventilador. Luego vendrían los problemas con el diferencial posterior tras los que el piloto finlandés acabaría la etapa en quinta posición.

Vencedor del Rallye de Nueva Zelanda en las tres ediciones precedentes, para Carlos Sainz se trataba de demostrar de una vez por todas que su decisión de cambiar de equipo a finales del año pasado no había sido desafortunada, algo que no había podido probar en Argentina tras su prematuro abandono. Después de entrenar con un Subaru familiar el piloto español podía probar su nuevo Lancia durante toda el día anterior a las verificaciones. No obstante, la lluvia



GRUPO N
Fujimoto no tuvo rivales con su Mitsubishi Lancer Evolution.

bajo la que se realizaron hizo que todos los reglajes de suspensión del Lancia durante la primera etapa fueran erróneos, viéndose el piloto obligado a cambiar constantemente muelles y barras estabilizadoras en un vehículo sobrevirador en exceso. Segundo a cuatro segundos de Vatanen, Sainz perdió 17 segundos en el primer tramo del segundo día al encontrarse con las ruedas de su Lancia abiertas en siete milímetros y tres detrás a consecuencia de haber cambiado los amortiguadores la noche anterior. Lo peor vendría en el cuarto tramo donde, a dos kilómetros del final, el motor empezó a fallar. ¡Que se para, que se para! gritaba Sainz por la radio. Sin embargo, el piloto español lograba llegar a Gisborne una vez cambiada la centralita. Pero el problema se repitió en el primer tramo des-



pués de la neutralización con el agravante de que en el enlace hasta el tramo siguiente estaba prohibido a las asistencias. 51 segundos perdidos en dos tramos antes de encontrar un cable del sistema de inyección pelado provocando un cortocircuito que terminaba quemando las centralinas. Para colmo, en el último tramo de la jornada se rompía un tubo hidráulico de la dirección asistida, reforzado hace unos años tras los problemas habidos en Grecia, que obligaban a Sainz a recorrer trece kilómetros en esas condiciones perdiendo 35 segundos más. Resultado: la cuarta plaza a 2 minutos y un se-

gundo de Didier Auriol. El mal sabor de boca de esa jornada nos lo iba a quitar Carlos Sainz al día siguiente al lograr batir a tres hombres como McRae, Delecour y Auriol que estaban luchando por el triunfo final, logrando siete mejores cronos de once tramos que hubieran sido más de haber utilizado los Michelin FB 92 desde un primer momento y de montar FB 80 tallados en el terreno arenoso del tramo de Mystery Creek, rebajando su diferencia a 1m 35 segundos. El último día, con la lluvia y en un terreno enfangado, el piloto de Lancia daba por concluida su demostración tras un trompo. ○

CON UNA MANO
Con dos fisuras en su mano Trelles hizo más que suficiente con su séptima plaza.

PRIMERO EN LA CARRETERA
Vatanen fue en cabeza hasta que rompió un brazo de la suspensión.



CLASIFICACIONES

1º McRae-Ringer (Subaru Legacy 4WD Turbo), 6 horas, 12 minutos, 31 segundos; 2º Delecour-Grataloup (Ford Escort RS Cosworth), a 27s; 3º Auriol-Occelli (Toyota Celica Turbo 4WD), a 29s; 4º Sainz-Moya (Lancia HF Integrale), a 2m 07s; 5º Kankkunen-Grist (Toyota Celica Turbo 4WD), a 2m 55s; 6º Bourne-Freeth (Subaru Legacy 4WD Turbo), a 8m 15s; 7º Trelles-del Buono (Lancia HF Integrale), a 11m 17s; 8º Allport-Robb (Mazda 323 GT-R), a 24m 27s; 9º McAndrew-Haldane (Subaru Legacy 4WD Turbo), a 30m 58s; 10º Fujimoto-Ichino (Mitsubishi Lancer Evolution, 1º de grupo N), a 31m 27s

MUNDIAL DE MARCAS

1º Toyota y Ford, 111; 3º Lancia, 67; 4º Subaru, 55; 5º Mitsubishi, 47

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Juha Kankkunen, 71; 2º François Delecour, 70; 3º Massimo Biasion, 66; 4º Didier Auriol, 59; 5º Colin McRae, 49; 6º Carlos Sainz, 35; 7º Markku Alen, 25; 8º Andrea Aghini y Gustavo Trelles, 22; 10º Mats Jonsson, 20

COPA FIA GRUPO N

1º Alessandro Fassina, 36; 2º Antonio Coutinho, 24

LIDERES SUCESIVOS

TC 1, Sainz, Auriol y Kankkunen; TC 2, Kankkunen y McRae; TC 3-4, Vatanen; TC 5, Sainz y Delecour; TC 6-9, Delecour; TC 10-11, Vatanen; TC 12-13, McRae; TC 14, Auriol; TC 15, McRae; TC 16-19, Auriol; TC 20, Auriol y McRae; TC 21-36, McRae

