

A FONDO: FIAT TIPO 2.0 ie 16V 3 PUERTAS



MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

24 de agosto 1993

Núm. 514 • 350 ptas.

LO NUEVO DE VOLKSWAGEN

VW GOLF CABRIOLET



● LLEGA EN NOVIEMBRE ● DOBLE AIRBAG Y ABS ● MOTORES DE 90 Y 115 CABALLOS ● PRECIO ESTIMADO DESDE 2.9 MILLONES

VW PASSAT

● MAS VERSIONES ● A ESPAÑA EN OCTUBRE ● DOBLE AIRBAG Y ABS ● NUEVOS MOTORES ● MAYOR EQUIPO





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.

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, 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 Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefe: M^a Jesús Benet (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). Luis M. Turnes (diseño). Jefe de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garin, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. Diseños: Carmen Rodríguez. Fotografía: Alfonso J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballista (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^a Gómez-Morán (jefe), José M^a Ormazabal.

Marketing: Jorge Derrago.
 Directora de Promoción: Charo Oñate.
 Director de Producción: Roberto Parras.
 Directora Tarjeta Motor 16: María Sedano. Isabel Moreno

Publicidad:
 Director Comercial: Juan Antonio Suanzes.
 Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha y M^a Jesús Sánchez.
 Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguerdo.
 Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaisa Rué. 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: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8. 06022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1. 4^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 05. **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58. 1^a 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. **ANDALUCIA:** Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
 Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
 Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 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. 80.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



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

ESTAS SEMANA



| | | | |
|--|-----------|-------------------------------------|-----------|
| PUNTO DE MIRA SU CASO | 4 | PRECIOS | 53 |
| AL VOLANTE Volkswagen Golf Cabrio | 11 | MOTOS | 79 |
| A FONDO Fiat Tipo 2.0 i.e 16 V Mazda 323 F 1.6i GLX | 12 | Aprilia Pegaso 650 | |
| FRENTE A FRENTE Nissan Terrano II 2.4 SGX/ Opel Frontera Sport SE | 18 | DEPORTE | 84 |
| FUERA DE SERIE Rinspeed Dodge Viper RT/10 Veleno | 24 | Gran Premio de Hungría de Fórmula 1 | |
| REPORTAJE La publicidad y el automóvil | 30 | Raids nacionales e internacionales | 92 |
| | | A Todo Gas | 96 |
| | | FIRMA DE LA CASA | 98 |
| | 38 | | |
| | 44 | | |



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

30 Comparativa Nissan Terrano II/Opel Frontera.

79 Aprilia Pegaso 650

38 Dodge Viper RT/10 Veleno

Saber utilizar el coche

MUCHAS veces un hecho aislado mueve a la reflexión general. En esta ocasión nos vamos a referir al accidente sufrido, hace ya algunos días, por el jugador de fútbol italiano **Lentini**, un grave accidente motivado, además de por un exceso de velocidad, por la mala utilización de su vehículo. En ocasiones, el automóvil supera la capacidad del conductor, y más cuando se trata de un superdeportivo, pero si encima el conductor no sabe cómo se debe utilizar ese automóvil, el accidente se puede producir en cualquier momento y tener, en muchos casos, funestas consecuencias. Aquellos que rápidamente alcanzan el éxito profesional son los que suelen verse envueltos en situaciones de este tipo, por el poder adquisitivo que adquieren y que les permite acceder a coches muy potentes y, por tanto, difíciles de conducir. Pero el problema no es ese, sino más bien la dejadez de los propietarios de esos coches tan especiales, y de la mayoría de los automóviles en general, en conocer sus características, sus secretos, para utilizarlos luego convenientemente. Por razones de espacio, en muchos automóviles la rueda de re-



puesto normal ha dado paso a lo que se denomina «rueda de emergencia», de pequeño tamaño y cuyo cometido es salir del paso hasta encontrar un taller que repare la rueda pinchada a la que, eventualmente, la pequeña rueda ha sustituido. Además, esa rueda sólo permite viajar a un velocidad máxima de 80 kilómetros por hora.

Por encima de esa cifra el peligro de accidente crece en progresión geométrica a la velocidad. Pues bien, ese descuido, esa falta de atención, fue lo que motivó el accidente de **Lentini**, que tuvo suerte de salir con vida; no así su espléndido **Porsche Turbo 3.6**, que quedó materialmente destruido. El error del futbolista puede ser el ejemplo de lo que otros muchos usuarios hacen en casos parecidos. Y es un ejemplo que ilustra la poca atención que se presta, en general, al propio coche; del que se desconoce casi todo. Un accidente de este tipo, que ha llenado muchas páginas de los periódicos, debe mover a la reflexión general. Conocer bien el coche, saber utilizarlo, es imprescindible para evitar accidentes.

Manuel Doménech

P U N T O D E M I R A

ASUNTOS PÚBLICOS DE FORD

FORD España ya tiene nuevo director de Asuntos Públicos y Gubernamentales. Para desempeñar este cargo, que ocupaba **Tomás Cavanna** -en la actualidad director general de la Fundación Camilo José Cela-, ha sido nombrado **Jorge Cachinero**, que desempeñará también la función de secretario del Consejo de Administración de la compañía. Cachinero, de treinta y tres años, ha trabajado durante los últimos cuatro años con Julio Feo en **Consultores de Comunicación y Dirección**.



CAMBIOS EN PORSCHE

EL Consejo de Administración de **Porsche AG** ha nombrado vicepresidente ejecutivo de Producción y Logística a **Uwe Loos**, uno de los expertos más renombrados de producción de Alemania, que es miembro de la dirección de Löhr und Bromkamp GmbH, importante empresa fabricante de árboles Cardan, que cuenta con dos mil empleados y pertenece al grupo automovilístico **GKN**.

Por otra parte, **Wendelin Wiedeking**, nombrado presidente del Consejo el primero de agosto, y hasta ahora responsable de la producción, pasará a encargarse del departamento de compras, mientras que el vicepresidente ejecutivo de Marketing, **Dieter Laxy**, dejará la compañía a finales del mes de agosto.



AMERICANOS EN ESPAÑA

TODO está casi a punto para el lanzamiento en nuestro país del **Cadillac Seville STS**, **Eldorado ETC** y del **Chevrolet Blazer**, que serán los primeros modelos de las marcas norteamericanas de General Motors que desembarcan en el mercado español.

Como ya informamos hace unos meses, GM firmó un acuerdo con **North American Motors, S.A.** para la comercialización y distribu-

ción en exclusiva de sus marcas Chevrolet, Pontiac, Buick, Cadillac y Oldsmobile, acuerdo que ya se ha iniciado con la selección de los concesionarios oficiales.

Pues bien, recientemente la importadora que preside Augusto Rodríguez-Villa, ha confiado todas sus acciones publicitarias a la agencia **Publicis FCB/Arge**, cuyo primer trabajo será encargarse del lanzamiento del Cadillac Seville STS, El-

dorado ETC y del Chevrolet Blazer, de los que ya han llegado las primeras unidades.

El Chevrolet Blazer S-10, un todo terreno con motor V6 que alcanza los 160 caballos de potencia y cuenta con un equipamiento muy completo, tendrá un precio de **3.750.000** pesetas. El precio de los Cadillac se sitúa en **7.950.000** pesetas para el Seville STS y **8.250.000** pesetas Eldorado.

S E M A N A F O R O S

Las gasolineras autoservicio no ofrecen ninguna compensación. La liberación del precio de la gasolina hizo concebir esperanzas a los conductores españoles de que habría diferencias de unas gasolineras a otras, sobre todo en las estaciones de servicio en que es el conductor quien llena el depósito. Sin embargo, pese al aborreo de personal que supone para la empresa y la incomodidad que conlleva para el cliente, los combustibles no son más baratos. El precio continúa siendo prácticamente el mismo en todas las gasolineras, sin ninguna compensación aunque los conductores realicen el trabajo.

Se trabaja rápido y bien en las mejoras de la M-30 madrileña. Mientras el asfaltado del firme se realiza por la noche sin que los automovilistas se vean afectados por las obras, un mes antes de lo previsto se inauguraba el ensanche del puente de la Albufera, reestableciéndose la circulación normal, con cuatro carriles por sentido, en este punto conflictivo -registra una intensidad diaria de 230.000 vehículos. Además de rapidez, también hay que destacar la completa información que sobre recorridos alternativos y desvíos se ha estado proporcionando a los conductores durante las obras.



KIA SEPHIA, UN KOREANO EN ITALIA

La marca **Kia** aborda el mercado europeo con el lanzamiento en Italia de su nuevo modelo Sephia. Procedente de Corea, esta nueva berlina de tipo medio se ofrece desde hace pocos días en el mercado italiano en dos versio-

nes, ambas equipadas con un motor de 1.600 centímetros cúbicos y 81 caballos, pero con distintos niveles de equipamiento: la más básica, la versión **SLX**, no supera los 1,9 millones de pesetas, mientras que la **GTX** cuesta 2,1 millones de

pesetas e incluye dirección asistida, cierre centralizado y elevalunas eléctricos. La nueva gama Sephia ha sido importada por Kia Motors y de su comercialización se encarga **Subaru Italia Spa**, distribuidora igualmente de la marca japonesa.

TWINGO, COMO CAIDO DEL CIELO



No sólo por su diseño entrará el Renault Twingo a ocupar un lugar prominente en los anales de la historia de la creatividad. A la **divertida campaña de lanzamiento**, que ha maravillado al grueso de los consumidores españoles, se suma desde hace unos días una valla que también anda rompiendo moldes en diferentes ciudades francesas. Sin grandes florituras, esa valla, en la que tres Twingo aparecen literalmente colgados de un fondo azul, como caídos del cielo, es de lo más original que

se ha hecho en el mundo de la publicidad. Está claro que los creativos actuales no saben ya lo que inventar en pos de una mayor efectividad de ventas y para combatir la crisis del sector del automóvil. Una crisis que, por otra parte, parece haber pasado de largo en el caso del pequeño Renault, que desde que empezó su comercialización, hace un par de meses, se han matriculado **1.380 unidades** en el mercado español. Las previsiones de la marca apuntan que llegarán a las 15.000 unidades anuales.

CORNICHE DE CARRERAS

No es que la **Rolls** haya desarrollado una versión de competición de su fantástico Corniche, sino que el tenor catalán José Carreras acaba de adquirir uno. El coche en cuestión es un «serie especial **25 Aniversario**», efemérides que ahora celebra el citado modelo, y le fue entregado al cantante lírico en su casa el día 20 de julio, fecha del cumpleaños de su hija. Carreras se

enamora del Corniche cuando lo vio en el Festival de Hampton Court durante el pasado mes de junio. Este modelo se fabrica al ritmo de 200 ejemplares al año y su precio se acerca a los **cuarenta millones de pesetas**. Salió al mercado en 1968 y sólo el Land Rover, el Mini, el Porsche 911 y los Volvo 144/240 superan la longevidad del descapotable más lujoso del mundo.



NORMA COMUNITARIA SOBRE RUIDO

A partir de octubre de 1995, el límite comunitario en el nivel de emisiones de ruido en los automóviles -actualmente de 77 decibelios- se reducirá a **74 decibelios**. Este descenso de tres decibelios es percibido por el oído humano como una reducción del 50 por ciento en el volumen de sonido, lo que significa que dos coches de 60 caballos, cada uno, harán el mismo ruido que uno adaptado a la nueva

normativa, que será efectiva para todos los vehículos que se matriculen **a finales de 1996**.

Adelantándose a la normativa, la empresa Opel ya ha lanzado catorce motorizaciones, en los modelos Corsa, Astra y Vectra, que no sobrepasan el límite previsto para 1995. Así, el Corsa 1.2i, produce tan sólo **72 decibelios**, convirtiéndose en uno de los coches más silenciosos de Europa.



BREVES

LA CALIDAD DE FORD

Ford, comprometido con la calidad de sus productos, ha puesto en marcha un ambicioso programa en el que toman parte cinco mil ingenieros. Denominado **EQUIP (Engineering Quality Improvement Programme)**, este programa es uno de los más simples llevados a cabo por una compañía europea y ofrece a los ingenieros europeos una gran variedad de competencias con el fin de alcanzar las más altas cotas de calidad total.

RÉCORD DE VENTAS PARA ROVER

Durante el pasado mes de julio se matricularon 2.356 Rover en la Península y Baleares, lo que supone un récord para la marca, tanto en volumen de ventas como de participación de mercado en el que ha logrado un 2,8 por ciento del total mensual. Por otro lado, en el mismo mes, se vendieron 505 Land Rover (Defender, Discovery y Range Rover), que representa un aumento del 13,8 por ciento respecto a julio del año anterior, pese a que el mercado del todo terreno a sufrido un retroceso del 6,2 por ciento.



EL SATURN CON PROBLEMAS

La compañía norteamericana General Motors se ha visto obligada a retirar 353.000 Saturn por problemas mecánicos, ya que, por un defecto del cableado, se han incendiado 34 motores. La pérdida, de más de mil millones de pesetas, pondrá en peligro esta tentativa de fabricar un automóvil que entre en competencia directa con los japoneses.

Londres

Ian Adcock

► **UN DEFENDER MUY ROQUERO**
La unidad 1,5 millones del Land Rover Defender ha sido adquirida por la famosa estrella de rock, Bryan Adams, justo 45 años después de que el modelo original fuera presentado en el Salón de Amsterdam. Se trata de un Defender 90 SV, equipado con motor diésel turboalimentado y techo duro.

► **VAUXHALL SABOREA LAS MIELES DEL ÉXITO**
Por quinta vez en su historia, Vauxhall lidera el ranking de ventas en el Reino Unido, al hacerse con el 23,2 por ciento del mercado en julio, mientras que Ford, líder habitual, sólo logró un 20,6 por ciento.



► **LA VENTA DE LAMBORGHINI YA TIENE MEDIADOR**
Se rumorea que Mike Kimbrell, jefe ejecutivo del Grupo Lotus, presidirá la mesa de negociaciones para comprar Lamborghini a Chrysler.

Mercedes representaría a un grupo de inversores entre los que se encuentran Tony y Surtart, con intereses cronísticos en Vauxhall y fabricante de los superdeportivos americanos, y los hermanos Castiglione de Bolonia, propietarios de Cagiva, Ducati, Morini y Husqvarna. La negociación se lleva con mucha cautela, pero se sabe que General Motors, propietario de Chrysler, baraja un precio de 4.370 millones de pesetas, unos 800 millones de pesetas más de lo que están dispuestos a pagar los inversores.

► **MAZDA BUSCA NOVIO**
Mazda anda a la caza y captura de un socio para asentar su posición en el mercado europeo. Tras un pasado turbulento, con ruptura de negociaciones con Ford (propietaria de un 25 por ciento de Mazda) y con Saab, para producir el Bance en Suecia y que hubiera podido ser la base del nuevo 900, se rumorea que el fabricante japonés le ha tirado los tejos a Rover; un romance que parece estar llamado al fracaso, ya que el fabricante británico mantiene relaciones estables con Honda.

Turín

Giancarlo Perini

► **ITALDESIGN COLABORA CON MERCEDES**
Después del Estadio de Diseño Coupé llevado a cabo por Italdesign, las relaciones entre este diseñador y Mercedes-Benz se han hecho muy efímeras. Ten sólidas que en estos días se rumorea sobre un posible acuerdo de colaboración entre ambos, con lo que Giorgio Giugiaro vería finalmente realizado su sueño de diseñar un modelo de la marca

alemana, aunque por el momento se desconoce cuál es el tipo de vehículo que «llegan entre manos».

► **NOVEDADES PARA BOLONIA**
Citroën ha confirmado oficialmente la presentación en el próximo Salón de Bolonia de una versión Station Wagon para el ZX, toda una primicia mundial que tendrá que esperar hasta el mes de diciembre para ser conocida.

CLÁSICOS EN GERONA

DE no surgir contratiempos, durante el próximo mes de marzo se va a celebrar en Gerona **Automobilia**, un nuevo certamen que, junto a una importante exposición de vehículos históricos, contará con secciones dedicadas a la compraventa de coches, libros, piezas, objetos de arte, etc. La iniciativa la está llevando a cabo la **Colección de Automóviles de Salvador Claret**, que ya en la reciente edición de Expo Antic, el salón que la Feria de Gerona dedica a las antigüedades, expuso algunos interesantes vehículos propios y de otros coleccionistas, al mismo tiempo que una exposición fotográfica sobre las Mil Millas, obra de nuestro corresponsal en Cataluña, **José Luis Aznar**.



APRENDER A RESTAURAR

LA **Fábrica** es un centro de restauración ubicado en Celrà, junto a Gerona, en la que se imparten cursos para reacondicionar todo tipo de objetos antiguos como muebles, libros, tapices, etc. La novedad es que en breve van a integrar a estos cursos uno dedicado a la **restauración de automóviles y motocicletas**, que serán impartidos por experimentados profesionales de la restauración de vehículos. Las fechas de los cursos dependerán de la demanda y los interesados pueden ponerse en contacto en la siguiente dirección: La Fábrica. Carretera de Juiá, 38. 17460 Celra. Tfno.: 972-49 20 01. Fax: 972-49 27 88.



MICROBUSES DE VOLKSWAGEN

MIENTRAS Volkswagen continúa con éxito la comercialización de sus microbuses **City-Wagen**, la firma alemana ha iniciado el lanzamiento de un nuevo modelo, el **Mago-Wagen**. Ambos ocupan un escalón superior al de los populares Caravelle y Kombi. El **Mago-Wagen** está disponible en motor diésel turboalimentado de seis cilindros en línea y 2.384 centímetros cúbicos, en dos versiones diferentes, una de 95 caballos y otra

de 102 caballos de potencia. Tiene capacidad para **19 pasajeros**, o bien, según la normativa de transporte escolar, 26 niños. Con las mismas motorizaciones, el City-Wagen ofrece 14 plazas y puede adaptarse al transporte de minusválidos, con una configuración de nueve asientos, más dos sillas de ruedas, con anclajes y fijación. El precio del confortable Mago-Wagen es de **9.551.125 pesetas** y el polivalente City cuesta **6.061.122 pesetas**.



► **COSA DE HOMBRES**
Según un estudio realizado por European Interment, sobre los hábitos de los automovilistas europeos, alrededor del cuarenta por ciento de las mujeres, y menos del diez por ciento de los hombres, no saben realizar las tareas básicas de mantenimiento de un automóvil, tales como mirar el nivel del líquido de frenos, del aceite, añadir anticongelante o cambiar una rueda. El estudio también revela que las revisiones de fondo se llevan a cabo anualmente en un 47 por ciento, aunque un 35 por ciento de los encuestados asegura hacerlo cada seis meses. El 63 por ciento de los españoles realiza revisiones anuales y sólo un 18 por ciento lo hace cada seis meses. Mientras que los británicos son los europeos que más cuidados prodigan a sus coches, los españoles ocupan el último puesto en este ranking.



► **EL TRANSPORTE PROTESTA**
A consecuencia de la reciente subida del precio del gasóleo, las asociaciones de transportistas de mercancías y pasajeros, amenazan con iniciar un huelga general entre el 30 de agosto y el 6 de septiembre, si el Gobierno no responde positivamente a sus propuestas. Las patronales piden que Hacienda subvencione parte del impuesto que grava este combustible para que no aumente la crisis que sufre este sector, pero, por su parte, el Ministerio de Transportes afirma que la medida no es factible y como solución propone un ligero aumento en las tarifas.

♦ **BP Y LA NATURALEZA**
En su apuesta por el patrimonio nacional y el respeto al medio ambiente, BP acaba de editar la tercera edición del «Mapa-Guía de la Naturaleza Española», dedicada a la descripción de los espacios naturales más importantes de nuestra geografía. La guía cuenta con un actualizado mapa de carreteras a escala 1:300.000 en el que, para su mejor localización, están señalados los espacios naturales



referenciados en el texto. Además, BP Oil España está publicando, también en colaboración con la editorial Incafe, una colección de guías turísticas de ayuda al automovilista.

Bajo el nombre de «Las Rutas de BP», la compañía pretende ofrecer una completa información sobre cada una de las comunidades autónomas españolas. De formato pequeño, adaptable a cualquier rincón del coche, estas guías ofrecen varias opciones entre las que destacan la Ruta Monumental y la Ruta de la Naturaleza. Ya está a la venta el primer tomo de esta colección que, dedicado a Cataluña, incluye gran número de fotos y va acompañado de un completo mapa.

UNA GOTTA DE FRESCURA

CON el fin de ser un vehículo vivo de comunicación sobre el mundo de las dos ruedas y su entorno, nace **Piaggiornale**, la nueva publicación del Grupo Piaggio-Moto Vespa. Todas las novedades y entresijos del sector, los productos, entrevistas y deporte se darán cita en los concesionarios de la marca **cada tres meses** de la mano de un magnífico grupo de profesionales



de la comunicación. Vaya para todos nuestra más sincera enhorabuena.

EUROPA EN BMW

PENSANDO en los motoristas que se desplazan por Europa en BMW, el fabricante ha editado una completa guía de los puntos de asistencia y servicio que existen diseminados por el continente.

El libro, titulado «**BMW Motorrad European Service**», contiene las direcciones de todos los concesionarios de motocicletas de la marca, con sus teléfonos y horarios, así como las reglamentaciones de tráfi-

co de los distintos países, y da consejos útiles a los viajeros sobre dos ruedas. Las guías se pueden recoger de manera gratuita en cualquier punto de la red de **concesionarios**.



