

Avance  
**SALON  
FRANCFORT**

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

7 de septiembre 1993

Núm. 516 • 350 ptas.

Coleccionable  
**DOSSIER**  
PEQUEÑOS  
DEPORTIVOS

# ESCAPARATE '94



**MAZDA XEDOS 9**

**PEUGEOT 306  
CABRIOLET**



**EL NUEVO FIAT  
PUNTO POR PUNTO**



8 4713042641506  
00516



- ¡POR FAVOR, LOS QUE QUIERAN SU J&B  
CON AGUA, QUE SALTEN POR LA BORDA!  
- LA VERDAD, ERES UNICO ORGANIZANDO  
FIESTAS EN ALTA MAR.

EL UNICO QUE ES UNICO.



## De vuelta a la normalidad

Se acabaron las vacaciones de verano. Empieza un nuevo ejercicio. Vuelven los atascos, retornan las dificultades. Tras el obligado paréntesis de cada año todo apunta a la «normalidad», si es que se puede decir que en España hay todavía algo normal. En agosto todo se paraliza, todo duerme, hasta las conciencias, que disfrutaban -ellas también- de un merecido descanso. Las grandes ciudades se hacen más grandes por la falta de habitantes. Los que en ellas se quedan -casi todos trabajando- lo hacen al ritmo que impone el entorno, pausadamente, sin agobios, sin presiones de ningún tipo. Pero, como todos los años, la normalidad se impone con la llegada de septiembre y todo debe despertar, y sobre todo las conciencias. Es ley de vida, es un ciclo que es obligatorio cumplir. Y este año más aún que los pasados. La imaginación, la motivación, las ganas de trabajar, a pesar de las dificultades, serán las únicas posibilidades de salir de la crisis o, por lo menos, de minimizar sus efectos. Y esto a todos los niveles y en todos los ámbitos: personal, institucional, laboral, industrial, etcétera. También, como todos los años, resulta difícil y este año aún más. Tras el relajamiento veraniego hace falta acostumbrarse a la «normalidad», a esa revolución que se produce en nuestras mentes al acercarse de nuevo a las dificultades, a los atascos, a la violencia diaria de las grandes ciudades. Pero más que nunca es preciso hacerlo. En nuestro especial mundo del automóvil, el panorama que encontramos a la vuelta de las vacaciones sigue siendo el mismo o aún peor. Las ventas siguen sin remontar la crisis, los problemas de todo tipo siguen sin resolverse, las ciudades están más atascadas que nunca. El «atasco», en fin, es la palabra que define a un sector que se muere cada día un poco más, sin que nada ni nadie sea capaz de poner remedio. Sin embargo, los fabricantes siguen adelante, con valor y con un riesgo altísimo que pocos son capaces de reconocer. Con la llegada de septiembre ya se habla del 94, de lo que se venderá entonces, de lo que se prepara para el futuro más inmediato. Francfort y su Salón del Automóvil será la primera cita en busca de un mejor futuro para todos.



Tras el relajamiento veraniego hace falta acostumbrarse a la «normalidad», a esa revolución que se produce en nuestras mentes al acercarse de nuevo a las dificultades, a los atascos, a la violencia diaria de las grandes ciudades. Pero más que nunca es preciso hacerlo. En nuestro especial mundo del automóvil, el panorama que encontramos a la vuelta de las vacaciones sigue siendo el mismo o aún peor. Las ventas siguen sin remontar la crisis, los problemas de todo tipo siguen sin resolverse, las ciudades están más atascadas que nunca. El «atasco», en fin, es la palabra que define a un sector que se muere cada día un poco más, sin que nada ni nadie sea capaz de poner remedio. Sin embargo, los fabricantes siguen adelante, con valor y con un riesgo altísimo que pocos son capaces de reconocer. Con la llegada de septiembre ya se habla del 94, de lo que se venderá entonces, de lo que se prepara para el futuro más inmediato. Francfort y su Salón del Automóvil será la primera cita en busca de un mejor futuro para todos.

Manuel Doménech

P U N T O D E M I R A

## SUECOS Y FRANCESES

Los significativos progresos que, según el ministro francés de Industria, se han registrado en las negociaciones entre el grupo francés Renault y su socio sueco Volvo, hacen pensar que la unión definitiva entre ambos fabricantes podría estar muy cerca. Se baraja la hipótesis de que el próximo Salón Internacional de Francfort podría ser el marco en el que los presidentes de ambas compañías hicieran público este acuerdo de fusión. Por otra parte, mientras que los beneficios de Renault han caído el 86 por ciento durante el primer semestre del año, el fabricante sueco obtenía beneficios.



## YA SE VENDE EL NUEVO SAAB 900

Con la llegada de septiembre se ha puesto a la venta la primera versión del nuevo Saab 900, concretamente el modelo 900 S i cinco puertas, cuyo precio, muy competitivo, es de 3.200.000 pesetas, incluidos el IVA y el impuesto de matriculación. El Saab 900 S incorpora, como elementos de serie, airbag para conductor, elevavinas eléctricos, cierre centralizado, regulación de faros, cambio manual de cinco velocidades y retrovisores eléctricos. Entre las numerosas opciones disponibles cabe destacar el airbag para el pasajero, calefacción en los asientos delanteros, llantas de aleación, asientos para niños, asientos regulables eléctricamente, tapicería de cuero...



## BUGATTI COMPRA LOTUS

Bugatti ha comprado por fin Lotus. Tras meses de especulaciones y rumores, en los que han sido muchos los potenciales compradores, los representantes de General Motors Europe -propietario de Lotus- y Bugatti Internacional S.A.H. firmaron en Londres el acuerdo definitivo. La compra sólo incluye a Lotus Cars y Lotus Engineering, pero no el Millbrook Proving Ground, que permanecerá en manos de GM, ni el Equipo Lotus de Fórmula 1.

Aunque los pormenores de esta compra se desconocen, un portavoz de Lotus ha precisado que ambas marcas trabajarán por separado, aunque utilizarán recursos conjuntos en distintas áreas, como desarrollo y marketing. Tanto el vicepresidente de Bugatti, Mario G. Barbieri, como el director general de Lotus, Adrian Palmer, coinciden en las posibilidades de la mar-

ca y en la necesidad de potenciarla con el lanzamiento y desarrollo de nuevos modelos y motorizaciones.

Desde que en junio de 1992 se paró la producción del Elan, el futuro de Lotus se vio ensombrecido y la compañía londinense, fundada hace 46 años por Colin Chapman, estuvo a punto de cerrarse. Cuando General Motors puso a la venta Lotus fue Romano Artioli el mediador de las primeras conversaciones entre el gigante americano y Bugatti. Artioli, además de ser el importador de Lotus y Opel en Italia, siempre ha sido un amante de la tecnología. Por eso intentó convencer a Bugatti para poner en marcha un departamento de asesoramiento técnico a otros fabricantes, proyecto que nunca se llevó a cabo y que podría reiniciarse a través de Lotus Engineering, posibilidad que, sin duda, ha influido en la decisión de Bugatti para com-

prar Lotus. Pero no todo son ventajas para la firma italiana. De momento tendrá que dar solución al problema de Lotus con su modelo Elan. Un año después de que se congelara la producción, en la planta de Hethel aún siguen en stocks 700 motores fabricados por Isuzu, listos para ser montados y las líneas de montaje todavía están habilitadas para comenzar la actividad.

Sin embargo, Bugatti tendrá que salvar algunas dificultades: por una parte, habrá que reducir los gastos de producción del Elan en un 30 por ciento; por otra, la planta cuenta ahora con 1.000 trabajadores menos que hace un año, tras las últimas regulaciones de empleo que llegaron a afectar al propio director del departamento de componentes, Albert Adams, quien colaboró en el desarrollo del sistema Vary.

## S E M A F O R O S



**A los gamberros que tiran piedras a los coches,** representados en el protagonista del último incidente. En esta ocasión un niño de diez años ha sido el responsable de la muerte de un joven de 19 años que viajaba en un autobús por la autopista A-9. La moda de tirar piedras a los coches desde los puentes de paso de peatones parecía haber desaparecido y, sin embargo, ha vuelto cargada de dramatismo. Es lamentable que tengan que ocurrir este tipo de accidentes para que algunos, quizá, recapaciten y se lo piensen antes de volver a repetir este tipo de «bromas».



**Área de Investigación** está demostrando, desde hace dos años, su preocupación por el mundo del motor. Esta empresa, que se ha especializado en los conductores, realiza por propia iniciativa una media de cuatro sondeos al año, denominados «Barómetro del Automovilista», para conocer la opinión y hábitos de los conductores y las actitudes de éstos al volante. A diferencia con otras empresas de sondeos, Área de Investigación no tiene ninguna reticencia para proporcionar el resultado de sus estudios a los medios de comunicación que se los solicitan.



## PEUGEOT 106 RALLYE

PEUGEOT sigue la tradición de sus pequeños modelos de corte deportivo con el nuevo **106 Rallye**. Bajo esta sugerente denominación, aparece un coche que desde su primer golpe de vista deja claro a quién va dirigido. La carrocería se ofrece sólo en blanco, rojo y negro, con los colores de Peugeot Talbot Sport. Estructuralmente difiere en unos pasos de rueda ensanchados y en unos apéndices aerodinámicos más agresivos. En el interior destaca la sobriedad tradicional de los coches más deportivos. El **negro** predomina y queda realzado con un discreto fileteado en rojo. Un completo cuadro de instrumentos con termómetro de agua y aceite y unos generosos

cuentavueltas rematan el salpicadero. El volante es de tres radios y está forrado de cuero.

En el apartado de la mecánica, se ha recurrido al motor **TU2J2/Z** de 1.294 cc., que en esta versión desarrolla 100 caballos a 7.200 revoluciones por minuto. La velocidad máxima es de 190 kilómetros



por hora y el paso de cero a cien kilómetros se consigue en sólo **9,3 segundos**, mientras que los consumos se mantienen en unos moderados 7,8 litros cada cien kilómetros como término medio.

Las suspensiones son las del 106 XSi y los planes de la marca pasan por conseguir la homologación en **Grupo N y A** por parte de la FISA.

Su comercialización se iniciará en Francia el próximo mes de noviembre, y no habrá que esperar mucho para que llegue a España. Sobre el precio es pronto para adelantar algo, pero lo que sí se sabe es que como únicas opciones están disponibles el sistema antibloqueo de frenos ABR, la dirección asistida y el equipo de audio.

## AL SERVICIO DE LOS PUEBLOS



EN la sede barcelonesa de Autopistas se ha inaugurado un espacio para exposiciones que se ha puesto a disposición de los municipios y entidades del entorno de las autopistas que gestiona. Dispone de **110 metros cuadrados** y la primera exposición, dedica-

da a Lleida, la organizan el Patronato Intercomarcal de Turismo de las Tierras de Lleida y los distintos Consejos Comarcales.

Con esta muestra se pretenden **promocionar** los espacios culturales y turísticos de la provincia.

## EN JAPÓN, GANA LA DERECHA

LOS coches de importación con **volante a la derecha** —que es como se conduce en Japón— empiezan a hacer una aparición masiva en el mercado nipón. Para ello ha sido necesario que los fabricantes japoneses afincados en plantas norteamericanas y europeas remitieran sus modelos adaptados ante la zozobra del resto de los fabricantes extranjeros, que tienen una presencia importante en el mercado de importación. Una pereza injustificada, ya que el **70 por ciento** de los compradores nipones se decanta por vehículos adaptados para

la conducción por la derecha. Esta acción supone un nuevo revés para el resto de los importadores, que verán cómo **los japoneses contratacan** nuevamente, incluso desde fuera del continente asiático.



## TRANSPORTISTA CON TARJETA

BP ha creado una nueva tarjeta de crédito para los profesionales del transpor-

te por carretera, denominada **BP Plus Routex**, que será válida en 12.500 estaciones de servicio de 14 países europeos. Una alianza entre BP, Aral, IP (Italiani Petroli) y Mobil ha hecho posible el lanzamiento de este producto que proporciona a sus clientes, además del acceso a la más extensa red europea de estaciones de servicio, un eficaz sistema para la gestión de flotas.



## JAGUAR, UN BRITÁNICO MUY SEGURO

EL Jaguar XJ6 Saloon ha resultado ser el automóvil más seguro en el Reino Unido, según se desprende de un estudio que acaba de realizar el departamento de **Transportes del Gobierno británico**.

Este estudio, que se enmarca dentro de la campaña «*Va a comprar un coche?, elija seguridad*», ha sido realizado por el departamento homónimo a nuestra Dirección General de Tráfico, con el fin de determinar qué vehículos aportan mayores niveles de seguridad, basándose en las estadísticas de accidentes con heridos. Para ello se tomaron en cuenta los modelos de características análogas, como la

longitud, resultando ser el **Jaguar** el coche más seguro de su segmento. En este contexto, la firma del felino acaba de hacer pública su intención de incluir, a partir de 1994 y en los modelos XJ6 Saloon y XJ6 Sport, un **airbag** suplementario en el asiento del acompañante delantero.



## BREVES

◆ **EN CONSTANTE INVESTIGACIÓN**  
Ford está llevando a cabo un amplio plan de investigación para lanzar al mercado en 1995 vehículos propulsados por gas natural, para lo que está realizando pruebas en Estados Unidos y Canadá. Por otra parte, ha firmado un acuerdo con General Electric Plastics para poner en marcha un plan piloto con el fin de estudiar la utilización de materiales plásticos reciclados, procedentes de otros modelos.

◆ **MERCEDES REDUCE COSTES**  
La marca de la estrella ha puesto en marcha un plan de viabilidad con el que prevé reducir costes por valor de 3.000 millones de marcos (unos 243.000 millones de pesetas) antes de que finalice el año. El mayor recorte se realizará en producción, seguido de los



gastos de administración y compras. Por otra parte, el grupo Daimler-Benz, en el que se integra Mercedes, tampoco descarta la posibilidad de vender alguna de sus empresas para intentar recomponer su cuenta de resultados.

◆ **MENOS PROVEEDORES PARA NISSAN**  
Algo más del 50 por ciento de los proveedores con los que contaba Nissan España hace cinco años han visto cómo la compañía iba cancelando sus contratos. En la actualidad sólo 214 permanecen en cartera, aunque parece que por poco tiempo, ya que el fabricante japonés tiene intención de formar una cartera común de proveedores, que suministren a sus dos plantas europeas.

**Tokio**

Daniel Monteverde

**¡VÍCTIMAS DE LA CRISIS**  
La reestructuración de las actividades automovilísticas niponas en Estado Unidos, reflejo del retroceso frente a los tres grandes de Detroit, está cobrándose en los altos ejecutivos de sus filiales norteamericanas. Clark Vitelli, subdirector de Mazda Motor of América, ha sido el último de una serie de despidos recientes, entre los cuales se encuentran el máximo ejecutivo de Nissan -Thomas Mignaneli- y de Subaru -Chuck Worrell-. La actual situación se debe a los errores de estrategia cometidos por los japoneses, al encarecimiento de los costes por la subida del yen, y al renacer de GM, Ford y Chrysler.



**¡EN PLAN DURO**  
Chrysler amenaza con acusar de dumping a los constructores japoneses si éstos dejan de subir los precios en Estados Unidos, como reflejo de la revalorización del yen frente al dólar. Según su director de relaciones públicas, Steve Harris, «Chrysler observará con atención los precios que fijan los japoneses y si es necesario tomar alguna medida al respecto, no se lo pensará dos veces».

**¡SUBIDA DE PRECIOS**  
Para compensar la subida del yen, Mazda está estudiando incrementar en otoño el precio de los vehículos que exporta a Estados Unidos y Europa, según su director general Yoshitomo Wada. Sin embargo, la empresa no proyecta revisar a la baja sus cifras de ventas previstas para este ejercicio -205.000

unidades de abril a septiembre y 265.000 entre octubre y marzo- ya que confía en el éxito de sus nuevos modelos, que aparecerán de aquí a finales de año.

**¡CAÍDA DE BENEFICIOS**  
Honda ha registrado en el primer trimestre del actual ejercicio un beneficio neto de 8.900 millones de yenes (7.800 millones de pesetas), lo que representa un descenso del 82 por ciento respecto al mismo período del año anterior. Las ventas globales cayeron también un 17,3 por ciento, a pesar del aumento del 12 por ciento en las motos. De abril a junio, Honda ha vendido 299.000 motocicletas gracias a la demanda de Norteamérica y Asia.

**¡SIGUE CAYENDO LA PRODUCCIÓN**  
Por décimo mes consecutivo, la producción doméstica de vehículos disminuyó en julio un 12,7 por ciento y totalizó 1.031.000 unidades. Se trata del segundo mes que la caída es superior al 10 por ciento, algo que no ocurría desde 1974. Mazda ha sido el fabricante que ha sufrido más esta caída, con el 28,4 por ciento.

**¡MOTOS TRANSPLANTADAS**  
Primero fueron los coches «transplantados» (los fabricados en Europa o Estados Unidos por marcas japonesas) y, ahora le toca el turno a las motos. Yamaha acaba de anunciar que importará de Taiwan su scooter XC Cygnus GT, un monocilíndrico con motor refrigerado por aire y agua. La moto, fabricada por Yamaha Motor Taiwan -en la que Yamaha posee el 51 por ciento de las acciones- es vendida por 319.000 yenes (más 400.000 pesetas).

**VUELVE EL ESCARABAJO**

EN la búsqueda de soluciones para mitigar el azote de la crisis, los responsables de Volkswagen han decidido apostar por lo que según el propio José Ignacio López de Arriortúa ha sido «el mayor éxito de la historia del automóvil»: el Escarabajo.

Brasil será el país responsable del relanzamiento, con una producción de 20.000 unidades por año hasta 1996, en su planta de Sao José dos Campos, muy próxima a Sao Paulo.

Durante los 26 años que se comercializó el modelo en este país (dejó de fabricarse en 1986), Volkswagen vendió algo más de 3,3 millones de Escarabajo, convirtiéndose en el modelo más popular de las calles brasileñas; un furor que aún sigue vivo a tenor de los 13.000 pedidos que se han cursado nada más darse a conocer la noticia del relanzamiento del modelo. La empresa Autolantina, fabricante de modelos Volkswagen y Ford en Brasil, ha comenzado ya la producción a un ritmo de 1.060 unidades mensuales. Para ello ha sido preciso acondicionar sus líneas de producción con una inversión de 4.000 millones de pesetas y se han creado 800 puestos de trabajo.

Desde un principio, el relanzamiento del Escarabajo ha contado con el apoyo del Gobierno brasileño, que ha decidido eximir del pago de impuestos a Autolantina, a condición de que el vehículo sea comercializado a un precio «popular», no superando el millón de pesetas.



**UNA NOVIA MUY ESPECIAL**

B AUTIZADO con el sugestivo nombre de «Novia», Ramón Jiménez, el antiguo piloto de motos que fue concesionario de Yamaha, ha preparado un automóvil fuera de lo normal. Se trata de un biplaza de altas prestaciones ideado para una utilización mixta carretera y circuito.

Fabricada de forma artesanal, esta «Novia» cuenta con un inédito motor, un 16 cilindros, con 5 válvulas por cilindro, dispuesto en grupos de cuatro cilindros en media estrella y culatas derivadas de las Yamaha 1000 FZ.

Además, para asegurar la fiabilidad sin que repercuta en el peso, no lleva ni un tubo ni una pequeña placa de acero. Se utiliza exclusivamente fibra de carbono y paneles de nido de abeja de aluminio en la fabricación del chasis y la carrocería. El conjunto, incluido el compac-

to y ligero motor, pesa tan sólo 850 kilogramos y la «Novia Jiménez W 16», que cuenta con unas elaboradas y regulables suspensiones, puede volar a 350 kilómetros por hora, impulsada por una motorización de 550 caballos.

Un lujoso y completo equipamiento de serie completará la única versión de este excepcional coche, cuya presentación oficial será en el Salón de Ginebra de 1994, donde se conocerá su precio definitivo.