ABANDONOS

TC 4, Ross Dunkerton (Mitsubishi Lancer Evolution), motor; TC 4, Massimo Biasion (Ford Escort RS Cosworth), accidente; TC 4, Jorge Recalde (Lancia HF Integrale, grupo N), correa ventilador; TC 12, Ari Vatanen (Subaru Legacy 4WD Turbo), suspensión; TC 16, Sepp Halder (Audi Coupe S2), embrague.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Sainz	9	5	4	7	4	5
Delecour	8	11	8	3	4	2
McRae	7	13	6	6	4	-
Auriol	6	10	3	5	5	5
Kankkunen	5	7	2	8	7	3
Vatanen	3	2	1	3	2	-
Bourne	1	1	1	3	4	13
Biasion	-	-	1	-	1	1
Trelles	-	-	-	-	2	5

Rallye Vinho de Madeira

SNIJERS... Y LOS DEMAS

Para no perder definitivamente sus posibilidades de ser Campeón de Europa, Patrick Snijers tenía que ganar en Madeira y el Escort-Ras se mostró imbatible. Sólo tuvo un rival, Andrea Aghini que, con el Lancia Delta del mundial, partía como favorito y luchó contra la superioridad del Ford hasta que una salida de pista dejó al vencedor del año pasado, fuera de carrera.

M^a Jesús Benett
Enviada especial

DICEN que la línea recta más larga que se puede encontrar en Madeira no llega a los cien metros. Esto, unido a las enormes diferencias de altitud —en un mismo tramo se puede pasar desde los 300 metros sobre el nivel del mar a los 1.500— y a las estrechas y viradas carreteras, ganadas muchas veces a la montaña, convierten el Rallye Vinho de Madeira en una prueba muy especial que, gracias a la excelente organización y la eficiente labor de promoción, suele tener una buena inscripción.

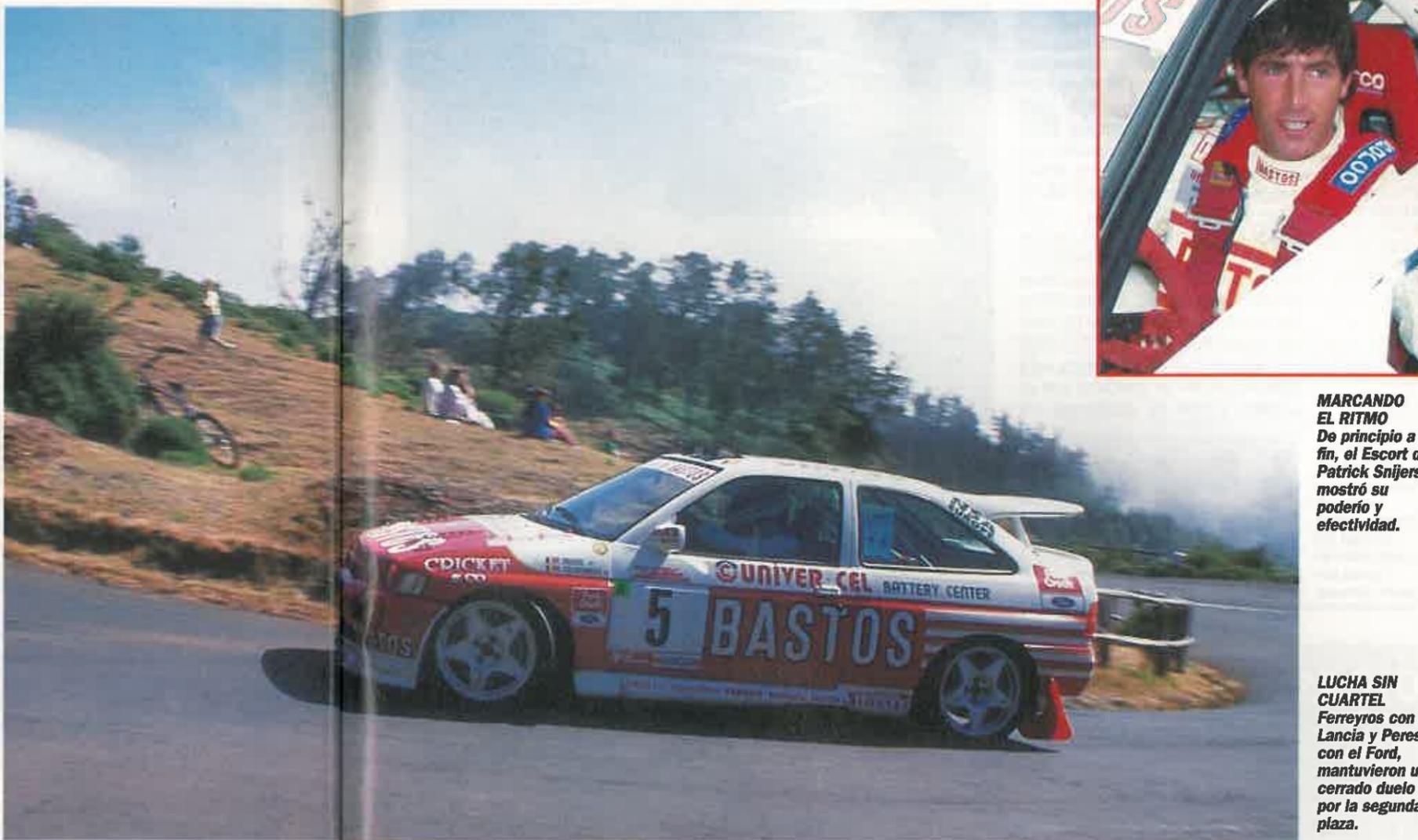
Entre casi el centenar de equipos que tomaban la salida este año, junto a los efectivos Escort conducidos por Patrick Snijers y Fernando Peres, destacaba la presencia de los poderosos Lancia Delta HF de Andrea Aghini, Cesar Baroni y Fabricio Tabaton, sin olvidar el Subaru Legacy que Pietro Liatti estrenaba en esta prueba, en la que también contaban los Lancia de Bertone, Ferreyros, Pianezzola y el ya Campeón Portugués, Bica.