BELLEZA DE IMÁGENES

ESTÁN escritos en inglés pero merecen la pena. Son libros de **Osprey Classic Marques** que rinden un homenaje fotográfico a los

coches leyenda de **Alfa Romeo**, por un lado, y al famoso modelo del Cavallino Rampante, el impresionante **Ferrari Testarossa**, por otro. Ambos cuentan con las excelentes fotografías, todas ellas en color, de **David Sparrow**, que se recrea, siempre con una calidad irreprochable, en cada uno de los modelos, buscando la belleza del detalle y la originalidad de los encuadres. El precio de cada uno de estos libros, de tamaño medio y 130 páginas, es de **3.180 pesetas** y se pueden adquirir en Collector, que está en el número 168 de la barcelonesa calle de Pau Claris.



SEGUROS COHETE

ESTIMADOS señores de Motor 16: como asiduo lector de su prestigiosa revista acudo a su sección para hacer público mi disgusto con la política de primas que aplican las aseguradoras con el automóvil.

Después de diez años de tener asegurada mi motocicleta (de mediana cilindrada) en la misma compañía y de no haber presentado ni un solo parte de accidente, el recibo de éste se ha incrementado en casi un cien por cien, pasando de las 34.000 pesetas del año pasado a las 62.000 pesetas del presente.

Teniendo en cuenta que este seguro está contratado solamente a terceros y ocupantes y de que me beneficia en un «índice/bonus» de 45.000, queda patente el brutal incremento que han impuesto las pocas compañías que aseguran motos.

Los problemas jurídicos de indemnizaciones por accidente o el lamentable hecho de que el 40 por ciento de las motos circulan sin seguro, no son motivo para justificar esta indefensión del usuario ante tan estratosféricas subidas. El dinero de los clientes no debería paliar los defectos de un sistema de cobertura tan necesario como despreciado por las compañías aseguradoras.

Alberto Sepúlveda
Madrid



MUELLES O AMORTIGUADORES

T ENGO un Ibiza del 88 con 110.000 kilómetros y nunca le he tocado nada referente a la suspensión, hasta que hace dos meses el coche empezó a comer por dentro las cubiertas delanteras. En el taller al que lo llevo habitualmente me dijeron que la suspensión estaba cedida y le cambiaron los muel-



y todo lo que pillan a su paso, en vez de discurrir por donde deben. Menos asfalto y más cuidado al vecino de a pie.

Eugenio Montes
Madrid

SEAT IBIZA GTI 16V

ME han llegado noticias de que Seat prepara un Ibiza GTI 16V que competiría con el Golf. Si es cierto ¿me podrían proporcionar información acerca de ese futuro modelo? ¿Cuánto valdrá?

Pere Costiella
Vic (Gerona)

R.- Efectivamente, Seat prepara en Martorell un Ibiza más deportivo con culata de 16 válvulas y 130 caballos, proporcionados por un motor derivado del dos litros. Su precio estimado podría rondar los 2,4 millones de pesetas y al único Golf que le haría competencia sería al GTI de ocho válvulas.

lles delanteros. El coche quedó muy alto de morro y me dijeron que en poco tiempo volvería a su sitio, pero no ha sido así. Un amigo mecánico me comentó que se habían confundido, que tenían que haber cambiado los amortiguadores y no los muelles, pues éstos sólo retienen a los amortiguadores y duran muchísimos kilómetros.

Además me gustaría saber si merece la pena ponérselos de gas, si mejoran realmente el redimiento en cualquier conducción y qué tiene que ver todo esto con la altura elevada del morro del coche.

Francisco José Cano
Noja (Cantabria)

R.- Su amigo tiene parte de razón. Lo lógico sería haberle cambiado las dos cosas, pues se complementan en el complicado ejercicio de mantener el coche sobre las cuatro ruedas y a su vez sobre el asfalto sin pegas. Compruebe que los muelles que le han instalado sean los originales, pues unos muelles reforzados podrían elevar la altura del morro considerablemente. Unos amortiguadores de gas le van a proporcionar una mayor comodidad, pero el comportamiento del coche no varía respecto a los hidráulicos.

CAPAS Y CAPAS DE ASFALTO

CADA verano, Madrid se cubre de nuevo asfalto que obviamente es bien recibido por los automovilistas. Sin embargo, los peatones, y además vecinos de esas calles, padecemos los inconvenientes de esta acción. Me explico: las aceras mantienen la misma altura siempre, sin embargo cada capa de asfalto sube unos centímetros la altura de la calle. Esto no solamente facilita la invasión de la acera por los vehículos que apenas encuentran obstáculo, sino que, cuando llueve, las riadas invaden portales



AIRBAG Y CAR AUDIO

T ENGO un Citroën Xantia con los mandos de la radio integrados en el volante pero me hago una pregunta que, de momento, creo no tiene respuesta: cuando se ofrezca el sistema *airbag* y yo quiera instalarlo, ¿me quedará sin ese interesante sistema para manejar la música a distancia?

Carlos Fdez. Aristo
Avilés

R.- De momento no tenemos noticia alguna de cómo solucionarían el problema, sin embargo no sería de extrañar que se utilizase un satélite adicional, como ya lo hacen, desde hace tiempo, otras marcas.

AL VOLANTE

VW Golf Cabriolet

CULTURA EUROPEA

Ferdinand Piëch, presidente del grupo Volkswagen, quiere individualismo y creatividad frente a los japoneses, quiere que se fortalezca la «cultura europea» y esto sólo se consigue con modelos como el nuevo Golf Cabrio, un bombón que suavizará el sabor amargo de los últimos acontecimientos fuera y dentro de la marca alemana.

Andrés Mas
Enviado especial

EL nuevo VW Golf Cabrio se presentará oficialmente en el Salón de Fráncfort, en septiembre, pero a España llegará ya con los primeros fríos, en los primeros días de noviembre. Los alemanes tendrán el honor de conducirlo dos meses antes y el precio, ya

GOLF
Cabriolet



EN 30 SEGUNDOS
En menos de 30 segundos se abate la capota y se cubre con la funda de lana. Lo puede hacer una sola persona.



fijado allí, se establece en los 2,4 millones de pesetas para el modelo más económico, que por cierto la marca no tiene previsto comercializar aquí ya que se trata de un motor de 1,8 litros de cilindrada con «mezcla pobre» y sólo 75 caballos de potencia. La versión intermedia en Alemania, el Golf Cabrio de 90 caballos, será el encargado aquí de abrir la gama y costará alrededor de los 2,9 millones de pesetas. Para los que piensen en darse algo más que un relajante paseo en cabrio, la marca de Wolfsburg ofrecerá una

to de los Golf Cabrio vendidos siguen funcionando. Sin embargo, la competencia no perdona. Todas las marcas que rivalizan en el segmento de los cuatro metros disponían ya de un descapotable actualizado y Volkswagen ha tenido que forzar la máquina para recuperar el tiempo perdido.

El carrocerero Karmann ha ejecutado un trabajo excepcional a nivel de refuerzo en la carrocería de la tercera generación del Golf. Han sido 100 kilogramos de material adicional que han aumentado la rigidez

(uno de los mejores mercados para este coche) en cuanto a seguridad, han preferido sacrificar la línea y adjudicarse todas las ventajas que montar el arco supone. Aunque encontrar en Alemania una carretera bacheada y en mal estado es prácticamente imposible, pudimos comprobar en «algo parecido» la eficacia del nuevo conjunto. El coche se retuerce muy al límite y los «crujidos» a nivel estructural son difíciles de apreciar si no circulamos por un camino de cabras. Descapotado y hasta 120 kilómetros por hora es



FUERTES SENSACIONES
A bordo de un cabrio, la vida se ve de otro color y la conducción presenta más atractivos. El nuevo Golf Cabriolet cuenta en Alemania con doble airbag.

versión dotada del motor del Golf GTi, con 115 caballos de potencia máxima, que ya le permitirá rozar los 200 kilómetros por hora. Sin embargo no están previstos ninguno de los motores más potentes, como el 16V, o el VR6.

El cabrio más vendido del mundo ha recibido por fin una cura de salud, en forma de nueva carrocería y soluciones, después de catorce años aguantando el tipo. Y lo cierto es que no lo ha aguantado mal ya que, según la marca, el 90 por cien-

del conjunto en un 21,8 por ciento en relación al antiguo modelo.

El arco de seguridad, conservado en el nuevo diseño, según la marca por motivos de seguridad y practicidad, ha aportado su granito de arena a la hora de ganar rigidez. Tampoco había que darle muchas vueltas, ya el modelo de los 80 contaba con una rigidez notable y la competencia no ha puesto el listón demasiado alto. Los técnicos alemanes, muy preocupados por superar las normativas estadounidenses

posible mantener una conversación sin que el viento meta baza. Por encima de ese límite conviene olvidar al vecino o levantar mucho la voz, al margen de prepararse para aguantar un auténtico vendaval. Opcionalmente se ofrece una cortinilla, que ya vimos por primera vez en el Mercedes SL, que impide los remolinos en el habitáculo, sin embargo sólo se puede utilizar cuando el coche va ocupado por dos personas. Aún así, a más de 150 kilómetros por hora conviene no ir muy lejos o parar a



FACILIDADES
Mediante un tirador en el maletero se abate el respaldo trasero, ganando espacio para equipajes.



CUATRO PLAZAS
Y una seguridad extraordinaria para todos gracias al arco de seguridad. La capota recogida no dificulta la visibilidad trasera.



MALETERO LIMITADO
Con mayor volumen respecto al modelo antiguo, se queda, sin embargo, algo justo cuando viajan cuatro con mucho equipaje.



PARA LOS REMOLINOS
El «Invento», ya visto en modelos de alto nivel como el Mercedes SL, es una opción muy útil para evitar las ráfagas de aire en el cogote. Es recomendable entre 120 y 150 Km/h.

«echar el cierre». Hay que reconocer que una vez desplegado el techo, el aislamiento conseguido es todo un logro. Las diferentes capas, combinadas con unas sólidas costuras transversales y cables tensores, permiten circular rápido sin que el techo haga ruido o se deforme. También se ofrecerá una capota de mando electrohidráulico que cuesta en Alemania 60.000 pesetas, aunque lo cierto es que el manejo manual es sencillo y cómodo hasta para una sola persona.

En Alemania el doble airbag forma parte del equipamiento de serie del coche, junto con el ABS y los cinturones regulables en altura, sin embargo allí, los elevalunas eléctricos son opcionales. En España este equipamiento de seguridad encarecería mucho el precio final del coche, por lo que se piensa que el doble airbag será opcional y los elevalunas de serie. Hay que decir que este elemento, en el lado del acompañante, elimina la guantera con llave y con ello toda posibilidad de guardar algo oculto en el habitáculo.

LUNETA TÉRMICA

La luna trasera se mantiene de cristal con la práctica luneta térmica que evita quedarse a ciegas durante el invierno, y para cubrir la capota replegada no se ha previsto una tapadera rígida como sí utiliza el R-19 o el Audi Coupé, sino que se ha recurrido a una funda de fácil colocación y con sólo dos corchetes. En cualquier caso, ahora el Golf Cabrio en trayectos cortos puede circular sin la funda protectora. El maletero, que ofrece unas dimensiones más grandes que el anterior, pero aún así bastante limitadas, se comunica con el habitáculo a través del respaldo trasero, lo que favorece el transporte de los objetos más voluminosos. Posiblemente (en Alemania es así), en España se pondrán a la venta dos tipos de acabado personalizados, un supercabrio con ruedas anchas, suspensión rebajada, llantas especiales, asientos deportivos, entre otros elementos, y otra versión algo más normalita. En cualquier caso se trata de un cabrio atractivo y compacto que mantiene vigente la magia del incombustible «escarabajo» descapotable. ○

VW Passat

NUEVA IMAGEN, MAS SEGURIDAD

Por fin el modelo más grande de Volkswagen va a ocupar su sitio en el segmento de las berlinas medio-altas de cuatro metros y medio. Un abanico de potencias más coherente, unos acabados más sofisticados y completos y un nivel de seguridad aumentado en gran medida, conforman, junto con la nueva imagen exterior, un Passat con todas las facilidades para tener éxito.



MÁS MOTORES
El nuevo Passat ha recibido nuevos equipamientos y más motores heredados del grupo. Es el caso del dos litros, 16 válvulas y 150 caballos y del TDi de 90 caballos. La gama queda ahora mejor estructurada.

EN el Salón de Francfort también estarán presentes los nuevos VW Passat, que han recibido un *restyling* importante en el exterior y un aumento de los equipamientos y motorizaciones o de la seguridad pasiva en el interior y que hemos tenido ocasión de probar en el norte de Alemania junto con el Golf Cabrio.

La cuarta generación del Volkswagen más grande mantiene la plataforma del anterior y con ello su excelente comportamiento en todo tipo de condiciones. Sin embargo, el nuevo diseño de la carrocería, aunque le ha inyectado una dosis importante de juventud, le ha hecho perder parte de su acusada personalidad. La parrilla delantera, tipo Audi e incluso Vectra, o los amplios pilotos posteriores elevan la presencia y el valor del coche a un nivel por encima de lo habitual, pero por contra el parecido con otros modelos hace que pase más inadvertido. Ahora el coche parece mayor, impone más y ofrece un aspecto mucho más robusto. Los interiores se han adecuados también a la nueva presencia exterior y la nueva berlina alemana cuenta con unos acabados más cuidados en general, un nuevo mando de las luces, unificado y ya presente en los Golf y Vento, un vo-

lante moderno y atractivo y una combinación de colores y tejidos sensiblemente mejorada. El amplio habitáculo del Passat recibe apoyacabezas en las plazas traseras y una cerradura de seguridad en el respaldo abatible, para que sea imposible acceder al maletero sin la llave maestra, todo un conjunto de mejoras que ya se habían comenzado a incluir en el modelo anterior y sobre las que informábamos en nuestro número 464 de septiembre del 92. El volumen del maletero se mantiene inalterable y se impide el paso del polen gracias al filtro que se ha montado en el sistema de climatización.

Cuatro acabados en el mercado alemán CL, GL, GT y VR6 componen una oferta dotada de siete motorizaciones (serán cinco en España), con 75, 90, 115, 150, 174 caballos en gasolina o 75 y 90 caballos de potencia en diésel.

Esto se viene a sumar a las versiones Syncro y a las de carrocería Variant, por lo que la gama ofrece muchas más posibilidades, además de un abanico de potencias mucho más escalonado y más coherente con las posibilidades del coche.

Los motores ahora adaptados al Passat, el de dos litros, 16 válvulas y 150 caballos (ya visto en el Golf) y

el turbodiésel de inyección directa con 90 caballos (estrenado en los Audi), permiten al nuevo modelo moverse con mucha más soltura en un segmento en el que todos van con el «cuchillo entre los dientes».

Los trenes de rodaje también se han adecuados a las nuevas potencias y en general las versiones más potentes cuentan con diferentes geometrías, tarados más duros de amortiguadores y una dirección asistida menos sensible. Además se aumenta la medida de las llantas y se ofrece como opción el diferencial electrónico EDS. Las versiones Variant se benefician también de la nueva imagen y ofrecen uno de los volúmenes de carga más interesantes de su segmento.

Como en el caso de los Golf, en Alemania los nuevos Passat montarán de serie el doble *airbag*, el antibloqueo de frenos ABS y tensores pirotécnicos de los cinturones de seguridad, combinados con el *airbag*, así como una carrocería autoprotectora reforzada con fuertes travesaños y preparada para aguantar impactos muy fuertes sin que los ocupantes sufran las consecuencias. El VW Passat parece ser que ya ocupará el lugar que le corresponde en el mercado. Ahora su éxito dependerá del precio. ○

PASSAT VARIANT
Los Variant también se benefician de la nueva imagen y equipamiento. Cuentan con un maletero enorme.



A FONDO

Fiat Tipo 2.0i.e. 16v

VESTIDO DE SPORT



El Tipo más potente, con la carrocería de tres puertas, adquiere un aspecto más juvenil y deportivo. Un modelo al que su nuevo traje no afecta en sus medidas interiores que siguen siendo de las mejores de su segmento. Otra cosa muy importante en este vehículo es su precio, el mejor de todos los 16V.

VIRTUDES

Estabilidad excelente
Habitabilidad
Desarrollos bien adaptados

FIAT TIPO 2.0ie 16V
PRECIO: 2.290.000 PTAS.

Motor ruidoso
Puesto de conducción
Calidad de acabado

DEFECTOS



NOVEDADES
El Fiat Tipo de tres puertas está equipado con unas llantas de diseño exclusivo. Opcionalmente se puede pedir airbag.

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

CINCO años han tenido que pasar hasta que Fiat se ha decidido a poner en la calle el Tipo de tres puertas, una carrocería, que sobre todo, se echaba de menos en la versión animada por el motor de dos litros y cuatro válvulas

por cilindro. Ahora con la llegada de la carrocería de tres puertas, el Tipo de más carácter, adquiere una imagen mucho más deportiva. También se da la circunstancia, con la llegada de esta nueva carrocería, de estar el Tipo 2.0 16 válvulas só-



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.995 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,0 mm. Carrera: 90,0 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 142 CV (102 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 18,7 mkg (180 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 31,9 km/h.

DIRECCIÓN

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

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (284 mm.). Traseros: Discos (240 mm.). Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSIÓN

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

RUEDAS

Neumáticos: 185/55 R 15. Llantas de aleación de 6J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.190 kg. Capacidad del depósito de combustible: 52 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

| CIUDAD | |
|-----------------------|------|
| A 29 km/h de promedio | 11,2 |
| CARRETERA | |
| A 90 km/h de crucero | 7,8 |
| En conducción rápida | 12,6 |
| AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de crucero | 9,9 |
| A 140 km/h de crucero | 10,7 |
| CONSUMO MEDIO POND. | |
| Litros 100/km | 10,1 |
| AUTONOMIA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 465 |



NUEVO FRONTAL
La parte delantera tiene un nuevo diseño. Ahora el típico anagrama de Fiat es mucho más discreto.

tocan dos grandes ventanillas traseras. En el exterior además hay otras pequeñas diferencias, este es el caso de las llantas, de un diseño exclusivo y el anagrama de Fiat, las típicas barras inclinadas, que con la llegada de esta carrocería ha dado paso a otro mucho más discreto y de menor tamaño. Para tratarse de la versión más potente y deportiva de la gama Tipo, su marca se ha inclinado por un aspecto discreto, a simple vista se diferencia de las motorizaciones más pequeñas por unos estribos laterales y el anagrama en el portón trasero «sedici valvole» que identifica a la tecnología 16 válvulas de su motor.

cambiado nada, su conductor se sigue encontrando con un asiento un poco alto. Tampoco ha cambiado la instrumentación, que sigue siendo muy completa. A los relojes habituales se unen uno de presión y otro de temperatura de aceite.

Su motor multiválvulas, si bien no tiene todo el nervio y la «patada» que su conductor espera de una mecánica de este tipo, lo cierto es que es una delicia conducirlo. Tiene una enorme facilidad para subir de revoluciones, resultando un motor muy elástico, sin los típicos baches de potencia de otros motores con cuatro válvulas por cilindro. Si a esto unimos una caja de cambios con

lo disponible con tres puertas, dejando Fiat las de cinco para las variantes de carácter más familiar.