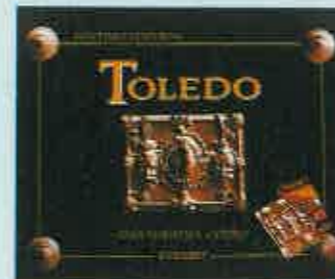


**TOLEDO CON CLASE**

LA colección de guías artístico-turísticas de Everest, acaba de editar un nuevo título dedicado a Toledo. Envuelta en estuche de lujo, la nueva obra incluye una guía a color y un vídeo de 20 minutos de duración, en el que se muestra un resumen

de la historia, las costumbres, el paisaje y las formas de vida de la bella ciudad emblemática de España.

Por otra parte, Everest también ha editado, para conmemorar el Año Santo, una guía y vídeo monográficos sobre Galicia y un completísimo mapa para realizar «El Camino de Santiago». El volumen de Toledo, escrito por Luis Moreno Nieto, cuesta 3.495 pesetas y ya está a la venta en librerías y grandes almacenes, al igual que la guía de Galicia (2.495 pesetas) y la guía cartográfica de El Camino (2.400 pesetas).



**BREVES**

**♦ RESULTADOS «TOTAL» EN EL MUNDO**

Las ventas del grupo Total en el mundo, durante el ejercicio 92, alcanzaron los 136.600 millones de francos (3,1 billones de pesetas) un 4,5 por ciento menos que en 1991. La producción de petróleo bruto fue de 22,5 millones de toneladas y la venta total de productos petrolíferos acabados ascendió a los 61,6 millones de toneladas.

**♦ MENOS COCHES DE LUJO**

Los cuatro principales fabricantes de vehículos de lujo —Mercedes, BMW, Jaguar y Porsche— también son uno de los principales afectados por la crisis. Mercedes, líder del mercado, ha visto disminuir sus ventas en un 57 por ciento en lo que va de año y BMW bajó un 41 por ciento. Por su parte, Jaguar Hispania, filial de la británica Jaguar Cars y recientemente instalada en España, lleva vendidos 109 coches en 1993 y Porsche sólo 83 unidades, casi el mismo número que el en el mismo período del año pasado.

**♦ TRANSPORTISTAS MULTADOS**

En el último año y medio han sido sancionados 24.272 vehículos de carga en Castilla-León. Los excesos en el tiempo de conducción, superar el límite de carga y la falta de la tarjeta de autorización de transporte son las principales infracciones, que en la mayoría de los casos fueron denunciadas por la Guardia Civil. Sólo un 50 por ciento de los casos se traducen en sanciones, que oscilan entre las 40.000 y 400.000 pesetas.



◆ PÉRDIDAS EN VOLKSWAGEN

El consorcio alemán perdió en el primer semestre de este año 1.602 millones de marcos (unos 128.600 millones de pesetas), frente al beneficio neto de 445 millones en el año anterior, lo que significa una caída del 12 por ciento. El número de vehículos vendidos en los seis primeros meses se redujo el 17,7 por ciento y se prevé que a final del año la venta de coches no supere los 3,2 millones de unidades. Por otro lado, persisten los rumores del posible abandono de la compañía del ejecutivo vasco, Jose Ignacio López de Arriortúa.

◆ GM REPARA LOS SATURN General Motors, desde el pasado 10 de agosto, ha reparado el 32 por ciento de los Saturn en los que se había detectado un fallo en el incendio del motor, así y como ya informamos en su día. Hasta el momento, el coste de las reparaciones efectuadas supera los 1.100 millones de pesetas y

CAEN LAS EXPORTACIONES DE TURISMOS

Las exportaciones de turismos efectuadas durante los cinco primeros meses del año experimentaron, según datos de la patronal ANFAC, un descenso del 14,1 por ciento, al haberse alcanzado la cifra de 486.979 unidades frente a 566.702 del año pasado.

Esta caída de las exportaciones españolas, que suponen el 71,2 por ciento de la producción total de turismos, es el reflejo de lo que ocurre en el mercado europeo, que en este mismo periodo de tiempo sufrió un descenso del 17,3 por ciento y se calcula terminará el año, en el mejor de los casos, con una caída por encima del 16 por ciento, respecto al total alcanzado en 1992.

En concreto, los tres principales clientes europeos, que aúnan las tres cuartas partes de las exportaciones de turismos españoles, Francia, Italia y Alemania experimentaron en estos primeros cinco meses un descenso acumulado del 18,4, 21,1, 20,3 por ciento, respectivamente, con relación al mismo periodo del pasado año. Sólo se salvan

Citroën, con un espectacular aumento del 583 por cien, gracias a la masiva exportación del ZX, y Renault, con un incremento del 18,5 por ciento, mientras todas las demás pierden, siendo la más afectada Seat, que experimentó una caída de sus exportaciones del 46,1 por ciento hasta mayo, caída motivada, en parte, por la puesta en funcionamiento de su nueva fábrica

LOS DIEZ MÁS EXPORTADOS (de enero a mayo de 1993)

Modelo	Unidades
VW Polo	90.444
Opel Corsa	89.442
Ford Fiesta	63.546
Renault Clio	46.826
Renault 19	40.269
Citroën ZX	28.208
Seat Toledo	28.149
Seat Ibiza	22.061
Peugeot 205	21.343
Citroën AX	15.813
Ford Escort	15.502
Seat Marbella	15.257
Ford Orion	3.704
Opel Astra	3.463
Renault Twingo	2.650

de Martorell y el lanzamiento del nuevo Ibiza. Algo parecido le pudo haber sucedido a Opel (G.M.), que perdió un 34,1 por ciento, con la remodelación del Corsa. Peugeot, por su parte, sufre un descenso del 38,6 por ciento, mientras Ford cae un 10,2 por ciento y Volkswagen un 4,4 por ciento. El modelo más exportado en estos cinco meses fue el Polo de Volkswagen, seguido del Opel Corsa y del Ford Fiesta.

Entre ventas interiores y exportaciones, los fabricantes españoles han vendido cerca de 200.000 coches menos, en cinco meses, lo que llevó aparejado un descenso en la producción del 25 por ciento con relación al mismo periodo de 1992.

EXPORTACIÓN DE TURISMOS (ENERO-MAYO)

MARCA	mayo	93/92	acumulado
Opel	29.302	-34,1 %	92.905
Renault	21.506	18,5 %	89.745
Seat	20.559	-46,1 %	65.467
Volkswagen	15.779	-4,4 %	90.444
Citroën	13.487	583,1 %	44.021
Ford	9.156	-10,2 %	82.752
Peugeot	6.881	-38,6 %	21.645
<b>TOTAL</b>	<b>116.670</b>	<b>-14,1 %</b>	<b>486.979</b>



la compañía asegura no tener datos sobre la repercusión que el problema ha podido tener sobre las ventas, aunque sí se muestra satisfecha por cómo han respondido los clientes afectados.

◆ BENEFICIOS PARA FASA RENAULT

Durante el primer semestre del año, Fasa Renault ha obtenido unos beneficios de 744 millones de pesetas. Las ventas totales durante este periodo ascendieron a 264.148 millones de pesetas, lo que representa un 9,4 por ciento menos que en el primer semestre de 1992, en que se facturaron 291.538 millones de pesetas.

C U B E N T E N O S S U C A S O

BARCOS, MUJERES Y COCHES

T ENGO 28 años, soy abogado y me gustan los barcos, las mujeres y los coches. Soy asiduo lector de revistas italianas de Yachting y Vela, me gusta ojear revistas como Man, en las que las mujeres bonitas son una constante sin recurrir a dañar los valores morales, y también leo todas las semanas Motor 16, una revista ágil y dinámica como pocas. Sin embargo, ¿no se podrían combinar las tres cosas en una sola publicación? Estoy seguro que, como yo, existen cientos de potenciales lectores de una revista (podría ser mensual) con esas premisas. Ya sé que no hay dinero para comprar yates y coches, pero de ilusión también se vive. ¿O no?

Mariano Azcona  
Barcelona



PICADO DE BIELAS

P OSEO un Ford Fiesta 1.1 CLX, el cual me ha estado dando problemas de picado de bielas. Al fin me lo resolvieron ajustando el avance del encendido, pero el resultado es una pérdida de potencia del motor. Me gustaría saber cómo puedo ajustar el avance a la posición original, ya que me han comentado que, al ser electrónico, el avance se ajusta derivando o no ciertos cables a masa.

José Martín  
Málaga

R.- Vuelva usted al taller donde le realizaron la operación o a cualquier servicio oficial Ford y que le

vuelvan a poner el ajuste original del encendido, sólo ellos podrán dejarle su coche en perfectas condiciones. Una vez hecho esto, procure utilizar una gasolina de alto octanaje para el problema inicial.



VW GOLF TD EN BAJA

T ENGO la intención de comprarme un Golf GL TD, pero he observado las prestaciones que ofrece su motor y tanto velocidad punta, aceleración y caballaje me parecen algo ajustados en comparación con los coches de su segmento: Opel Astra, Citroën ZX o Ford Escort, que ofrecen unos rendimientos más brillantes.

Me gustaría saber si ustedes tienen noticias de que VW tenga en proyecto un motor que rindiese algunos caballos más que el actual.

María Teresa Alegre  
Valencia

Me gustaría que me contestasen las siguientes preguntas: 1º) Del Seat Ibiza 1.9 Diésel, ¿saldrá alguna versión con el turbo y cuándo? 2º) Del Escort 1.8 TD (90 CV) ¿Harán la versión 3 puertas? 3º) Del Volkswagen Golf GLTD 3P. (75 CV), ¿está previsto que monten el intercooler que lleva el Audi 80 TDi?

Mi edad es de 23 años, soy poseedor de un Golf GTD del año 91 con 120.000 kilómetros que me gustaría cambiar por uno de los mencionados.

Me gustó muchísimo el Nº 500 de vuestra revista, sobre todo lo de las 24 horas GTI.

Salvador Vilanova  
San Feliú de Codines  
Barcelona

R.- El grupo VAG dispone de un motor turbodiésel de inyección directa que proporciona, en el Audi 80, una potencia de 90 caballos. Los planes a corto plazo incluyen

la utilización de esta mecánica tanto en el Golf como en el Ibiza, aunque este último recibirá antes, en el Salón de Francfort será la presentación, el propulsor de su hermano, el Toledo, con 75 caballos de potencia y en acabado GL. El Escort en versión turbodiésel no saldrá al mercado en versión tres puertas.

AIRBAG PARA GOLPES DE FRENTE

A CABO de adquirir un vehículo nuevo dotado de airbag, esa bolsa de aire que según dicen salva más de una vida. Pero cuál no será mi sorpresa cuando el vendedor me entrega el coche y me dice que: 1º) Tengo que llevar siempre el cinturón de seguridad porque sino el airbag no sirve para nada. 2º) Que esa bolsa de aire sólo aparecerá cuando me dé un fuerte golpe de frente y que me olvide de ella cuando el accidente se produzca de otra manera. ¿Me pueden explicar el porqué de estas condiciones? ¿No estará confundido el vendedor?

Eduardo Perella  
Castellón

R.- Con airbag o sin él, el cinturón de seguridad es absolutamente imprescindible si se quieren mantener un mínimo de garantías ante un accidente de circulación. La bolsa de aire no sería suficiente para proteger un cuerpo lanzado contra el salpicadero por la inercia. La estadística tiene contestación para su segunda pregunta: el 60 por ciento de los accidentes son colisiones frontales, el 20 por ciento son golpes laterales, el 10 por ciento los vuelcos y un nueve por ciento los golpes traseros.





# SALÓN DE FRANCFORT

Fiel a su cita, el próximo día nueve de septiembre, el Salón de Francfort abrirá sus puertas. En apariencia ajenos a los difíciles momentos que se viven en el sector, los stands van a mostrar novedades tanto alemanas como del resto del mundo.



**DESMELENADO**  
Siguiendo la tendencia de los últimos modelos del segmento aparecidos en el mercado, el joven león 306 ha elegido el salón alemán para descubrirse en un elegante cabriolet.

**A** la vista de las novedades es difícil decidir quién va a ser el protagonista del evento, pero está claro que los expositores locales tendrán que pelear para atraer a su terreno al público. Si bien, los ya conocidos Volkswagen Cabrio y Fiat Punto van a atraer la atención de los visitantes, Peugeot acaba de anunciar la presencia de la versión descapotable del 306. Sin duda, la elección de Alemania como lugar para la presentación mundial de este modelo es algo totalmente premeditado, dado el gran interés que despierta en aquel mercado este tipo de

Avance



vehículos. El 306 Cabriolet es fruto del trabajo conjunto del centro de diseño de la marca y Pininfarina. El resultado es muy equilibrado y se anuncia una gran rigidez estructural y, por lo tanto, unas excelentes cualidades ruterías. Destaca en el diseño la ausencia de arco central, lo cual baja sustancialmente la línea del coche. Inicialmente, el 306 Cabriolet se ofrece en dos niveles de equipamiento y motorización. La versión básica dispone de un motor de 1.761 centímetros cúbicos con 103 caballos de potencia y está disponible con caja de cambios manual o automática de cuatro velocidades. El siguiente nivel lo ocupa la versión con motor de 1.998 centímetros cúbicos y 123 caballos. Así mismo, esta versión dispondrá de un equipamiento más refinado, entre el que cabe destacar la capota con sistema eléctrico de plegado. El lanzamiento comercial del coche no se producirá hasta la próxima primavera y las primeras previsiones anuncian una producción de unas 150.000 unidades al año, de las cuales el 44 por ciento irá a parar al mercado alemán. Otra novedad mundial presente en Francfort será el Xedos 9, vehículo con el que Mazda entra en el exclusivo segmento del automóvil de representación. Dentro de la gama Xedos, caracterizada por su elevado nivel de equipamiento y distinción, el 9 viene a elevar todavía más el listón. Se trata de una berlina de cuatro puertas de 4,82 metros de largo. Se presenta con dos posibles motorizaciones: un dos litros y un 2,5 litros, siempre con la configuración de seis cilindros en V. Los planes del importador para España apuntan sólo contemplar la versión más potente, que desarrolla 170 caballos. El denominador común de estos motores es su suavidad de funcionamiento. El conjunto

está diseñado con la aplicación de las más modernas tecnologías. Se trata de un tracción delantera con suspensión independiente multibrazo. Dispone de un sistema de dirección a las cuatro ruedas, sistema antibloqueo de frenos y control electrónico de tracción. En el apartado de la seguridad, el Xedos 9 dispone de doble airbag y cinturones de seguridad con pretensor. La llegada a España del Xedos 9 está prevista para principios de 1994. También se

largo, va a rivalizar con las lujosas berlinas germanas. Su motor es un seis cilindros en línea de tres litros con 212 caballos de potencia máxima. Esta versión queda a caballo entre el resto de la gama y el poderoso Lexus LS 400. Esta ocasión será aprovechada también por la marca para mostrar su última bomba: el nuevo Toyota Supra. Aunque este coche ya se ha presentado en los mercados japonés y americano, llega ahora a Europa. Dispone de un motor de 330 caballos. En el

igualmente incorpora los elementos de seguridad del popular modelo. Es reseñable la aparición de una versión de uso industrial realizada sobre el Corsa llamada Combo, que competirá con los Renault Expres, Ford Courier, Citroën C15, etcétera. En el stand de Mercedes las novedades se centran en la ya conocida Serie C, que se amplía con la versión realizada por AMG llamada C-36 y el prototipo NAFA, en el cual se realiza un auténtico ejercicio de estilo de cómo aprovechar

## VIAJE AL FUTURO CON UN BMW

**TRADICIONALMENTE**, los fabricantes alemanes echan la casa por la ventana en «su» salón. Este es el caso de BMW, que ha preparado un stand en el cual en una plataforma giratoria se hará un recorrido de seis minutos por toda la problemática actual y futura del automóvil. Un impresionante montaje audiovisual llevará al visitante a través del centro de estudios de BMW y simulará un viaje en el coche del futuro por las carreteras del mañana.

De vuelta a la realidad cotidiana, en el stand de la marca bávara se podrán ver las nuevas versiones de los motores 1.6 y 1.8 de cuatro cilindros. Se trata de motores totalmente nuevos en los cuales se mejoran sus niveles de emisiones y consumo, a la vez que se obtienen unas cifras de par mucho más favorables. El motor 1.6 desarrolla 102 caballos y 15,3 mKg a 3.900 vueltas. Por su parte, el motor 1.8 sube hasta los 115 caballos. El par es de 17,1 a 3.900 revoluciones por minuto. En lo que a modelos se refiere, aparece un coupé 316 y un 318 iS con carrocería de cuatro puertas. Así mismo se presenta el 325 TDS con el motor diésel intercooler de 143 caballos y en la Serie 5 se presenta el 540 Touring. El prototipo E-1 llega en su segunda generación que, bajo sus 3,7 metros de largo, oculta una mecánica que puede ser eléctrica, con un motor de 45 caballos, o de gasolina, con ochenta caballos de potencia. La capacidad interior es de cuatro plazas.



as en la manga y después de la presentación del Golf Cabriolet y el nuevo Passat, volverá a sorprender con los nuevos Golf Variant. Por primera vez, el más popular de los Volkswagen dispone de una carrocería familiar. Su longitud ha aumentado y, por lo tanto, su capacidad interior ha sido incrementada notablemente. En el plano de la mecánica hay



**ASALTO AL LUJO**  
Mazda presenta en Francfort el Xedos 9, vehículo con el cual va a competir en el segmento de las berlinas de lujo, hasta ahora dominado por los fabricantes alemanes.

mostrarán los últimos avances de la marca en materia de motores. Destaca en este campo el prototipo HR-X2 con motor rotativo de hidrógeno y el motor de ciclo Miller que se montará próximamente en un vehículo de serie. Otro japonés con pretensiones que llegará a Francfort es el Toyota Lexus GS 300. Se trata de una elegante berlina de lujo, fruto de la colaboración de Toyota con Ital Design. La fiable y potente tecnología de los Lexus se maquilla con las refinadas líneas del diseñador italiano. El Lexus GS 300, con sus casi cinco metros de

stand de Toyota estará presente el prototipo Raum. Opel aprovecha la ocasión del Salón para anticipar sus planes para los próximos años. Además del Opel Tigra (ver Motor 16 N° 515), prototipo de pequeño coupé realizado sobre la base del Opel Corsa GSi, el fabricante alemán presentará otro prototipo, también basado en el Corsa, pero con un carácter radicalmente diferente. El Scamp, pues así se llama este modelo, es un cuatro plazas de tamaño compacto dirigido hacia un uso familiar y de ocio. La mecánica es la del Corsa e

el espacio interior. Land Rover amplía la gama del Discovery y llevará a Francfort dos nuevas versiones. Por una parte aparece el nuevo Discovery, con motor V8 de gasolina con su capacidad aumentada hasta 3,9 litros, quedando la versión de 3,5 litros definitivamente apartada. La otra novedad se centra en el Discovery TDI con cambio automático. Esta versión es una verdadera primicia, puesto que no es fácil encontrar coches todo terreno con motor diésel y cambio automático. Volkswagen se ha guardado un



**GOLPE BAJO**  
BMW está dispuesta a atacar el segmento pequeño con la segunda evolución del prototipo E-1, con posibilidad de motorización eléctrica. UN MONTAJE AUDIOVISUAL. Como el de la derecha, explica el futuro del automóvil en este stand.