Después de sus dos victorias consecutivas en Bélgica y Alemania, Patrick Snijer sabía que tenía que ganar en Madeira si quería conservar la esperanza de alzarse con el título europeo. Por eso, el piloto belga comenzó atacando e imponiendo el poderío del Escort Cosworth desde el inicio del primer tramo, y sólo el mundialista Andrea

Aghini fue capaz de seguir su estela. Ambos hombres se disputaron las ocho primeras cronometradas al segundo, aunque con diferencias mínimas, el Ford se mostraba más efectivo que el Lancia con el que Aghini trataba de repetir victoria. Sin embargo, el italiano no tenía la suerte de cara y al pinchazo del primer día se unía una aparatosa salida de pista, al iniciarse la segunda etapa, que lo dejaba fuera de carrera; Snijers, que cuajaba una excelente actuación, se quedaba sin el único rival capaz de inquietarle.

Con la desaparición de Aghini y Snijers, que se limitó a controlar el ritmo impuesto y aumentar su ventaja, con el camino libre hacia la victoria, el interés se centró en la lucha por la segunda posición a la que optaban, en reñida lucha, los Lancia de la escudería Grifone conducidos por Tabaton y Ferreyros y el Ford Escort de Fernando Peres. Mientras, problemas mecánicos descolgaban al Subaru Legacy, demasiado grande y pesado para este trazado, de Pietro Liatti.

La experiencia de Fabricio Tabaton, que con tres victorias es el piloto que más veces ha ganado este rallye desde que puntúa para el Europeo, de poco le sirvió al italiano que se vio apeado de la carrera al romperse la transmisión del Lancia. El honor de la escudería se salvó al lograr Ferreyros imponerse al portugués Fernando Peres, quien se tuvo que conformar con la, nada desdeñable, tercera posición. Por su par-

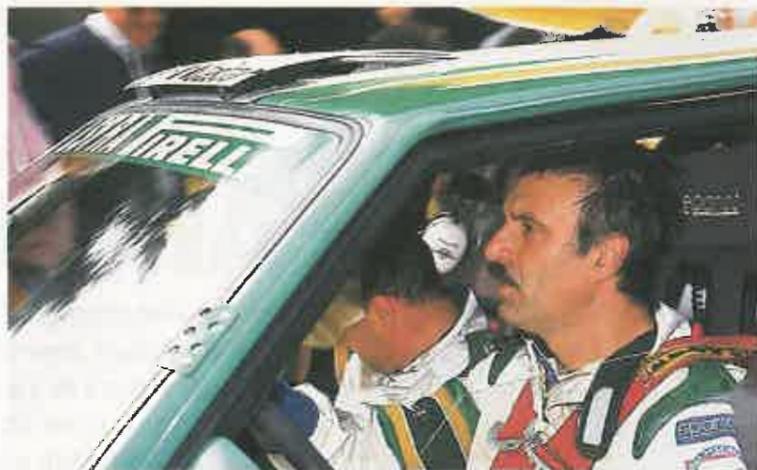


MARCANDO EL RITMO
De principio a fin, el Escort de Patrick Snijers mostró su poderío y efectividad.