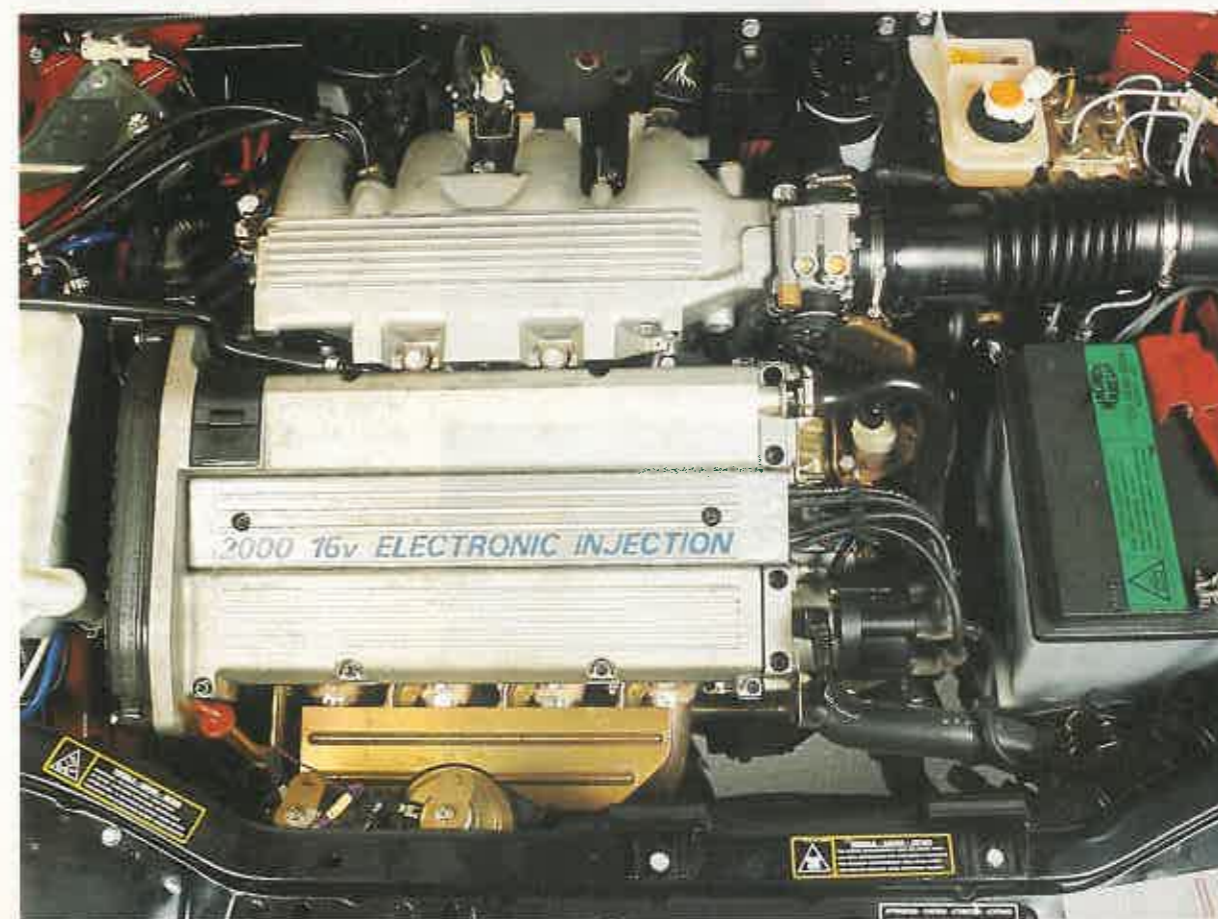
El coche ha sido diseñado en colaboración con la firma IDEA, han buscado darle un toque juvenil y deportivo, algo que han conseguido de pleno. El Fiat Tipo de tres puertas, además sigue manteniendo una personalidad propia, algo muy difícil de conseguir hoy en día, con coches que se parecen mucho entre sí. Su perfil presenta muchas novedades con respecto al modelo de cinco puertas. Para facilitar al máximo el acceso a las plazas traseras, lo han dotado de dos generosas puertas laterales. En el lateral también des-

Algo que no podemos pasar por alto en este caso, es el acceso a las plazas traseras. Fiat en el Tipo, esto lo ha resuelto bien. A las puertas de buen tamaño, se une la guía de los asientos delanteros, que al plegar el respaldo permite que estos se desplacen hacia adelante, ofreciendo un espacio de paso mucho mayor, volviendo después a la posición que estaba prefijada. La pérdida de dos puertas laterales, no ha afectado para nada a las medidas del interior, este Tipo sigue ofreciendo un espacio a sus pasajeros muy bueno, de los mejores de su segmento. Por lo que respecta al puesto de conducción, tampoco ha

A FONDO



POCOS CAMBIOS
Con respecto al anterior Tipo 2.0 16V, el salpicadero no ha variado nada. El volante tiene un grosor acertado, el de la unidad de pruebas, en el medio es más grande para poder albergar el airbag

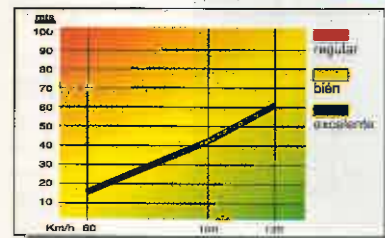


UNA DELICIA DE MOTOR
El dos litros multiválvulas del Tipo, no tiene la patada que se espera de un motor de estos, a cambio ofrece una facilidad de conducción y una elasticidad increíble.

PRESTACIONES

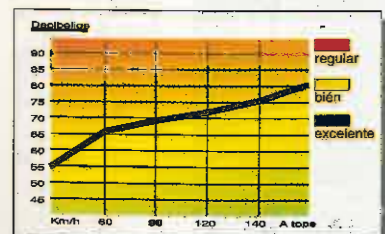
| VELOCIDAD MÁXIMA | |
|-----------------------------|-------|
| Km/h | 204,0 |
| ACELERACION (seg.) | |
| 400 m salida parada | 16,6 |
| 1.000 m salida parada | 30,6 |
| De 0 a 100 km/h | 9,1 |
| Recorriendo (metros) | 150,0 |
| RECUPERACION | |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 18,4 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | 20,3 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 33,4 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 37,3 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª | 9,4 |
| recorriendo (metros) | 259,0 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª | 13,2 |
| recorriendo (metros) | 371,4 |

FRENOS



| | |
|-------------|------|
| A 60 Km/h: | 14,8 |
| A 100 Km/h: | 42,5 |
| A 120 Km/h: | 61,3 |

SONORIDAD



| | |
|-------------|------|
| Al ralentí: | 54,6 |
| A 60 Km/h: | 66,2 |
| A 90 Km/h: | 68,9 |
| A 120 Km/h: | 72,9 |
| A 140K m/h: | 75,1 |
| A Tope: | 80,7 |

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27,500. Alcalá de Henares. 28004 Madrid. Teléfono: (91) 885 37 00. Red de postventa: 230 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.

ASIENTOS OPCIONALES
Los asientos Recaro, de diseño deportivo son opcionales.



ACCESO FÁCIL
Gracias al buen tamaño de las puertas y los asientos delanteros que se deslizan hacia delante, acceder a las plazas traseras es fácil.



REGLAJE DE ALTURA
El asiento del conductor tiene reglaje de altura. Esto es de gran ayuda para encontrar la posición idónea.

DETALLE DEPORTIVO
El pedal del acelerador es de aluminio y perforado, como en los coches de carreras.

BUENA INFORMACIÓN
El cuadro de instrumentos se ve complementado con varios relojes auxiliares.



unos desarrollos perfectamente adaptados, nos encontramos con una mecánica tremendamente eficaz en cualquier tipo de trazado.

Las suspensiones, frenos y dirección siguen estando a gran altura. Su estabilidad está asegurada en cualquier tipo de conducción, es más, es de las mejores entre su competencia. Las suspensiones con unos tarados acertados, con un buen compromiso entre estabilidad, seguridad y confort, permiten practicar una conducción ágil y divertida sin que pierda la compostura. Hay que rozar los límites del coche para que este se salga de la trayectoria y decida seguir de frente, llegado el caso, basta con soltar un poco el acelerador para que vuelva dócilmente a su sitio. Los frenos de gran potencia, con unos discos en las cuatro ruedas de generosas dimensiones, permiten una utilización intensiva sin que aparezcan síntomas de fatiga, deteniendo al coche en unas distancias muy razonables. Fiat para mejorarlos, ofrece opcionalmente un ABS de origen Bosch a un precio de 150.000 pesetas. La dirección es otro de los puntos fuertes de este modelo, cuenta con servo asistencia de serie de un excelente tacto, más bien durito, que permite que el conductor, en todo momento, pueda apreciar cuando las ruedas han llegado a su límite.

MÁS SEGURIDAD

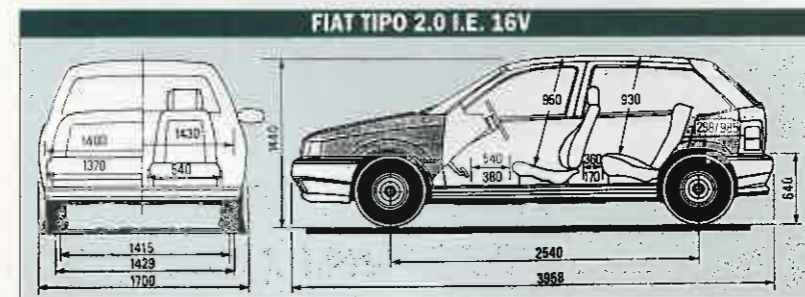
Los nuevos Fiat Tipo de tres puertas, además de un importante cambio estético, aportan nuevas soluciones tecnológicas, que tienen mucho que ver con un aumento de la seguridad activa y pasiva del modelo. Ahora disponen de refuerzos en las puertas, que protegen a su conductor en caso de un impacto lateral y Fiat ofrece opcionalmente *airbag* que va combinado con un sistema de pretensado de los cinturones de seguridad delanteros a un precio muy interesante: 60.000 pesetas. Si a todas estas novedades, unimos el precio de «choque» que ha fijado la marca italiana para el Tipo 2.0i.e. 16V, 2.290.000 pesetas, estamos ante un vehículo muy interesante, es entre los coches de su clase el más barato. Sólo falta que Fiat mejore su calidad de acabado, para que este modelo se afiance



ESTABILIDAD ASEGURADA
Uno de los puntos fuertes del Tipo 2.0 16V es su estabilidad, excelente en cualquier tipo de trazado.

EQUIPAMIENTO

El equipamiento de serie del Tipo 2.0 16V es completo. Hay que destacar la instrumentación, con una información completa de la mecánica, cuenta con reloj de temperatura y presión de aceite además de check-control. Fiat ofrece opcionalmente *airbag*.



FRENTE A SUS RIVALES

Antes de que apareciera la versión de tres puertas del Fiat Tipo 2.0 16V, se le comparaba con vehículos de similares características con carrocería de tres puertas. Ahora ya tenemos la ocasión de enfrentarle a rivales mucho más directos. Su competencia es fuerte, el Tipo la hace frente con un precio de «choque»: 2.290.000 pesetas, mientras que el de sus rivales es en muchos casos muy superior. Los rivales del Tipo 2.0 16V son: Citroën ZX 2.0 16V, que cuesta 2.738.000 pesetas y tiene una

potencia de 155 caballos. En este modelo el aire acondicionado es opcional, mientras que el ABS es de serie. Ford Escort RS 2000i 16V, 2.509.000 pesetas con 150 caballos de potencia. En este caso el aire acondicionado cuesta 153.000 pesetas, equipando ABS de serie. Nissan Sunny GTI 2.0 16V, 2.675.000 pesetas, 142 caballos de potencia, el aire acondicionado y el ABS los equipa de serie. Opel Astra GSi 2.0i 16V, 2.796.000 pesetas, con una potencia de 150 caballos. En este modo-

los el aire acondicionado cuesta 140.000 pesetas y el ABS es de serie. Renault 19 16V, 2.450.000 pesetas y 137 caballos de potencia. Al igual que en el Fiat Tipo el aire acondicionado y el ABS son opcionales con unos precios de 148.000 y 184.500 pesetas respectivamente. Por último tenemos al Volkswagen Golf GTI 16V que cuesta 2.775.000 pesetas y que incluye ABS de serie. el aire acondicionado es opcional y, tras revisarle el precio, ahora cuesta 190.000 pesetas.

OPCIONES

ABS Bosch, 150.000 pesetas. Aire acondicionado, 150.000 pesetas. Preinstalación de radio, 15.000 pesetas. Asiento posterior partido, 24.000

pesetas. Asientos Recaro, 159.000 pesetas. Pintura metalizada, 30.000 pesetas. Antirrobo electrónico, 40.000 pesetas. Techo abrible manual, 65.000

pesetas. Techo abrible eléctrico, 100.000 pesetas. Radio casete, 45.000 pesetas. Airbag y pretensado de cinturones, 60.000 pesetas.

Mazda 323 F 1.6i GLX

HORIZONTE CERCANO



VIRTUDES

Confort de marcha
Acabado y calidad de materiales
Bajo consumo

MAZDA 323 F 1.6i GLX 16V
PRECIO: 2.195.000 PTAS.

Frenos sensibles al esfuerzo
Altura de carga alta
Rueda de repuesto de emergencia

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16

Comprar un Mazda resulta cada vez más asequible. El modelo que probamos esta semana, el 323 con motor 1.600 es el escalón inicial y el más barato de la oferta del importador español. Su precio, 2.200.000 pesetas, empieza a ser competitivo.

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

TECNITRADE Automoción, la firma que importa los coches japoneses Mazda, acaba de empezar la comercialización de una nueva versión del 323 F. Se trata de un modelo con un motor de menor cilindrada y potencia de los conocidos hasta ahora y que supone el Mazda más barato de los que se venden en España. El coche cuesta, a falta de placas de matrícula, exactamente 2.195.000 pesetas que se convierten en 2.400.000 con la lógica opción del aire acondicionado. Por lo tanto, esta nueva variante no es rival directo de los Ford Escort, Opel Astra o R-19 pero la diferencia de precio no es abultada; su competidor directo

mas. Después de probar a fondo el coche (hemos recorrido unos 1.400 kilómetros), la primera impresión es que es un vehículo de lo más agradable de conducir. No tiene un enfoque claramente familiar ni tampoco es un deportivo, por lo que encaja a la perfección en el usuario que quiere un automóvil con tales características, por cierto un sector que agrupa a un segmento bastante numeroso.

El motor es la gran novedad del Mazda 323 F 1.6i. Un motor con una cilindrada de 1.600 centímetros cúbicos, culata de 16 válvulas e inyección electrónica multipunto. Es un propulsor con una aceleración progresiva en todos los regímenes y donde únicamente se aprecia una ligera pérdida de potencia al conectar el aire acondicionado. Es destacable la escasa rumorosidad de este motor y el bajo consumo. Sin pasar de 100 kilómetros por hora, la cifra es inferior a los seis litros cada cien kilómetros y en condiciones más «lógicas» de utilización el gasto oscila entre los 8 y los 9 litros. Realizar 700 kilómetros en carretera sin necesidad de parar a echar gasolina debe ser lo normal para un conductor poco exigente.

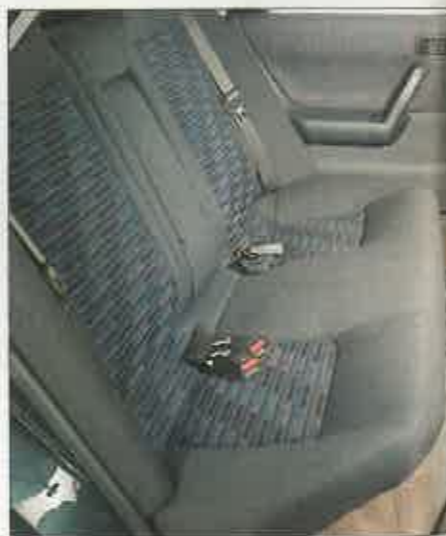
Las prestaciones están en la línea de lo que cabe esperar de un motor de 90 caballos. Velocidad máxima del orden de 180 kilómetros por hora y una aceleración de cero a cien de unos 11 segundos. Las recuperaciones son bastante buenas gracias, en parte, a un acertado escalonamiento del cambio; a 100 kilómetros por hora el motor gira a 3.000 revoluciones por minuto y a 180, lógicamente en quinta velocidad, el régimen es justo el de potencia máxima (5.300 revoluciones por minuto); el motor aguanta sin problemas apurar más las marchas cortas y es a 6.300 rpm cuando se produce el corte de inyección. El manejo de la palanca de cambios es, como en las otras versiones más potentes, muy suave y agradable de utilizar si bien de segunda a tercera o de cuarta a quinta hay que marcar bien la H y el recorrido es un poco más largo.

En cuanto a la suspensión, es la misma del 323 F 1.8i y con idénticos reglajes de amortiguación. Es un sistema independiente que proporciona un más que acertado confort de marcha. Las pequeñas irregularidades de la carretera no se transmiten de forma seca a los pasajeros y sólo en los

LÍNEA EXCLUSIVA
Uno de los valores más apreciados por los compradores del 323 es su atractiva línea.



CALIDAD
La habitabilidad interior no es de las mejores del segmento pero resulta más que suficiente. Es destacable la calidad de acabado.



FUNCIONAL
El cuadro de instrumentos es sencillo y sin pretensiones, pero resulta práctico para un coche de estas características.

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.598 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 78,0 mm. Carrera: 83,6 mm. Compresión: 9,0 a 1. Potencia máxima: 90 caballos (66 kW) a 5.300 rpm. Par máximo: 13,7 mkg (135 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague, monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,4 km/h.

DIRECCION

Sistema: cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2. Diámetro de giro: 9,8 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: no disponible.

SUSPENSION

Delantera: Independiente, con doble triángulo transversal, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: independiente con muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 175/70 R 13. Llantas de chapa de 5 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 990 kilos. Capacidad del depósito: 55 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD
A 30,3 km/h de promedio **8,0**

CARRETERA
A 90 km/h de crucero **5,7**
En conducción rápida **13,3**

AUTOPISTA
A 120 km/h de crucero **8,2**
A 140 km/h de crucero **9,9**

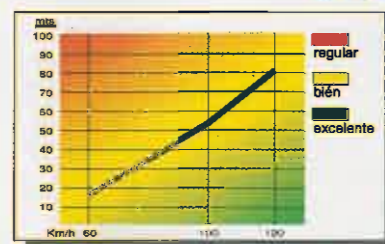
CONSUMO MEDIO POND.
Litros 100/km **7,3**

AUTONOMIA MEDIA
Kilómetros recorridos **700**

PRESTACIONES

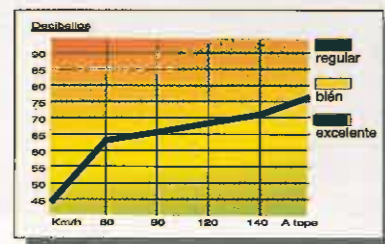
| VELOCIDAD MAXIMA | |
|-----------------------------|--------------|
| Km/h | 176,2 |
| ACELERACION (seg.) | |
| 400 m salida parada | 18,3 |
| 1.000 m salida parada | 34,0 |
| De 0 a 100 km/h | 11,9 |
| Recorriendo (metros) | 201 |
| RECUPERACION | |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 19,1 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | 21,0 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 35,5 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 39,6 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª | 11,9 |
| recorriendo (metros) | 331 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª | 17,1 |
| recorriendo (metros) | 480 |

FRENOS



| | |
|-------------|-------------|
| A 60 Km/h: | 17,5 |
| A 100 Km/h: | 54,6 |
| A 120 Km/h: | 81,1 |

SONORIDAD



| | |
|-------------|-------------|
| Al ralentí: | 44,6 |
| A 60 Km/h: | 63,1 |
| A 90 Km/h: | 65,8 |
| A 120 Km/h: | 68,6 |
| A 140 Km/h: | 71,4 |
| A Tope: | 76,9 |

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Tecnitrade Automoción, S.A. Avda. de Burgos, 118. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 302 99 41.
Garantía: Tres años o 100.000 kilómetros. **Red de postventa:** 20 puntos de asistencia en toda España.

OPCIONES

Aire acondicionado, **205.000 ptas.** Pintura metalizada, **35.000 ptas.**

baches grandes o al pasar por las juntas de un puente a cierta velocidad sí se aprecia una amortiguación más rígida, por otra parte necesaria, que no llega a molestar en ningún caso. La dirección es asistida de serie, con poco más de tres vueltas de volante para girar las ruedas entre extremos; la columna de dirección es regulable en altura. Los frenos de la unidad de pruebas es lo que menos nos ha gustado en condiciones extremas. Las distancias de frenado son tirando a largas y en seguida se notaba el esfuerzo al abusar más de la cuenta el pedal del medio. Y es un hecho sorprendente porque los 323 destacan por unos buenos frenos.

El equipamiento de esta nueva versión sólo incluye de serie los elevalu-



16 VÁLVULAS
Esta versión de 1,6 litros también monta una culata con cuatro válvulas por cilindro.

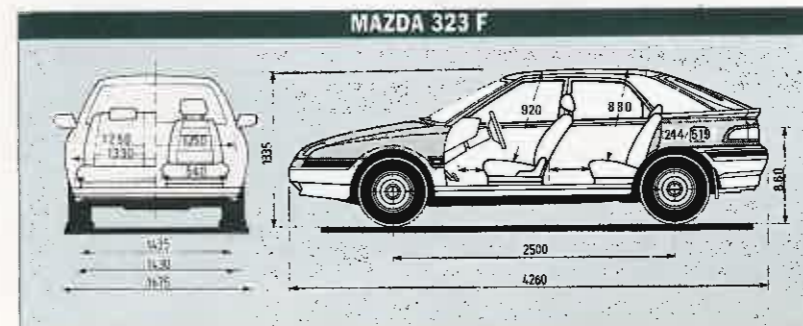
nas eléctricos en las cuatro puertas y el cierre centralizado de puertas, como detalles más destacados; las únicas opciones son el aire acondicionado y la pintura metalizada. En el interior del Mazda 323 F 1.6i llama la atención el buen acabado y ajuste de materiales, que no nos pilla de improviso por la calidad ya contrastada de versiones anteriores. En el habitáculo, los asientos delanteros recogen aceptablemente el cuerpo en las curvas aunque las piernas no lo están tanto; la tapicería es color gris oscuro adornada con unas vistosas rayas de colores de gusto típicamente japonés.

Es criticable la ausencia de huecos para dejar pequeñas cosas, como la cartera o monedas, puesto que las bolsas de las puertas resultan estrechas.

La habitabilidad trasera es un tanto justa para personas de elevada estatura y la arista de carga del maletero queda demasiado alta y no abre desde el parachoques, como viene siendo habitual en los coches moder-

EQUIPAMIENTO

El coche lleva de serie dirección asistida, elevalunas eléctricos en las cuatro puertas, cierre centralizado, columna de dirección regulable, asientos traseros abatibles (60/40), mando de apertura remota del depósito de gasolina y portón trasero, cristales tintados, volante tipo GT, iluminación llave de contacto, faros retráctiles.



SEGURIDAD
El comportamiento del 323 es sano e inspira seguridad a su conductor en cualquier circunstancia.



FRENTE A SUS RIVALES

Los principales rivales del Mazda 323 F 1.6 son el Ford Escort 1.6 Ghia de 90 caballos, Honda Concerto 1.5, Lancia Delta 1.8, Opel Astra 1.4, R-19 RT 1.8, Rover 216 GSi, Volkswagen Golf 1.8 y Volvo 440. El más cercano por precio y a igualdad de equipamiento es el Rover y el Volvo, aunque el motor del coche inglés es 20 caballos más potente. De todos, el Volvo es el más caro pero es el único que lleva aire acondicionado de serie (el Mazda costaría lo mismo con el aire, es decir, 2.400.000 pesetas). Los demás son más baratos, sobre todo el Ford, Honda y Opel.

nos. Respecto al espacio para equipajes no es demasiado ancho pero sí profundo; el respaldo del asiento trasero es abatible por mitades asimétricas para aumentar la capacidad de carga.