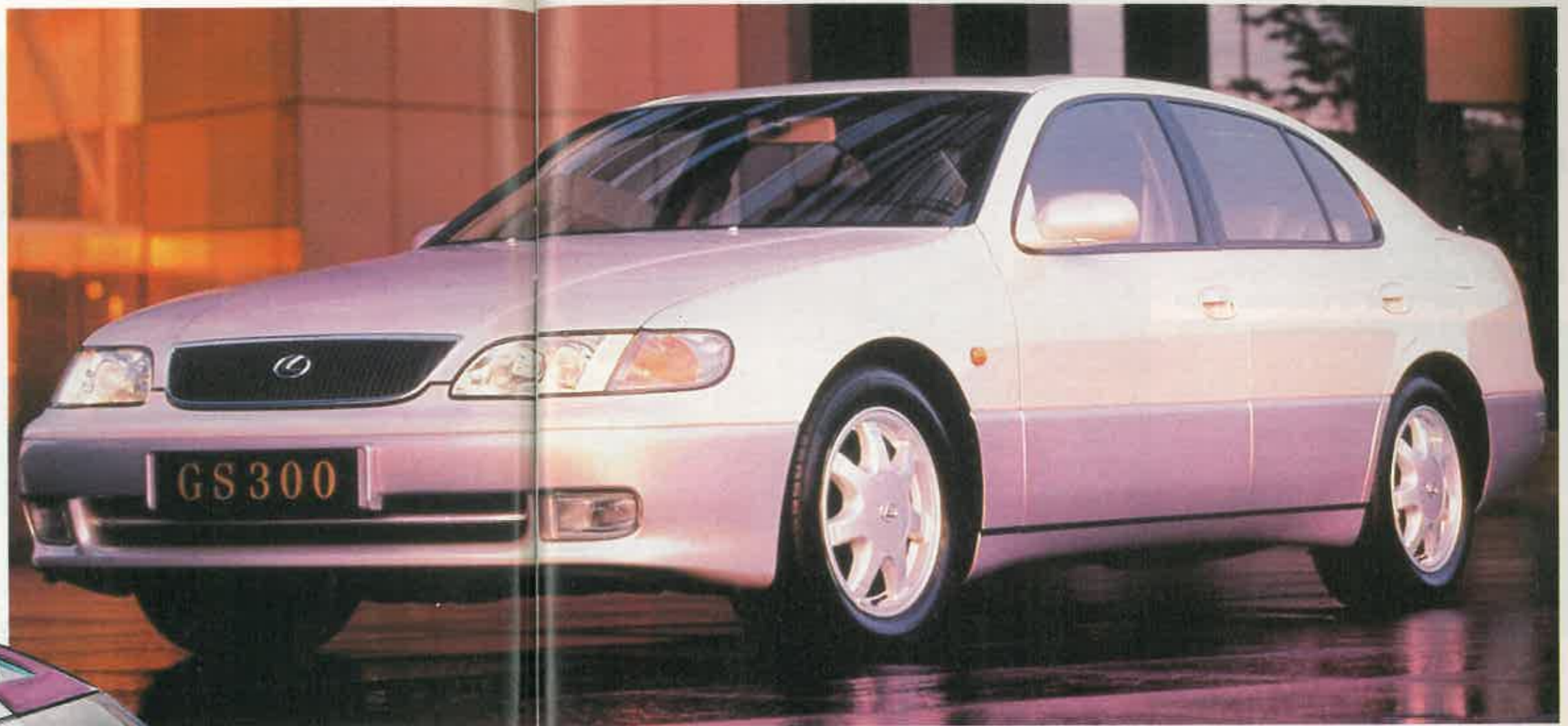


que destacar la adopción de un nuevo motor turbodiésel para el Golf. Se trata del mismo motor de inyección directa que se monta en el Passat y en el Audi. Por parte de Audi, lo más espectacular es el prototipo A300, que deja muy claro cómo serán los futuros Audi de lujo. La característica más destacada de este modelo es su estructura totalmente realizada en aluminio, con lo cual se consigue un conjunto resistente, ligero y de reducido impacto medioambiental gracias a las elevadas características de reciclaje. Este prototipo es el fruto de un proyecto en el cual se lleva trabajando diez años y, aunque todavía no se conocen todos



los detalles, se sabe que supera ampliamente las normas USA que entrarán en vigor en 1997 sobre impactos. El Audi 80 Avant RS2, realizado en colaboración con Porsche es otro de los atractivos del fabricante alemán. Para concluir con el grupo V.A.G. hay que hablar de Seat. La sorpresa reside en el primer prototipo del Cordoba, modelo de tres volúmenes derivado del Ibiza. En el Ibiza, la versión con cambio automático y el Turbodiésel son novedad. En el Toledo se incorpora el *airbag* como equipo de serie en la versión GT y opcional en el resto de la gama. Los fabricantes americanos estarán presentes, pero sin duda será Chrysler quien se lleve el gato al agua con la presentación mundial del Neon, coche que se ha diseñado pensando mucho en el gusto del conductor

europeo, por lo que se ha optado por Francfort para su lanzamiento mundial. Los fabricantes orientales tienen una presencia importante en este salón, ya que Alemania es el mercado que más unidades japonesas absorbe. Nissan mostrará dos prototipos. El primero de ellos es el AP-X, coche deportivo dotado de un motor de 150 caballos con motor de seis cilindros en V, cuya peculiaridad reside en la adopción de un cambio automático CVT de variación continua. Este tipo de cambios estaba limitado a coches de pequeña potencia, pero ha sido desarrollado para utilizarlo con motores de alto rendimiento. El otro prototipo es el AQ-X, berlina de lujo con un motor de cuatro cilindros y 16 válvulas que desarrolla 150 caballos. Lo más interesante de este prototipo es todo el sistema de ayudas a la



**LEXUS GS 300**  
Así se llama la última berlina de Toyota, diseñada junto a Itai Design. En este salón, desafía a las grandes berlinas alemanas en su propio terreno.



**QUE NO DECAIGA**  
A pesar de la crisis, los coches divertidos siguen prodigándose. Y como botón de muestra, este Opel Scamp basado en el Corsa. Con cuatro plazas y dirigido al ocio, incorpora los mismos niveles de seguridad que el último modelo de General Motors Europa.



**EL PROXIMO SIGLO**  
Con el prototipo AQ-X, Nissan presenta su filosofía para los coches de lujo que vendrán en los próximos diez años. En este modelo se ha buscado un máximo espacio con un confort y seguridad al más alto nivel. En 4,45 metros se montan suspensiones activas, un motor de mezcla pobre de gasolina o un turbodiésel de inyección directa y todo un conjunto de elementos de seguridad.

conducción que han sido incluidas en su dotación. Se trata de un avance de lo que será el Nissan de final de la década. Mitsubishi centra también su presencia con dos prototipos. Por una parte la nueva versión del HSR-IV con un claro talante deportivo. Lo más novedosos es el prototipo ESR. Este ejercicio de estilo esconde, bajo una futurista carrocería de tipo monovolumen, una mecánica mixta de gasolina y eléctrica. El motor eléctrico desarrolla 92 caballos y el cuatro cilindros de 1,5 litros, que actúa como generador, 28 caballos. Hyundai, el fabricante Coreano mostrará el nuevo Sonata. No se trata de una mejora sobre el anterior sino un modelo totalmente nuevo. ○

Víctor Piclone

## Mazda Lantis

# DINAMICO COMPACTO

A principios de septiembre comenzará a venderse en el mercado japonés el Mazda Lantis, un coche que reúne la comodidad con el placer de la conducción deportiva.

**D**OS serán las carrocerías ofrecidas por esta última novedad del verano nipón. Una consistirá en un cuatro puertas sedán y, la otra, un cuatro puertas *fastback coupé*.

Así mismo, Mazda ofrece a sus compatriotas la posibilidad de elegir entre un motor de 2,0 litros de seis cilindros en V y 170 caballos o un 1,8 litros de cuatro cilindros en línea y 135 caballos. En ambas motorizaciones puede optarse o bien por una caja de cambios automática de funcionamiento electrónico y cuatro velocidades, o bien por una más convencional de funcionamiento manual y cinco velocidades.

Este compacto deportivo estudiado para el mercado japonés será inicialmente producido a un ritmo de 4.000 unidades por mes, lo que no supone una gran cifra, dado lo ávido que es este superpoblado país con las novedades de última hora. Con una distancia entre ejes de 2.605 milímetros (la longitud total es de 4.490 para el sedán y 4.245 para el coupé), el Lantis ofrece una notable habitabilidad. Las medidas exteriores permiten una buena maniobrabilidad en la ciudad sin renunciar a un comportamiento satisfactorio en cualquier tipo de desplazamiento por carretera. Como opciones se ofrecen los *airbag* tanto para el conductor como para el pasajero. El campo de la seguridad ha sido cuidado de forma especial y de acuerdo con la exigente reglamentación que entrará en vigor en el Japón a partir de abril de 1994 sobre las colisiones frontales y traseras. ○

J.L.S.



### ATRACCIÓN NATURAL

La carrocería coupé del Mazda Lantis tiene el gancho de los deportivos pero sin renunciar a una habitabilidad interior sobresaliente. La suspensión trasera TTL (Twin-Trapezoidal Link) de la marca le confiere un comportamiento muy bueno.



**SÓLO PARA TUS OJOS... RASGADOS**  
El Lantis sólo se venderá en Japón en sus dos versiones y con dos posibilidades de motorización. El sedán mide un poco más que el coupé y prescinde de la tercera ventanilla.



En febrero del próximo año llegará a nuestro mercado el Fiat Punto, sustituto -o mejor, sucesor- del popular Fiat Uno, que se seguirá vendiendo hasta entonces y, a partir de ese momento, fabricando en sus versiones básicas. Con seis motorizaciones, el Punto es un fruto más de la actual renovación de Fiat.



**E**L Fiat Punto es más un sucesor del Uno que su sustituto, en razón del concepto innovador al que responde, pensado para reconfirmar su competitividad en el segmento B del mercado, en el que Fiat siempre ha sido protagonista, y para responder a las necesidades del usuario actual, del nuevo consumidor que, con sus ideas y expectativas, ha tenido mucho que ver en el diseño del nuevo coche.

El responsable del estilo del Fiat Punto ha sido Giorgetto Giugiaro, que para establecer las líneas maestras del coche ha tenido que tener en cuenta premisas tales como un diseño sumamente innovador, una máxima oferta de espacio interior, unas reducidas dimensiones exteriores, la posibilidad de poder emplear una variada gama de motores y de



*Fiat Punto*

# UNO Y MEDIO

importantes accesorios tales como el aire acondicionado, el ABS y la dirección asistida.

Giugiaro ha huido en el diseño del Punto de los ángulos y las aristas, creando un conjunto de líneas suaves y muy redondeadas que envuelven un gran espacio interior para los ocupantes. La esbeltez y la aerodinámica caracterizan el frontal del coche, en el que llama la atención la ausencia de rejilla, mientras que una línea de cintura muy alta define su vista lateral para rematar el diseño con una zaga también elevada y muy característica, tanto por la voluminosidad de su paragolpes como por los altos grupos ópticos verticales, innovación en este tipo de coches compactos. El conjunto destila equilibrio de formas, belleza, compacidad y juventud.

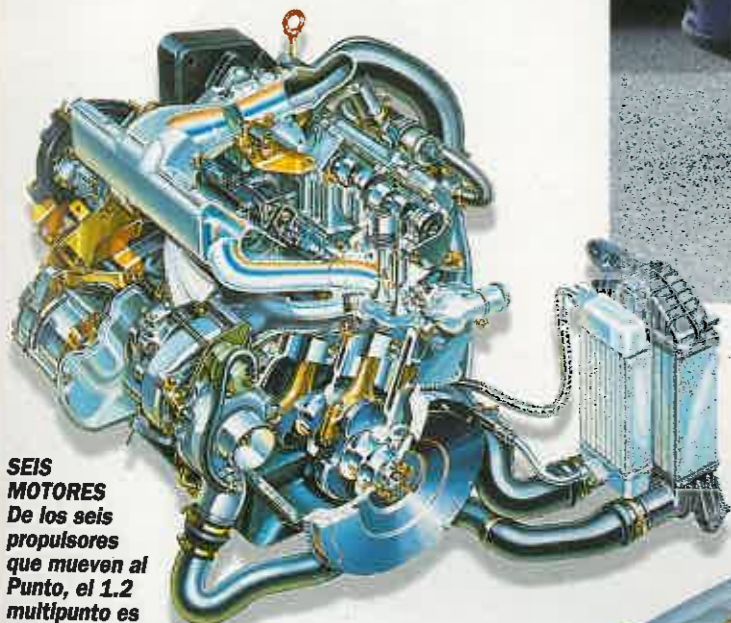
El diseño interior resulta alegre y funcional, con un salpicadero en for-



que añadir dos más: EL y GT, específicos para los modelos 1.1 6 Speed y Turbo respectivamente. A este respecto hay que decir que para el Punto 75 existe una versión específica, llamada HSD (High Safety Drive), que comporta de serie dirección asistida, ABS, *airbag* para el conductor y reposacabezas traseros.

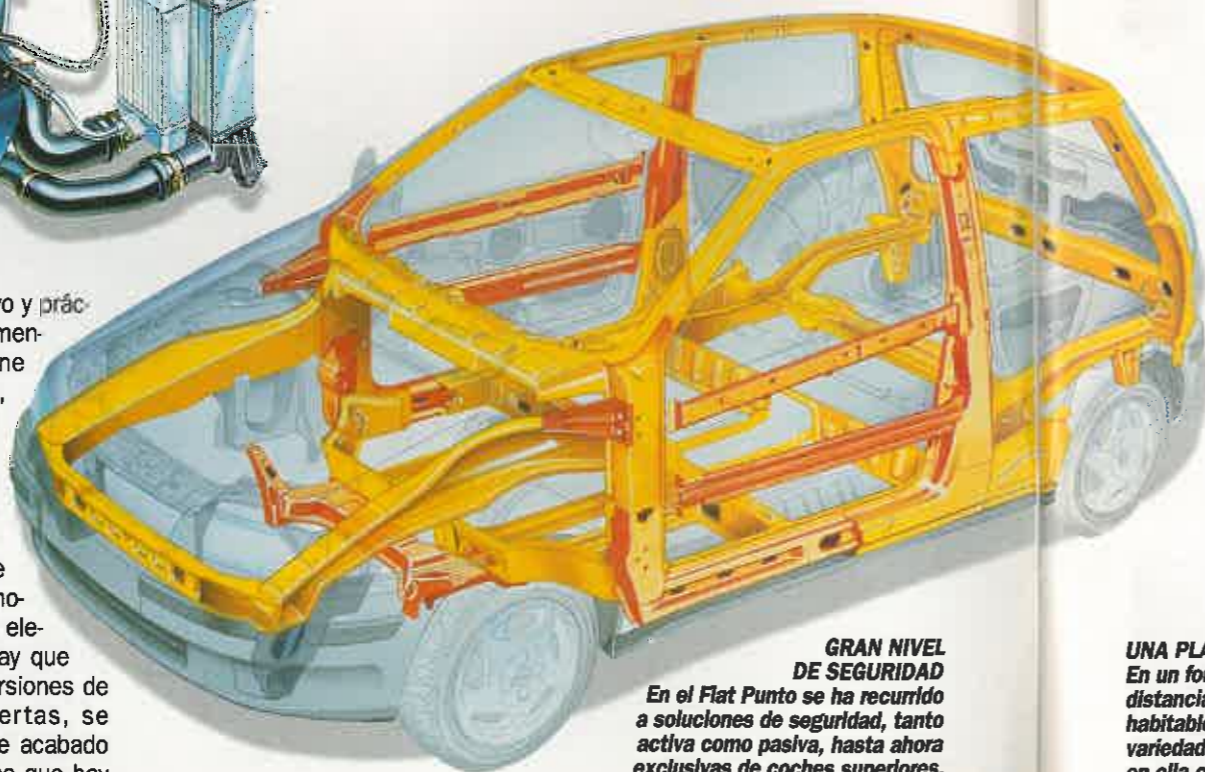
En cuanto a motores, nada menos que seis estarán disponibles, desde 1,1 a 1,6 litros, siempre de cuatro cilindros, con potencias que van desde 55 a 136 caballos. De estos seis motores, cinco son de gasolina, catalizados, aunque el más pequeño se ofrece también sin catalizador, y uno turbodiésel. El más interesante de todos es el nuevo motor de 1.242 centímetros cúbicos, que se ofrece en versiones de inyección monopunto y multipunto con potencias respectivas de 60 y 75 caballos. El primero de ellos no aporta apenas nada con respecto al motor 1,1 de 55 caballos, salvo una mejor respuesta en baja, pero el segundo nos ha parecido francamente interesante por su elasticidad, su capacidad de respuesta y su potencia. Ofrece un rendimiento muy equilibrado y sólo resulta demasiado sonoro. El motor de 55 caballos también es interesante, sobre todo en la versión equipada con caja de cambios de

**NOTABLE RENDIMIENTO**  
Todas las versiones del Fiat Punto han mostrado buenas condiciones para rodar y unos motores adecuados.

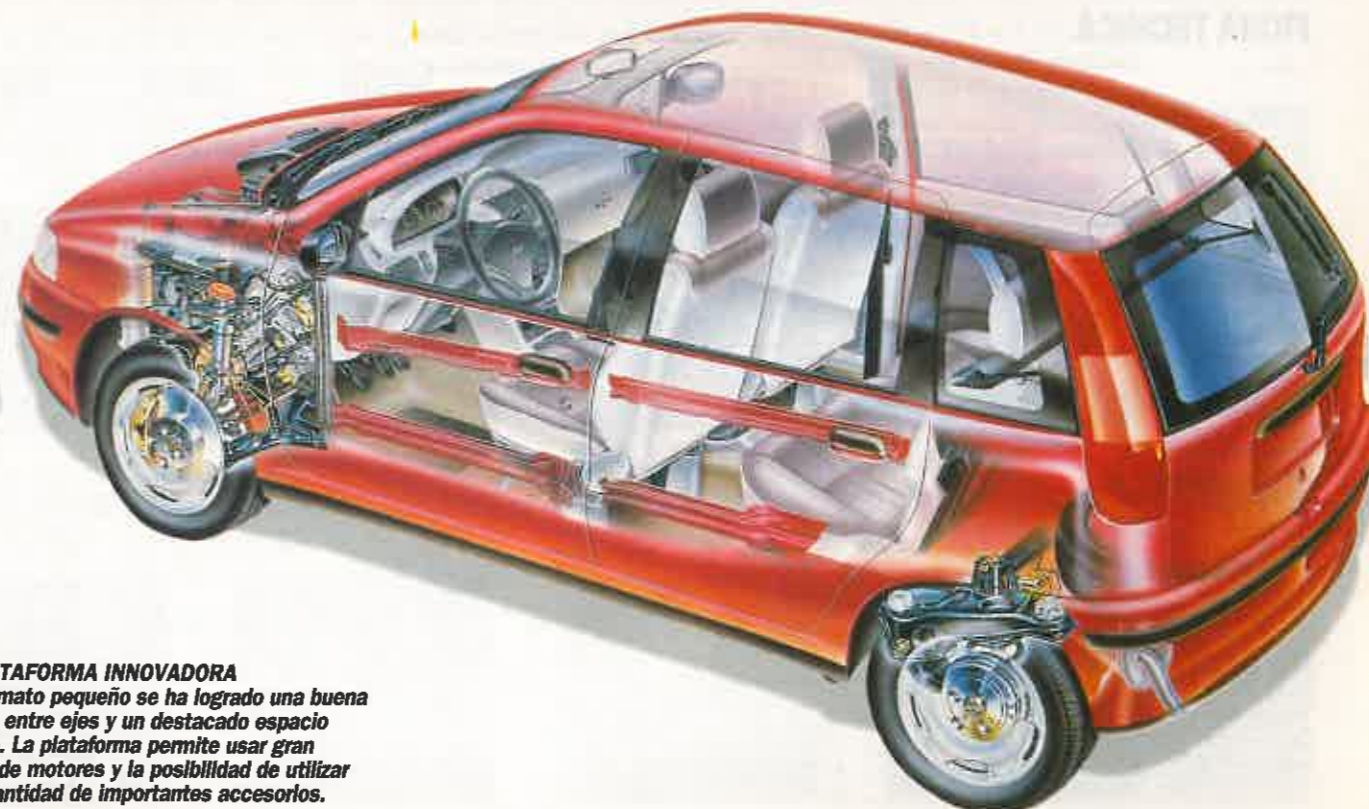


**SEIS MOTORES**  
De los seis propulsores que mueven al Punto, el 1.2 multipunto es el más equilibrado.

ma de «onda» muy atractivo y práctico. El cuadro de instrumentos se lee bien y contiene suficiente información, que se completa en las versiones superiores. Destaca igualmente el equipamiento que se emplea en el Punto, muy interesante para un coche de su categoría en los modelos de los niveles más elevados. A este respecto hay que decir que, tanto en las versiones de tres como de cinco puertas, se cuenta con tres niveles de acabado básicos: S, SX y ELX, a los que hay



**GRAN NIVEL DE SEGURIDAD**  
En el Fiat Punto se ha recurrido a soluciones de seguridad, tanto activa como pasiva, hasta ahora exclusivas de coches superiores.