LUCHA SIN CUARTEL
Ferreyros con el Lancia y Peres con el Ford, mantuvieron un cerrado duelo por la segunda plaza.



te, el italiano César Baroni, actual líder del Campeonato de Europa, llegaba a Madeira conveiente del accidente sufrido dos semanas antes en Francia. El esfuerzo del piloto del Lancia de la escudería Astra no fue inútil y, aunque se mantuvo a la expectativa, gracias a los abandonos que se produjeron en cabeza pudo consolidar una cuarta posición y sumar unos valiosos puntos de cara al Europeo. Por detrás de Baroni llegaba a la meta el tercer coche de la Grifone, el Delta HF Integrale de la joven esperanza italiana Sergio Pianezzola, el discípulo de Tabaton que efectuaba en este rallye su toma de contacto con el asfalto. Continuos problemas del



EL ESFUERZO MERECE LA PENA
Cesar Baroni, aún conveiente, vio compensado su esfuerzo con la cuarta plaza.

LA DECEPCIÓN DE AGHINI
Una aparatosa salida de carretera dejó al italiano sin posibilidades de luchar por repetir victoria.



Lancia-Duriforte, dejaban al campeón portugués de este año, Jorge Bica, en la sexta plaza.

Hubo presencia española en el Vinho de Madeira. Antonio Garrido y José Álvarez se desplazaron hasta la isla con el Ford Sierra 4x4 con el que siguen el Campeonato de España. En su primera participación en Madeira podían haber estado entre los diez primeros, pero una tonta avería los dejó fuera de carrera, a punto de acabar el rallye.

Si la 34 edición de esta prueba, ya clásica en el calendario europeo, ha destacado por la inscripción de calidad con que contaba —una docena de pilotos prioritarios FISA—, también tenía un participante de elite:



LA EXPERIENCIA NO SIRVIÓ
Si la transmisión del Lancia no se rompe, Tabaton habría subido al podio.



DEMASIADO GRANDE
El Subaru Legacy de Liatti se paró en un tramo y relegó a la última plaza al Campeón de Europa de hace dos años.



PRESENCIA ESPAÑOLA
Mala suerte para los únicos participantes españoles. Una tonta avería los dejó fuera de carrera.

CLASIFICACIONES

1º Snijers-Colebunders (Ford Escort Cosworth), 3 horas, 10 minutos 22 segundos; 2º Ferreyros-Van Costen (Lancia Delta HF Integrale), a 58s; 3º Peres-Caldeira (Ford Escort Cosworth), a 1m 29s; 4º Baroni-Breton (Lancia Delta HF Integrale), a 5m 13s; 5º Pianezzola-Zanatta (Lancia Delta HF Integrale), a 7m 58s; 6º Bica-Capelo (Lancia Delta HF Integrale), a 11m 22s; 7º Dominique-Jam (Lancia Delta Integrale), a 12m 32s; 8º Campos-Camacho (VW Golf GTI 16v), a 19m 11s; 9º Abel-Ferreira (Ford Escort Cosworth), a 20m 45s; 10º Mendes-Fernandes (Ford Sierra 4x4), a 23m 14s.

CAMPEONATO DE EUROPA

1º Pierre Cesar Baroni, 1720 puntos; 2º Patrick Snijers, 1350; 3º Robert Droogmans, 760; 4º Piero Longhi, 624; 5º Erwin Weber, 600.

Daniel Ducruet, el compañero sentimental de Estefanía de Mónaco. La princesa estuvo en la isla y, pese a la expectación que levantó, no se dejó ver demasiado. ○

PILOTA UN FORMULA RENAULT. VIVE TU PASION.



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

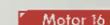
UNA AFICIÓN APASIONANTE, PILOTAR UN FORMULA RENAULT.

Ya puedes hacer realidad tu pasión de siempre, pilotar un monoplaça de alta competición. Con los mejores medios, expertos monitores y en uno de los circuitos más prestigiosos de Europa. Sin límite de edad. En cursos individuales o en cursos pensados para el incentivo de empresa. Entra en un mundo apasionante.

¿QUIERES LLEGAR A LA FORMULA-1?

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

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



ESCUELA ELF RENAULT
DEL CIRCUIT DE CATALUNYA



Vinyes dio la campanada

EN la reanudación del Campeonato de Europa de Montaña, la **Subida a Le Mont-Dorè**, todos esperaban que Egozcue y Vilariño protagonizaran un duelo a muerte por la supremacía del certamen, pero en esta ocasión, un inspiradísimo Joan Vinyes Dabad, les arrebató la posibilidad de subir a lo más alto del podio. Un jovencísimo Vinyes, que esta temporada en el **Europeo de Montaña**, ante la elite de la especialidad, ha demostrado una progresión increíble, mejorando prueba a prueba sus actuaciones, escalando posiciones a una velocidad de vértigo, hasta conseguir su primer triunfo.