Al volante del Mazda 323 F 1.6i la primera impresión es que se circula más cerca del suelo que en otros coches. El confort de marcha es muy agradable y la estabilidad no representa ninguna pega; al límite las reacciones no son nada bruscas. La visibilidad trasera no está perjudicada por unos anchos montantes traseros de la carrocería y la iluminación es correcta. Sólo se puede criticar que para dar ráfagas de día primero los faros se tienen que levantar, es decir, no dispone de proyectores auxiliares

de luz larga como en otros coches con faros retráctiles. Como dijimos al principio, el coche nos ha gustado por su equilibrio y aunque todavía el precio no es del todo competitivo, ya empieza a ser asequible.

Javier Gutiérrez
Fotos: José Antonio Díaz



*Nissan Terrano II 2.4 SGX
frente a Opel Frontera Sport SE*

DUELO DE TREPADORES

Con la llegada del Nissan Terrano II, el Opel Frontera Sport ha dejado de disfrutar de su solitaria posición en el segmento de los todo terreno de tamaño medio con motor de gasolina. El recién llegado pisa fuerte y es un muy claro aspirante a situarse en lo más alto de la lista de ventas.



VIRTUDES

Confort de marcha
Acabado y equipamiento
Comportamiento

NISSAN TERRANO II 2.4 SGX
PRECIO: 3.135.000 ptas.

Consumo elevado
Elijos poco protegidos
Asientos delanteros sin memoria

DEFECTOS

VIRTUDES

Mecánica fiable
Posición de conducción
Presentación funcional

OPEL FRONTERA SPORT SE
PRECIO: 2.769.000 ptas.

Desarrollos de cambio largos
Plazas traseras incómodas
Frenos con tendencia a la fatiga

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16



CALIDAD EVIDENTE
En el interior del Nissan se aprecia una buena terminación, aunque el cuadro de instrumentos no brilla por la abundancia de relojes e indicadores.



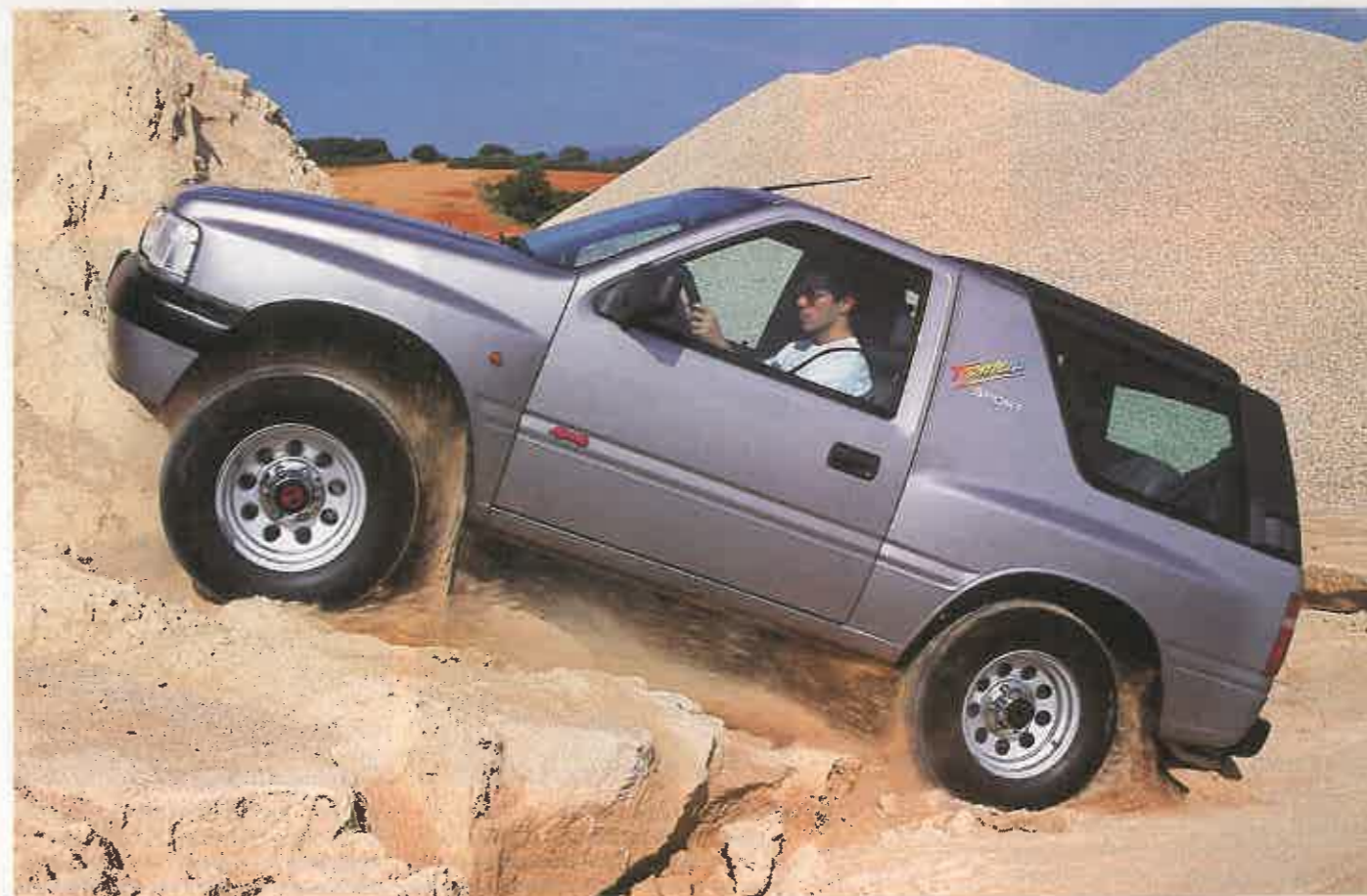
CUADRO MUY COMPLETO
No falta casi nada en la instrumentación del Frontera. La semejanza con otros modelos de la marca es evidente y se emplean muchos elementos comunes.

DESDE que se inició su venta, el Nissan Terrano II ha dado mucho que hablar. Parece claro que la versión que más éxito comercial va a tener es la impulsada por el motor turbodiésel, pero para un sector de público la opción con motor de gasolina resulta más atractiva, ya sea por su menor precio de compra o por la alegría de sus prestaciones en carretera. En esta comparativa se enfrenta el Terrano II de gasolina en su versión más equipada con su más directo rival: el Opel Frontera Sport.

La comparación es inevitable, puesto que ambos disponen de unas dimensiones semejantes, una potencia aproximada y un precio competitivo. En este último aspecto hay que reseñar que el Terrano II tiene una versión menos equipada que cuesta 2.696.000 pesetas. Por su parte, el Frontera también ofrece un modelo básico con un supercompetitivo precio de 2.605.000 pesetas.

En lo que se refiere a cuestiones de equipamiento, la diferencia fundamental se centra en el aire acondicionado. El Nissan lo ofrece de serie en dos de sus versiones, mientras que hoy por hoy, en el Frontera hay que instalarlo en el concesionario, ya que la marca no lo ofrece como opción de fábrica. Al margen de esta cuestión sólo hay pequeñas diferencias tales como un cuadro de instrumentos mucho más completo en el Frontera o faros supletorios de serie en el Terrano.

En lo que se refiere al producto en sí mismo y tras un análisis de lo que ofrece cada uno, queda claro que la juventud del Nissan resulta difícil de digerir por su rival. La diferencia fundamental reside en el inteligente diseño de la carrocería del Terrano II. La apariencia externa del Nissan da la sensación de ser mucho más compacto, aunque lo cierto es que con la cinta métrica en la mano el Frontera aparece como más estrecho, pero más largo. La gran diferencia reside en el interior, ya que el Nissan es un auténtico cinco plazas, mientras que en el Frontera, los pasos de las ruedas posteriores limitan la utilización del asiento a sólo dos ocupantes. El diseño de dicho asiento es, además, un tanto peculiar, ya que al ser muy bajo obliga a sus ocupantes a adop-



tar una posición un poco incómoda. El origen de este defecto hay que buscarlo en el diseño original del coche, concebido como un pequeño *pick up* de dos plazas, que en su versión europea se ha convertido en un todo terreno convencional. Por detrás del asiento posterior queda un maletero bastante reducido, mientras que en el Terrano el espacio dedicado a las maletas, sin ser exagerado, resulta suficiente. En las plazas delanteras hay un buen nivel de confort en cualquiera de los dos modelos. En el Opel, la posición al volante es muy semejante a la de un turismo. Los asientos son firmes y el volante queda bien centrado. Por su parte, el Terrano tiene un puesto de conducción que obliga a una posición mucho más erguida, pero no por ello menos cómoda. La ventaja de esta posición se aprecia al circular por fuera de carretera, ya que el conductor obtiene una mejor visión del terreno que hay justo delante del vehículo. Los asientos del Nissan se desplazan hacia delante para permitir el acceso a las plazas posteriores, pero incomprensiblemente, cada vez que se realiza esta operación hay que volver a ajustar



FICHA TECNICA



| | TERRANO II | FRONTERA |
|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| MOTOR | | |
| Disposición | Delantero longitudinal | Delantero longitudinal |
| Número de cilindros | 4 en línea | 4 en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 2.369 | 1.998 |
| Árbol de levas | † en cabeza | 1 en cabeza |
| NP válvulas por cilindro | 2 | 2 |
| Alimentación | inyección electrónica | inyección electrónica |
| Compresión | 8,6 a 1 | 9,2 a 1 |
| Potencia máxima / r.p.m. | 124 CV (91 kW)/5.200 | 115 CV (85 kW)/5.200 |
| Par máximo / r.p.m. | 20,1 mkg(197 Nm)/4.000 | 17,3 mkg(170 Nm)/2.600 |
| TRANSMISION | | |
| Tracción | Trasera, engranable a las 4 | Trasera, engranable a las 4 |
| Caja de cambios | manual, 5 velocidades | Manual, 5 velocidades |
| Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª | 8,0/12,7/20,2 | 7,1/12,4/19,1 |
| Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª | 28,6/34,9 | 26,8/31,4 |
| Embrague | monodisco en seco | Monodisco en seco |
| DIRECCION | | |
| Sistema | Recirculación de bolas, asist. | Recirculación de bolas, asist. |
| Vueltas de volante | 4,3 | 3,1 |
| Diámetro de giro (m) | 10,8 | 11,4 |
| FRENOS | | |
| Delante | Discos ventilados | Discos ventilados |
| Detrás | Tambor | Tambor |
| Antibloqueo | No | No |
| SUSPENSIONES | | |
| Delantera | Independiente | Independiente |
| Trasera | Eje rígido | Eje rígido |
| RUEDAS | | |
| Llantas (pulgadas) | Chapa de 5,5 x 15 | Chapa de 6 x 15 |
| Neumáticos | 215 S R 15 | 225/75 S R 15 |
| PESOS Y CAPACIDADES | | |
| En orden de marcha (kg.) | 1.620 | 1.561 |
| Capacidad depósito combus. | 72 l. | 80 l. |



TERRANO SIN MEMORIA
La ausencia de memoria en los asientos delanteros resulta un tanto engorrosa en el uso cotidiano.



SUAVE Y SENCILLO
El manejo de las dos palancas resulta agradable en el Nissan. Es difícil equivocarse.



COMO UN TURISMO
La posición al volante del Opel es casi como en un coche convencional. Los asientos son cómodos.



A MANO
Las palancas quedan a mano, pero para engranar la quinta hay que adelantar el cuerpo.

el asiento ya que no dispone de memoria, solución que montan utilitarios que cuestan un par de millones menos.

Ambos modelos disponen de motores de cuatro cilindros de gasolina. El Terrano cuenta con una mayor cilindrada y, por lo tanto, con algo más de potencia. Es un motor tranquilo y de funcionamiento muy suave, pero que responde bien cuando se pisa a fondo. Por su parte, el Opel dispone del fenomenal motor dos litros de la marca, el mismo que montaban los Vectra. Aunque tiene nueve caballos menos, muestra una mayor facilidad para subir de vueltas y exige menos gasolina que su rival. Se trata de motores con caracteres muy diferentes, ya que el Terrano admite bien los regímenes reposados, mientras

AIRE LIBRE
Ambos modelos disponen de techos solares.



que su rival exige cambiar continuamente de marcha y llevar la aguja del cuantavuelta a lo más alto.

En carretera, las cifras son bastante semejantes. El Frontera acelera algo mejor, mientras que el Terrano se toma la revancha en las recuperaciones. Sin embargo, cuando se abandona el asfalto, la facilidad para recuperarse desde pocas vueltas del Terrano facilita mucho las cosas a su conductor.

Básicamente, ambos modelos tienen unos esquemas de suspensión semejantes, pero lo cierto es que nada más ponerse en marcha se aprecia que el Nissan es mucho más refinado en su andar y en sus reacciones. El guiado del eje rígido posterior del Nissan y la utilización de muelles helicoidales, ponen en evidencia las clásicas ballestas del Frontera. Las reacciones del Nissan



SOBRE EL ASFALTO
El comportamiento del Nissan confiere a su conductor más seguridad.

son más progresivas que las de su rival. La dirección del Opel es bastante más directa y permite una conducción alegre, mientras que en el Terrano hay muchas vueltas entre los topes. En su descenso hay que decir que por el grado de asistencia y por su precisión, quizá sea una de las direcciones más agradable de utilizar de los coches todo terreno. La frenada es más equilibrada y eficaz en el Nissan, mientras que en el Frontera las ruedas posteriores

se bloquean con facilidad y los frenos tienden a perder eficacia en cuanto se prolonga un poco su uso.

A la hora de evaluar el comportamiento en campo de estos vehículos, hay que tener claro que sus respectivos fabricantes han buscado soluciones polivalentes por encima de una eficacia total en el campo. Así pues ambos disponen de sistemas de tracción a las ruedas posteriores, engranable a las cuatro. También en ambos se dispone

de desbloqueadores de las ruedas delanteras automáticos. El manejo de la palanca de las reductoras no plantea el más mínimo problema. Se acciona con algo más de suavidad en el Nissan. Igualmente, la palanca del cambio se maneja con mayor precisión y rapidez en el Terrano II. La estructura de las suspensiones delanteras impide que los recorridos de las mismas sean muy largos, por lo que los dos coches despegan sus ruedas del sue-

equilibrio conseguido en este coche permite rodar por caminos con cierta alegría sin que los ocupantes tengan que recurrir al árbol genealógico del conductor, mientras que en igualdad de condiciones, los ancestros del conductor del Frontera serán recordados con frecuencia.

Un punto en común de ambos modelos, es lo expuestos que quedan los bajos. El Nissan cuenta con un cubre cárter de fibra que se rompe al más mínimo impacto, mientras que en el Opel la caja de reduc-

CONSUMOS

| Datos en l/100 km. | TERRANO | FRONTERA |
|------------------------------|---------|----------|
| CIUDAD | | |
| A 28 km/h de promedio | 12,6 | 12,3 |
| CARRETERA | | |
| A 90 km/h de crucero | 10,2 | 8,5 |
| En conducción T.T. | 17,8 | 18,6 |
| AUTOPISTA | | |
| A 120 km/h de crucero | 15,5 | 13,2 |
| A 140 km/h de crucero | 17,3 | 15,0 |
| CONSU. MED. PONDERADO | | |
| Litros/100 km | 11,6 | 11,3 |
| AUTONOMIA MEDIA | | |
| Kilómetros recorridos | 570 | 660 |

SONORIDAD

| | TERRANO | FRONTERA |
|-------------|---------|----------|
| Al ralentí: | 48,3 | 52,7 |
| A 60 km/h: | 68,2 | 66,4 |
| A 90 km/h: | 70,4 | 69,2 |
| A 120 km/h: | 73,2 | 74,3 |
| A 140 km/h: | 75,9 | 76,0 |
| A tope | 79,6 | 81,5 |

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

PRESTACIONES

| | TERRANO | FRONTERA |
|-------------------------------------|---------|----------|
| VELOCIDAD MAXIMA | | |
| Km/h | 158,6 | 157,2 |
| ACELERACION | | |
| 400 m. salida parada (seg.) | 20,1 | 20,0 |
| 1.000 m. salida parada (seg.) | 37,2 | 37,4 |
| 0-100 km/h (seg.) | 16,3 | 16,2 |
| Metros recorridos | 288 | 288 |
| RECUPERACION | | |
| 400 m. desde 40 km/h en IV (seg.) | 20,2 | 20,6 |
| 400 m. desde 40 km/h en V (seg.) | 22,3 | 22,3 |
| 1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.) | 37,9 | 39,5 |
| 1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.) | 42,9 | 43,1 |
| De 80 a 120 km/h en IV (seg.) | 14,8 | 18,4 |
| De 80 a 120 km/h en V (seg.) | 42,2 | 52,9 |
| De 80 a 120 km/h en V (seg.) | 25,0 | 26,6 |
| Metros recorridos | 702 | 756 |

FRENOS

| | TERRANO | FRONTERA |
|------------------------------|---------|----------|
| DISTANCIAS DE FRENADO | | |
| En metros: | | |
| A 60 km/h: | 16,5 | 18,8 |
| A 100 km/h: | 46,9 | 57,4 |
| A 120 km/h: | 76,4 | 90,3 |

EQUIPAMIENTO

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

DATOS DE COMPRADOR

NISSAN. Fabricante/Importador: Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá 7. 08034 Barcelona. Teléfono: (93) 290 80 80. **Red de postventa:** 640 puntos. **Garantía:** Tres años sin límite de kilómetros. **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.

FRENTE A FRENTE

MECANICA

1º TERRANO Por tratarse de un producto cuyos elementos han sido pensados desde su origen para su aplicación al T.T., resulta más homogéneo.

2º FRONTERA El motor del Frontera se ha adaptado bien a las necesidades de un todo terreno, pero queda un poco corto a la hora de recuperarse.

COMPORTAMIENTO

1º TERRANO El equilibrio conseguido entre la utilización en carretera y la eficacia en campo es muy bueno y acorde con las tendencias del público.

2º FRONTERA Los tarados de suspensión son bastante firmes y están pensados para gustos claramente deportivos.

RENDIMIENTO

1º FRONTERA El motor del Opel resulta bastante austero para lo que se podría esperar en un todo terreno de gasolina.

2º TERRANO Sin ser excesivamente gastón, el cuatro cilindros del Terrano se muestra muy sensible al tipo de utilización.

CONFORT

1º TERRANO El tarado de la suspensión permite disfrutar de un confort casi de turismo sin que el coche se balancee en exceso.

2º FRONTERA Las suspensiones son más duras que en su rival y por lo tanto más incómodas. El asiento trasero es muy bajo.

CARROCERIA

1º TERRANO La habitabilidad es buena, ya que se consiguen cinco plazas y un maletero razonable con un tamaño externo modesto.

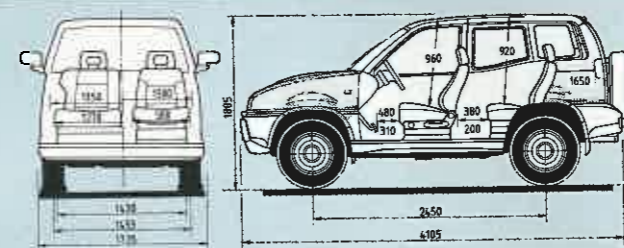
2º FRONTERA Aunque el aspecto es muy atractivo, el Frontera es menos funcional que su rival. Está pensado para cuatro y el maletero es pequeño.

ECONOMIA

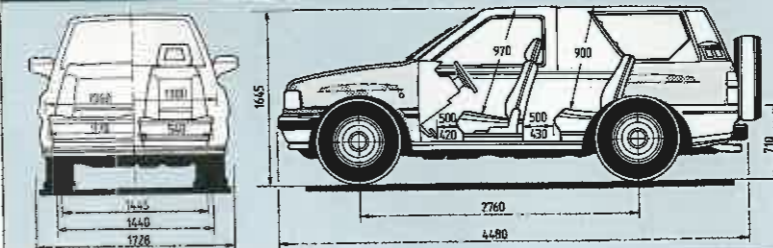
1º FRONTERA El Opel es más barato, pero tiene importantes ausencias en el equipamiento, como es el aire acondicionado. Gasta menos combustible.

2º TERRANO Aunque el precio de esta versión es sensiblemente más elevado, existe el Terrano LX que se encuentra al mismo nivel que su rival.

NISSAN TERRANO II



OPEL FRONTERA SPORT



OPCIONES

Nissan Terrano II SGX: Pintura metalizada: 40.000 ptas.
Opel Frontera Sport. Llantas de aleación: 97.000 ptas. Pintura metalizada: 40.000 ptas.

lo con cierta frecuencia. Afortunadamente, los dos rivales disponen de sendos diferenciales autoblocantes en el eje posterior que impiden que el coche se quede sin empuje a la mínima de cambio. Ninguno de es-

tos dos coches es un trialero, pero por su tamaño se desenvuelven bien en situaciones difíciles.

Donde el Terrano vuelve a poner tierra por medio es en el confort de marcha en campo. El excelente



toras queda a merced de cualquier piedra.

La actualidad del diseño del Nissan y la inteligencia de su diseño, hacen de este modelo la opción más interesante. Sin embargo a aquellos que no hagan de la amplitud interior un mundo y que busquen un coche claramente más deportivo y también algo más barato, el Frontera les colmará de satisfacciones.