**UNA PLATAFORMA INNOVADORA**  
En un formato pequeño se ha logrado una buena distancia entre ejes y un destacado espacio habitable. La plataforma permite usar gran variedad de motores y la posibilidad de utilizar en ella cantidad de importantes accesorios.



**AMPLIO INTERIOR**  
En el diseño del Punto se ha logrado mucho espacio y un salpicadero en «forma de onda» de buen aspecto.

seis marchas, que da lugar a una versión específica por suspensiones, y hasta por equipamiento. En cuanto al Turbo (versión GT), ha atemperado su funcionamiento, más previsible, con relación a la versión Turbo del Uno, pero esta motorización, en principio, no llegará a nuestro mercado. Por último, el turbodiésel, también satisface plenamente por rendimiento y por consumo. La transmisión más común es la manual de cinco marchas en todos los modelos, si bien en los más pequeños se ofrecen versiones de cuatro (no para España) y, el año que viene, aparecerá una versión automática derivada del cambio CVT para el modelo equipado con motor 1.2 de 60 caballos.

En la toma de contacto que hemos efectuado con todos los modelos del Punto hemos podido constatar sus buenos modos. De todos ellos, el 75 nos ha parecido el más interesante, el más equilibrado por todos los conceptos. A este respecto hay que decir que las versiones equipadas con barras estabilizadoras gozan de un comportamiento, de una estabilidad más adecuada. Y así, el 55 normal y el 60 resultan demasiado blandos y manifiestan una clara tendencia a irse de morro. Sus direcciones son ligeras, incluso



**A P L E N O S O L**

**N**O es normal que, al aparecer una nueva familia de modelos, lo haga -simultáneamente- una versión Cabrio, pero con el Fiat Punto es así. El pequeño Punto Cabrio responde a la premisa de ser un compacto descapotable agradable y funcional, caracterizado, además, por disponer de una plataforma muy avanzada que ofrece la máxima disponibilidad de espacio habitable. El Cabrio aprovecha todos los aspectos positivos de los modelos cerrados en cuanto a ergonomía, acabados, contenidos de serie y accesorios, junto a los mismos sistemas de seguridad preventiva, activa y pasiva, adaptados a su especial carrocería. En el Punto Cabrio se emplean dos motorizaciones unidas a dos niveles de aca-

bado distintos. Así, el nuevo motor de 1,2 litros con inyección monopunto y 60 caballos de potencia se asocia al nivel «S», funcional y con una completa dotación de serie. Mientras tanto, la segunda versión emplea el motor 1.6 de 90 caballos y el nivel «ELX», marcado por la elegancia y una dotación de serie sumamente rica. Naturalmente, airbag para conductor y pasajero, ABS, aire acondicionado y equipo de alta fidelidad están disponibles en estos modelos.

El diseño de Giorgetto Giugiaro ofrece una estética sumamente innovadora, con una generosa oferta de espacio interior unida a unas mínimas dimensiones exteriores. La esbelta línea de su carrocería transmite originalidad y simpatía.

**FICHA TECNICA**

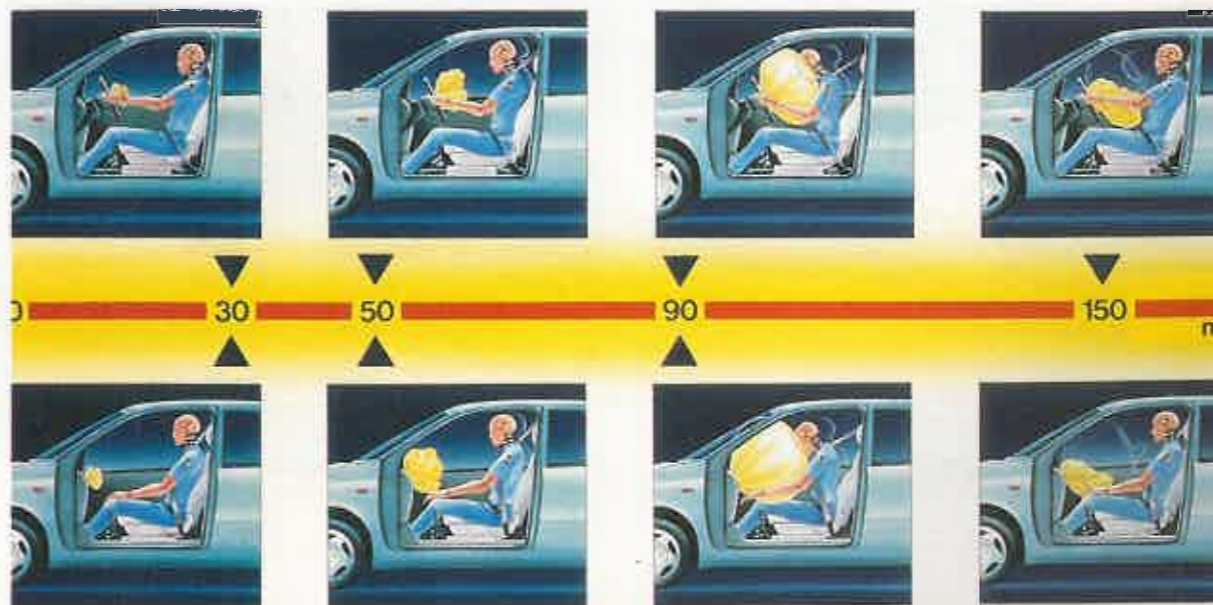
	PUNTO 55	PUNTO 60	PUNTO 75	PUNTO 90	PUNTO GT	PUNTO TD
<b>MOTOR</b>						
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.108	1.242	1.242	1.581	1.372	1.698
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2	2	2
Alimentación	Inyección monopunto	Inyección monopunto	Inyección multipunto	Inyección multipunto	Inyección y turbo	Inyección y turbo
Compresión	9,6 a 1	9,8 a 1	9,8 a 1	9,5 a 1	7,8 a 1	19 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	55 cv/5.500	60 cv/5.500	75 cv/6.000	90 cv/5.750	136 cv/5.750	72 cv/4.500
Par máximo / r.p.m.	8,7 mkg/3.500	10 mkg/3.000	11 mkg/4.000	13,2mkg/2.750	21,2 mkg/3.000	14 mkg/2.500
<b>TRANSMISION</b>						
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 (5) marchas	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCION Y FRENS</b>						
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	9,7	9,7	9,7	9,7	9,7	9,7
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Disco/Tambor.	Disco/Tambor.	Disco/Tambor.	Disco/Tambor.	Discos vent./Discos.	Disco/Tambor.
<b>SUSPENSIONES</b>						
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>						
En orden de marcha (kg.)	865/875	865/880	880/935	965/990	1.000	1.000/1.050
Largo/ancho/alto (mm)	3.760/1.625/1.450	3.760/1.625/1.445	3.760/1.625/1.455	3.760/1.625/1.450	3.770/1.625/1.440	3.760/1.625/1.455
Capacidad del depósito (l)	47	47	47	47	51	47
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>						
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	16 (16,5)	14,5	12	11,5	7,9	14,8
Velocidad Máxima (km/h)	150	160	170	178	200	163
Consumo Urbano (l/100 km)	7 (7,9)	7,5	7,8	9,5	9,7	6,9
A 90 km/h (l/100 km)	5 (4,7)	4,8	5,3	6	6,1	4,5
A 120 km/h (l/100 km)	6,9 (6,5)	6,4	6,9	8	8,3	6,4

las no asistidas, y frenan bien. Por cierto, el ABS, el mismo con distinta puesta a punto, sirve tanto para los modelos que usan disco y tambor, como para el GT, que usa sólo dis-

cos. A nuestro mercado llegarán 25 versiones distintas entre las dos carrocerías y con cuatro motores: 55, 75, 90 y Turbodiésel. El 55 en versiones S y SX más la EL 3 puertas

con 6 marchas, el 75 y el TD en versiones S y SX, y el 90 en versiones SX y ELX. El airbag será de serie en todas ellas menos en las S. ○

**Manuel Doménech**



**NECESARIO**  
No podía faltar en el Fiat Punto el doble airbag, de serie para el pasajero en muchas versiones y opcional el del acompañante.

Mercedes C 250 D Automático

# CORDERO CON PIEL DE LOBO

Bajo la carrocería, elegante y compacta, de la nueva Serie C de Mercedes, se esconde en este caso una mecánica de rendimiento muy discreto, sobre todo si pensamos que se trata de lo mejor en diésel a lo que de momento puede aspirar un comprador de la Clase C.



## VIRTUDES

Comportamiento a toda prueba  
Acabado y confort  
Consumo mínimo

MERCEDES C 250 D Aut.  
PRECIO: 5.394.560 PTAS.

Prestaciones pobres  
Precio elevado  
Cambio automático muy limitado

## DEFECTOS

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

**E**L Mercedes de la nueva Clase C en su versión diésel multiválvulas más potente con cambio automático, no es un diésel rápido como lo era la versión turbo de gasóleo del antiguo 190 y, obviamente, tampoco se trata de una berlina asequible para cualquier familia de tipo medio, ya que la factura en el mejor de los casos supera «dramáticamente» los 5 millones de pesetas. El nuevo Mercedes C250 D es, sobre todo, una berlina diésel silenciosa y ecológica, que consume habitualmente muy poco y que destaca sobre todo por su excepcional comportamiento y comodidad. Su precio sólo es apto para economías saneadas que no conozcan el significado de la palabra crisis.

Utilizar la técnica de las cuatro válvulas por cilindro en un diésel, cuando habitualmente se asocia a vehículos con carácter deportivo o prestaciones superiores, ha permitido a Mercedes no sólo convertirse en el primer fabricante del mundo que introduce este número de válvulas por cilindro en un turismo diésel (recordemos que el grupo PSA utiliza tres en vez de cuatro), sino también cumplir un objetivo fundamental a costa de otras ventajas: contar con un coche emisor de muy pocas partículas nocivas y con un consumo ridículo, teniendo en cuenta la casi tonelada y media que pesa. Sin embargo, han renunciado a las prestaciones contradiciendo su nueva filosofía. Pero, ¿habrá merecido la pena la inversión multimillonaria?

La cosa no está nada clara. El Mercedes C250D con culata de cuatro válvulas por cilindro (20 válvulas) y una nueva precámara, anda muy poco más que la anterior versión 190D 2.5 (la cosa empeora con cambio automático), aunque también gasta algo menos, mucho menos si tenemos en cuenta el aumento de peso que alcanza los 275 kilogramos respecto al 190D 2.5 (equivalente a cuatro personas de 70 kilo-

**PRUEBA**  
Motor 16

gramos). El cambio automático consigue enmascarar a medias una falta de respuesta evidente por debajo de las 3.000 revoluciones. El coche cumple más que honestamente llaneando, pero cualquier repecho un poco serio obliga a recordar con nostalgia la respuesta de un turbo, la ayuda inestimable de la sobrealimentación en las condiciones más desfavorables. Afortunadamente, en Mercedes se trabaja a marchas forzadas en una versión turbodiésel para este modelo. El coche saldría al mercado en el 94, aunque problemas de temperatura en la cabeza del pistón podrían retrasar el lanzamiento al 95. Con todo, sólo hay una cosa clara: de momento, el comprador de un diésel de la nueva Serie C se tendrá que conformar con este coche como tope de gama.

¿Qué se consigue a cambio de un desembolso superior a los cinco millones? Pues, ante todo, un señor Mercedes que supera en todo al súper explotado 190. La suavidad de líneas junto con lo compacto del tamaño lo convierten en uno de los modelos más atractivos de la marca con una virtud importante, parecer mu-

mentar el precio del coche a niveles insospechados (nuestra unidad llevaba opciones por valor de un millón).

El volante mantiene sus buenas proporciones; sin embargo, el *airbag* no lo hace especialmente prominente. El freno de mano entre los dos asientos ha pasado a mejor vida, sustituyéndose por el freno de pie en el lado izquierdo de los Mercedes más grandes. En su lugar un estupeado portaobjetos proporciona un desahogo que se agradece sobre todo cuando el *airbag* del acompañante (opcional) deja la guantera con llave casi inutilizable. El sistema de aireación se ha desarrollado con acierto, ya que en caso de no llevar el aire acondicionado conectado, el caudal de aire que entra en el habitáculo es suficiente y no hay que forzarlo con el ventilador, algo siempre molesto.

Ganar espacio en las plazas traseras y en el maletero del coche que sustituyese al 190 era condición «sine qua non» para lograr un vehículo competitivo, una berlina sin estrecheces impropias de un Mercedes. La ganancia de espacio ha sido considerable y en el peor de los casos (cuando el conductor es muy alto y retrocede la banqueta casi al máximo) los ocupantes de las plazas traseras pueden todavía sentarse cómodamente sin tener que encoger las piernas ni bajar la cabeza, todo ello a pesar de que el nuevo emplazamiento del depósito de combustible, ha obligado a elevar de forma ostensible la altura del asiento.

El maletero no solamente ha visto aumentado ligeramente su volumen útil, ahora opcionalmente se ofrece el conocido respaldo posterior partido que saca del apuro en más de una ocasión y en cuyo diseño se ha concedido especial importancia a la seguridad. Bajo el suelo del maletero tienen cabida una rueda de repuesto de tamaño normal y la batería, además de algunos huecos multiuso.

La marca reconoce que ha endurecido las suspensiones, algo que podría llegar a preocupar al comprador en caso de que corriese peligro el excelente compromiso entre comportamiento y comodidad del anterior modelo. Sin embargo, el resultado no ha podido ser más satisfactorio. Al sustituirse el tren delantero por otro con nueva geometría, un eje de tracción articulado, similar al que utiliza



**AUTONOMÍA BRILLANTE**  
Puede recorrer más de 700 kilómetros sin repostar a una media de 120 km/h.

**GRAN RUTERO**

Una de las mejores cualidades de la nueva Serie C es su sano comportamiento y su comodidad en cualquier circunstancia. La nueva suspensión delantera, los tarados más duros y el eficaz eje trasero multibrazo se combinan a la perfección. La silueta del sustituto del 190 está muy conseguida.



**DESCARADO**  
Ya no se oculta el logo de DIESEL, ahora se anuncia a bombo y platillo y bien grande para que se vea. Los pilotos son de nueva factura.

cho más coche de lo que parecía su antecesor. Esta sensación se confirma en el interior, más amplio y cuidado, aunque la presentación haya perdido algo de calidad. La política de equipamiento y opciones ha cambiado ligeramente. Se sigue pagando mucho, pero por lo menos te dan algo más a cambio. El *airbag* del conductor, el ABS, los elevalunas eléctricos delanteros, la dirección asistida, el cierre centralizado y el aire acondicionado se entregan sin sobrepago con el coche. Se puede elegir entre 17 colores de carrocería (que no se entere su mujer) y te cambian gratuitamente el cenicero por un portaobjetos, si se toma la inteligente decisión de no fumar en el coche. En cualquier caso, siguen ofreciendo opciones para aburrir que pueden incre-

**VIRTUDES**

Rigidez del chasis  
Detalles de equipamiento  
Comportamiento

**LANCIA DELTA 1.8 ie LE**  
PRECIO: 2.299.000 PTAS.

Motor poco brillante  
Visibilidad trasera  
Rueda repuesto emergencia

**DEFECTOS**

**A FONDO**

*Lancia Delta 1.8 ie LE*

# DEPORTIVO EN APARIENCIA

Los nuevos Lancia Delta llegan a España con envoltorio deportivo, como así lo evidencian el alerón trasero y las faldillas aerodinámicas. Sin embargo, la versión 1.8 que pasamos a analizar, de deportivo sólo tiene su aspecto.



**PRUEBA**

Motor 16





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

**A** Lancia Delta le llegó el relevo después de casi tres lustros de existencia y nada menos que seis Campeonatos del Mundo de Rallyes en su haber.

El nuevo Delta nada tiene que ver con su antecesor, salvo el nombre. Su aspecto, totalmente renovado, recuerda en su parte frontal al Dedra, mientras que la parte trasera tiene reminiscencias de otro famoso de Lancia, el Alfasud. La única similitud del nuevo modelo con su ancestro no deja de ser, pues, más que nominal.

De todos modos, al nuevo mode-

lo le queda un largo camino por recorrer si quiere alcanzar el éxito del viejo Delta. De momento, lo que ha perdido el nuevo modelo es la personalidad en cuanto a diseño. Es cierto que el nuevo Delta presenta unas líneas redondeadas, de cintura muy alta y acordes con las tendencias actuales, pero no deja de ser uno más del montón.

Sin embargo, aunque haya perdido personalidad, el nuevo diseño del Delta permite tener más espacio interior para los pasajeros y también algo más de volumen de maletero para el equipaje. Con todo, la capacidad del maletero es más bien pequeña para un coche de su clase, y eso que la rueda de repuesto le merma poco sitio, puesto que es de las de emergencia, o sea de menor tamaño que las que calza el coche.

Lo primero que llama la atención al abrir la portezuela del Delta 1.8

LE es su estupenda tapicería en tejido Alcantara, que se ofrece de serie. Al volante, la postura de conducción no termina de ser al cien por cien cómoda. Y es que, aunque disponga de un reglaje en inclinación, que por cierto es mínimo, la banqueta se queda algo alta respecto a los pedales. De todos modos, esta apreciación es mínima y los asientos ofrecen un apoyo amplio y confortable.

La instrumentación es suficiente y se lee bien, entre otras cosas porque la columna de la dirección se regula en altura. Entre el equipo de serie destaca, a parte del aire acondicionado (que por cierto dejó de funcionar en nuestra unidad), una silueta del coche en el cuadro de mandos, que comunica si los distintos niveles y partes mecánicas del coche están bien, así como si nos hemos olvidado alguna puerta abier-



**CON ASPECTO DEPORTIVO**  
Como lo manifiestan el alerón trasero y las faldillas aerodinámicas, se venden todas las versiones del Lancia Delta en España.

ta. También dispone de una luz orientable que permite al acompañante consultar un mapa, sin que la luz moleste al conductor.

Otros detalles los constituyen los cinturones regulables en altura o una salida de aire para los asientos traseros. Respecto a la habitabilidad trasera, nada que reseñar, salvo que no dispone de mucha altura hasta el techo y que los respaldos de los asientos se abaten por partes para comunicarse con el maletero.

Entre las opciones se puede comprar el *airbag* o bolsa hinchable en caso de accidente. La guantera dispone de llave y dentro se encuentra un botón que sirve para desbloquear la cerradura del maletero, pero no abrirlo.

Para terminar con lo referente a carrocería, citaremos que la visibilidad trasera y trasera lateral, es es-

**LO MEJOR**  
Del nuevo Lancia Delta 1.8 es su compacta carrocería, que le permite abordar cualquier tipo de curvas con toda confianza.

## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero transversal de 4 cilindros en línea. Culata de aleación ligera y bloque de fundición. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.756 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84 mm. Carrera: 79,2 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 105 CV (76 kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 14,3 mkg (137 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

### TRANSMISIÓN

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: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,3 km/h.