Los entrenamientos fueron muy disputados, el mejor tiempo fue para el local Chambérod, segundo fue Egozcue a siete décimas, mientras que Vilariño, que estrenaba modificaciones en su Lola T298, con vías más anchas, fue tercero a más de un segundo. Joan Vinyes fue cuarto a dos segundos de Chambérod. En las mangas de carrera, Vinyes dio la vuelta a los tiempos y en la primera subida marcó el mejor tiempo, por delante de los favoritos. En la segunda, el joven piloto andorrano era nuevamente el más rápido. Vilariño, al que parece que no deja de perseguirle la mala fortuna, no pudo tomar la salida al negarse a ponerse en marcha el motor de su montura. En el cómputo de tiempo de las dos subidas, Vinyes resultó el vencedor y Egozcue, que se encuentra en un magnífico estado de forma, se alzó hasta la segunda posición. También estuvieron presentes en esta prueba francesa los pilotos del equipo Central Hispano 20, Luis Martínez y Xavier Riera. El primero de ellos, a los mandos de un nuevo Osella PA9, no tuvo mucha suerte, cuando estaba realizando unos buenos tiempos, en la segunda subida se encontró con aceite derramado por otro participante, lo que provocó que Martínez realizara un trompo, perdiendo con ello la posibilidad de alcanzar una buena clasificación. Xavier Riera tuvo mejor fortuna. Poco a poco fue mejorando sus registros, probando diferentes reglajes en el BMW M-3, conquistando al final el tercer puesto entre los turismos de grupo A.

Foto: Fotocursa



AFECTADO POR LA CRISIS

TRAS varios años sin ser puntuable para el Campeonato de España, el mítico **Rallye Rías Bajas**, ha sido una de las primeras carreras del año que ha notado la crisis que reina en nuestro país. La edición recién celebrada, se ha saldado con un escaso número de participantes, algo poco habitual en este clásico de los rallyes, y aún menos en la llegada, solamente trece coches. En cualquier otra edición de las veintiocho anteriores que se disputaron, la lista de inscritos estaba repleta, tanto de pilotos nacionales de primera fila como de extranjeros.

En esta ocasión, debido, sobre todo al bajo coeficiente que tenía asignado, los equipos oficiales de



DURA PUGNA. Varela se tuvo que emplear a fondo para ser tercero.

Opel, con José María Bardolet y Luis Climent, máximos animadores del certamen, con cuatro victorias consecutivas conseguidas en las últimas carreras, o el equipo Peugeot, con Borja Moratal a la cabeza, deseosos de conseguir una primera victoria en su vuelta al equipo de Villaverde, sin olvidarnos de los equipos semi-oficiales de Ford, con Daniel Alonso y de Renault con «Kiko» Cima prefirieron no presentarse, ahorrando esfuerzos para la próxima cita, el **Rallye Príncipe de Asturias**, con máximo coeficiente y puntuable para el Europeo de la especialidad.

Ante este plante, el rallye se lo tuvieron que disputar los pilotos de la región, encabezados por Germán Castrillón con un Ford Escort RS Cosworth, que tomaba la salida con la intención de seguir encabezando el gallego de rallyes y de



SIN RIVALES. Castrillón se anotó una cómoda victoria. Rial consiguió otro magnífico éxito con su pequeño Citroën AX.



igualar las victorias en esta prueba de Marc Etchebers y Beny Fernández, con tres triunfos cada uno. En la salida, los rivales más peligrosos de Castrillos eran Manuel Senra, a los mandos de un Peugeot 309 GTI 16V de grupo A y Arturo Rial, con un Citroën AX semi-oficial.

Con estas perspectivas se disputó el Rallye Rías Bajas, demostrando Castrillón desde el inicio, que no tenía rivales, adjudicándose una victoria muy cómoda, que se fraguó al irse quedando retrasados sus principales rivales por diferentes problemas mecánicos o salidas de pista. Rial, en un terreno muy apropiado para su montura, se instaló en la segunda posición, manteniéndola sin oposición hasta el final. El punto más interesante de la carrera, fue la lucha por el tercer puesto, que finalmente fue para Manuel Varela al volante de un

Ford Escort RS Cosworth. Otro punto de interés, fue la pugna entre Jorge Pérez y Javier Azcona por el triunfo en la Copa Clio 16V de Galicia, que se saldó a favor del primero de estos al cometer Azcona un error y golpear fuertemente contra un muro.

Tras el Rallye Rías Bajas, al no presentarse ninguno de los favoritos al título, la clasificación provisional no ha sufrido variaciones.

Texto y fotos: J. M. Alonso

CLASIFICACIONES

1. Castrillón-López (Ford Escort RS Cosworth), 1 hora, 47 minutos, 00 segundos. 2. Rial-Arias (Citroën AX), a 2.36. 3. Varela-González (Ford Escort RS Cosworth), a 8.53. 4. Pérez-Pérez (Renault Clio 16V), 9.13. 5. Gallay-Gallay (Renault 5 GT Turbo), a 11.11.