Victor Pliccione
Fotos: José Robledo

FUERA DE SERIE

El Salón de Ginebra alojó una auténtica fiera motorizada, reservada a unos pocos apasionados de la fauna sobre ruedas. El Rinspeed Dodge Viper RT/10 Veneno es la primera versión realizada tras la rugiente aparición del Dodge Viper.

La pasión que existe en Estados Unidos por customizar coches ha llevado al inefable preparador suizo Rinspeed a rizar el rizo y crear un supermonstruo de aspecto más acorde con un sueño futurista que con la realidad automovilística actual. Este deportivo biplaza de 1.575 kilos dispone ahora de cada



*Rinspeed Dodge
Viper RT/10 Veneno*

PODEROSO VENENO VERDE

CORTANDO EL AIRE
El espectacular alerón añadido por Rinspeed mejora la estabilidad a alta velocidad.



A CHORRO
Espectaculares toberas captan el aire para refrigerar los enormes discos de freno.



INTEGRADOS
Los grupos ópticos siguen las líneas suaves pero rotundas de la carrocería.



MAYOR DIMENSIÓN
En las llantas que además son desmontables y de la marca OZ-Racing.



INALCANZABLE
Todavía sin precio fijado en el mercado, el Veleno se encumbra sobre los más poderosos roadsters de la actualidad.



menos que 550 caballos en lugar de los «modestos» 400 del Dodge Viper. El que quiere ser un auténtico sucesor de los AC Cobra de los años sesenta se alza como un monstruo de las aceleraciones y alcanza sin esfuerzo aparente los 320 kilómetros por hora. Los diez cilindros, cubriendo ocho litros, se alzan como uno de los propulsores más poderosos que surcarán las carreteras.

Rinspeed no se ha andado con ambages a la hora de ponerle nombre a su última creación. Veleno significa en italiano veneno. Una buena acepción para definir a este agresivo y peligroso reptil de cuatro ruedas. Después de haberse dedicado largo tiempo a las famosas preparaciones de Porsche, el especialista helvético ha buscado el reto de transformar poderosos coches americanos con su particular filosofía.

Lo que más llama la atención de la preparación Rinspeed del Viper es el insólito alerón adaptado al arco de seguridad posterior y el cambio de situación de los retrovisores exteriores, que pasan de estar sobre la carrocería a situarse en los montantes del parabrisas. Las llantas también cambian respecto al Dodge original para ser sustituidas por unas italianas OZ-Racing de cinco radios desmontables en tres piezas, pasando de 17 a 18 pulgadas y posibilitando el montaje de ruedas Pirelli P Zero capaces de aguantar las brutales aceleraciones del Veleno que, aun sin utilizar nitrometano como combustible, es capaz de alcanzar los 100 kilómetros por hora en 4,5 segundos.

La tracción trasera recibe la potencia de los diez cilindros en V del motor Chrysler modificado por Lamborghini para ser utilizado en coches superdeportivos. El incremento del par motor hace alcanzar a éste la increíble cifra de 626 Newton metro que, con la utilización del nitrometano, se eleva hasta los 820 Newton metro, es decir, un auténtico misil sobre ruedas en cuanto a las aceleraciones.

La caja de cambios de seis velocidades es sorprendentemente fácil de manejar. Aunque con una caja automática de cuatro velocidades hubiese sido suficiente dada la exuberante potencia del coche. Ade-

FUERA DE SERIE



LUJOS INTERIORES
La minuciosidad suiza se nota en los cuidadísimos acabados y en la calidad de los materiales.

más, al cabo de algunos kilómetros se acusa cansancio en el pie izquierdo, al estar el pedal del embrague situado muy a la izquierda y no permitiendo un apoyo del pie en las curvas. La posición de conducción, al igual que en el AC Cobra, está muy girada hacia la izquierda y, en esto, el padre de ambos coches, Carrol Shelby, no parece haber aprendido de la experiencia de tantos años. No obstante, la manejabilidad del Dodge Viper ha mejorado sustancialmente en el Rinspeed Veleno. La dirección resulta en extremo precisa y el coche no plantea problemas a la hora de colocar sobre la trazada sus 192 centímetros de anchura. El apoyo en curvas se hace con un aplomo que no tiene nada que ver con el comportamiento de un coche convencional, circunstancia que se aprecia especialmente en curvas rápidas, por donde el Veleno pasa como sobre raíles.

Rinspeed no ha quitado un ápice del carisma del poderoso roadster americano, pero con su precisión suiza ha solventado la típica y descuidada manufactura norteamericana. Frank Rinderknecht alcanza un nivel de calidad en sus creaciones de carácter exclusivo que enfatiza escrupulosamente los deportivos que merecen su atención. No hay nada más que echar un vistazo al interior del Veleno para darse cuenta de ello. El acabado en negro, impermeable y muy resistente, está firmado por la lujosa marca suiza Maison Mollerus. Además, el salpicadero incorpora el equipo de música con compact disc marca Alpine.

Si alguien se siente afectado por el veneno verde de esta serpiente con ruedas, el antídoto está en Rinspeed AG, Strubenacher 2-4, 8126 Zumikon, Suiza. Tf.: 01/9182323. Fax: 01/9182420. O

Hans Jürgen Tucherer/JLS



MORDEDURA VENENOSA
La producida por el Chrysler V10 preparado por Lamborghini hasta alcanzar los 550 caballos.



LA PROXIMA SEMANA
CAMBIO 16 PRESENTA

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

EL COMPACT DISC Nº10 DE LA COLECCION
VERANO CALIENTE

ALEGRIA CARIOCA



Los grandes éxitos de Escola de Samba
Nicco Saudade • Los Alegres de la
Samba • Orquesta Publivox
Joao Bandeira Combo

Cambio16
¡COMPACTO!

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

Dirección General de Tráfico



OMG

¡Qué tiempos aquellos!

En 1993 el lanzamiento publicitario de un nuevo automóvil a nivel mundial mueve miles de millones de pesetas. Pero, aunque parezca mentira, hubo un tiempo en el que no era necesario anunciar nada, los coches se vendían prácticamente solos.

500 Kg $\frac{1}{2}$ TONELADA DE CARGA .
ii 3 PERSONAS !!

SON DOS VENTAJAS MAS DEL MOTOCARRO

- Menos gasto
- más velocidad
- y más comodidad

FABRICADO EN ESPAÑA POR LA FABRICA DE AVIONES

MOTOCARRO

Avia 200

AERONAUTICA INDUSTRIAL, S.A.
 DISTRIBUIDOR PARA REGION CENTRO

Iberauto, s.a.
 Calle de Galileo, núm. 80 Teléfs. 57 74 24 y 57 80 48 - MADRID

Ideal para ellos

IDEAL PARA TODOS
ISETTA
 NUEVO MODELO • MISMO PRECIO
 Fábrica: Plaza AGUEDA DIEZ, 5 (Carabanchel) MADRID

SUENA EN COLORES.

TWINGO

INVENTATE CÓMO VÍVIRLO.

EL MONOVOLUMEN DE LOS 50
 La ingenuidad y simpleza de los primeros anuncios contrasta fuertemente con los arriesgados mensajes de ahora.

UN motocarro de tres plazas construido por una fábrica de aviones. Un scooter considerado por el Instituto de Técnicos de Automoción de Illinois (U.S.A.) como el vehículo más perfecto en su género. Lo más parecido a un huevo con ruedas o un descapotable de dos plazas por algo más de 30.000 pesetas, eran algunos de los vehículos estrella allá por 1956, año en el que comenzaron a proliferar los anuncios en prensa de algo que hasta

Si podían tardar hasta cuatro años en entregarte un Seat 600, ¿para qué hacer publicidad. Toda la producción estaba vendida.

YAMAHA YZF 750

¡Quiéetea!

Agredecida la ocasión, y fíjate en la YZF 750, la auténtica Superbike de YAMAHA. Es la moto que te asegura las más altas prestaciones deportivas que puedas imaginar.

Diferente de toda la tecnología YAMAHA adquirida en la última competición. Acércate a tu Concesionario Oficial YAMAHA, sólo allí la podrás ver quiete.

el momento sólo estaba al alcance de «cuatro privilegiados», el automóvil. En frases como las de «automóvil a precio de moto», «ideal para ellos» o «marchar en Vespa supone la garantía de llegar» en clara alusión a las aventuras que corría cualquier conductor de esa época, provocadas sin duda por la poca fiabilidad de los vehículos y lo dificultoso de los trazados, se basaban campañas de publicidad algo ingenuas, sin grandes pretensiones y, por supuesto, con medios muy limitados, que sin embargo transmitían con facilidad y eficacia el mensaje que el empresario pretendía dar de su producto. Lo cierto es que en aquellos primeros años ni había competencia ni problemas de stock y la noticia de la aparición de cualquier «cacharro» que se moviese sin esfuerzo físico por parte de su propietario, se extendía entre la población con una celeridad sorprendente, sin necesidad alguna de publicidad. Los pocos «coches de verdad» que se ponían a la venta, sobre todo el Renault 4/4 y el Seat 1.400, se adjudicaban enseguida y

SENTIDO DEL HUMOR
 Por entonces un anuncio era una cosa muy seria. Ahora también pero el margen de actuación es mayor y las ideas mejores.

marchar en Vespa supone la garantía de llegar

LEGAR SIEMPRE SIEM CON COMODIDAD Y POCO GASTO, A TODAS PARTES

El Instituto de Mecánica de Automoción de Citroën (I. S. A.) ha considerado la Vespa como el VEHICULO MAS PERFECTO en su género.

Vé, sabe que esta perfección se dio asegurando por minucioso control de todos los factores en el banco de pruebas, controlándose la potencia, consumo y silenciosidad. Últimamente, con su nuevo control, en el sistema «sistema de cables», verifica la estabilidad de la «Vespa» y el equilibrio perfecto de sus mecanismos motrices y de marcha.

mucho más Vespa la Vespa 60

FELICIDADES

PROQUIMETAL, S. A. Edificio La Torre de Madrid planta 8.º - Teléf. 247.72.03 - MADRID

— Es un Citroën ZX. Lo sé.

CITROËN

EL PAPEL DE LA MUJER
 Antes y ahora, la mujer tiene un papel importante en la publicidad. Sin embargo, ahora se intenta no herir la sensibilidad con anuncios más elegantes.

GOGGOMOBIL

Distribuidores oficiales:

BARCELONA:
 FIRMESA - Culvet, 71
 COMERCIAL RUTA - Enrique Granados, 88

MADRID:
 FIRMESA - Villanueva, 10
 AUTOMOTO BARSAN - Lucio del Valle, 10

VALENCIA:
 COMISAUTO, S. L. - Taquígrafo Martí, 9
 VEREDA, S. A. - Gran Via Ramón y Cajal, 5

BILBAO:
 ISESA - Marqués del Puerto, 5

ZARAGOZA:
 LUIS FERNANDO MONTES PIE - Mariano Barbosán, 12

GOGGOMOBIL

| Modelo | Precio | Entrada | Resto |
|--------|----------|----------|----------|
| T-350 | 48.500,- | 14.000,- | 24 meses |
| T-430 | 53.000,- | 16.000,- | 24 meses |

Bienvenidos al Polo.

VOLKSWAGEN

PRECIO Y PUNTO DE VENTA
 Antes, con poner lo que costaba y dónde se podía comprar era suficiente. Ahora hay que arriesgarse si se quiere llamar la atención.

NUOVO CITROËN AX GT Line

AIRE ACONDICIONADO GRATIS
 O UNA OFERTA EQUIVALENTE

CITROËN AX

940.000

REBAJAS DE ENERO... DEL 65
 En el 65 era una rebaja general de los precios. Ahora, algo parecido, se regala el aire acondicionado. En el fondo todo sigue igual.

CITROËN BAJA LOS PRECIOS

A PARTIR DEL DIA 1.º DE OCTUBRE, LOS NUEVOS PRECIOS DE SUS MODELOS SON LOS SIGUIENTES:

| | | |
|----------------------------|------|--------|
| BERLINA 2 CV AZL | PTS. | 69.950 |
| " 2 CV AZ-AM | " | 76.950 |
| FURGONETA 2 CV AZU 275 kg. | " | 77.450 |

Incluido impuesto sobre el tráfico de las Empresas

SOLICITE INFORMACIÓN Y DEMOSTRACION A LA
S.R.A. CITROËN, S. A.
 MADRID - GOYA, 115 * BARCELONA - FROVENZA, 103
 O A SUS AGENTES EN TODA ESPAÑA.

la publicidad se centraba, sobre todo, en los exitosos scooter, motocarros y minicoches de tres y cuatro ruedas de mucho empresario que arriesgó tiempo y dinero en negocios por entonces imposibles. En 1956, cuando el kilogramo de patatas cuesta 1,80 pesetas, se produce la primera emisión de televisión y el Seat 600 está a punto de cambiar la historia automovilística de España, el Biscuter (31.000 Ptas.) acapara la atención de los que se han cansado de hacer equilibrios en dos ruedas. Al principio carece de marcha atrás y lo normal es aparcarlo «a mano», más tarde una acertada campaña publicitaria no duda en dejar las cosas claras a costa de extenderse en la frase clave: «Siguiendo la marcha..., hoy ya tengo marcha atrás. Ello completa al máximo mi gran reconocido rendimiento». La falta de recursos y tecnología obliga habitualmente a las compañías (compañías sería mucho decir, casi diremos mejor empresas) publicitarias a «enseñar el producto» a base de dibujos y por supuesto con sólo dos colores, el blanco y el negro. Había que echarle sobre todo imaginación, algo que no se cumplía siempre. Eso sí, por entonces una agencia proporcionaba servicios plenos, es decir «ellos se lo guisaban y ellos se lo comían» ya que contaban con fotógrafos e ilustradores propios, algo que no ocurre en la actualidad por problemas de operatividad. En esa época, y como vehículo de importación, ya se vendía el Fiat 600 con un eslogan publicitario

En 1966, la oferta automovilística en España sube. Como la competencia aumenta, la publicidad vive momentos intensos.

glorioso: «El pequeño coche de cuatro plazas para la familia y el hombre de negocios». Aunque en España, sería la voz popular la encargada de realizar una promoción particular del 600 fabricado por Seat (70.000 Ptas.). La gracia estaba en preguntar como se podían meter cinco elefantes en un 600. Tras dos o tres comentarios jocosos venía la respuesta: «pues muy fácil, dos delante y tres detrás», estaba claro que el 600 era el primer vehículo familiar multiuso de la España motorizada. El 600 valía para todo y para todos, era como un juguete que una plantilla de 5.000 trabajadores ponía a punto para una cartera que por entonces contaba con la insólita cifra de 100.000 peticiones. ¿Para qué hacer publicidad si a veces tardaban cuatro años en entregarte el coche? Al principio todos quieren un 600 y el que lo consigue especula con él como podría hacerlo ahora con un Ferrari. Pero en poco tiempo llega la competencia y con ella un mayor interés de las marcas en publicitar sus productos. Renault produce en el 58, 1.000 unidades del Dauphine (95.000 Ptas), el primer utilitario rápido que se fabrica en España, la marca anuncia en su publicidad que alcanza los 115 Km/h., aunque dado el estado de las carreteras, muy pocos se aventuran a comprobarlo. La publicidad del coche se enfrenta con un mote negativo que enseguida se pone de moda, «el coche de la viuda», por lo visto más de uno intenta comprobar sin suerte lo que dan de sí sus no más de 35 caballos de

modelos 1964
RENAULT



Ondine: nuevos colores
Gordini: nuevos colores
nuevos colores
nuevos colores

precios actuales: **Dauphine:** 89.500 ptas.
Ondine: 96.000 ptas.
Gordini: 102.000 ptas.

RÁPIDA EVOLUCIÓN
De los primitivos anuncios en blanco y negro con frases sencillas y directas, se ha pasado en pocos años a las grandes campañas en diversos medios y con un ingente despliegue económico y psicológico. Cualquier cosa es válida para vender más.

DERBI



Amtorcha
490cc

UN AÑO DE GARANTIA

ES MONTE LA MOTO PERFECTA
150 "100" GRAN TURISMO
vea sus célebres ventajas



EL MOTOR DE LOS 100.000 KILOMETROS
85 Km/h. Gasto sólo 2 litros y medio por cada 100 Km.

Y la sensacional ISO METEOR
Estéticamente moderna. Técnicamente perfecta
Económicamente conveniente

ESO ES ISO

SEAT
la gama SEAT, una familia donde elegir

...el coche de su familia

Entre los modelos que fabrica SEAT puede usted encontrar el coche más adecuado a su conveniencia familiar, desde el 500 D al Seat 1500 Familiar y en todos ellos hallará las mismas características de seguridad, maniobrabilidad, economía en el consumo, comodidad y altos rendimientos.

PRECIOS L.I.:
SEAT 500 D: 83.000 PTAS.
SEAT 850: 80.000 PTAS.
SEAT 1500: 138.000 PTAS.

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES DE TURISMO

tiene mi confianza



850

- CUANDO EL VIAJE ES LARGO
Se nota más su comodidad
- CUANDO SOPLA VIENTO LATERAL
Es estable.
- CUANDO HAY MUCHO QUE TRANSPORTAR
Cabe todo
- CUANDO LA CARRETERA ES ACCIDENTADA
La suspensión actúa a fondo
- CUANDO SE DEBE TOMAR UNA DECISION
Reacciona aprisa
- CUANDO SE LANZA EN CARRETERA
Corre seguro
- CUANDO VD. HACE NUMEROS
es el más económico.

850 UN AUTOMOVIL DE CALIDAD

SEAL
SERÁ EL COCHE DE SU VIDA.
SERÁ INOLVIDABLE.



RECORDANDO EL PASADO
Antes era el coche de su familia, ahora es el coche de su vida. Curiosamente recordar el pasado está de moda entre los anunciantes.

COLOR Y FUERZA
No solamente el colorido que acompaña a la idea llama más la atención, los esquemas han cambiado considerablemente.

ESTALLA LA EMOCION



SEAT

potencia. En el 59, Citroën fabrica 75 unidades del 2CV y se anuncia el Avia 200, un motocarro de tres plazas fabricado por Aeronáutica Industrial S.A., una fábrica de aviones que ve en la automoción más futuro que en los artilugios con alas. También nace Bultaco que pondría sobre «una moto en serio» a media España. En nueve meses venden 1.121 motos Tralla 101. El sidecar cubre las pretensiones de quien no llega al coche e Iso lanza una campaña demoledora: «El motor de los 100.000 kilómetros» «Económicamente conveniente». Pero es en 1960 cuando la competencia a Seat por parte de Citroën y Renault se endurece. En aquella época con un parque automovilístico de 100.000 vehículos, los gobernantes se empiezan a asustar ya que en 1960 se registran 1.760 muertos y 41.038 heridos, pero no se pone en marcha ninguna campaña de concienciación en prensa o televisión, no es el momento adecuado para asustar al comprador. Al año siguiente la publicidad da a conocer

Ya en 1960 y con un parque de 100.000 vehículos, mueren en las carreteras 1.760 personas y resultan heridas 41.038.

un acontecimiento sin precedentes. Renault ofrece su Dauphine a pagar en cómodos plazos. También comienza tímidamente la guerra del equipamiento, algo que ya con la Vespa había conocido un enorme éxito gracias a los numerosos accesorios que convertían la discreta motillo en un llamativo escaparate rodante. Renault, en el 61, lanza el Gordini con ruedas especiales, asientos regulables y lavalunas, todo un full equipo. 1962 fue el año del Goggomóvil, un minicoche del que se hacía una publicidad basada en la competición, campo en el que cosechó numerosos éxitos. Un vehículo «económico, potente, seguro y deportivo». El Goggomóvil tenía mucho encanto, costaba algo más de 50.000 pesetas y tenía 17 caballos de potencia, «el coche que causa sensación en cuantas pruebas participa». El único problema radicaba en que era muy caro en relación al Seat 600, «el coche». Este es el año en el que verdaderamente comienza a existir un verdadero mercado de segunda mano y también el momento en el que la mujer «ligerita de ropa»

SEGURIDAD SIN LÍMITES
Eso se decía de pasada en el anuncio del Don Renault 6 de 1969. Ahora las marcas nos demuestran así por qué sus coches son seguros.

Con Mobilil sólo tendrá que preocuparse del aceite de su broncaedo.

CREATIVIDAD
Hoy el cliente paga muchos millones por una campaña. Y exige al menos creatividad para su producto.

EL SEAT 124 'COCHE DEL AÑO'

Dicen que me distingo por el MOTOR

¡Cierre que se las pela a 115!
Se agarran sorprendentemente a la carretera como más
Nunca que un puca sangre
me gusta!

¡Tiene cuatro velocidades!
¡Funcionan!
y tiene cuatro ruedas!
y tiene una suave dirección
de camaseros...
y sólo consume 5 litros cada 100 kilómetros.

SEAT 124

DYANE 6
¡el coche de la Familia!

¡Jerga... venas o colicaciones!
Papá al volante, yo a su lado con el paquetito.
Detrás Mari Carmen, Mari José y Pepito,
y detrás... las dos hermanitas,
el cochecito del pequeño, la cuneta de la comedia,
todos los juguetes... ¡y el perro!

¡Cierre que se las pela a 115!
Se agarran sorprendentemente a la carretera como más
Nunca que un puca sangre
me gusta!

¡Tiene cuatro velocidades!
¡Funcionan!
y tiene cuatro ruedas!
y tiene una suave dirección
de camaseros...
y sólo consume 5 litros cada 100 kilómetros.

CITROËNA

COSAS QUE NO CAMBIAN
Aunque los automóviles han evolucionado de forma vertiginosa y la publicidad ha traspasado todos los límites de la imaginación, hay conceptos que permanecen inmutables y hoy como ayer se habla del «coche de la familia» o de la gran agilidad y economía.