### DIRECCIÓN

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

### FRENOS

Delanteros: Discos de 257 mm. de Ø. Traseros: Discos de 240 mm. de Ø. Antibloqueo de frenos: Opcional.

### SUSPENSIÓN

Delantera: De ruedas independientes tipo McPherson con brazos oscilantes inferiores transversales, amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con brazos tendidos anclados a un bastidor auxiliar y barra estabilizadora.

### RUEDAS

Neumáticos: 185/60R14. Llantas de aleación de 5,5JX14 pulgadas.

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.200 kg. Capacidad del depósito de combustible: 51 l.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	10,4
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,2
En conducción rápida	15,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,0
A 140 km/h de crucero	11,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	498

## PRESTACIONES

### VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **184**

### ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **19,1**

1.000 m salida parada **35,0**

De 0 a 100 km/h **13,5**

Recorriendo (metros) **229**

### RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **19,6**

400 m desde 40 km/h en 5ª **21,7**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **36,5**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **41,2**

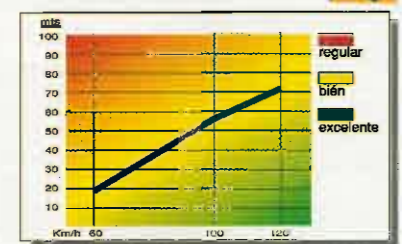
De 80 a 120 km/h en 4ª **13,2**

recorriendo (metros) **368**

De 80 a 120 km/h en 5ª **19,6**

recorriendo (metros) **550**

## FRENOS

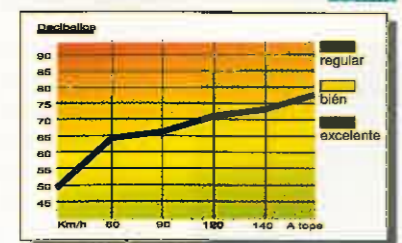


A 60 Km/h: **19,1**

A 100 Km/h: **56,3**

A 120 Km/h: **71,0**

## SONORIDAD



Al ralentí: **49,5**

A 60 Km/h: **64,5**

A 90 Km/h: **66,6**

A 120 Km/h: **71,7**

A 140 Km/h: **73,0**

A Tope: **77,8**

## DATOS DEL COMPRADOR

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

casa, debido al reducido tamaño y pronunciada inclinación de la luneta trasera. Esto no permite tener perspectiva trasera en maniobras de aparcamiento, que habrá que efectuarlas a ojo u oído.

Como decíamos al principio, todos los Delta que se venden en España vienen con traje deportivo (alerón trasero y faldillas aerodinámicas). Sin embargo, el 1.8 de esta prueba, de deportivo solamente tiene estos apéndices, porque el motor es muy discreto en su andar.

El motor, de 1.756 centímetros



**POCO BRILLANTE**  
Resulta de rendimiento el motor de 1,8 litros de cilindrada y 105 caballos de potencia.

cúbicos, consigue lanzar en recta al Delta hasta los 184 kilómetros por hora reales. Pero decepciona al acelerar y cuando tiene que recuperarse. Desde luego nos esperábamos más del moderno sucesor de un modelo de tan dilatada trayectoria deportiva.

A su favor, este motor cuenta con una suavidad de marcha y ausencia total de vibraciones. Para esto dispone de una moderna alimentación por inyección multipunto y de dos ejes cotrotantes que evitan cualquier tipo de vibración. De todos modos, la unidad que probamos tuvo serios fallos en la inyección y al final de los test el motor terminó girando en tres cilindros.

Un motor poco brillante de prestaciones suele compensar esta falta de fuerza con unos consumos, como se suele decir, de mechero. Pe-

## OPCIONES

Pintura metalizada: 40.000 ptas. Antibloqueo de frenos Bosch: 150.000 ptas. Corrector de altura de faros, reposacabezas y elevalunas eléctricos traseros: 51.500 ptas. Dispositivo antirrobo: 50.000 ptas. Autorradio: 78.000 ptas. Techo solar eléctrico: 108.000 ptas. Bolsa hinchable en caso de accidente: 60.000 ptas.

A FONDO



**DETALLES DE EQUIPO**  
Como elevalunas eléctricas, aire acondicionado o el agradable tejido Alcantara de los asientos, están incluidos en el precio del Lancia Delta 1.8 LE.

ro lo cierto es que éste no es el caso del Delta 1.8. El consumo medio de 9,3 litros cada cien kilómetros, es moderado. Sin embargo, apenas apretamos el acelerador y pasamos de los 120 kilómetros por hora, la aguja del marcador de la gasolina baja sensiblemente. Parte de este gasto de combustible se debe al pe-

so del coche (1.200 kilos) y a unas relaciones del cambio más bien cortas.

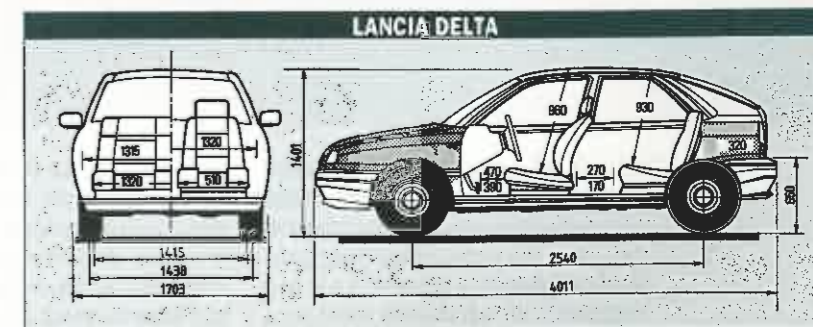
El punto fuerte del nuevo Delta es, sin lugar a dudas, su chasis. Aporta una carrocería rígida y compacta que permite abordar cualquier tipo de curvas con toda confianza. El coche apenas pierde la composi-

tura, también en el caso que nuestra velocidad sea elevada. En esta tesitura oiremos cómo los neumáticos chillan, pero también notaremos cómo el coche, a pesar de estos chillidos, apenas se desliza, y cuando lo hace es sumamente dócil del corregir.

Al buen comportamiento de la ca-

## EQUIPAMIENTO

El nuevo Lancia Delta en versión 1.8 LE incorpora gran variedad de equipamiento, entre cuyos elementos destacan: dirección hidráulica, cierre centralizado, retrovisores exteriores eléctricos y antelpanantes, elevalunas eléctricos delanteros, climatizador, luces para niebla, asiento conductor regulable en altura, llantas de aleación ligera y tapicería interior en tejido Alcantara.



Muchos podrían ser los rivales del nuevo Lancia Delta 1.8 LE puesto que el segmento de los vehículos de cuatro metros de longitud es numeroso y el que registra mayor número de

ventas en nuestro país. Son coches que por las características de sus carrocerías y la buena capacidad del maletero, están en la mente de familias que quieren viajar con co-

## ALFA ROMEO 33 1.7 ie



**E**l modelo pequeño de Alfa Romeo tiene su mejor argumento de venta en un precio asequible. Precio que incluye en su equipamiento de serie: dirección asistida, elevalunas eléctricos y cierre centralizado. Sin embargo, lo que es una lástima es la mala terminación general de sus interiores, que desmerece la buena presencia externa del modelo. El motor es algo más brillante que el Delta, pero en contrapartida gasta más combustible. Por último, en lo que no tiene nada que ver con su rival es en comportamiento, puesto que la estabilidad del Alfa Romeo resulta delicada en curvas.

PRECIO: 1.965.000 pesetas.  
CILINDRADA: 1.712 cc.  
POTENCIA: 107 CV a 5.800 rpm.  
VELOCIDAD MÁXIMA: 175 Km/h.  
ACELERACION DE 0 A 100 Km/h: 12,8 seg.  
CONSUMO MEDIO: 9,9 l/100 Km.  
PESO: 970 kg.  
VOLUMEN DEL MALETERO: 400 litros.  
LONG./ ANCH./ ALTURA/ (mm): 4.075/1.615/1.350

## FORD ESCORT GHIA 1.8 16V



**U**n motor de dieciséis válvulas muy equilibrado es el que ofrece este modelo. No asombra por unas prestaciones muy veloces, pero es muy suave de funcionamiento y económico de consumo. Desde luego el rendimiento mecánico es superior al del Lancia Delta. De lo que peca este motor es de dejarse oír bastante dentro del habitáculo y también de tener unos desarrollos del cambio largos. En cuanto a precio, es más barato que el del coche italiano, aunque menos equipado. Otro apartado en el que el coche alemán gana es en el de la presentación. El Ford está mejor acabado. En comportamiento, sin embargo, es peor.

PRECIO: 2.109.000 pesetas.  
CILINDRADA: 1.796 cc.  
POTENCIA: 105 CV a 5.500 rpm.  
VELOCIDAD MÁXIMA: 194 Km/h.  
ACELERACION DE 0 A 100 Km/h: 11,0 seg.  
CONSUMO MEDIO: 8,6 l/100 Km.  
PESO: 1.105 kg.  
VOLUMEN DEL MALETERO: 380 litros.  
LONG./ ANCH./ ALTURA/ (mm): 4.035/1.695/1.395

rocería se une el excelente trabajo realizado en las suspensiones, que son perfectamente eficaces y cómodas para viajar de forma descansada. El conjunto es rematado por una dirección, de asistencia hidráulica

de serie, precisa y de dureza justa. De la palanca de cambios no podemos decir lo mismo, es de forma irregular con una gruesa costura justo en la superficie de agarre, que hace su tacto un tanto molesto.

La sonoridad también es elevada a partir de los 100 kilómetros por hora. Y en lo que se refiere a frenos, paran en distancias normales. El sistema antipatinamiento se puede comprar aparte como opción.

## FRENTE A SUS RIVALES

modidad. Sin embargo, hemos elegido estos cuatro modelos por tener los rasgos más afines con el coche de nuestra prueba. Rasgos de cilindrada, potencia, carrocería, precio y

cierto aire deportivo en su diseño. Entre ellos el Opel Astra GT 1.6i y el Volkswagen Golf GTI 2.0 se pueden comprar también con carrocería de tres puertas a menor precio.

**C**on cinco caballos menos de potencia y menor cilindrada que su rival, el Opel Astra acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en dos segundos menos, pero esto no es todo, sino que, además, consume un litro de gasolina menos cada cien kilómetros. Y es que el Astra equipa un motor muy estudiado, al que se unen unos desarrollos del cambio bien escalonados. También el precio es inferior al del modelo italiano recién nacido, claro está que carece de aire acondicionado entre su equipamiento de serie, cosa que no ocurre en el Delta. Otra virtud del Astra es la buena capacidad del maletero.

PRECIO: 2.055.000 pesetas.  
CILINDRADA: 1.598 cc.  
POTENCIA: 100 CV a 5.600 rpm.  
VELOCIDAD MÁXIMA: 189 Km/h.  
ACELERACION DE 0 A 100 Km/h: 11,4 seg.  
CONSUMO MEDIO: 8,4 l/100 Km.  
PESO: 975 kg.  
VOLUMEN DEL MALETERO: 360 litros.  
LONG./ ANCH./ ALTURA/ (mm): 4.050/1.690/1.410

**E**l mayor defecto del mítico Golf GTI es el precio. Con 300.000 pesetas adicionales respecto a su oponente italiano, no ofrece de serie el aire acondicionado, mientras que el Delta sí. En su descarga hay que citar que el motor tiene diez caballos más de potencia y casi dos litros de cilindrada. De todos modos, para ser un GTI tendría que conseguir unos valores de prestaciones más rápidos. Con todo, acelera bastante mejor que el Delta. Es un coche que se distingue por la facilidad de conducción y por la nobleza de sus reacciones en todo tipo de carreteras.

PRECIO: 2.601.000 pesetas.  
CILINDRADA: 1.984 cc.  
POTENCIA: 115 CV a 5.400 rpm.  
VELOCIDAD MÁXIMA: 190 Km/h.  
ACELERACION DE 0 A 100 Km/h: 10,5 seg.  
CONSUMO MEDIO: 8,8 l/100 Km.  
PESO: 985 kg.  
VOLUMEN DEL MALETERO: 330 litros.  
LONG./ ANCH./ ALTURA/ (mm): 4.020/1.695/1.425



En definitiva, el comprador de un Lancia Delta 1.8 LE se encontrará con un coche de apariencia deportiva, pero de andar discreto. De equipamiento completo en el que destacan unos asientos en magnífica

## OPEL ASTRA GT 1.6i 5p



## VOLKSWAGEN GOLF 2.0 GTI 5p



tapicería en Alcantara. Pero sobre todo es un coche de comportamiento seguro. ○

Simonetta Garlh  
Fotos: Ramón Rodríguez

FUERA DE SERIE

Monteverdi Hai 650 F1

# UN FORMULA 1 PARA DOS

Otro supercoche se suma a la corta lista de sueños con ruedas. Se trata de una versión de calle del Onyx, monoplaza que compitió por el Campeonato del Mundo de la temporada 90-91.



El Monteverdi Hai 650 F1 está construido sobre una base monocasco de fibra de carbono y su creador ha querido sobre todo hacer conducible por manos normales un Fórmula 1. Este modelo celebra el jubileo de las actividades automovilísticas y deportivas del propio Monteverdi y resucita desde hace dos décadas al Hai 450 SS de 1970. El número 650 hace referen-

**SIN CONCESIONES**  
Se trata de un Fórmula 1 disfrazado de calle capaz de alcanzar los 335 kilómetros por hora. Nada sobra en el exiguo equiplo del Monteverdi.



## PASIÓN DE CANA

El suizo Peter Monteverdi realizó su primera preparación deportiva hace cuarenta años. Abrió su trayectoria como creador de versiones especiales con un Fiat Balilla, para seguir en los años cincuenta trabajando sobre los carismáticos Lotus Seven.

Con diecisiete años recién cumplidos, Peter Monteverdi acababa de finalizar sus estudios de mecánica en la fábrica Saurer. Después, comenzó a trabajar con su padre, quien era representante oficial de BMW en la localidad de Basle. Sus inicios en la competición fueron en las carreras para preparadores bajo las siglas MBM, para las cuales preparó doce monoplazas de Fórmula Junior con motores DKW para, más tarde, hacer lo propio con mecánica Ford.

Después proyectó un biplaza con motor italiano Osca, para continuar en los sesenta con los MBM GT y, durante el Salón de Francfort del 67, pre-

sentar por primera vez un modelo bajo el nombre Monteverdi High Speed 375S, cuya carrocería fue diseñada por Frua. La crisis petrolífera de los setenta obligó a Monteverdi a tomar otros derroteros, de los que salieron el Palm Beach convertible, el todo terreno Safari con motor Chrysler V8, un sedán basado en el Dodge Aspen, el Monteverdi Sahara... Ya en los ochenta, fabricó en serie limitada el Tiara y transformaciones de los Mercedes 380 SEL/500 SEL. Tras ello suspendió la fabricación de automóviles para concentrar sus esfuerzos en crear el museo de Binningen, el mayor de Suiza, y en la creación de la firma Monteverdi Design especializada en interiores.

Con 59 años, Peter Monteverdi se muestra dinámico en extremo. Con su entusiasmo intacto, en 1991 se asoció al equipo inglés de Fórmula 1 Onyx que fichó como primer piloto a Stephan Johansson.

dales de aluminio se adivinan las verdaderas intenciones del Monteverdi. El primer Monteverdi Hai 650 F-1 estará montado en otoño. Se prevé una producción de sólo doce unidades, hechas a mano en Binnin-

gen, muy cerca de Basle, y el precio será del orden de los 850.000 francos suizos que, al actual cambio, suponen más de setenta y ocho millones de pesetas. ○

John E. Bech/JLS

**VISIÓN FUGAZ**  
Muy pocos podrán ver de cerca la traseña del Hai, mientras sus bestiales neumáticos Pirelli 335/35 17 P Zero TL dejan atrás el paisaje.

cia a la potencia de este mega-deportivo, cuya elegante carrocería aerodinámica está realizada en fibra de vidrio, fibra de carbono y reforzada con resinas epoxy. La silueta, en general, tiene la agresiva línea de un pez depredador y recuerda en sus aires al Jaguar XJ220. El responsable de estas formas es Klaus Frenzel y su mayor problema ha sido combinar la ineludible eficacia de un deportivo de estas características con la belleza y proporción de los volúmenes.

Debajo de su caparazón sintético, el Monteverdi Hai 650 F1 esconde su rígida espina de fibra de carbono en forma de nido de abeja y a la que se acoplan unas sofisticadísimas suspensiones delanteras a través de un subchasis de sólido aluminio. En su parte trasera, el chasis soporta un motor Ford Cosworth DFR de ocho cilindros en V. Cubica 3,5 litros y sus 650 caballos desencadenados a 11.000 revoluciones por minuto catapultan al Monteverdi hasta los 335 kilómetros por hora. En tan sólo ocho segundos, el coche ya rueda a 200 kilómetros por hora y para quien no esté muy convencido de saber aguantar esas sensaciones, la marca ofrece como opción sustituir el motor de Fórmula 1 por otro de menor potencia.

Su caja de cambios está dispuesta transversalmente y a ella se ancla la suspensión trasera, transmitiendo la potencia a través de un bloque diferencial. Los discos de los frenos son de fibra de carbono y van escondidos tras unas impresionantes llantas BBS de 17 pulgadas delante y 17 detrás. Un depósito de gasolina dividido en tres partes contiene 150 litros de gasolina de alto octanaje. Por lo demás, la pura raza de este monstruo de la carretera no hace necesaria mayor decoración, de aspecto desnudo, el interior recibe los instrumentos imprescindibles para el pilotaje y nada más ver los pe-



## A TODO LO ANCHO

Nada menos que 650 caballos se transmiten desde el motor Ford Cosworth DFR hasta las enormes llantas de trece pulgadas a través de una caja de seis relaciones.

## SÓLO PARA ELEGIDOS

A partir de otoño saldrá el primero de los doce únicos Hai 650 F1. Su precio, de casi ochenta millones de pesetas, lo dice todo sobre la exclusividad del modelo.



LA PROXIMA SEMANA  
CAMBIO 16 PRESENTA

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

EL COMPACT DISC N°12 DE LA COLECCION  
**VERANO CALIENTE**

# el ULTIMO BAILE

Los grandes éxitos de Los Macondo  
Los Tremendos • Menea Mix  
• Los Black Stars  
• El Gran Combo de Puerto Rico



**Cambio16**  
¡COMPACTO!

## Baja el número de accidentes de motocicleta

# AUN NO ES SUFICIENTE

El pasado año, el número de accidentes de moto y ciclomotores comenzaron a descender y también ha bajado el número de muertos. Sin duda, la entrada en vigor de la obligatoriedad del casco tiene mucho que ver en este descenso, aún insuficiente.



La tendencia al alza de las víctimas mortales en accidentes de motos cambió el pasado año, en el que se produjo un descenso del 16,6 por ciento, con respecto a 1991, descenso que también coincidió con la entrada en vigor de la obligatoriedad del casco, seis meses antes de que acabara el año. Sin duda, aún es pronto para valorar los efectos positivos de esta obligatoriedad, pero lo que resulta obvio es que la mayor parte de las víctimas en accidentes con vehículos de dos ruedas fallecen por lesiones en la cabeza y, según la Organización Mundial de la

Salud, la utilización correcta del casco reduce en un 30 por ciento el riesgo de traumatismo craneal y un 40 por ciento el de mortalidad, sin mencionar el alto índice de paraplejias que causa tanto la mala utilización del casco como el no llevarlo puesto.