ASI VA EL CAMPEONATO

1. Luis Climent, 706 puntos. 2. José María Bardolet, 684. 3. Daniel Alonso, 534. 4. Borja Moratal, 522. 5. Sergio Vallejo, 472.

♦ **BMW EN CABEZA**
En el Campeonato Inglés de Turismos, tras el doblete de BMW en Oulton Park, con Winkelhook a la cabeza y secundado por Soper, los pilotos de la marca alemana se distancian aún más en la clasificación. Winkelhook se sitúa con 150 puntos, seguido de Soper con 120,5. La tercera posición es para John Cleland con un Vauxhall Cavalier 1.6V (Opel Vectra), que acompañó a los pilotos de BMW en el podio y que tiene en su casillero personal 92 puntos.

♦ **ASCH SE ESTRENÓ**
Tras unas cuantas carreras, en las que Mercedes ha estado apartada de la primera plaza del podio en el DTM, Roland Asch, le dio a la marca de la estrella la victoria en el circuito de Diepholz. Es más, esta carrera fue todo un éxito para Mercedes, que situó en las cinco primeras plazas a sus vehículos. En la segunda carrera Larini volvió por sus fueros y se adjudicó la victoria. Esta carrera presentó algunas novedades en distintas monturas. El Mercedes de Bernd Schneider incorporaba una suspensión activa, mientras que el Alfa Romeo de Zanini contaba ya con una caja de cambios secuencial.

♦ **SERVÍ CON ELF**
El jovencísimo Oriol Serviá contará con el apoyo de Elf Lubricantes España en la Copa de Francia de Fórmula Renault-Elf Campus, en la que el piloto español tiene muchas posibilidades de alzarse con el título. En la fotografía Oriol Serviá y el Sr. Hubert-Charles Tsal, estrechan sus manos tras la firma del contrato.



◆ CRINELLI LÍDER

El Campeonato de Fórmula Opel Lotus en su recta final, está encabezado por el italiano Patrick Crinelli con 125 puntos, seguido por el belga Vincent Radermecker con 108 y del danés Jan Magnussen con 102.

◆ OTRO TRIUNFO DE MANSELL

Nigel Mansell, no podría haberse hecho mejor regalo, el día de su 40 cumpleaños, que adjudicarse la victoria en las 200 Millas de Nueva Inglaterra. El británico, tras una carrera de infarto, a tres vueltas para el final en una pasada de adrenalina, superó a Paul Tracy que mantenía líder cruzando la línea de meta en primera posición.

◆ TONI VIDAL CON HYUNDAI

Uno de los pilotos catalanes más destacados de los últimos años, Toni Vidal, participará en la Copa Hyundai, tras llegar a un acuerdo con Arco Motors Girona, S.A., que le cede uno de los Ford de grupo A de este trofeo. Vidal



debutará en el Rallye Príncipe de Asturias, que se celebrará los días 11 y 12 de septiembre.

◆ RENAULT SE REFUERZA

La marca del rombo, va a efectuar importantes cambios en los Renault 19 16v del Campeonato Británico de Turismos, un modelo que se adjudicó la segunda carrera de ese certamen. Para afrontar con garantías la recta final del campeonato, van a revisar a fondo la electrónica del motor, suspensiones, y lo equiparán con una nueva caja de cambios secuencial. Con todo esto, esperan que sea mucho más competitivo y que pueda luchar por la victoria.



ARIAS MÁS LÍDER

EN el circuito de Oulton Park, se disputó una nueva prueba puntuable para el Campeonato Británico de Fórmula Renault, en la que estuvieron presentes los pilotos del equipo Racing for Spain, Iván Arias y Javier Díaz.

Arias, poniendo de manifiesto que es el piloto más fuerte del certamen, se adjudicó la pole position. A pocas vueltas del inicio de la carrera, el piloto español se vio rebasado por James Matthews, piloto del equipo Manor Motor Sport,

que fue quien venció la carrera. Arias, que prefirió asegurar los puntos de cara al título no arriesga más de lo necesario, una maniobra que le salió bien. Tras esta carrera sigue más líder que nunca con 173 puntos, seguido de Matthews con 121. Javier Díaz ocupa la sexta posición.

En ese mismo circuito estuvo presente Marc Gené, que disputó una nueva carrera del Británico de Fórmula Ford, en la que finalizó en quinta posición.

GENÉ SE PREPARA EN INGLATERRA

JORDI Gené está aprovechando el descanso del Campeonato Internacional de Fórmula 3000, que se reanuda el día 22 de agosto en Nurburgring, para realizar entrenamientos en Inglaterra. Debido a la premura con la que Gené y el equipo TWR Benetton se reintegraron a la Fórmula 3000, están realizando diferentes pruebas, para afrontar con las mayores garantías posibles las últimas carre-

ras de la temporada. Los test que están realizando, están dirigidos a mejorar el comportamiento del Reynard Cosworth, por lo que trabajarán en la aerodinámica y las suspensiones. Gené se muestra optimista y cree, que si le acompaña la suerte, podrá obtener unos buenos resultados en las carreras que restan hasta final de temporada, por supuesto no descarta la posibilidad de alcanzar alguna victoria.