Don RENAULT 6

Posen una mecánica del trude con tracción delantera. Un motor ya famoso del RENAULT 8. Un diseño avanzado. Una asombrosa suspensión capaz de absorber cualquier irregularidad de la ruta. Seguridad sin límites. Y un confort que le permite recorrer kilómetros y kilómetros descubriendo un nuevo placer de viajar. DON RENAULT 6 es un Señor coche.

RENAULT 6
Es un producto FASA-RENAULT

RENAULT es más coche

Un lingote oro de 956 cm.³

RENAULT 4

El Renault-4 es un coche cómodo, maniobrable, ágil, todo camino, capaz, seguro, bonito y económico.

RENAULT
el coche bajo ventajas

hace acto de presencia en anuncios relacionados con el automóvil. Hasta 1966, año en el que la oferta automovilística cobra un interés inusitado, las agencias de publicidad no paran. Nace el 1.500 de Seat junto con el 600D y el Renault 4. Este último, según la publicidad de la época, «cómodo, maniobrable, ágil, todo camino (?), capaz, seguro y económico». Lo cierto es que tuvo mucho éxito pero nunca consiguió desembarazarse del mote que todos utilizaban, «el cuatro latas». Con la llegada de Chrysler a España la cosa se anima, nace el Dodge Dart cuya campaña de publicidad no tiene desperdicio: «Compre por 100.000 Pts, 2.000 cm³ de automóvil» No lo entiende nadie. El Dodge más barato costaba 240.000 pesetas y tenía un motor de 3.687 centímetro cúbicos, pero en la letra pequeña estaba la respuesta, o al menos una larga y dudosa explicación a ese eslogan. En cualquier caso el Dodge por entonces significaba «Poder» como bien argumentaban otras campañas. Acompañando al lujoso «haiga», por cierto que para recordar el sentido de esa palabreja tenemos que remontarnos allá por el año 45, cuando los estraperlistas sin mucha cultura manejaban las mayores cantidades de dinero y se compraban sin pensárselo dos veces, «el coche más grande que haiga». Pues con el Dodge, llegó el Simca 1000, cuyo eslogan publicitario, «cinco plazas con nervio», dio lugar a otro mote incombustible, «el filete de los pobres», porque comían cinco y

La publicidad del automóvil atraviesa épocas inolvidables. En el 79, Renault encarga a Cella y Delibes sus reclamos.



Para ustedes, que no quisieron comprar cualquier cosa



esto es un coche

El trabajo de los Académicos de la Lengua en buscar otra definición para los coches de 1000 cc. es el resultado de un proceso laborioso. Cada uno de los coches de 1000 cc. que se han probado en pista, han sido sometidos a una serie de pruebas que han permitido determinar sus características y sus posibilidades. El resultado es un coche que reúne todas las condiciones para ser considerado como un coche de 1000 cc. Este coche es el SEAT 850 Coupé. Un coche que reúne todas las condiciones para ser considerado como un coche de 1000 cc.

AUTHI
UNO POR UNO. PROBADOS EN PISTA

Así 1000



Un nuevo deportivo para mantener distancias.

Usted y nosotros buscamos algo completamente distinto. Y aquí lo tiene. Ten distinto que todo es nuevo en el nuevo SPORT Coupé, un deportivo donde hasta el mínimo detalle está calculado para aumentar su eficacia. Con su aerodinámico aerodinámico, sus 903 cm³ de cilindrada, sus 52 CV (38 kW) de potencia, su cambio tipo Porsche y sus neumáticos de competición, es capaz de pagarse como nadie en las curvas o mantenerse en el eje a más de 140 km/h. Porque el 850 SPORT Coupé es así: un deportivo como usted.

Sea2, más de un millón de experiencias.



AQUELLOS ENTRAÑABLES CACHARROS
Parece que algunos reclamos publicitarios estaban en lo cierto, el infame Mini aún sigue en producción y parece que todavía es un coche. Sin embargo es más discutible la afirmación que definía al Seat 850 Coupé como un deportivo.

encima tenía nervio. Citroën, mientras, ve demasiada competencia y rebaja sus precios anunciándolo a bombo y platillo, una estrategia que con el tiempo utilizarían todas las marcas. Los creativos afinan que da gusto. Mientras ya se última la televisión en color en 1966, la España motorizada «tira la casa por la ventana» con dos modelos más que pasan a la historia, el R-8 (en su publicidad se les llama invitados a los que viajan con el propietario), y el Seat 850, «el coche de

actualidad» con «visibilidad panorámica e interior climatizado». Utilitarios llamados compactos por entonces y que comienzan a poblar la Piel de Toro con rapidez. Tras ellos aparecen el 850 Coupé, «un nuevo deportivo para maneter distancias» para el que se anunciaban «52 caballos, cambio tipo Porsche, neumáticos de competición y una velocidad de más de 148 Km/h. que se mantenía sin esfuerzo». Sin duda la inauguración del Circuito Permanente del Jarama, da pie en esa época a

una imaginación sin límites. Los Seat 124, 850 Spider, R-6 «Don Renault 6», «un señor coche», 124 Familiar, Seat 1430, Simca 1200, Mehari, R-10 «el compacto de lujo», Dyane 6 «para gente encantadora», Mini «un pequeño gran coche», R-5 «para ciudadanos muy viajeros» y algún otro, precedidos de una publicidad cada vez más certera y creativa. En la actualidad las cosas han cambiado, pero más en la forma que en el fondo, sobre todo en lo que se

refiere a publicidad en medios escritos. Los anuncios de televisión forman parte de otra dimensión que rebasa el umbral de lo increíble. Hoy una marca que tenga que promocionar tres de sus modelos, puede invertir alrededor de cinco o seis mil millones de pesetas. Pero en la época de la tableta Okal, la crema Pond's, los potitos Bledine, la Maizena, las cocinas Corberó o el Tiburón Citroën Paya, casi todo el mundo, a la fuerza, se conformaba con menos.

Andrés Mas

PRECIOS NUEVOS

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. PVP: Son los precios de venta al público recomendados por el fabricante en Península y Baleares e incluyen el IVA, el impuesto de matriculación y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. CC: Cilindrada en centímetros cúbicos. CV: Potencia máxima en caballos DIN. VM: Velocidad máxima. 0/100: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. L/100: Consumo medio ponderado. Long: Longitud total del coche. AA: Aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Eleva: Elevadores eléctricos en ventanillas delanteras. Cierre: Cierre centralizado. Direc: Dirección asistida. ABS: Sistema de frenos antibloqueo. Llantas: Llantas de aleación ligera.

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|--|------------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|
| 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 | 1.569 | 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 | - | - | 64.500 |
| 33 1.3 Imola | 1.550.000 | 1.351 | 90 | 178 | 11,5 | 8,8 | 407,5 | 160.000 | - | Serie | Serie | Serie | - | Serie |
| 33 1.5 Ie | 1.811.000 | 1.490 | 97 | 180 | 10,7 | 8,3 | 407,5 | 183.000 | 35.000 | Serie | Serie | 63.000 | - | 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 | 64.500 |
| 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 | Serie | 180.000 |
| 155 1.8 Twin Spark Luxe | 2.574.000 | 1.773 | 129 | 200 | 10,3 | 8,6 | 444,3 | Serie | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 75.000 |
| 155 2.0 Twin Spark | 2.750.000 | 1.995 | 143 | 205 | 9,3 | 8,5 | 444,3 | Serie | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 180.000 |
| 155 2.5 V8 | 3.560.000 | 2.492 | 166 | 215 | 8,4 | 10,3 | 444,3 | Serie | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 75.000 |
| 155 2.0 Q4 | 4.200.000 | 1.995 | 190 | 225 | 7,0 | 10,6 | 444,3 | Serie | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 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 | - |
| 155 2.5 TD | 3.080.000 | 2.500 | 125 | 195 | 10,4 | 7,5 | 444,3 | Serie | 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 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | 100.000 |
| 164 3.0 V6 | 4.830.000 | 2.959 | 184 | 230 | 8,8 | 10,7 | 455,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 164 3.0 V6 Aut. | 5.040.000 | 2.959 | 184 | 225 | 9,0 | 11,2 | 455,5 | Serie | 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 | Serie |
| 164 3.0 V6 24V Súper Aut | 5.485.000 | 2.959 | 210 | 235 | 8,7 | 12,1 | 466,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 164 3.0 V6 24V Quadrifoglio | 8.650.000 | 2.959 | 230 | 245 | 7,7 | 11,3 | 455,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 164 2.5 TD | 3.990.000 | 2.500 | 125 | 202 | 10,8 | 7,3 | 455,5 | Serie | 77.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 100.000 |
| 164 2.5 TD Súper | 4.325.000 | 2.500 | 125 | 202 | 10,8 | 7,3 | 466,5 | Serie | 77.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 150.000 |
| Spider 2.0 Ie | 3.300.000 | 1.962 | 126 | 190 | 9,0 | 9,1 | 425,8 | - | 43.308 | Serie | - | Serie | Serie | Serie |
| NOTA: El cambio automático está disponible en los Alfa 164 por 288.722 ptas. | | | | | | | | | | | | | | |
| ARO | | | | | | | | | | | | | | |
| Aro 10 Techo Luna | 918.000 | 1.397 | 64 | 125 | 29,0 | 9,5 | 380,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| Aro 10 Techo Duro | 1.040.400 | 1.397 | 64 | 125 | 29,0 | 9,5 | 380,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| Expander 1.9 D 4WD | 1.675.135 | 1.870 | 64 | 137 | 21,4 | 8,9 | 384,9 | 177.000 | 32.000 | - | - | 110.000 | - | 125.000 |
| 243 D | 1.707.087 | 3.120 | 65 | 110 | 28,6 | 10,1 | 403,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| 244 D | 1.752.462 | 3.120 | 65 | 110 | 28,6 | 10,1 | 403,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| ASIA MOTORS | | | | | | | | | | | | | | |
| Rocsta 1.1i G Cat. | 2.272.000 | 1.789 | 85 | 159 | - | - | 360,5 | Serie | - | - | - | Serie | Serie | Serie |
| Rocsta 2.1 D Básico | 1.845.000 | 2.184 | 72 | 136 | - | - | 360,5 | - | - | - | - | Serie | - | - |
| Rocsta 2.1 D | 2.145.000 | 2.184 | 72 | 136 | - | - | 360,5 | Serie | - | - | - | 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 | Serie | 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 | Serie | 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 | Serie | 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 | Serie | 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 | Serie | 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 | Serie | 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 | Serie | 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 | Serie | 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 | Serie | 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 | Serie | 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 | Serie | 126.909 | Serie | Serie | Serie | Serie | 208.813 |
| 100 S4 | 7.421.000 | 2.226 | 230 | 244 | 6,8 | 12,1 | 479,0 | Serie | 126.909 | Serie | Serie | Serie | Serie | 208.813 |
| 100 2.5 TDI | 4.677.000 | 2.461 | 115 | 195 | 11,1 | 6,6 | 479,0 | Serie | 126.909 | Serie | Serie | Serie | Serie | 158.231 |
| 100 Avant 2.6 E V6 | 4.729.000 | 2.598 | 150 | 203 | 9,8 | 10,6 | 479,0 | Serie | 126.909 | Serie | Serie | Serie | Serie | 208.813 |
| 100 Avant 2.5 TDI | 5.126.000 | 2.461 | 115 | 188 | 11,6 | 6,7 | 479,0 | Serie | 126.909 | Serie | Serie | Serie | Serie | 208.813 |
| Coupe 2.3 E | 3.895.000 | 2.309 | 133 | 206 | 9,2 | 10,3 | 436,6 | Serie | 56.948 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Coupe 2.6 E V6 | 4.245.000 | 2.598 | 150 | 214 | 9,3 | 10,2 | 436,6 | Serie | 56.948 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Coupe 2.8 E V6 | 4.758.000 | 2.771 | 174 | 222 | 8,0 | 10,3 | 436,6 | Serie | 56.948 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Coupe 2.8 E V6 Quattro | 5.319.000 | 2.771 | 174 | 222 | 8,0 | 11,4 | 436,6 | Serie | 56.948 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Coupe S-2 | 6.688.000 | 2.226 | 220 | 248 | 6,1 | 11,8 | 440,0 | Serie | 56.948 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Cabrio 2.3 E | 5.530.000 | 2.309 | 133 | 198 | 10,8 | 10,3 | 436,6 | Serie | 56.948 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| V-8 3.6 | 10.120.000 | 3.562 | 250 | 244 | 7,6 | 13,2 | 487,5 | Serie | 126.909 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| V-8 3.6 Aut. | 10.120.000 | 3.562 | 250 | 235 | 9,0 | 14,0 | 487,5 | Serie | 126.909 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| V-8 4.2 | 11.020.000 | 4.172 | 280 | 249 | 6,8 | 14,3 | 487,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| V-8 4.2 Aut. | 11.020.000 | 4.172 | 280 | 249 | 7,7 | 14,4 | 487,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| BERTONE | | | | | | | | | | | | | | |
| Freeclimber 2 R I | 2.652.501 | 1.596 | 100 | 150 | 15,8 | 9,9 | 378,5 | 209.734 | - | Serie | Serie | Serie | Serie | 64.399 |
| Freeclimber TD T. Duro | 3.825.316 | 2.443 | 116 | 153 | 13,9 | 10,9 | 414,5 | 240.502 | - | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Freeclimber TD Cabrio | 3.825.316 | 2.443 | 116 | 153 | 13,9 | 10,9 | 414,5 | 240.502 | - | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Freeclimber 2.7 I T. Duro | 3.825.316 | 2.693 | 129 | 150 | 13,4 | | | | | | | | | |

CLASICO DEPORTIVO LANCIA FULVIA COUPE
375.000 PTAS.
ORIGINAL
TEL: (96) 676 07 72
TARDES

BMW M-3, M-OK, 8.600 km, en garantía, aire acond., techo, computador, 6.000.000 ptas. Teléfono (91) 429 66 35.
BMW 325 i, 50.000 km, impecable, todos los extras, 2.450.000 ptas. Teléfono (91) 429 66 35.
VENDO Yamaha 800 XJ con 10.000 km, por no usar, precio muy interesante. Teléfono 773 95 94. Noches. Tel. 332 89 87.
PARTICULAR vende Renault 21 TXE, año 90, todos los extras, ABS, verde metalizado, garaje, 1.350.000 ptas. Tel. (91) 332 56 19.

PUBLICACIONES Técnicas TECMODEL, Superguía Autodata, 672 páginas, incluyendo todos los automóviles: válvulas, alimentación, encendido, reglajes, etc. 10.900 ptas. Teléfono ininterrumpido (908) 80 06 67.
¡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.
¡MULTASI Posible cancelación. Toda España. Consúltenos. Gestrafic. Tel. (968) 64 11 59. Mañanas.
SIERRA Cosworth, 4 x 4, año 1993, 270.000 ptas. Teléfono (96) 530 68 33-661 13 55.
ALFA Romeo GTV-6 2.5, M-IG, última serie, 160 CV, aire, llantas, elevallunas, 800.000 ptas. Tel. 357 13 94.

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.
MITSUBISHI 3000 GT, 222 CV, año 92, 12.000 km, M-OJ cuero, climatizador, asientos eléctricos, CD, airbag, etc., 4.750.000 ptas. Teléfono (91) 563 10 57.

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

TOYOTA Supra 3000, rojo, 6 meses, Z-AU, 16.000 km., nuevísimo, serie especial, airbag, techo eléctrico, climatizador digital, asiento eléctrico, alerón con barra de luz de freno, cambio automático electrónico. Programador velocidad, etc. Tel. y fax (948) 82 19 64.
MERCEDES descapotable 300 S.L., muchos extras, año 86, 4 mío. Tel. (965) 77 00 47.
MERCEDES 350 SE, 197 V, full equipo, impecable, 50.000 km. Tel. (923) 26 43 75.
MITSUBISHI 3.000 GT, 222 CV, versión USA, full equipo, nuevo, 3.000 km, 1992, buen precio. Teléfono (91) 314 59 96.
BMW 325i, 50.000 km, impecable, todos los extras, 2.450.000 ptas. Teléfono (91) 573 49 37.
R-5 Turbo original, posibilidad de transformación para competición. Tel. (967) 21 60 61.
CLIO 16 V Competición. Teléfono (967) 21 60 61.
FORD Cosworth 2.0i, año 87. Todos los extras, blanco, 1.500.000 ptas., B-HW. Tel. (947) 48 03 75.
VENDO Peugeot 205 GTi, B-LP, noches. Tel. (93) 778 42 76. Dolores.
MAZDA MX5 Hiata, rojo, M-NV, impecable, 15.000 km, alarma, airbag, pioner C-CD, 2.900.000 ptas. Tel. (91) 397 80 74.
SUZUKI Santana Samurai 1.3 90 H.P., techo duro, como nuevo, A-BD, 750.000 ptas. Teléfono (96) 686 55 48-53 26.
FORD Orión 1.6 D Ghia, gris mercurio, perfecto estado, A-BC, 690.000 ptas. Tel. (96) 686 55 48-53 26.
MERCEDES 300 D Turbo, año 90, gris oscuro metalizado, 50.000 km., como nuevo, 4.200.000 ptas. Tel. 778 00 15.

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.

PARTICULAR
VENDO
MOTOROLA
MICRO TAC CLASIC
Nuevo a estrenar
70.000 ptas.
tel: (93) 418 47 79

LAND CRUISER LX Diesel, año 1986, rojo, garantía 1 año, 1.450.000 ptas. Tel. (91) 359 41 64.
CITROËN XM 2.0 Luxe, año 1991, blanco, full equipo, garantía 1 año, 1.680.000 ptas. Tel. (91) 359 41 64.
PARTICULAR Audi Coupe 2.3E, nuevo, 2.800.000 ptas. Extras. Tel. (93) 430 23 50.
AUSTIN Healy Sprite 1300, rojo, 1971, perfecto estado, ofertas. Tel. (91) 415 80 70, noches.
VENDO Ibiza SXI, B-JH, s. garage, 600.000 ptas. Teléfono (91) 564 28 98.

PARTICULAR:
VENDO.
RENAULT CLIO 1.7 S
M-NJ, AÑO 92
CON AIRE
ACONDICIONADO.
(91) 407 27 00
STA. CRUZ

ESCARABAJO Volkswagen 1984, 1.200 c.c., impecable, azul metalizado, 675.000 ptas. Teléfono (91) 320 64 49. Dejar teléfono.
VESPA RS Elestrat, 2.000 km, seguro 8 meses, 225.000 ptas. Tel. (93) 219 34 94.

¡ANUNCIARSE HOY!

Enviar a

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS 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.

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 _____



Aprilia Pegaso 650

BELLA Y EFICAZ



El producto de la fábrica de Noale posee una personalidad propia dentro del animado segmento de las motos de trail. Enamora a primera vista por sus bellas líneas, pero además esconde grandes cualidades en el interior.

PRUEBA
Motor 16



OPCIÓN VÁLIDA
La Pegaso 650 es una de las trail monocilíndricas más interesantes del mercado actual. Efectiva en asfalto, también se desenvuelve en caminos de tierra.

EL segmento de las trail monocilíndricas de cilindrada media es uno de los más animados en los últimos tiempos, la oferta es amplia y variada con numerosos productos japoneses y europeos. Cada marca ofrece una peculiar visión de este tipo de motos y la de Aprilia por diversas causas ha tardado en llegar a nuestro país. La espera puede haber merecido la pena pues la Pegaso cumple con todos los requisitos exigibles a este tipo de motos y ofrece además una línea brillante y personal, junto con un acabado esmerado.

En general, el criterio de esta moto responde a las tendencias seguidas en la actualidad por casi todos los fabricantes en este segmento, vehículos robustos y polivalentes que se desenvuelven bien sobre asfalto y fuera de él. Sin embargo, por sus características específicas, la Pegaso parece claramente enfocada hacia una utilización más exigente sobre el negro elemento, con clara desventaja respecto a otros modelos en su utilización campesina. Su rueda delantera de 19" y el

corto recorrido de las suspensiones la condicionan de manera inequívoca hacia la carretera.

El propulsor es producto de la colaboración entre Aprilia y Rotax, con grandes similitudes con el que monta la nueva BMW monocilíndrica. Se caracteriza principalmente por su culata de cinco válvulas, tres de admisión y dos de escape, movidas por un doble árbol de levas en cabeza. Sistema similar al utilizado por Yamaha en sus motores Genesis y que utiliza también la XTZ. Es el motor más potente de la categoría con 50 caballos a 7.000 vueltas y un par motor máximo de 5,3 kgm a 6.500 rpm. Está refrigerado por lí-

quido y cuenta con un eje de balance contrarrotante para evitar vibraciones. La alimentación depende de dos carburadores Mikuni BST 33 a depresión que mandan el flujo de carburante a las válvulas de admisión a través de dos conductos principales que se dividen en un tercero que alimenta la válvula central.

También destaca su parte ciclo con un llamativo chasis de doble viga realizado en aluminio que se acopla a una espina central de acero en cuyo interior se aloja el depósito de aceite. Su excelente factura es síntoma claro del excelente acabado de este producto de Noale. Para las suspensiones se ha recurrido a una llamativa horquilla de tipo invertido, con barras cromadas de 41 mm. de diámetro de origen Marzocchi. Los 210 mm. de recorrido que permite son un poco escasos dentro del segmento y buena prueba de su vocación asfáltica. El amortiguador posterior, con un recorrido de 200 mm., se apoya en un peculiar basculante de sección variable fabricado en acero.