De momento, las cifras que existen de 1993 mantienen las esperanzas de que esa tendencia a la baja se consolidará al final de este año. Si en 1993, desde el 1 de enero al 25 de agosto, se han producido en las carreteras y calles españolas un total de 2.654 siniestros con víctimas mortales y el número de motocicleta

tas y ciclomotores que se han visto implicados en estos accidentes asciende a 447, al final del pasado año eran 1.033 los vehículos de dos ruedas involucrados dentro de los 5.103 accidentes ocurridos a lo largo de 1992. Teniendo en cuenta que son ocho los meses transcurridos y que los datos incluyen prácticamente la época más conflictiva que se corresponde con el verano, los 291 accidentes mortales en que se ha visto implicada alguna moto y los 156 de ciclomotores apuntan a un nuevo descenso en el número de muertos con respecto a 1992, en que fueron

### CONDUCTORES Y PASAJEROS MUERTOS

AÑO	Ciclomotores	Motocicletas
1970	189	353
1975	299	181
1980	342	243
1981	324	208
1982	307	178
1983	304	203
1984	330	214
1985	349	260
1986	370	264
1987	389	321
1988	441	420
1989	503	562
1990	525	609
1991	467	707
1992	351	589

### FACTORES HUMANOS QUE INFLUYEN EN LOS ACCIDENTES

Velocidad inadecuada	357	39,6%
Inexperiencia con esa motocicleta	173	19,2%
Distracción	196	21,7%
Alcohol/Drogas	126	14,0%
Inexperiencia general	106	11,7%
Otros	50	5,5%
Infracción	139	15,4%
Cansancio/sueño	53	5,8%
Conducta temeraria	48	5,3%
Enfermedad	6	0,6%

Datos del estudio realizado por la Dirección General de Tráfico sobre novecientos conductores de motocicletas que tuvieron un accidente sin víctimas mortales. (Los factores no son excluyentes y por eso el total supera el número de accidentes estudiados).

589 las víctimas mortales de los 654 accidentes en los que intervino una motocicleta y 351 las que causaron los 379 accidentes de ciclomotor. Además, aunque son 291 motos y 156 ciclomotores los implicados en siniestros mortales, el número de accidentes propiamente de motos y ciclomotores es de 272 y 154.

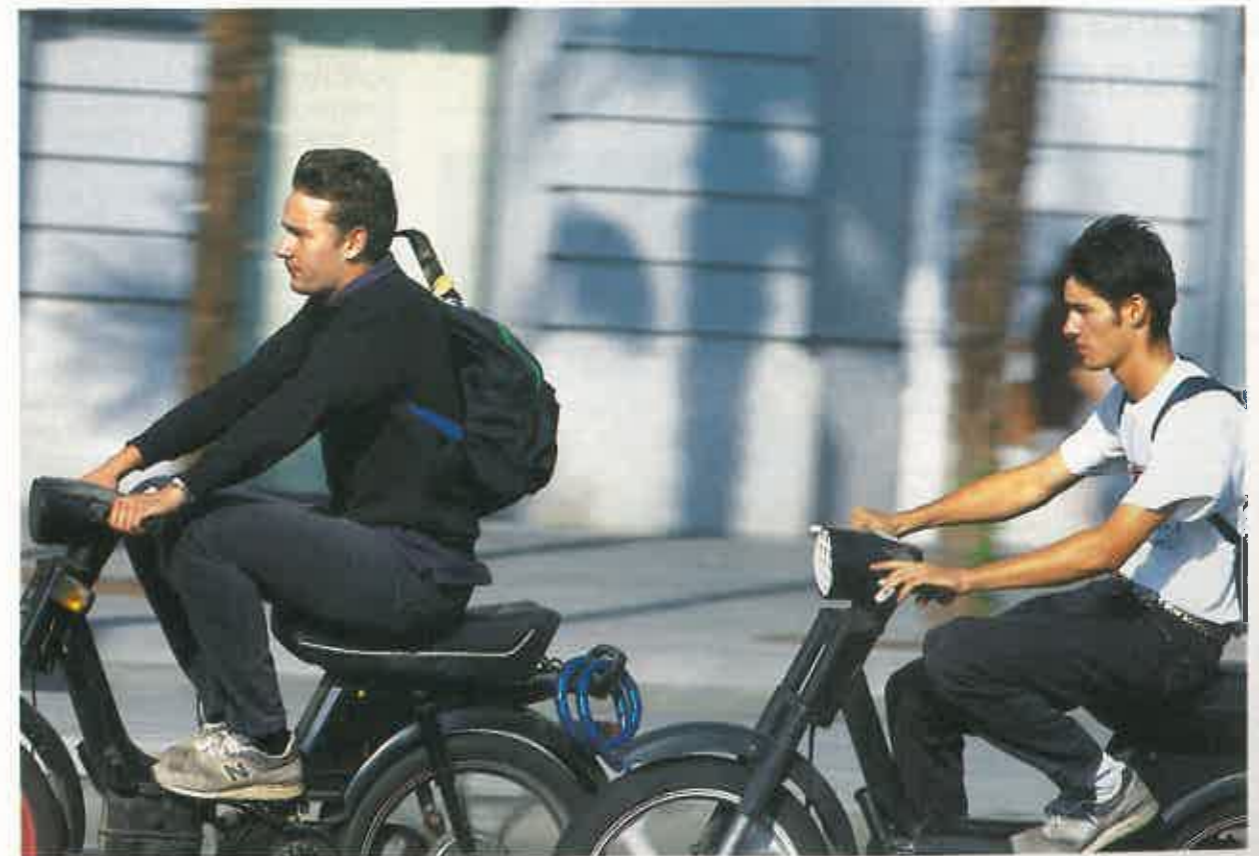
La influencia positiva del casco es innegable pero, aunque reduce la mortalidad protegiendo de cualquier pequeño golpe en la cabeza que sin casco podría ser mortal, a altas velocidades puede paliar los efectos, pero no es un seguro contra la muerte.

El estudio realizado por la Policía Municipal de Madrid destaca que el número de heridos en accidente de ciclomotor a lo largo del primer semestre pasó de 477 en 1992 a 394 este año, en el que los muertos han sido dos, frente a los seis que perdieron la vida en ese mismo periodo del año pasado; cifras que representan una significativa disminución del 66 por ciento, reducción sin duda propiciada por la entrada en vigor de la obligatoriedad del casco y las campañas realizadas para concienciar a los conductores de que el casco es una insustituible medida de seguridad.

Pese a todo, y aunque el estudio sólo recoge los datos de las vías preferentes madrileñas, en los seis primeros meses del año el número de denuncias por viajar sin este vital elemento ascendió a 3.500.

Del 1.251.879 motocicletas que

**EL CASCO NO ES UN SEGURO  
CONTRA LA MUERTE, PERO  
REDUCE LOS RIESGOS Y PUEDE  
EVITAR LESIONES MÁS GRAVES.**



**PROTECCIÓN VITAL**  
Para conducir por ciudad también es fundamental usar un casco homologado.



**LAS MANIOBRAS O INFRACCIONES COMETIDAS POR OTROS VEHÍCULOS, ESPECIALMENTE TURISMOS, SON LA CAUSA DE MUCHOS ACCIDENTES DE MOTOS.**

componían el parque nacional a finales de 1992, más de dos tercios del total estaban matriculadas en Cataluña, Andalucía, Región Valenciana y Comunidad de Madrid, siendo Barcelona, con 271.340 motos, la provincia que encabeza el ranking, seguida de Madrid, 133.577; Valencia, 84.903 y Sevilla, 49.888.

En los seis primeros meses del año las carreteras catalanas se han cobrado 26 vidas de motoristas -17 en la provincia de Barcelona- de los

cuales 20 llevaban casco. Por su parte, del 1 de enero al 31 de julio, las víctimas mortales como consecuencia de accidentes en los que intervinieron vehículos de dos ruedas en la provincia de Sevilla -casco urbano y carretera- se elevaron a 23, frente a los 37 fallecidos a lo largo del mismo periodo el pasado año. Además, probablemente por la obligatoriedad del casco en los ciclomotores, resulta significativo el espectacular descenso del número de víctimas mortales en los siniestros ocurridos en la capital andaluza, que han pasado de 17 en 1992 a cuatro en el mismo periodo de este año. También en Valencia, el descenso de víctimas mortales ha sido significativo. Los motoristas muertos en esta provincia durante los seis primeros meses de 1992 fueron 21, mientras que en el mismo periodo de este año la cifra se ha reducido a 10, lo que representa un significativo descuento del 50 por ciento. Sin duda la obligatoriedad del casco ha influido en este descenso de la mortalidad, ya que, si ocho de los diez fallecidos llevaban casco, el número de heridos este año ha sufrido un ligero aumento -535 de enero a junio de 1992 y 553 en el mismo periodo este año-, aumento de heridos que hace pensar en que algunos de estos motoristas se han salvado de la muerte por llevar un casco protector. Por otra parte, del estudio realizado por la Dirección General de Tráfico, analizando 900 accidentes de motocicletas ocurridos entre los meses de julio de 1991 y 1992 en los que no hubo víctimas mortales, se desprenden algunos datos significativos. Respecto al uso del casco destaca que el 85,5 por ciento de los conductores lo utilizaba frente al 28,6 por ciento de acompañantes. También se confirma que la maniobra o infracción de otro vehículo, especialmente turismos, tiene una importancia decisiva en los accidentes de moto, ya que en el 62,9 por ciento se daba esta circunstancia. Así mismo, del estudio se desprende que las colisiones y salidas de vía son las causas más frecuentes de accidente, mientras los jóvenes de 18 a 25 años son el grupo de mayor riesgo y la utilización de la moto no llegaba a los seis meses en casi la mitad de los conductores estudiados. ○

M<sup>º</sup> Jesús Benett

Fotos: José Antonio Díaz



**TAMBIÉN EL ACOMPAÑANTE**  
Los paquetes utilizan menos el casco que los conductores, aunque están expuestos a los mismos peligros.

# Motor 16

GRUPO

**Con esta Tarjeta te va a salir todo rodado**

¿Imaginas una tarjeta que te permita disfrutar de descuentos cuando la presentes en algunas tiendas del automóvil?, ¿o participar en sorteos relacionados con el mundo del motor?, ¿o realizar viajes o adquirir accesorios a precios muy interesantes?

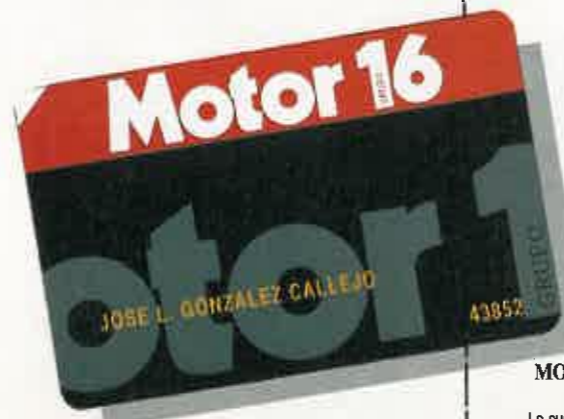
Esa Tarjeta es la de MOTOR 16. Una Tarjeta que te permite acceder a un gran número de ventajas exclusivas relacionadas con el mundo del motor, y que ahora puedes conseguir muy fácilmente porque... ¡ES GRATIS!

Sólo tienes que solicitarla, mandándonos el cupón que insertamos en esta página. Hazlo ahora y disfrutarás de sus ventajas de forma inmediata. ¡Este es el momento!

**Solicítala GRATIS hoy mismo**

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

Nombre	1 <sup>º</sup> Apellido	
2 <sup>º</sup> 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.





## Las Ofertas de SEPTIEMBRE de Nuestra Tarjeta

Con la Tarjeta Motor 16 nuestros lectores pueden beneficiarse de ofertas exclusivas, sorteos, descuentos en determinadas tiendas e incluso adquirir artículos relacionados con el mundo del motor a precios muy ventajosos. Si deseas adquirir alguna de las ofertas que ahora te presentamos, encontrarás tu cupón de pedido al final de esta sección.

### MANUALES DEL AUTOMÓVIL

Práctica colección de tres manuales para los que deseen conocer la tecnología más actual y que resultarán de gran utilidad a la hora de consultar cualquier emergencia. ● Localización de averías 1 y 2. ● Electrónica del automóvil. ● Magníficamente ilustrados con esquemas y gráficos que proporcionan una clara visión de los mecanismos y dispositivos que se describen. ● Formato: 15,5 x 20,5. ● Encuadernación en plástico. ● De ediciones CEAC.

**Precio: 4.375 Pts. MTC 0062**



### ALARMA VOICE 50 A

Radio Vox garantiza la seguridad de su vehículo con esta alarma de gran eficacia y calidad. Características: ● Función de voz para ser informado dentro del vehículo de todas las funciones activadas y de eventuales tentativas de robo. ● Doble bloqueo motor. ● Conexión automática de servicio. ● Conexión pasivo. ● Autodiagnóstico. ● Mando a distancia de cuatro canales. ● Sirena autoalimentada. ● Limitación de los ciclos de alarma. ● Dispositivo de desconexión de emergencia. ● También contiene una serie de accesorios que complementan la función de protección del automóvil.

**Precio: 75.000 Pts. MTC 0063**



### ZIPPO MOTOR 16

● El único mechero Zippo con el logotipo grabado de Motor 16. ● Un prestigioso y legendario mechero con garantía de por vida. ● También le ofrecemos la posibilidad de grabar el mechero con su nombre y su matrícula tal y como se muestra en la fotografía (si así lo desea, indíquelo en el cupón de pedido especificando nombre y matrícula y añade 200 pesetas al precio indicado).

**Precio: 3.500 Pts. MTC: 0066**



### CHALECO ACOLCHADO

Chaleco acolchado directamente importado de Escocia con acabado de gran calidad que lo hace muy ligero, para un uso tanto para el campo como para la ciudad. ● Realizado en poliamida 100 por cien de color verde. ● Se ofrece en las tallas S, M, L, XL. ● De Curzon Direct.

**Precio: 6.500 Pts. MTC: 0061**



### KIT BIFARO CIBIE

● Personalice su automóvil con Valeo. ● Imagen deportiva. ● Mayor potencia de iluminación. ● Disminución de la fatiga visual. ● Fácil y rápida instalación. ● Certificado de homologación incluido. ● Modelos disponibles: Citroën AX. Citroën ZX. Opel Astra. Renault Clio y Vw Golf III.

**Precio: 39.950 Pts. MTC 0064**



### JUEGO DE MALETAS EXCLUSIVO

Salvador Bachiller, fundada en 1941, ocupa un lugar de prestigio en el sector de la marroquinería. De reconocida categoría en el mundo de la moda, cuenta con artículos de viaje, attachés, cinturones, etc... Ha diseñado un juego de maletas exclusivo para los titulares de la tarjeta consistente en: ● Maleta grande de 70 cm. ● Maleta mediana de 60 cm. ● Ambas con ruedas. ● Bolsa a juego. ● Están realizadas en nylon superligero combinado con piel.

**Precio: 35.000 Pts. MTC: 0060**



### AUTOMÓVILES EN MINIATURA

Twin Cam ofrece a los coleccionistas de automóviles en miniatura un set de dos Porsche 911 Carrera en sus versiones «targa» y «cabriolet» a escala 1:18. ● Realizados en metal con interiores en plástico y todo tipo de detalles. ● Puertas y maletas abatibles. ● Medidas: largo 425 mm. Ancho: 165 mm. Alto: 131 mm. Distancia entre ejes: 227,2 mm. Peso: 1.350 gramos. ● Se pueden elegir en varios colores. Cabriolet: rojo, verde y amarillo. Targa: rojo, Verde y púrpura.

**Precio: 5.800 Pts el set. MTC 0065.**



# Cómo comprar con la Tarjeta Motor 16

**1**

Rellena debidamente todos los datos que se solicitan en el cupón, sin olvidar indicarnos el número de tu Tarjeta Motor 16.

**2**

El cupón permite comprar hasta 10 tipos de objetos distintos. Especifica siempre las unidades que deseas de cada artículo y su número de clave que encontrarás junto a la descripción de cada objeto.

Cuando sea preciso, deberás indicar además, la talla y el color escogidos.



**3**

La FORMA DE PAGO es la misma para todas las ofertas y se puede realizar de dos modos:

- **A través de Visa.** Indica en el cupón el número y la fecha de caducidad de tu Visa y firma en el espacio reservado para ello.
- **A través de Talón:** Envía talón nominativo a nombre de CAMBIO Y RUSCONI S.A.

Recuerda que tienes que enviar un talón por cada artículo comprado, indicando detrás el número de clave del objeto y el número de tu Tarjeta Motor 16.

**4**

Envía el cupón de pedidos y los talones (si fuera esta la forma de pago elegida) a:

«Extra Tarjeta Motor 16- CAMBIO Y RUSCONI S.A.»  
Hermandos García Noblejas, 39  
28037 Madrid

## Garantías

- El precio de los artículos incluye los gastos de envío.
- Si el artículo recibido no es de tu agrado, puedes devolverlo a Tarjeta Motor 16-CAMBIO Y RUSCONI S.A., Hermandos García Noblejas, 39. 28037 Madrid, en los 15 días siguientes

a su recepción, y se te devolverá íntegramente tu dinero.

- Asimismo, si deseas cambiar la talla o el color puedes hacerlo enviando el artículo a la misma dirección, indicando los datos y cambios que se precisan.

- Las ofertas se mantendrán en vigor durante seis meses.
- Para cualquier duda o consulta, llama de 10 a 14 horas a los teléfonos:  
**(91) 407 27 00 ó 407 41 00**  
(extensiones 424 y 432)



Datos personales		Datos del pedido																																											
Nombre _____		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Clave</th> <th>Medidas</th> <th>Color</th> <th>Unidades</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	Clave	Medidas	Color	Unidades																																					Apellidos _____		
Clave	Medidas		Color	Unidades																																									
Dirección _____		C.P. _____ Población _____																																											
Provincia _____		Teléfono ( _____ ) _____																																											
Nº de la Tarjeta Motor 16 _____		D.N.I. _____																																											
FORMA DE PAGO:		<b>4T1 C36</b>																																											
<input type="checkbox"/> Talón a CAMBIO Y RUSCONI S.A.		Autorizo a CAMBIO Y RUSCONI S.A. a cargar en mi cuenta los artículos solicitados: <input type="checkbox"/> FIRMA (en caso de pago con VISA) _____ <input type="checkbox"/> Fecha del pedido _____																																											
<input type="checkbox"/> Tarjeta VISA:																																													
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50px;">Nº de la tarjeta</td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> </tr> </table>		Nº de la tarjeta															Fecha de caducidad																												
Nº de la tarjeta																																													

# PEQUEÑOS DEPORTIVOS

- Desde 1.285.000 hasta 2.340.000 pesetas • Europeos y japoneses
- De 63 a 150 caballos de potencia



# ECONOMIA CON MARCHA



A mediados de los años setenta, con la aparición del Renault 5 TS se inició la moda de los derivados de utilitarios de carácter deportivo. En estos momentos es impensable que una gama de coches pequeños no tenga una versión muy específica para los que disfrutan conduciendo.

**P**RÁCTICAMENTE todas las gamas de coches de menos de cuatro metros que se venden en España tienen una o más versiones, especialmente indicadas para el público más joven y deportista. Por lo general, el denominador común, en este tipo de coches, es una apariencia más agresiva que sus hermanos de gama, relanzada por apéndice aerodinámicos, faros

## QUÉ COCHES APARECEN EN EL DOSSIER

EN este dossier se muestra la oferta de coches por debajo de cuatro metros de largo que, por su potencia o su aspecto, tienen un carácter deportivo. Se contemplan las versiones más baratas y de tres puertas de cada uno de los modelos.

supletorios, pasos de rueda ensanchados y vistosas llantas de aleación. También suelen disfrutar de versiones específicas de motores ligeramente potenciados, así como tarados de suspensión algo más firmes. El caso extremo de los representantes de este segmento es el Clio Williams, versión que se va a fabricar en una serie limitada de 2.500 unidades; las exigidas por la Federación Internacional



















OPEL

OFERTAS Corsa 93:

Hasta 75.000 pesetas de descuento en todos los modelos. Astra: Aire acondicionado gratis o descuento equivalente en todas las versiones. Vectra: Hasta 200.000 pesetas de descuento en todos estos modelos familiares. Calibra: Pintura metalizada gratis en todas las versiones de este coupé.



Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes Mazda models like 323 F 1.6i 16V GLX, 323 GT, etc.

MERCEDES

Large table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes Mercedes models like C 180, C 200, C 220, etc.

MITSUBISHI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes Mitsubishi models like Galant 2.000 GLSi 16V 4p, etc.



PEUGEOT

OFERTAS

106 XN 1.0 3p: 140.000 pesetas de descuento. 106 XN 1.1 3p y 5p: Descuento de 140.000 pesetas. 106 (resto de gama): 100.000 pesetas de descuento o aire acondicionado gratis. 106 Diésel: Descuento de 95.000 pesetas. Gama 205: Descuento de 130.000 pesetas o aire acondicionado gratis. 306 XN: 135.000 pesetas de descuento. 306 (resto de gama sin aire acondicionado): 100.000 pesetas de descuento. Gama 309: 237.000 pesetas de descuento o aire acondicionado gratis. Gama 405: Descuento de 150.000 pesetas. 405 Mi 16V: 200.000 pesetas de descuento. 405 GLD: Descuento de 140.000 pesetas. 405 Diésel (resto de gama): Descuento de 100.000 pesetas. 605: Descuento de 200.000 pesetas.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes Morgan models like 4/4-1600 IE Cat 2A, etc.

NISSAN

Large table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes Nissan models like Micra 1.1 1.0 16V 3p, Sunny SR 1.6 16V 3p, etc.

OPEL

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes Opel models like Corsa 3p, Astra 3p, etc.



RENAULT

OFERTAS

Clio: Descuento de hasta 140.000 pesetas. R-19 gasolina: De 100.000 a 190.000 pesetas de descuento. R-19 diésel: 130.000 pesetas de descuento. R-21 gasolina: Descuento de 145.000 pesetas. R-21 TXE Broker: Descuento de 165.000 pesetas. R-21 Diésel: 195.000 pesetas de descuento.



Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Renault models and their specifications.

PANTHER

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Panther Kallista model.

PEUGEOT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Peugeot models.



RANKING DE VENTAS JUNIO

JUNIO

M.A.

Ranking table with columns: Rank, Brand, Model, Sales. Lists top-selling cars for June.

M.A.: mes anterior.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Opel models.

POLONEZ

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Polonez 1500 model.

PONTIAC

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Pontiac Trans Sport models.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Porsche models.

RENAULT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Renault models.







YAMAHA Y LOS FAMOSOS

La terraza madrileña Castellana 122 fue el escenario de la elección del 'Hombre del Verano', con la colaboración de la firma de ropa Pull & Bear y Yamaha. El jurado estaba compuesto por las bellezas del momento: la presentadora Beatriz Rico; Ana Galván, Mis Extremadura; María Abradero, Belén Ledesma, Rosa Campillo, Asia Martín, Romi Abradero y Ángel Alberta.

BRIDGESTONE Y MERCEDES

Bridgestone Corporation acaba de anunciar que su neumático 'Dueler A/T 610' ha sido seleccionado para montaje como equipo de origen del Mercedes '500 GE V8'. Es la primera vez que neumáticos Bridgestone son elegidos como equipo de origen en vehículos 4x4 por Mercedes Benz, uno de los más prestigiosos fabricantes de automóviles de Europa.



CAMEL COLLECTION

Siguiendo el éxito y popularidad adquirida en Alemania hace unos años, por primera vez WBI lanza al mercado español las líneas de ropa deportiva: Camel Collection y Camel Trophy Adventure Wear, con su colección otoño-invierno. Ambas se caracterizan por su elevada calidad y diseño exclusivo.

CATÁLOGO BOSAL '93

BOSAL, líder europeo en sistemas de escape, ha editado su catálogo 1993 con toda su gama de sistemas de escape, que incluye además una extensa información sobre ganchos de remolque (fabricados por la filial Tobo) y accesorios para vehículos nacionales de importación. Otra novedad es la incorporación de 240 nuevos conjuntos de sistemas de escape, que equivalen a 278 nuevas referencias de colectores, catalizadores y escapes.



HUBLOT SERVICE

DESDE primeros del mes de julio, MDM Genève no les dejará más sin su Hublot. En efecto, desde esta fecha, cada comprador de un reloj Hublot recibirá, junto con su correspondiente garantía, un segundo certificado. Éste será el documento que le dará derecho a recibir como regalo un reloj muy particular y exclusivo: El 'Hublot Service'.



PRECIOS USADOS

La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) o Faconauto (Asociación de Concesionarios) publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa. Motor 16 publica estas tablas en las que se recogen los precios medios de las transacciones, año a año. Se trata, insistimos de precios medios, para coches en un estado de conservación normal. Y se trata de los precios de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches. Para conocer el precio al que podemos vender nuestro coche usado, tendremos que descontar un porcentaje, de alrededor del 25 por ciento, que se considera beneficio del comprador. Obviamente, hay que descontar también los gastos para poner en buen estado de funcionamiento el coche en cuestión. Esta lista se actualiza trimestralmente.



Table listing car models and prices for ALFA ROMEO, AUDI, CADILLAC, CITROËN, and BMW. Columns include model, year, and price.

Table listing car models and prices for CHEVROLET and FERRARI. Columns include model, year, and price.

Table listing car models and prices for DE TOMASO and FIAT. Columns include model, year, and price.

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like Tempra 1.800 SX, Tempra 1.900 D, etc.

FORD

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like Fiesta C.4V, Fiesta 1.1 5V, Fiesta Bal./Hitz/Temp 1.1, etc.

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like Onón Ghia Si, Onón Ghia 1.6V (105), Onón Ghia 1.6V (130), etc.

HONDA

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like Prelude 2.0 4WS, Civic CRX 1.6i 16V, Accord 2.0 16V, etc.

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like XJS Cabrio. Aut., Y 10 Fila, Y 10 Fire, Y 10 Fire LX IE, etc.

LANCIA

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like Y 10 Fila, Y 10 Fire, Y 10 Fire LX IE, Y 10 Turbo, etc.

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like 190 E 2.3, 190 E 2.3 16V, 190 E 2.6, 190 E 2.5 16V, etc.

MASERATI

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like 425/C, Biturbo 2500 ST, Spyder 2.5/C, Spyder i/2.8, etc.

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like 323 4WD, 323 GT, 323 F, 323 F, etc.

MAZDA

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like 323 4WD, 323 GT, 323 F, 323 F, etc.

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like Galant 2.0 GL Si 5p, Galant 2.0 GT 16V, Galant GTi 5p Dynamic 4, etc.

MITSUBISHI

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like Galant 2.0 GL Si 5p, Galant 2.0 GT 16V, Galant GTi 5p Dynamic 4, etc.

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like 4/4 1600 Ford 24, 4/4 1800 Ford 44, Plus 6,

MORGAN

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like 4/4 1600 Ford 24, 4/4 1800 Ford 44, Plus 6,

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like Astra 2.0i SLX 4p, Primera 2.0i SLX 5p, Primera 2.0i GT 4p, etc.

OPEL

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like Corsa 1.0, Corsa Joy 1.2 3p, Corsa GL y Swing 1.2 3p, etc.

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like Astra GL 1.6i 4p, Astra GLS 1.6i 4p, Astra GT 1.6i 4p, etc.

PEUGEOT

Table with 5 columns: MODELO, 92, 91, 90, 89, 88. Includes models like 106 NX 4V, 106 NX 5V, 106 XR 1.1, 106 XR 1.4, etc.













# COMPRAR Y VENDER

**CORRADO G 60**, negro, impecable, 10.000 km, techo y cinturones eléctricos, radio, full equipo, 2.950.000 ptas. DITECNICA. Tel. (91) 546 55 56.  
**JEEP Wrangler 4.0.L.** año 91, 30.000 km, aire acond., enganche, perfecto estado, 2.200.000 ptas. DITECNICA. Tel. (91) 546 55 56.  
**OPEL Corsa GSI, M-JU**, rojo, 75.000 kilómetros, muy cuidado, radio, 750.000 ptas. DITECNICA. Tel. (91) 546 55 56.  
**RENAULT 21 TXE**, año 87, M-1978-HL, color azul, aire acond., elevallas, cierre, llantas de aleación, radiocassette, 700.000 ptas. DITECNICA. Tel. (91) 546 55 56.  
**PORSCHE 911 Carrera 2.7**, año 74, color negro, cuero, techo, elevallas, muy cuidado, 2.100.000 ptas. DITECNICA. Tel. (91) 546 55 56.

**CORRADO G 60**, rojo, full equipo, impecable, M-LV, 2.500.000 ptas. DITECNICA. Tel. (91) 546 55 56.  
**VESPA RS Elestrat**, 2.000 km, seguro 8 meses, 225.000 ptas. Tel. (93) 219 34 94.  
**VENDO Buggy rojo**, matriculado, 600.000 ptas., piezas ocasión, Porche 928. Tel. (96) 287 86 31.  
**VENDO Ibiza SXI, B-JH**, s. garage, 600.000 ptas. Teléfono (91) 564 28 98.  
**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.  
**MAZDA MX5 Hiata**, rojo, M-NV, impecable, 15.000 km, alarma, airbag, pioner C-CD, 2.900.000 ptas. Tel. (91) 397 80 74.



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.

Junta 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 ÚLTIMO 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 \_\_\_\_\_



## POR FIN SUZUKI VITARA DIESEL

Consumo  
**8,6 Litros**  
 MOTOR  
 PEUGEOT



Desde  
**1.870.000 Pts.\***

\* IVA NO INCLUIDO

**SIDIAUTO**

TELEFONO: 91- 658 25 31 (3 LINEAS)

EXPOSICION Y VENTA : C/ VELAZQUEZ 146 TEL.: 91- 564 55 56 (5 LINEAS)

**Motor 16**

# Liga cada día en Diario 16.



Gratis cada Domingo un fascículo con el análisis de dos equipos de primera.



Gratis cada día dos láminas con dos estrellas de la Liga.

Desde el domingo, 5 de Septiembre, Diario 16 le regala "El Gran Libro de la Liga 93-94". Consiga gratis todos los domingos un fascículo de 24 páginas con un análisis completo de dos equipos de primera división: su historia, su plantilla y sus respectivos calendarios para esta temporada. Y todos los días, dos láminas a todo color de las estrellas de la Liga. "Gran Libro de la Liga 93-94". Desde el domingo, día 5 de Septiembre, gratis con Diario 16.

**Diario 16**

*Rallye de los 1000 Lagos*

# TOYOTA Y KANKKUNEN, UN PASO AL FRENTE

Esta vez no hubo opción para los pilotos latinos. El Rallye de los 1000 Lagos volvió a ser un asunto entre finlandeses, Juha Kankkunen, por un lado, y Ari Vatanen, por otro, fueron quienes en una confrontación sin descanso, dirimieron el honor de subir a lo más alto del podio ante miles de sus conciudadanos.



**Esteban Delgado**

Enviado especial

**P**OR primera vez en los veintidós años de vida del Mundial de Rallyes, una prueba del campeonato era coto de caza privado para las marcas japonesas. La nueva reglamentación FISA, limitando a diez las participaciones de los equipos dispuestos a puntuar en el campeonato, hizo que, dado que la prueba finlandesa estuviese a caballo entre Nueva Zelanda y Australia, tanto Lancia como Ford se ausentaran. A los veinte puntos de la victoria optaban pues Subaru, Mitsubishi y Toyota. Para el equipo, ahora tan sólo presidido y dirigido por Ove Andersson, se trataba de una oportunidad de oro para romper su empate a puntos con su rival Ford en la clasificación de Marcas y de situarse en una posición más cómoda de cara a las cuatro últimas pruebas del campeonato. Otro tanto ocurría para el finlandés Juha Kankkunen, líder del Mundial de Pilotos con un solo punto de ventaja sobre el piloto oficial de Ford, el francés François Delecour, con quien también compartía igual número de triunfos, dos.

Desde el primer tramo, donde el piloto de Laukaa lograba inicialmente una ventaja de un segundo sobre su compañero de equipo, Didier Auriol, aprovechaba el hecho de que esa primera etapa se desarrollase en las inmediaciones de la granja familiar, para ganar ocho tramos cronometrados de los quince de que constaba con el resultado de siete segundos de ventaja sobre el piloto de Subaru, Ari Vatanen. Las mínimas diferencias, la intensidad de la lucha vivida curva a curva por los espectadores y los propios pilotos se prolongó durante la segunda etapa, la más larga y por tanto la decisiva en la prueba finlandesa. Juha Kankkunen pilotó como pocas veces ese día, con más empeño y decisión que confiando en su don natural para la conducción. Su ventaja llegó a ser durante el camino de Tampere de dieciséis segundos, a pesar de un error de neumáticos en el vigésimo tramo y de una pequeña salida en el mismo al confiar en que

**PADRE E HIJO**

Ari Vatanen comenta con su hijo mayor las incidencias de la primera jornada al volante del nuevo Subaru Impreza.



**FRANCÉS VOLADOR**  
Didier Auriol no pudo repetir su triunfo en la última edición del Rallye de los 1.000 Lagos, tras no encontrarse a gusto con su Toyota en los primeros tramos.



DEPORTE

un lugar normalmente húmedo y deslizante estuviera seco, no siendo así. Una nueva «excursión», tres tramos más tarde, para llegar a su asistencia con su Toyota camuflado por ramas y el hecho de pinchar dos veces en el vigesimoquinto, sin pérdida de tiempo gracias a sus Michelin ATS, lo que denota aprovechar los límites de la carretera hasta lo más insospechado, cediendo cuatro segundos. Sólo el excepcional tiempo de Vatanen en Vaheri le hizo ceder por un solo tramo la primera posición, para aprovecharse de los problemas del piloto de Subaru y recuperar el liderato nuevamente con 17 segundos de ventaja al final de la jornada, a pesar de otro error de neumáticos. Una diferencia que, sumada a la de los tres primeros cronos logrados el último día con un Vatanen no excesivamente despierto, dieron su segundo triunfo en su lugar natal a Juha Kankkunen por 47 segundos. Un líder del campeonato que, con veinte puntos de ventaja sobre su más cercano seguidor, tiene



**¿FALTA DE POTENCIA?**  
Kenneth Eriksson fue quinto con su Mitsubishi Lancer Evolution, sin sufrir ningún contratiempo con el que justificó sus decepcionantes cronos.



Kankkunen al final del día. Durante la segunda etapa, Didier Auriol perdió 12 segundos decisivos en el segundo tramo de la jornada para realizar, posteriormente, un fuerte aterrizaje en el vigesimoquinto tramo, en el que dejaba el protegecárter de su Toyota en el sitio y un reguero de aceite hasta su asistencia, donde le era montado un nuevo radiador de aceite para la caja de cambios, no pudiendo ser cambiados los amortiguadores delanteros destruidos, con los que el francés tuvo que afrontar el siguiente tramo. Además, con la aparición de la lluvia, restos de aceite en el parabrisas de su Toyota afectaron a Auriol en su visión, todo hasta sumar 1 minuto y 18 segundos de retraso respecto al líder en el regreso a la ciudad de Jyväskylä, que serían 2m y 10s al final de la prueba.

**MAKINEN Y LANCIA, CUARTOS**  
Tommi Makinen logró una cuarta posición, acorde con las prestaciones de su Lancia HF Integrale. Abajo, Rino Buschiazzo demuestra cómo solucionar el problema que Sainz tuvo en la segunda etapa del Rallye de Nueva Zelanda.

más posibilidades que nunca de obtener su cuarto título mundial. Y si no al tiempo.

Para Didier Auriol, ganador de la última edición, derrotando a su compañero de equipo, también Juha Kankkunen sobre el viejo Lancia HF Integrale, las cosas no empezaron especialmente bien, o mejor dicho, continuaron como en las últimas pruebas del campeonato. Si su entendimiento con el vehículo italiano le costó varios accidentes y un par de temporadas, otro tanto le está ocurriendo con el modelo bautizado con el nombre de su eterno rival, Carlos Sainz. Durante los cinco primeros tramos cronometrados su Toyota Celica deslizaba excesivamente de la parte posterior y, a pesar de montar barras estabilizadoras más gruesas delante y detrás, esto fue en perjuicio de la tracción en una primera jornada lluviosa. Quedando a diez segundos de

Pero la estrella de esta edición del Rallye de los 1000 Lagos era el nuevo Subaru Impreza 555. Considerando el hecho de ser su primera aparición, la fiabilidad mecánica y competitividad del nuevo modelo fue remarcable. Quizá el patron de Prodrive, David Richards, había vendido demasiado bien la película, con el cambio semiautomático y los tiempos por kilómetro respecto al Legacy. Pero salvo un comportamiento más neutro del nuevo Impreza, creemos que el viejo Legacy hubiera hecho igual papel. En





### CLASIFICACIONES

1º **Kankkunen-Giraudet** (Toyota Celica Turbo 4WD), 4 horas, 23 minutos, 51 segundos; 2º **Vatani-Berglund** (Subaru Impreza 555), a 47s; 3º **Auriol-Occelli** (Toyota Celica Turbo 4WD), a 2m 10s; 4º **Makinen-Harjanne** (Lancia HF Integrale), a 4m 35s; 5º **Eriksson-Parmander** (Mitsubishi Lancer Evolution), a 5m 41s; 6º **Lindholm-Hantunen** (Ford Escort RS Cosworth), a 7m 43s; 7º **Mikkola-Hertz** (Toyota Celica Turbo 4WD), a 8m 42s; 8º **Lampi-Kuukala** (Mitsubishi Galant VR-4), a 9m 27s; 9º **Schwarz-Grist** (Mitsubishi Lancer Evolution), a 10m 15s; 10º **Gronholm-Silander** (Toyota Celica Turbo 4WD), a 16m 29s; 11º **Kytolehto-Kapanen** (Mitsubishi Galant VR-4, 1. de grupo N), a 19m 38s.

### MUNDIAL DE MARCAS

1º Toyota, 131 puntos; 2º Ford, 111; 3º Subaru, 73; 4º Lancia, 67; 5º Mitsubishi, 57.

### MUNDIAL DE PILOTOS

1º Juha Kankkunen, 91 puntos; 2º Didier Auriol, 71; 3º François Delecour, 70; 4º Massimo Biasion, 66; 5º Colin McRae, 44; 6º Carlos Saliz, 35; 7º Kenneth Eriksson, 26; 8º Tommi Makinen, 26; 9º Markku Alen, 25; 10º Andrea Aghini y Gustavo Trelles, 22.

### COPA FIA GRUPO N

1º Alessandro Fassina, 26 puntos, 2º Antonio Coutinho, 24; 3º Jarmo Kytölehto, 23

### FÓRMULA 2 CONSTRUCTORES

1º GM Europa, 46 puntos; 2º Skoda, 37; 3º Peugeot, Lada y Citroën, 24

### LÍDERES SUCESIVOS

TC 1-25, Kankkunen; TC 26, Vatani; TC 27-35, Kankkunen.

### ABANDONOS

TC 1, Markku Alen (Subaru Impreza 555), accidente; TC 7, Malcom Wilson (Ford Escort RS Cosworth), accidente.

### POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Kankkunen	17	10	6	-	2	-
Vatani	15	12	5	-	1	1
Auriol	8	10	8	1	6	2
Makinen	3	-	6	17	4	3
Eriksson	-	1	6	5	9	7
Gronholm	-	1	-	1	3	4
Lindholm	-	-	2	1	5	5
Schwarz	-	-	2	-	4	5
Lampi	-	-	1	-	2	7
Mikkola	-	-	-	1	3	4



**FORD SUPERVIVIENTE**  
Sebastián Lindholm condujo el único Escort Cosworth superviviente tras el accidente de Malcom Wilson.

palabras de Vatani, el Subaru Impreza estaba mejor equilibrado y volaba mejor en los rasantes. Aparte del mantenimiento rutinario después de cada tramo, el único cambio realizado por el piloto finlandés fue endurecer ligeramente la suspensión delantera. En cuanto al cambio semiautomático desarrollado por David Lapworth, Vatani reconoció usarlo tan sólo en los tramos de enlace, confiando más en la tradicional palanca central del cambio que en los botoncitos en el interior del volante.