SALDAÑA MAGNÍFICO EN MOST

EL técnico circuito checo de Most acogió una nueva carrera puntuable para la Copa Interseries, en la que una vez más, el piloto español Tomás Saldaña, dando muestras de su gran clase, realizó una soberbia actuación. En los entrenamientos ya se mostró como

uno de los pilotos más rápidos, escapándosele la vuelta rápida por culpa de un doblado. En la segunda manga, con neumáticos nuevos de calificación y con un coche inferior al de su compañero Lavaggi, se tuvo que conformar con el cuarto puesto de la parrilla de salida.

Ya en carrera, en la primera manga, Saldaña remontó rápidamente hasta la segunda posición y tras marcar los mejores registros, dio caza a Lavaggi que lideraba la prueba, pero al final, en las últimas vueltas, un fallo en el turbo propició que el Kremer CK7 perdiese potencia, debiéndose conformar con la segunda posición. En la segunda manga, con el turbo ya reparado y con estrictas órdenes de equipo, de no atacar a su compañero Lavaggi, volvió a ocupar la segunda posición. Finalizada la carrera checa, el certamen lo encabezaba Lavaggi, seguido por Tomás Saldaña.



◆ MIL LAGOS SIN SAINZ

Finalmente Carlos Sainz, ha decidido no variar su programa de final de temporada y no acudir al Rallye Mill Lagos de Finlandia, por lo tanto su próxima cita será el Rallye de Australia. Quien sí estará en Finlandia es el equipo Toyota con sus mejores efectivos, Auzio y Kankkunen, que ya conocen la victoria en este terreno, a quienes acompañará el veterano Hannu Mikkola. Mitsubishi pondrá en escena dos coches, uno para Erickson y el otro para Schwarz, mientras que Ford confiará en Malcolm Wilson y en Sebastian Lindholm la defensa de sus colores. Parece definitivo, tras unos tira y afloja entre Richard Prodrive y Subaru, que en esta carrera debutará el nuevo Subaru Impreza. La marca japonesa ha inscrito dos coches en manos de Vatanen y Ales.

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.



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

Si, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando solo 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

El equipo antes que las prestaciones

La crisis ha provocado que los fabricantes rebajen el listón en cuanto a gama. Paralelamente, se manifiesta una evolución estructural que da prioridad al equipo de los coches ante sus prestaciones. Esto se da incluso entre los fabricantes que basaban sus reclamos publicitarios en las prestaciones. Según BMW «Los compradores parecen ignorar hoy día las prestaciones del modelo que se les propone; en contrapartida, son muy quisquillosos en referencia a los equipos complementarios».

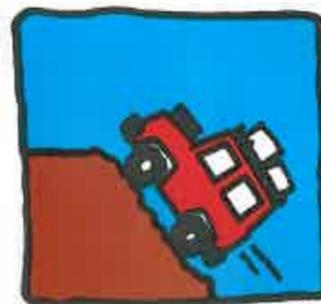
De ahí el éxito de los «gadgets», muchas veces opcionales, como pueden ser el ABS, el aire acondicionado, la dirección asistida o el cierre centralizado. Incluso en Mercedes se ha notado un frenazo en las ventas de la gama alta. ¿El futuro no sería para los coches pequeños equipados como los grandes, es decir modelos medios que no tengan nada que envidiar a la clase llamada «de prestigio»?

Jacques Calvet, el presidente de PSA, apunta por su parte dos corrientes opuestas. «Una sería el deseo del cliente de encontrarse con coches nuevos cada día más seguros, de más calidad y, por lo tanto, con equipos cada vez más caros. Por otro lado, se busca el precio de compra y de mantenimiento lo más económico posible, lo que explica el éxito de los diésel. Es un reto nada fácil para los fabricantes».

Por otro lado, una serie de noticias del mundo del automóvil han animado el panorama veraniego. A Cadillac, el patrocinio de las competiciones de golf le ha permitido aumentar sus ventas de 40 a 45 millones de dólares. Gerry Greenwald, un veterano de Ford que fuera brazo derecho de Iacocca en Chrysler, ha tomado las riendas de la marca checa de todo-terreno Tatra, acompañado por otros tres occidentales y, entre los cuatro, podrán adquirir hasta el 15 por ciento de la firma. En Wolfsburg se han reunido los dirigentes sindicales de los 12 países en que está implantada Volkswagen con 230.000 trabajadores con la constatación de que en América del Norte y Asia se trabajan 700 horas más al año que en el resto del mundo. Volvo va a cerrar su planta de Uddevalla y puede que tenga que devolver 80 de los 165 millones de coronas que recibió como subvención para su construcción. Pontiac y GM Trucks se han sumado a Opel y otras filiales de General Motors para patrocinar el año que viene la Copa del Mundo de Fútbol. Rover ha conseguido que el Príncipe Eduardo, hermano de Carlos y Andrés, inaugure sus nuevos locales en Alemania. Peugeot quiere construir un vehículo de ocio en conjunción con algún fabricante norteamericano con una cadencia de 30 a 70.000 unidades por año.