El conjunto frenante lo integra de-

VIRTUDES

Diseño moderno y personal
Motor potente
Estabilidad brillante

APRILIA PEGASO 650
PRECIO: 799.000 ptas.

Motor sin bajos
Comportamiento en campo
Asiento incómodo

DEFECTOS



COMPLETO Y EFICAZ
El tablero contiene toda la información necesaria. Además su diseño permite una lectura rápida y fiable.

DETALLES DE CALIDAD
El chasis de aluminio firmado, así como el excelente acabado general denotan el esmero de la firma italiana.

lante un llamativo disco de 300 mm., de bonito diseño, con pinza flotante de doble pistón paralelo y bombines de diámetro diferente 30 y 32 mm. Detrás un disco de 220 mm. y pinza flotante. También en la parte posterior, se incorpora un neumático de 17 pulgadas mientras que delante se recurre a uno de 19 poco habitual en este tipo de motos, generalmente equipadas con gomas de 21".

Si en general la Pegaso se sitúa a gran altura, tanto en su concepción ciclística como en el aspecto mecánico, sin duda la guinda la pone su cuidado diseño estético. Desde luego no puede negar su origen italiano, de todos es conocida la habilidad de los diseñadores trasalpinos. Por el contrario, hace gala de ese origen con unas líneas que aunque guardan algún parentesco con las de la Honda Dominator, responden a unos criterios más modernos y sofisticados. En el frontal destaca un pequeño cupolino rematado por un vistoso faro cuadrangular. En el interior de esta pequeña cúpula se es-

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

¿QUÉERES LLEGAR A LA FORMULA-1.7?

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



FICHA TECNICA

MOTOR:

Monocilíndrico de cuatro tiempos refrigerado por agua. Cinco válvulas. Diámetro por carrera: 100 x 83 mm. Cilindrada total: 651,8 cc. Relación de compresión: 9,1 a 1. Potencia máxima: 50 CV a 7.000 rpm. Par máximo 5,3 Kgm a 6.500 rpm. Lubricación con cárter seco y doble bomba tricooidal.

ALIMENTACIÓN:

Dos carburadores Mikuni BST de 33 mm. Encendido electrónico.

TRANSMISIÓN:

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

BASTIDOR:

Chasis de dobel viga descendente en aluminio con sección delantera en acero. Horquilla delantera tipo Upside & Down con barras de 41 mm de diámetro y de 210 mm de excursión. Suspensión trasera con monoamortiguador de progresividad variable y 200 mm. de excursión. Freno delantero de disco de 300 mm. de diámetro con pinza flotante de doble bombín. Freno posterior monodisco de 220 mm de diámetro y pinza de bombín simple. Neumático delantero 100/90x19". Neumático posterior 140/70x17".

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes 1.467 mm. Longitud máxima 2.197 mm. Altura del asiento 890 mm. Anchura máxima 830. Distancia mínima al suelo 311. Peso en seco 157 Kgs. Depósito de combustible 14 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

| | |
|-------------------------|-----|
| CIUDAD | |
| A 49,9 km/h de promedio | 6,7 |
| CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 6,2 |
| CARRETERA | |
| Conducción deportiva | 8,0 |

PRESTACIONES

| | |
|---------------------------|-----|
| VELOCIDAD MAXIMA | |
| Km/h | 170 |
| ACELERACION (seg.) | |
| 400 m salida parada | 14 |

POTENCIA Y ESTABILIDAD
Dos virtudes que convierten a la Pegaso en un arma eficaz sobre cualquier clase de trazado. Pero donde más destaca es en las carreteras sinuosas.



PERSONAL
Gran cantidad de detalles confieren a esta Aprilia una personalidad especial. El basculante de sección variable está realizado en acero.



SEGURIDAD
El disco delantero de 300 mm. con pinza flotante de doble bombín ofrece un rendimiento notable. La horquilla invertida tiene las barras cromadas.



conde un completísimo tablero de diseño sencillo y muy eficaz. Los tres relojes: cuentarrevoluciones, velocímetro, con dos cuentakilómetros total y parcial, y termómetro de la temperatura del motor, están enmarcados por una plancha de «foam» para evitar vibraciones. A la izquierda queda un cuadro con los testigos luminosos de los intermitentes, la reserva de gasolina, el punto muerto y las luces. Nada se echa en falta. En los puños destacan las piñas de los conmutadores con un diseño actual y un funcionamiento muy correcto. El depósito

aunque ancho, permite una postura cómoda para circular por carretera. El sillín, que se alarga por encima del depósito, tiene una forma demasiado cuadrada que penaliza el confort, aunque su dureza es correcta.

Al sentarnos sobre la moto parece realmente alta, aunque al no ser demasiado pesada se maneja con relativa facilidad. La postura de conducción es un tanto peculiar, el manillar queda bastante bajo y las piernas rectas, resulta cómoda para desplazamientos por carretera aunque penaliza su utilización en campo conduciendo de pie.

La respuesta del motor es un tanto perezosa a pocas vueltas, pero gradualmente, al pasar la aguja del cuentarrevoluciones de las 4.000 rpm., aparece toda la potencia que caracteriza a este motor multiválvulas. La disposición de las relaciones de la caja de cambios, muy precisa y de suave accionamiento, se muestra muy correcta para su utilización en carretera. Sobre todo en trazados sinuosos permite aprovechar todo el nervio oculto en este monocilíndrico. El secreto es mantener

siempre el régimen de giro entre 5 y 7.000 rpm. El comportamiento de la Pegaso en este terreno es realmente brillante. El empuje de su motor se complementa con el excelente comportamiento de su chasis de aluminio. La estabilidad es realmente buena. En esto también influye positivamente el neumático de 19", que ofrece un seguro apoyo y una direccionalidad brillante. Sobre asfalto liso las suspensiones se muestran muy eficaces y tampoco hay problemas en los terrenos rizados. Otro punto destacado es el funcionamiento de los frenos, tan potentes como progresivos, especialmente el delantero que permite realizar una conducción sumamente eficaz con total seguridad. La unidad de pruebas venía equipada con neumáticos Dunlop Trailmax, con un comportamiento extremadamente fiable y confortable en asfalto.

En carreteras rápidas la Pegaso no se encoee, sus casi 170 km/h hora de velocidad punta permiten cruceos bastante holgados, aunque se echa en falta algo más de protección contra el viento que re-



sulta realmente molesto en viajes largos. Para estos desplazamientos cuenta con un transportín que admite hasta 9 kilos de peso.

La Aprilia Pegaso con sus múltiples virtudes aparece como una de las más interesantes propuestas de su segmento. Los que busquen una moto eficaz y alegre en el asfalto y con posibilidad de realizar pequeñas incursiones en el campo tienen ahora una clara y bella opción. ○

Fernando Cañizal

Fotos: José Antonio Díaz

ACABADO BRILLANTE
Como viene siendo norma en los productos firmados por Aprilia la terminación es buena. El transportín soporta hasta 9 kilos.

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 sólo 14.560 ptas.

Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A. Giro postal n.º a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

D _____

Calle _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____

Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____

Precio suscripción _____

España _____ 14 560 ptas América, África _____ 35 256 ptas

Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____ 29 016 ptas Asia, Oceanía _____ 48 516 ptas

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

LA CORTE DE S.M. EL PROFESOR Y SUS ERRORES



La inmensa parafernalia tecnológica y logística puesta en marcha por Williams para arropar la carrera del Profesor se desvaneció en el preciso momento de la arrancada. Alain Prost, como algunos monstruos sagrados de la F-1, cometió un error imperdonable.

Gigi Corbetta
Enviado especial

A veces, parece que un fatídico y mágico poder, que se escapa al control de los hombres, decide el desenlace de situaciones calculadas matemáticamente. Cuando eso ocurre, cuesta creer que se trata de una travesura del destino, o simplemente que sea resultado de la casualidad.

El equipo Williams había llegado al Hungaroring, con toda su parafernalia tecnológica, para apoderarse de la victoria con Alain Prost y así situarse en el umbral de la antecámara del Campeonato del Mundo.

Incluso el Profesor, que en su sabiduría no tiene el don de saber tomar las salidas acorde con la necesidad, había ensayado ampliamente en Silverstone para que en el Hungaroring no le ocurriera lo mismo que en Mónaco, Silverstone y Hockenheim. Además, había dedicado un especial interés en la puesta a punto del sistema de tracción antipatinamiento, que en el FW 15 B limita de forma fraccionaria y alternativa las explosiones por centésima de segundo de cada cilindro en explosión. Con esta ventaja, el piloto, y en este caso el Profesor, puede dosificar la respuesta del motor a

su gusto, que combinada con la ductilidad de respuesta del acelerador electrónico, convierte al FW 15 B en la joya benévola de la pista.

Ganar en el Gran Premio de Hungría no era determinante, pero sí de gran importancia, ya que para Benetton y McLaren sólo quedaba esta posibilidad de rivalizar con los inalcanzables FW 15 B, debido a las características del trazado húngaro. A todo esto, se sumaban dos factores de cierta importancia moral: exactamente aquí, Nigel Mansell se proclamó la pasada temporada Campeón del Mundo, después de haber disputado una serie de carreras espectaculares, y lo lógico hubiese sido que el Profesor, por lo menos, hubiese alcanzado la posición de virtual Campeón del Mundo. Por otra parte, Prost jamás ha logrado ganar en este circuito y ésta era la ocasión más propicia.

Con estas prebendas, el equipo Williams y el Profesor pusieron manos a la obra con unas coordenadas bien precisas: no dejar escapar la victoria. Las trece o quince personas que atienden al FW 15 B de Prost se encontraban frente a un reto profesional que por parte de nadie podía fallar. Incluso Diky Stanford, jefe general de mecánicos del equipo, estaba dedicado principal-

mente al coche de Prost, junto a Shaffy Sheppard, su mecánico de siempre. En ninguna ocasión como en ésta, David Brown, ingeniero del Profesor, consultaba con Patrick Head el desarrollo de los entrenamientos, y siempre que el Profesor paraba en el «box», Head se acercaba para escuchar sus problemas y compartir con Brown las directrices a tomar.

Por otra parte, el plantel técnico de Renault Sport jamás había estado tan unido en un mismo esfuerzo. Bernard Dudot, director técnico de los motores, trabajaba codo con co-



MOMENTOS SIGNIFICATIVOS
El círculo blanco indica a Alain Prost en la arrancada.



EL WATERLOO DE NAPOLEÓN I DE MARANELLO

En el seno de la escudería Ferrari, el ambiente se está enrareciendo por momentos, a pesar del tercer puesto logrado de rebote por Gerhard Berger. Pero eso no es lo grave ni lo peor; lo que verdaderamente hace enrojecer de rabia y vergüenza a todos sus integrantes, es ver cómo en el Hungaroring un ciudadano de nombre Pierluigi Martini, a los mandos de un Minardi M193, se les cuela entre Berger y Alesi en la disputa por las posiciones en la parrilla de salida. Verdaderamente increíble más que insólito.

Al margen de esto, a Jean Todt, bautizado con el título de Napoleón I de Maranello, se le ha ocurrido prohibir el vino a los

mecánicos, tal y como lo hizo Barnard antaño, y al mismo tiempo tomar la decisión de sustituir las suspensiones activas de Barnard, por las anteriores diseñadas por el equipo técnico de Ferrari. Concretamente en el Hungaroring, el plantel técnico introdujo también las barras estabilizadoras desechadas por el brujo británico y los resultados mejoraron levemente. Lo que está claro es que Barnard, de suspensiones activas y magias electrónicas, anda un poco flojo; lo suyo es lo clásico, ya que en repetidas ocasiones la inteligencia sintética y la cibernética le han subyugado sin piedad. Ahora bien, lo grave de este momento no consiste en que los Ferrari se han visto



superados por un Minardi, sino que Napoleón I, al igual que sus antecesores, ha descubierto que Maranello se perfila algo así como un posible Waterloo de sus ambiciones, sin entender bien la dinámica de tan pernicioso mal. Y, junto a esto, se rumorea que el manantial económico que surge en Turín y desemboca en Maranello, empieza a dar síntomas de merma de caudal. Y, por si esto fuera poco, al probar el nuevo motor V 12 con cuatro válvulas por cada cilindro, que de hecho ya lo habían construido antes del de cinco válvulas, ha resultado que los cuarenta caballos de ventaja demostrados en el banco de pruebas, al contacto con la pista, han desaparecido. De tal misterio, se culpa a los técnicos de Magneti Marelli por no haber



hecho un sistema electrónico acorde con el motor; y sólo cabe esperar en su quehacer para evitar una catástrofe más.

A lo mejor, el gran secreto del virus fatídico, estriba en que en Ferrari sobran importantes ca-

bezas, ilustres consejeros y succulentos talones. Y, además, se han de convencer que el mito y la magia del Cavallino se ha muerto con su creador, el genial Commendatore, que hablaba poco y contemplaba menos.

SCHUMACHER: LA HISTERIA EN LA CABEZA

En el panorama tecnológico de la F-1, la **manutención del casco de un piloto** representa una labor cuidadosa y de gran precisión. Mientras para ciertos pilotos el casco es un elemento de relativa importancia, para otros llega a ser un detalle obsesivo.

En el caso de Michael Schumacher, esta valoración se eleva a extremos insospechados. En primer lugar la decoración se lleva a cabo por medio de un complicado sistema de plantillas logradas por ordenador, que permiten decorar todas las unidades de igual forma y color. A continuación, quiere que a principio de la temporada Bell tenga listos los quince cascos que utilizará en el campeonato y en los cuales se ha incorporado el mullido anatómico a su craneo, labor realizada con suma precisión y memorizada en un ordenador.

Una vez en los circuitos, el técnico de Bell, Pierre Van Ginneken, atiende personalmente el proceso de incorporación de los micrófonos para la telemetría, que revisa después de cada sesión y que cambia en cada carrera. Prácticamente, Schumacher cambia de casco en cada Gran Premio, al negarse a utilizar dos veces un casco «sudado».

Ginneken sustituye la tornillería, la fija con retenedor y cambia la pantalla en cada sesión de clasificación, le proporciona varios «verdugos» esterilizados para que Schumacher no vuelva a utilizar dos veces el mismo y le coloca una pantalla extraíble en cada parada en boxes. Para la carrera, al casco se le cambia la visera principal y se añaden cuatro móviles que Schumacher irá tirando a lo largo del Gran Premio. En todas estas operaciones, nadie más que Ginneken puede manipular el casco del «campeón».

El presupuesto anual para los quince cascos, con respectivas viseras, «verdugos» y otros detalles, es aproximadamente de unos tres millones de pesetas, sin contar con los honorarios de Ginneken, que sigue a Schumacher incluso en los entrenamientos invernales.



do con Denis Chevrier para encontrar el mejor compromiso entre la sinuosidad del trazado y la adaptación del potencial del RS 5-V10. Junto a esto, ELF había montado en el «box» un sofisticado sistema de análisis inmediato de lubricantes y combustible, destinado a detectar cualquier conato de avería en el FW 15 B de Prost; y por si fuera poco, se había pedido a Simon Arkless, ingeniero responsable en pista de Champion, que dedicara un especial interés a la interpretación del color de las bujías, con el fin de contrastar sus deducciones con la lectura telemétrica del motor.

El esmero para alcanzar la victoria había alcanzado una cota histórica en la búsqueda del «non error».

Durante los primeros entrenamientos libres del viernes, Prost parecía haber notado un posible amago de gripaje de la pinza de freno posterior derecha. Frente a la duda, no sólo se sustituyó la pinza y el disco, sino todo el sistema hidráulico de frenos, el buje de la rueda, los trapecios de la suspensión, el palier y las juntas homocinéticas. La perfección anidaba alrededor del monoplaza del Profesor.

Incluso, para no poner nervioso al «personal» con su presencia, Frank Williams prefirió seguir los entrenamientos desde el «motorhome», e hizo acto de presencia sólo para la carrera.

Como de costumbre en esta temporada, Prost se adjudicó el mejor tiempo en la primera sesión de clasificación con una ventaja de 515 milésimas sobre Michael Schumacher. Al día siguiente, con algo más de calor ambiente y el estado de la pista más propicio, Prost logró marcar el tiempo de 1.14.631, que le valió la décima «pole position» de la temporada.

Hasta el momento, todo parecía desarrollarse según los planes previstos; sin embargo, el Profesor desconcertó al salirse dos veces de la pista. La más importante ocurrió a final de la recta de tribunas, lugar en el que perdió el control del coche en plena trazada.

Al contrario de lo que suele ocurrir con Prost, que habitualmente tiene las ideas muy claras respecto a las regulaciones más idóneas para la carrera, en esta ocasión se le notaba en un mar de dudas; prueba

DEPORTE



JEAN PIERRE BALAIDIERE
El médico que lo cuida y lo alimenta.



BERNARD DUDOT
Lleva las riendas de Renault Sport.



CHRISTIAN CONTZEN
El «boss» de Renault observa.



SIMON ARKLESS
Sus juicios detectan el funcionamiento de motor.



DENIS CHEVRIER
Ingeniero responsable de los motores de Prost.



PATRICK HEAD
Director técnico del equipo Williams-Renault.



ELF
Laboratorio analítico en el mismo «box».

de ello, es que al finalizar la última sesión de clasificación afirmó: «Este es un circuito atípico. El asfalto parece deslizante y alquitranoso; sin embargo, si hace calor, desgasta en sobremedida los neumáticos. Las características del trazado no permiten encontrar unos reglajes perfectos. Esta mañana -dijo refiriéndose a la sesión del sábado- cambié un

par de cosas al azar y descubrí que fueron muy positivas; por el contrario, no había podido llegar a esa conclusión por un proceso analítico. En el Hungaroring, las respuestas del coche cambian tanto con el desarrollo de la carrera, que es necesario actuar sobre los reguladores de las suspensiones reactivas más que en cualquier otra ocasión».

Después del «warm-up», desarrollado con el depósito del combustible a tope, el Profesor tomó junto a los técnicos de Renault la decisión de cambiar las regulaciones del motor y tomar la salida con ciento noventa litros de gasolina, catorce menos de lo previsto. Y por si este cambio no era prueba de las dudas de Prost, también varió tres veces

HUNGARORING EN BREVE

◆ El pasado miércoles, la secuencia Williams ensayó en Silverstone una versión del FW 18 con suspensiones transitorias y el cambio utilizado en 1991, en busca de ser el primer banco de pruebas para el monoplace de la próxima temporada. Damon Hill fue el probador y el mejor tiempo registrado fue de 1.23.100. Sobre el mismo circuito, Prost había rodado en 1.21.700.



◆ El equipo Minardi estrenó un dispositivo, ya en poder de Williams, que mide la temperatura de los neumáticos con el monoplace en marcha. Por lo visto, dicho «inventó» es de gran importancia para la regulación de las suspensiones activas. Además, se está a punto de concretar la fusión entre el equipo Minardi y Scuderia Italia. La unión de ambos, representaría una solución viable para la supervivencia de ambos.

◆ Si en la F-1 el que no corre vuela, fuera de ella, hay alguno que solamente vuela, como por ejemplo Willy Weber, un alemán de oficio representante, que al ver a Michael Schumacher en sus comienzos lo convenció para firmar con él un contrato en exclusiva por el período de diez años y con la cláusula de pagarle el treinta por ciento de todas las ganancias. Como siempre, el que sabe cobra, porque sabe cobrar.



◆ Aunque parezca una noticia simplemente sensacionalista, es cierta. Renault Sport se encuentra en fase de estudio y construcción de un motor de doce cilindros destinado a competir en los dos últimos años de su presencia en la F-1.

◆ En esta ocasión, Damon Hill se adjudicó la primera victoria de su carrera en la F-1; por el contrario, no cumplió la famosa promesa, que consistía en cubrir al primer podio con unas legítimas postizas en honor a su padre Graham. Seguramente, con la emoción se le debieron extravíar.

◆ El pasado sábado, día catorce de agosto, fue el quinto aniversario del fallecimiento del inolvidable Commendatore Enzo Ferrari. En el equipo que lleva su nombre, no se vio conato de recuerdo o de agradecimiento, ningún león negro colgando en el «box», únicamente una mención breve en un comunicado de prensa. La gran verdad es que una vez muerto un Papa se hace otro, pero otro Commendatore no ha sido posible, al jugar por los resultados.

◆ La aventura de Peugeot en la Fórmula 1 parece haber llegado a su fin. De hecho, se ha sabido que la directiva de la marca gala pidió a McLaren la módica cifra de diez mil millones de pesetas, para construir y evolucionar el famoso motor de diez cilindros diseñado por Jean Pierre Bourdy y, a continuación, otros diez mil millones para seguir en la aventura durante dos años más. A la vista de tan insignificante desembolso, McLaren dirigió sus miras hacia Renault Sport.

◆ La gran lucha para apoderarse del codiciado motor Renault, parece llegar a su fin. Existen indicios de que McLaren y Benetton podrían ser candidatos, siempre y cuando Frank Williams esté dispuesto a modificar el contrato que tiene con Renault. Al parecer, para Williams ha llegado el momento de devolver el «favor» que de algún modo le hicieron los «grandes» al votar a favor de las suspensiones activas en la famosa reunión de Hockenheim. También se especula que Benetton ya tiene casi cerrada la negociación con Renault.

◆ Para 1994, la escudería Lotus ensamblará en sus monoplace los motores Mugen V10, que actualmente utiliza Footwork. Y si esta última considera posible seguir en la F-1, cabe la posibilidad de que amplie los propulsores Yamaha, actualmente de Tyrrell. Al mismo tiempo, se rumorea que Williams está en negociaciones con Ford-Convorth para obtener sus motores para a la temporada de 1995, fecha en la que Renault prevé su despedida de la F-1.



DEPORTE

la regulación de la presión aerodinámica con el fin de encontrar la solución mejor para preservar neumáticos en el primer tercio de la carrera, y así aventajarse sobre sus rivales a la hora de hacer los dos cambios previstos.

En cierto modo, el reto a que se enfrentaba el Profesor en el Hungaroring tenía fisuras en su ética profesional. El cúmulo de errores cometidos en Donington, la bofetada moral de Mónaco, las victorias en «fotocopia» logradas en Silverstone y Hockenheim, han causado seguramente una veta de inseguridad en su infranqueable y conocida moral de acero.

Antes de la carrera, por entre los «boxes» todos los comentarios apuntaban a que Damon Hill había recibido órdenes de dejar paso al Profesor en la salida; asegurar el campeonato era lo primordial.

Sin embargo, a las catorce horas y tres segundos del pasado domingo, momento en el que el director de carreras dio salida a la vuelta de reconocimiento, hubo un coche azul que se quedó parado en la parrilla y su piloto extendía sus brazos azules hacia el cielo, que parecían más un gesto desesperado de ayuda que un aviso para sus rivales. Era Prost, al que se le había calado el motor por negligencia propia. Un detalle propio de un novato incapaz de sobreponerse a la tensión nerviosa del momento.

En algunos casos, los «dioses» de la F-1, esos hombres que están en el límite de lo humano, capaces de convertir su vida en un desafío calculado con la velocidad como lenguaje y razón de ser, cometen errores pueriles cuando lo humano entra en conflicto con una actitud antinatural. Nelson Piquet actuó así en el Gran Premio de España de 1987, Ayrton Senna echó a perder la victoria en Mónaco en 1988 y Nigel Mansell desaprovechó la última oportunidad para alcanzar el título de Campeón del Mundo el veinte de octubre de 1991 en Suzuka.

El Profesor, al final arrancó, como el más burro de la clase tomó la salida en la última posición y en veinte vueltas remontó hasta la cuarta posición. Fue una recuperación llevada a cabo con efectividad, precisión y sin riesgos. Por el contrario, su sueño quimérico de una posible victoria

por «fotocopia», resultado de los errores ajenos, se desvanecieron al darse cuenta de que su alerón posterior se había soltado de los anclajes inferiores. Una parada en «boxes» que se puede calificar de eterna, le relegó de nuevo a la última posición, con lo cual, el rey y su corte vieron esfumarse la victoria mejor construida de la temporada.

Pero eso no fue todo; la fatalidad del destino quiso que la excelente actuación de Ayrton Senna, que rodaba en segunda posición, terminara con su abandono por una avería



eléctrica en el acelerador, y a Schumacher, una vez alcanzada la segunda posición, se le paró misteriosamente el motor, después de haber chocado con un puñado de grava. Si el deseo y la necesidad de victoria por parte de Prost eran inmensas, al ver la retirada de sus rivales se le hizo todavía más amarga la derrota.

De haber ganado, con este desarrollo de la carrera, el Profesor y su corte se hubiesen marchado de Budapest con ochenta y siete puntos en el bolsillo derecho y casi el título en el izquierdo.

En esta ocasión, la corte y los vasallos no han tenido un buen Señor, todo por no haber «metido la chancía» a fondo, Profesor. ○

CLASIFICACIONES

| | |
|--|--|
| 2. A. Prost (Williams-Renault) 1.14.631 | 10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) 1.17.693 |
| 5. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.15.228 | 26. M. Blundell (Ligier Renault) 1.18.388 |
| 6. R. Patrese (Benetton-Ford) 1.16.561 | 27. J. Alesi (Ferrari) 1.17.480 |
| 24 P. Martini (Minardi Ford) 1.17.366 | 28. G. Berger (Ferrari) 1.16.939 |
| 9. D. Warwick (Footwork Mugen Honda) 1.17.682 | 29. K. Wendlinger (Sauber) 1.18.8403. |
| 7. M. Andretti (McLaren Ford) 1.18.107 | 30. J. Lehto (Sauber) 1.18.638 |
| 25. M. Brundle (Ligier Renault) 1.18.392 | 31. P. Alliot (Larrousse Lamborghini) 1.19.320 |
| 30. J. Lehto (Sauber) 1.18.638 | 11 A. Zanardi (Lotus Ford) 1.19.485 |
| 29. K. Wendlinger (Sauber) 1.18.8403. | 3. U. Katayama (Tyrrell-Yamaha) 1.20.270 |
| 19. P. Alliot (Larrousse Lamborghini) 1.19.320 | 21. M. Alboreto (BMS Lola Ferrari) 1.21.502 |
| 11 A. Zanardi (Lotus Ford) 1.19.485 | 4. A. De Cesaris (Tyrrell Yamaha) 1.19.560 |
| 3. U. Katayama (Tyrrell-Yamaha) 1.20.270 | 15. T. Boutsen (Jordan Hart) 1.20.482 |
| 21. M. Alboreto (BMS Lola Ferrari) 1.21.502 | 22. L. Badoer (BMS Lola Ferrari) 1.22.655 |
| 10. D. Hill (Williams-Renault) 1.14.835 | |
| 8. A. Senna (McLaren-Ford) 1.16.451 | |
| 28. G. Berger (Ferrari) 1.16.939 | |
| 27. J. Alesi (Ferrari) 1.17.480 | |
| 10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) 1.17.693 | |
| 26. M. Blundell (Ligier Renault) 1.18.388 | |
| 23. C. Fittipaldi (Minardi Ford) 1.18.721 | |
| 14. R. Barrichello (Jordan Hart) 1.42.025 | |
| 20. E. Comas (Larrousse Lamborghini) 1.19.305 | |
| 12. J. Herbert (Lotus Ford) 1.19.444 | |
| 4. A. De Cesaris (Tyrrell Yamaha) 1.19.560 | |
| 15. T. Boutsen (Jordan Hart) 1.20.482 | |
| 22. L. Badoer (BMS Lola Ferrari) 1.22.655 | |

CLASIFICACION FINAL

1. D. Hill (Williams-Renault) 1h: 47m.39s.098.
2. R. Patrese (Benetton-Ford) a 1m 11".915.
3. G. Berger (Ferrari) a 1m 18s 042 4.D. Warwick (Mugen Honda) a 1 vuelta. 5. M. Brundle (Ligier Renault) a 1 vuelta. 6.K. Wendlinger (Sauber) a 1 vuelta. 7. M. Brundle (Ligier Renault) a 1 vuelta. 8. P. Alliot (Larrousse Lamborghini) a 2 vueltas. 9. T. Boutsen (Jordan Hart) a 2 vueltas. 10. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) a 4 vueltas. 11. A. De Cesaris (Tyrrell Yamaha) a 5 vueltas. 12. A. Prost (Williams-Renault) a 7 vueltas.

VUELTA RAPIDA
A. Prost (Williams-Renault): 1m 19s.633 vuelta 52 a una media de 179.383 Km/h.

ABANDONOS

P. Martini: accidente. E. Comas: presión aceite. A. Zanardi: cambio. A. Suzuki: accidente. M. Alboreto: radiador. J. Herbert: accidente. L. Badoer: accidente. M. Schumacher: presión de la gasolina. C. Fittipaldi: accidente. J. Alesi: accidente. J. Lehto: motor. A. Senna: acelerador. M. Andretti: acelerador. R. Barrichello: accidente.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. A. Prost, 77 puntos. 2. A. Senna, 50 puntos. 3. D. Hill, 38 puntos. 4. M. Schumacher, 36 puntos. 5. R. Patrese, 17 puntos. 6. M. Brundle, 11 puntos. 7. M. Blundle, 10 puntos. 8. G. Berger 10 puntos. 9. J. Herbert, 9 puntos. 10. J. Lehto, Fittipaldi 5 puntos. 12. Alesi, 4 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1. Williams-Renault, 115 puntos. 2. McLaren-Ford, 53 puntos. 3. Benetton Ford, 53 puntos. 4. Ligier Renault, 21 puntos. 5. Ferrari, 14 puntos. 6. Lotus Ford 10 puntos. 7. Minardi Ford, 7 puntos. 8. Sauber, 7 puntos.

Panorama de Raids POR OCTANOS

Dos panoramas muy diferentes podemos encontrar en la Copa F.I.A de Rallyes Todo Terreno y en la Copa de España de la misma modalidad. En el siguiente reportaje hacemos un recorrido por cada una de ellas.



CAMPEÓN NACIONAL Francesc Selga se ha proclamado vencedor de la Copa de España de Rallyes Todo Terreno.

HASTA hace unos días, era sólo un rumor que finalmente se confirmó: Bruno Saby, vencedor de la Baja España Aragón a los mandos de uno de los Mitsubishi oficiales, tras los análisis rutinarios de la gasolina, fue excluido de la prueba y desposeído de su triunfo al llevar en los depósitos de su montura una gasolina ilegal. Los resultados de los análisis de combustible descubrieron que el utilizado por Saby tenía 107,9 octanos, superando con creces el índice permitido.

Tras este golpe de teatro, el vencedor de la prueba española, puntuable para la Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno, ha sido Pierre Lartigue a los mandos de un Citroën ZX Rallye Raid. Siendo ésta la primera victoria del ZX Evolution y la primera vez en mucho tiempo en la que el equipo francés se impone al japonés en un enfrentamiento directo, hay que remontarse al París-Moscú-Pekín disputado en septiembre del 92.

Tras la nueva clasificación de la Baja España Aragón, encabezada como ya hemos dicho por Lartigue, la Copa del Mundo F.I.A. de Rallyes

Todo Terreno está encabezada por Jean-Pierre Fontenay, que a los mandos de un Mitsubishi Pajero de la Clase T2 está realizando unas magníficas actuaciones, contando en su casillero con la victoria de la Baja Cerdeña, sumando un total de 75 puntos. Tras Fontenay, y a muy poca distancia, está situado Lartigue, que se ha impuesto en la Baja Portuguesa y en la Baja España Aragón. Con todo esto, se presenta una recta final de este certamen muy animada, en la que restan por disputar dos carreras: el Rallye de los Faraones del 1 al 13 de octubre y una carrera al *sprint* en los Emiratos Árabes del 18 al 20 de noviembre.

Nuestro mejor representante en la Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno es Salvador Serviá, que al volante de un Nissan Terrano, del equipo francés Dessoude de la categoría T1 (coches prácticamente de serie), está situado en la quinta posición con 38 puntos, delante de coches mucho más potentes que el suyo. La buena clasificación de Serviá podría ser aún mejor, de no ser porque en el Rallye del Atlas la mecánica de su vehículo le traicionó y finalizó en posiciones más retrasadas de las previstas en un principio y que en la Baja España Aragón, al competir con un Lancia Delta HF Integrale, encuadrado en una clase especial, no consiguió ningún punto al no admitir esta clase la FISA para el certamen mundial. Otro representante nuestro, Miguel Prieto, tras comenzar de manera muy brillante con una magnífica clasificación en el Rallye del Atlas, quinto de la general y sexto en Cerdeña, en las últimas carreras no ha podido seguir redondeando sus participaciones, primero en la Baja Portuguesa, en la que una indisposición física le impidió participar y después la rotu-



LA BAJA PARA LARTIGUE
La gasolina ilegal de Saby ha beneficiado a Citroën, que de esta forma vence la Baja España Aragón.



SABY DESPOSEIDO
Por unos octanos de más en su gasolina, el francés del Mitsubishi, Bruno Saby...

LÍDER DEL MUNDIAL
Jean-Pierre Fontenay, con un Mitsubishi de la categoría T2, gracias a unas magníficas actuaciones encabeza la clasificación del mundial de la especialidad.



ra del motor de su Nissan Pick-up en la Baja España Aragón le han hecho retroceder puestos en la clasificación, encontrándose en estos momentos en el puesto décimo.

Por lo que respecta a la clasificación de Marcas, la exclusión de Saby de la Baja España Aragón no le ha impedido a Mitsubishi coman-

dar este apartado con una cierta comodidad, 72 puntos contra los 57 que suma Citroën. Será muy interesante, de aquí a final de temporada, comprobar si Mitsubishi puede mantener su hegemonía frente a la potente armada francesa.

La temporada 93 ha traído una grata sorpresa para los aficionados

españoles, la vuelta de Seat a la alta competición. La marca española está desarrollando un Seat Toledo, denominado Marathon, que en sus dos primeras actuaciones ha mostrado un buen potencial, que se puede hacer patente en el 94, año en el que Seat tendría la intención de participar de lleno en la Copa

POTENCIA ESPAÑOLA
Con el Seat Toledo, la marca española ha vuelto a la competición de alto nivel. El 94 debe ser el año de su confirmación.



del Mundo y en el París-Dakar, prueba reina de la especialidad.

Si en el panorama internacional, en el Mundial de la especialidad, la lucha por el título final está muy competida y en cada carrera hay una sensacional inscripción, en la Copa de España de Rallyes Todo Terreno ocurre lo contrario. El 93 no

ha sido un buen año para este campeonato, la ausencia de vehículos oficiales y de pilotos de renombre, además de la cancelación de algunas pruebas, han dejado desangelada una especialidad, que en temporadas anteriores gozó de una enorme popularidad. Tras la suspensión definitiva del Raid de la Ca-



SÓLIDO LÍDER
Enrique Tomás ha vencido la Copa Shell Defender con autoridad. Además, su triunfo lo ha redondeado con el segundo puesto en la Copa de España.

ENTRE LA ELITE MUNDIAL
Salvador Serviá se está confirmando como un gran especialista de raids. En cada carrera el piloto español realiza unas magníficas actuaciones.

rollina, la última prueba puntuable para este certamen nacional fue la Baja España Aragón, en la que se proclamó campeón Francesc Selga, a los mandos de un Suzuki Vitara de la Clase T2. El piloto catalán, tras una temporada que comenzó muy floja, con abandono en el Raid del Altiplano, la enderezó con actuaciones muy buenas, que le permitieron llegar a la Baja España con un pequeño margen por delante de la gran revelación del año, Enrique Tomás con un Land Rover Defender de la Copa Shell Defender. Finalmente, en la carrera aragonesa, Selga, con una buena clasificación, logró imponerse con una buena renta de puntos. Al margen de Tomás, otro piloto de la copa organizada por la marca inglesa, Antonio Noguera, ha sido un magnífico animador, finalizando el año en tercera posición.

Por lo que respecta al Campeonato de Marcas, gracias a las buenas actuaciones de los pilotos de la Shell Defender, Land Rover se ha impuesto en este apartado con una abultada diferencia sobre Nissan. Además de todo esto, hay que destacar la actuación de Ramón Dalmau con un Mercedes 300 GE, que fue el vencedor de la primera carrera del certamen, el Raid del Altiplano, dándose la circunstancia de ser la primera vez que vence en una prueba de este tipo un vehículo equipado con caja de cambios automática. ○

Víctor Piccione/Manuel Madrid

CLASIFICACIONES

PROVISIONAL COPA DEL MUNDO

PILOTOS

1º J.P. Fontenay 75 puntos. 2º P. Lartigue 71 pto. 3º T. Salonen 58 pto. 4º De Lavergne 39 pto. 5º S. Serviá 38 pto. 6º B Saby 29 pto. 7º J. Riviere 25 pto. 8º D. Houstaux 23 pto. 9º E. Weber 21 pto. 10º M. Prieto 20 pto.

MARCAS

1º Mitsubishi 72 pto. 2º Citroën 57 pto. 3º Nissan 48 pto. 4º Bourgion 19 pto. 5º Schelesser 14 pto. 6º Lada 14 pto.

CAMPEONATO DE ESPAÑA

PILOTOS

1º F. Selga 1.025 pto. 2º E. Tomás 865 pto. 3º A. Noguera 619 pto. 4º M. Plaza 581 pto. 5º J. Busquets 554 pto. 6º A. Aumatell 505 pto. 7º P. Santos 488 pto. 8º J. Almirall 488 pto. 9º F. Urpl 460 pto. 10º R. Dalmau 454 pto.

MARCAS

1º Land Rover 430 pto. 2º Nissan 132 pto.

COPA SHELL DEFENDER

1º Enrique Tomás 1.045 pto. 2º Antonio Noguera 801 pto. 3º Luis M. Ortega 788 pto. 4º Antonio Gómez 592 pto. 5º David Barbagallo 412 pto.

Propósito de enmienda

DESDE hace unos días estoy bastante preocupado. Todo comenzó en el viaje de regreso de mis vacaciones cuando fui «cazado» por un radar de la Guardia Civil de Tráfico a la espeluznante velocidad de 140 kilómetros por hora. Al margen de que el presupuesto familiar dedicado a las vacaciones se vio repentinamente incrementado en 16.000 pesetas, lo cierto es que ni en mi persona ni en mi conciencia se ha obrado cambio alguno. ¿Seré un delincuente en potencia? De todas las fases por las que uno se supone que tiene que pasar cuando es sorprendido en falta, la única que queda clara es la penitencia (o sea, las 16.000 de vellón), pero lo que es propósito de enmienda o arrepentimiento, nada de nada. Y es que considero que no he hecho nada malo ni, mucho menos, peligroso. Viajar por una fenomenal autovía, totalmente recta, con tráfico muy escaso, visibilidad total, con el coche en óptimas condiciones de funcionamiento y carga, con los neumáticos en perfecto estado y correctamente inflados, con el conductor atento, descansado y seguro, no parece una actividad muy punible. El agente que me notificó la denuncia tampoco debía pensar que estaba tratando con un peligroso delincuente, ya que su actitud, siempre educada y cortés, se asemejaba más a la de un vendedor de papel de pagos al Estado realizando un trámite rutinario, que a la de un agente de la autoridad que acaba de sorprender a un infractor. Es más, ni siquiera me afeo mi incívica conducta en la carretera. Yo me esperaba algo así como: «No le da

vergüenza hacer el loco con su mujer y un niño pequeño en el coche, o tal vez una despedida así: «Siga, pero no vuelva a correr». Sin embargo, lo único que salió de su boca fue un: «buenas tardes y buen viaje». La multa pagada está, pero el tema me sigue fastidiando porque me doy cuenta de que he sido objeto del afán recaudador del Estado. Calculo, por el número de clientes a los que los guardias endosaban sus respectivas recetas, que una hora de radar no debe bajar de las 300.000 pesetas. Sólo espero que estos fondos no se inviertan en la compra de más radares, que tan poco aportan a la seguridad vial. Según el guardia, la vigilancia de radar se hace cuando las condiciones para correr son buenas, ya que estos chismes son bastante ineficaces cuando los excesos de velocidad sí que son críticos, es decir, cuando llueve, hay poca visibilidad o mucho tráfico.

Por mucho que se empeñen los responsables de Tráfico, la gran mayoría de los conductores tiene más sentido común de lo que parece y sólo corren, dentro de un orden, cuando se puede. Sin embargo, cuando la velocidad resulta de verdad peligrosa no se realizan controles. ¡Qué contradicción! Sin ninguna vergüenza, ni cargo de conciencia por haber sido pillado en estas condiciones, y mientras el achuchado bolsillo me lo permita, el próximo viaje lo planificaré de la misma forma y seguiré estando más atento a la carretera que a las ligeras desviaciones a la ley que tenga mi pie derecho.

Víctor Piccione



PUES NO, NO SÉ DONDE HAY UNA GASOLINERA. A PROPÓSITO, ¿QUÉ ES UNA GASOLINERA?



iiiEXTRA!!!

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

4T1 T34

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: <input type="checkbox"/> H <input type="checkbox"/> M | | |
| Tlfo. () | Fecha Nacimiento / / | | |
| Estado Civil | Nº Hijos | Profesión | |
| Trabajo: | <input type="checkbox"/> Cuenta propia | <input type="checkbox"/> Cuenta ajena | |
| Tipo Vivienda: | <input type="checkbox"/> Alquiler | <input type="checkbox"/> Propia | <input type="checkbox"/> Otros |
| Coche: Marca | Modelo | | |
| Cilindrada | Año fabricación | | |
| Uso del coche: | <input type="checkbox"/> Personal | <input type="checkbox"/> Profesional | <input type="checkbox"/> 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.

NUEVO TIPO. NACIDO SEGURO.

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

una combinación perfecta entre habitabilidad, la mayor de su categoría, y confort. Según versiones, el equipamiento incluye: elevalunas eléctricos, cinturones regulables en altura, cristales atérmicos, cierre centralizado, retrovisores eléctricos con desempañador. El aire acondicionado, opcional, asegura un mayor confort climático. La dirección, ligera y precisa, va dotada de asistencia hidráulica a partir de las versiones SX y en el 1.6 S. El ABS, disponible en las versiones GT, SLX

y 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 BALEARES (I.V.A., TRANSPORTE, IMP. DE MATRICULACION Y PROMOCION INCLUIDOS).



Barras laterales de seguridad.



Airbag.



Cinturón con pretensor.



Sistema de frenado ABS.



Volante de seguridad E.A.S.



NUEVO TIPO. 3 Y 5 PUERTAS. FIAT

A FONDO: FIAT TIPO 2.0 ie 16V 3 PUERTAS



MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

24 de agosto 1993

Núm. 514 • 350 ptas.

LO NUEVO DE VOLKSWAGEN

VW GOLF CABRIOLET



● LLEGA EN NOVIEMBRE ● DOBLE AIRBAG Y ABS ● MOTORES DE 90 Y 115 CABALLOS ● PRECIO ESTIMADO DESDE 2,9 MILLONES

VW PASSAT

● MAS VERSIONES ● A ESPAÑA EN OCTUBRE ● DOBLE AIRBAG Y ABS ● NUEVOS MOTORES ● MAYOR EQUIPO



00514