Edouard Seidler



LAS PRUEBAS DE FUEGO DE UN TODO TERRENO.

Después de adentrarse en la selva, de subir montañas, de atravesar desiertos y de volver indemne a la jungla de asfalto, todavía hay unas cuantas pruebas que un verdadero 4x4 debe superar: las del **Catálogo Todo Terreno de Motor 16**. Descubre quién es el más duro.



Conduce con ventaja.

Xantia



**NUEVO DIESEL Y
TURBO DIESEL**



JAMAS EL PROGRESO FUE TAN BELLO.

Eclipse, instante privilegiado, nacimiento de fenómenos extraordinarios. Hoy fruto de la colaboración de los centros de diseño Citroën y Bertone, nace el nuevo Citroën Xantia Diesel y Turbo Diesel, alianza perfecta entre la seguridad y la potencia, el progreso y la belleza.

JAMAS LA SEGURIDAD FUE TAN BELLA

Citroën ha aplicado los sistemas de ingeniería europea más avanzados al diseño del nuevo Xantia Diesel y Turbo Diesel. El resultado es un vehículo único en Europa: con motores de 1.905 cc, última generación de la familia XUD, a los que se ha equipado, en la versión turbo, un moderno sistema "intercooler". Estos potentes y avanzados sistemas de propulsión, permiten al Citroën Xantia Turbo Diesel desarrollar 92 CV de potencia y ofrecer un par máximo de 20,5 mKg a 2.250 rpm.



A estos avanzados sistemas de propulsión diesel se han incorporado los más completos elementos de insonorización: inyección de poliuretano en cuerpos hue-



cos, mecanismos de filtraje de vibraciones, refuerzo de la estructura silenciosa del capot... El resultado es un vehículo silencioso, eficaz, donde la potencia convive con el confort.

JAMAS EL PROGRESO FUE TAN BELLO

En el Citroën Xantia Diesel y Turbo Diesel la potencia es inseparable de la seguridad.

Para optimizar la seguridad integral, Citroën Xantia* ha diseñado cuatro elementos esenciales que suponen aportaciones nuevas en materia de estabilidad, agarre y seguridad: la suspensión Hidractiva II en la que se inspiran los Fórmula 1, el nuevo sistema de frenado por alta presión con frenos de disco sobredimensionados en las 4 ruedas asociado con un ABS y 4 captores, los ejes delantero y trasero autoestabilizadores y el eje trasero autodireccional, capaz de generar un efecto similar a un "cuatro ruedas directrices". Este preciso sistema incluye, además, otros elementos como la estructura de seguridad con basamento reforzado y

habitáculo con triple anillo de protección, puertas reforzadas con sólidas barras laterales, cinturón de seguridad con nuevo sistema de pretensado... El Citroën Xantia Diesel y Turbo Diesel ofrece unos sistemas de seguridad impensables hasta ahora.

Progreso que también se manifiesta en el interior del nuevo Citroën Xantia, donde el silencio, la amplitud y la luminosidad son el resultado de la aplicación de los más avanzados sistemas de diseño al confort y al bienestar de sus ocupantes... Jamás la seguridad fue tan bella.

Modelos	Precio**
Xantia 1.6i X	1.890.000
Xantia 1.8i X	2.200.000
Xantia 1.8i SX	2.417.000
Xantia 2.0i SX	2.614.000
Xantia 2.0i VSX	2.956.000
Xantia 2.0i 16v	3.520.000
Xantia 1.9 D X	2.192.000
Xantia 1.9 Turbo D SX	2.770.000
Xantia 1.9 Turbo D VSX	3.112.000



CITROËN

Gama Citroën Xantia desde 1.890.000 ptas**



LO ULTIMO: ALFA ROMEO COUPE

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

17 de agosto 1993

Núm. 513 • 350 ptas.

Comparativa

SUPERBERLINAS

PEUGEOT 405 T 16

OPEL VECTRA TURBO



AL VOLANTE

NUEVOS ROLLS ROYCE Y BENTLEY PARA EL '94



FORD ESCORT 1.8 TD, SOLUCION PARA LA CRISIS

A FONDO



* Equipamiento según versiones.
** Precio recomendado: incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y promoción.