Al igual que su rival, el piloto de Subaru corrió tanto o más que él. Como Kankkunen, Ari Vatani tuvo su correspondiente salida y su pinchazo. «Hubo un tiempo en que usábamos la sexta velocidad sólo en carreteras anchas y rápidas. Hoy lo hacemos en trazados estrechos entre árboles». Más claro imposible. Como el tiempo cañón logrado en el vigésimo sexto tramo, Vaheeri, donde el Campeón del Mundo de 1981 fue 11 segundos más rápido que el piloto de Toyota en apenas veintitún kilómetros, que le daban el liderato por tres. Sin embargo, el montaje de los faros, ante la llegada de la noche, motivó el empañamiento del parabrisas al crearse turbulencias en el pulverizador de agua del intercambiador, resultando una excesiva condensación dentro del coche. Algo que en los ensayos en el MIRA no había podido ser detectado. Cinco segundos en el penúltimo y otros 15 en el último tramo, al

**MÁS ALLÁ DE LOS CINCUENTA**  
Hannu Mikkola fue séptimo a los mandos de un Toyota oficial con un nuevo motor y un sistema de control de tracción.



no estar permitidas las asistencias, reestablecieron la situación a favor de Kankkunen. Este hecho afectó a Vatani más de lo pensado, hasta el punto de no encontrar su ritmo habitual al día siguiente, impidiéndole poner las cosas difíciles a su compatriota antes de subir al podio. En cuanto al segundo piloto de Subaru, Alen, invitado para la ocasión, acabó con una salida en el primer tramo, golpeando una roca y dañando el radiador.

Cuarto y primero del pelotón fue el finlandés Makinen, con un Lancia HF Integrale del equipo Astra que no sufrió más problemas que una falta de potencia a causa de un filtro de gasolina sucio al final del primer día. Una carrera consistente y en justa medida a la competitividad actual del vehículo.

Decepción en el equipo Mitsubishi, donde el modelo Lancer no acaba de ser competitivo. Un quinto lugar para Kenneth Eriksson y el undécimo para



**GRUPO N**  
Jarmo Kytölehto ya es tercero en la FIA.

Armin Schwarz, con el diferencial delantero roto, al término de la primera etapa, son bastante explícitos. Ni los cambios de suspensión ni de neumáticos, cuando todo parecía perfecto mejoraron los tiempos logrados, quedando como una hipotética explicación la falta de potencia del motor. El único consuelo fue la victoria en Grupo N de Jarmo Kytölehto, con su Mitsubishi Galant. Aunque representada por el inglés Malcom Wilson con la publicidad de Mobil 1, pero preparado y mantenido por él mismo y por el finlandés Sebastián Lindholm con un Ford Escort Cosworth RS de Gordon Spooner, ambas participaciones eran a título personal, sin opción a recoger puntos para Boreham. Wilson estuvo luchando con Eriksson por la quinta plaza antes de salirse de la carretera el primer día, continuando hasta sufrir un nuevo y definitivo accidente en la jornada siguiente, del que era evacuado en helicóptero, mientras que Lindholm finalizaba sexto. ○

### TRAMO A TRAMO

♦ **CADA DIA MEJOR**  
Presente en alguna asistencia y dando su experta opinión ante las cámaras de TV, sin perder su buen humor, estuvo Juha Pitronen, copiloto de Juha Kankkunen, más delgado que nunca, aunque todavía sentado en una silla de ruedas tras la hemorragia cerebral que sufrió en Argentina.

♦ **EL MUNDIAL EN CASA**  
En los próximos días se sabrán los tramos del Rallye Cataluña-Costa



Brava, en el que junto a los Lancia de Carlos Saliz y Gustavo Trelles estarán los Ford Escort Cosworth de François Delecour y Massimo Biasion, así como, según anunció en Finlandia Juha Kankkunen, él mismo y Didier Auriol.

♦ **BUSCHIAZZO EN LA BRECHA**  
Después de su paso a RAS, equipo propiedad de Mauro Pregliasco, patrón de Astra, el popular Rino Buschiazzo hizo una breve aparición en Finlandia para cuidar el Lancia HF Integrale de Tommi Makinen. Buschiazzo permanecerá dos años en Bélgica, trabajando sobre el Ford Escort Cosworth y habiendo colaborado ya con el equipo oficial en los test previos a Sanremo.

♦ **MIKKOLA: YO SIGO...**  
Con cincuenta y un años a las espaldas, Hannu Mikkola fue séptimo al volante de un Toyota



Celica con un nuevo motor y transmisión, después de haber aceptado la propuesta de Ove Anderson y tras haber ganado el 1.000 Lagos por primera vez en el año 1968 con Ford, victoria a la que siguieron seis más, una de ellas en 1973, conduciendo para el TTE un Toyota Corolla en 1975 después de la retirada imprevista del equipo de Fiat.

## KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

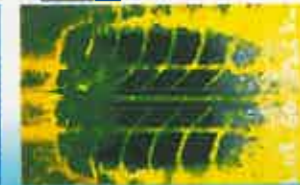
# MXT

**MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.**

**15%**



**9%**



La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos.

Y ahora, porque para Michelin no hay cliente pequeño, también está disponible el MXT80. La tecnología más avanzada, para coches normales.

**MXT MICHELIN**

\* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.



Una inmensa duda rodea los errores de Alain Prost y los continuos aciertos de Damon Hill. Entre el Profesor y el alumno se ha desencadenado una batalla pacífica cargada de incógnitas. Todos se preguntan si se trata de una verdad o sólo de una pantomima.

**Gigi Corbetta**  
Enviado especial

**M**IENTRAS los fanáticos alemanes ondean sus banderas al son del más profundo nacionalismo germano, que encuentra en el joven Michael Schumacher la resurrección del espíritu xenófobo, en el firmamento de la Fórmula 1 se ha encendido un astro, que hasta hace poco tiritaba tímidamente. Se llama Damon Hill, no lleva bigotes como su padre Graham, la prominencia de su nariz hace competencia a la de Cyrano de Bergerac y, en el fondo, es una extraña mezcla entre niño de papá, arrivista social y gentilhombre británico al estilo agresivo.

De no haber podido clasificarse



ACIERTOS Y CHAMPAGNE  
Prost hizo una maravillosa salida y Hill logró subir a lo más alto del podio por estrategia y algo de suerte.

*Gran Premio de Bélgica de Fórmula 1*  
**¿ Y EL PROFESOR ?**  
**YO SOY DAMON, EL SUPLENTE**



## EL CALVARIO DE RON

UNA vez visto que el acuerdo Benetton Renault ha entrado en la fase final, para McLaren se vuelve a plantear el dramático problema de encontrar un motor competitivo cara a 1994; de lo contrario, sus patrocinadores dejarían de ser tan generosos. Al mismo tiempo, Ron Dennis tiene entre sus filas a Ralph Hann y Asumi Goto, dos valiosos técnicos en motores que por el momento no tienen trabajo. Una de las gestiones más recientes realizadas por Dennis ha sido con Chrysler-Lamborghini, que tiene en proyecto la evolución de su actual propulsor, que constaría en realizar culatas con válvulas radiales, control neumático de las mismas y trompetas de admisión de longitud variable, sin alterar la estructura del actual propulsor de doce cilindros. Según rumores con bastante fundamento, Dennis ha propuesto pagar la evolución del motor a cambio de obtener los propulsores gratis para toda la temporada de 1994, sin quitar a Lamborghini la opción de vender a otra escudería los motores de calidad «B». Daniele Audetto, actual director responsable de Lamborghini F-1, fue el embajador en Detroit de la propuesta, que a su vez apoyaba para situar los propulsores en una escudería competitiva. Parece ser que los directivos de Chrysler prefieren hacer la inversión necesaria para la evolución del motor y posterior-

mente suministrarlo a Ron Dennis. Cualquiera que sea el desenlace, está claro que desde el abandono de Honda, la «caza» de propulsores ha obsesionado a Dennis a lo largo de las múltiples posibilidades que ha barajado y, por el momento, la búsqueda se ha convertido en un Calvario. Y referente al codiciado propulsor Renault, cabe destacar que en las rogativas de Ron Dennis se ha tenido en cuenta aquel desprecio que les hizo en 1986, fecha en la cual Renault le ofreció toda su tecnología a McLaren.

De aquel acuerdo dependía la permanencia del coloso gallo en la F-1. Sin embargo, Ron Dennis eligió Honda. Hay desplantes, que no se olvidan fácilmente.



**DESENFRENO Y VICTORIA**  
Cargado con un inmenso deseo de demostrar, Hill fue hacia la victoria impertérrito.



en seis Grandes Premios de la pasada temporada y haber disputado sólo dos, ha pasado a mojar la oreja al Profesor Prost, su amigo y protector. Pero, por encima de todo, lo que más le satisface es haber visto a Schumacher por dos veces, primero en los retrovisores de su coche y luego en un escalón más bajo que el suyo al subirse al podio. De algún modo, los británicos no ven en él el eco joven de su padre, sino la fotocopia de Nigel Mansell. Si por una parte resulta difícil ser piloto de F-1 e hijo de Graham Hill, no lo es menos tener a Prost de compañero y estar a los mandos del monoplaza más competitivo. Todos estos factores son ingredientes de una pócima ingrata que se puede diluir sólo destapando muchos botellones de Môtet Chandon en lo más alto del cajón; y Damon lo ha logrado por dos veces consecutivas, en el Hungaroring y en el reciente Gran Premio de Bélgica.

Por el contrario, por entre los bastidores del despiadado Circo de la F-

1, vagan varias incógnitas a su respecto: ¿Qué pasaría si Schumacher, Alesi, Wendlinger, Barrichello, o Herbert estuviesen en su lugar? ¿Haría tantos pinitos con un compañero agresivo y magistral como Senna? ¿Superaría a Schumacher si ocupara el lugar de Patrese? O mejor todavía, ¿le sacaría más jugo al catastrófico Ferrari que Alesi conduce al límite de lo temerario? Probablemente la contestación no es menester de humanos, con décadas de experiencia en la F-1, sino en la inteligencia sintética de los ordenadores que hacen posible la telemetría, ahí estriba la «verdadera verdad», si así se puede decir.

La intransigencia esquemática de las lecturas informáticas a veces demuestran que un gran piloto para los espectadores es una tragedia para la mecánica y un cúmulo de errores con suerte en la conducción. De este destilado, se ha sacado la conclusión sobre el mágico quehacer de Senna y, por eso, se le

puede calificar como el mejor de todos los tiempos. Sus «lecturas», en cualquier circunstancia, han sido y son superlativas.

Respecto a Hill, y sin querer profetizar, ocurre que la telemetría regis-

trada a lo largo de doce Grandes Premios, sitúan el listón de la calidad a una altura media. Está claro que no se trata de la reencarnación de Jim Clark ni de la inmensa sombra de Juan Manuel Fangio. Tam-



**LLEGA EL PRIMERO**  
A muy temprana hora de la mañana, Hill ya está en el box y no para de contemplar su coche y conversar con los ingenieros.



**AL REBUFO**  
En algunos momentos de la primera parte de la carrera, Hill logró acercarse al Profesor.

co afloran dotes de extrema sensibilidad en la puesta a punto, ni detalles de precisión milimétrica a la hora de pilotar su FW 15C. Y todo esto explica la falta de euforia por parte de Frank Williams, cuando se le pregunta por Hill, así como las innumerables broncas que le propina con frecuencia.

Otro detalle significativo, que delata su talento medio, es la gran simpatía y amistad que le profesa Prost. Si en él pudiera ver un peligroso rival, el Profesor hubiese com-

enzado a fomentar la confusión tal y como lo hizo en McLaren con Sen-

na. Los datos acumulados hasta la fecha permiten situarle en la rama de aquellos pilotos agresivos que salen a la pista siempre dispuestos a darlo todo, entre los cuales figuran Moss, Peterson, Villeneuve, Mansell y otros, pasados a la historia sin pena y con lo justo de gloria.

A raíz de la victoria de Hungría, Hill se afianzó psicológicamente, vio desvanecerse el espectro de la su-

puesta mala suerte y en su ser anidó el convencimiento de poder convertirse en protagonista, a pesar de tener al Profesor de compañero. En resumidas cuentas, llegó a Spa seguro de haber perdido dos victorias por azar del destino; sin embargo, es probable que no haya caído en el detalle de preguntarse qué fue lo oculto de lo ocurrido en el Hungaroring.

Si el acelerador electrónico del FW 15C mantiene siempre al motor en el número de revoluciones necesari-

as, y por eso en las frenadas no hay que ocuparse de él, ¿por qué en la parrilla del Hungaroring no actuó? Según deducciones de preguntas intencionadas a miembros de Williams, el motor del coche de Prost se hubiese calado sólo si él hubiese soltado el embrague sin ni siquiera tocar el acelerador. Algo muy dudoso, aunque haya ocurrido, según cuentan.

En Spa, en la primera sesión de clasificación, Hill se adjudicó la «pole position» provisional al aventajarse setenta y ocho milésimas de segundo sobre Prost, y selló su hazaña con la siguiente frase: «Después de la victoria de Hungría, me he desbloqueado psicológicamente; a partir de ahora todo será muy diferente».

Al mismo tiempo, Prost había co-

mientras, el Profesor se apuntaba el récord absoluto del circuito con el tiempo de 1.47.571, correspondiente a la media de 233.394 kilómetros por hora.

Al margen de eso, el comportamiento de Hill en Spa era admirable e irradiaba dedicación, ilusión, tenacidad y ganas de demostrar. Llegaba al circuito a primera hora junto a los mecánicos, se pasaba largos ratos contemplando su coche, no paraba de acosar a los ingenieros con diferentes consultas y, por las tardes, era uno de los últimos en abandonar el circuito. Unos interpretaban su actitud como un engrimiento profesional enfocado a ser más metódico que Prost, otros tachaban el exceso de interés comprensible y consecuencia de la primera victoria.

Frente a la realidad, sólo quedaba



metido el error de salir a la pista con demasiada presión en los neumáticos para la última intentona y, de algún modo, eso había envalentado a Hill, que había elegido el mejor camino.

En la siguiente sesión decidió proceder en la puesta a punto según su intuición, sin hacer caso a las deducciones de Prost ni a los consejos de su ingeniero. El resultado se convirtió en una cura de humildad y, para lograr un buen comportamiento del monopla-za, tuvo que volver a elegir los reglajes del día anterior,

la duda sobre la capacidad de Prost de hacer una buena salida, lo demás se daba por descontado, ya que la superioridad demostrada por el Profesor era indiscutible.

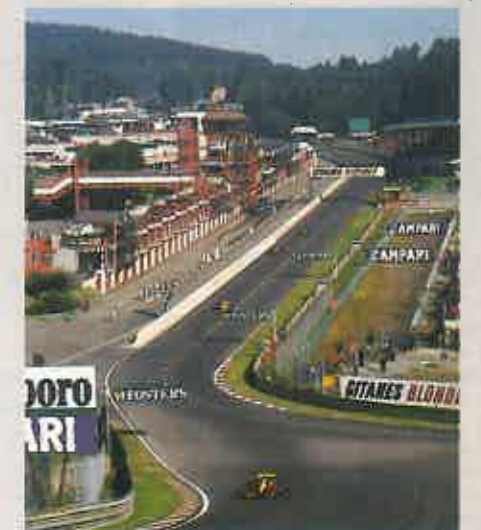
Además de la salida, Prost tomó el mando de la carrera con autoridad y, entre la conducción de ambos, que ocupaban las dos primeras posiciones, se apreciaba que Hill conducía al límite, con dominio del coche pero con falta de precisión. Incluso en algunos adelantamientos estuvo a punto de perder el control. A pesar de eso, los rezagados ralentizaron a

## LAS DIVINAS PALABRAS

**P**ROMESAS verbales, artimañas de la palabra y diversificación de la realidad, que se escuchan en el Gran Circo.

«Las manos en los bolsillos inducen al ocio». Con esta afirmación, Bernie Ecclestone interpreta el «dolce far niente». Y por esta razón, en sus tiempos de patrón de la Brabham, mandó coser todos los bolsillos de los monos de los mecánicos.

Bernard Dudot, director técnico de Renault Sport, definió el récord absoluto del circuito de Spa, logrado por Alain Prost con el tiempo de 1.47.571, con una frase típica de Nigel Mansell, repetida hasta la saciedad: «Fantastic job» y añadió: «haber mejorado el récord de Mansell con una



ventaja de casi tres segundos, es un verdadero «fantastic job». El sarcasmo con que pronunció la frase fue manifiesto.

La zona entre el Eau Rouge y la subida al Radillon es famosa por su peligrosidad. Ahí encontró la muerte Stephan Bellof y muchos otros pilotos pagaron caros sus errores. Sin embargo, Thierry Boutsen dijo al respecto: «Es la mejor curva de cuantas hay a lo largo de todo el campeonato de F1. Es la más excitante».

«Mi salida ha sido un desastre» afirmó Schumacher después de la carrera, y añadió: «Al soltar el embrague casi se me caló el motor y por un milagro logré arrancar». Por lo visto, después de tanta parafernalia electrónica, a los ases del volante, últimamente, se les cala el motor con facilidad.

**SIEMPRE SPA**  
Lograr la victoria definitiva para Renault y Williams en un marco como el de Spa, resulta muy gratificante.



El piloto italiano Alessandro Zanardi fue víctima de un espectacular accidente durante la primera sesión de clasificación. Lo ocurrido tuvo lugar en el conocido viraje del Radillon. Afortunadamente, Zanardi salió ileso; sin embargo, el hecho ha despertado de nuevo la polémica sobre la validez del Radillon. A Berger no le disgustaría que desapareciera, Prost reserva su opinión, aunque afirma que la zona de escape es demasiado estrecha, y Senna se limita a decir que si un



coche no está bien a punto, o se comete un error, el precio que se paga por ello es demasiado alto si se mira en el Radillon.

Patrick Faure, director general de Renault Sport, estuvo en Spa para perfilar los últimos acuerdos con Benetton, referentes al motor para la próxima temporada. Por lo visto, el hecho de que Benetton emplee gasolina ELF es un punto a favor y, además, se ha valorado considerablemente que Michael Schumacher represente un reclamo comercial para el mercado alemán. Junto a estos dos aspectos, es de vital importancia y



de gran garantía la estructura tecnológica de la escudería Benetton, que ha dado lugar a uno de los dos mejores monoplazas del momento.

A pesar de los múltiples controles a que se someten los combustibles de F-1, ni siquiera los propios fabricantes las tienen todas consigo sobre la legalidad de lo que emplean. De hecho, después de cada sesión de clasificación, las gasolinas se someten a complicados controles por parte de técnicos químicos de las propias marcas. Si el río suena, agua lleva.



Al parecer, el acuerdo entre Scuderia Italia y Minardi se ha estropeado, debido a que Helmut Luethi exigía a Minardi la total liquidación de sus deudas antes de la fusión. Sin embargo, Gabriele



Rumi, ex titular de la escudería Fondmetal, parece estar dispuesto a volver a la F-1 en la faceta de socio de Giancarlo Minardi.

En esta ocasión, Ayrton Senna ha confesado estar bastante desmoralizado, ni siquiera con la llegada del motor Ford Cosworth

de Serie V10 se ha mejorado la depreciable competitividad del McLaren MP 4/3. En consecuencia, todos se preguntan: ¿qué hará Senna en 1994? Se descartaría su fichaje en Ferrari, a pesar de los treinta y cinco millones de dólares que le ofrecía, las posibilidades de entrar en Williams sólo existirían si Prost se retirara, y la opción de emigrar a la Indy se ha enrarecido. Al parecer, la presencia de pilotos tan caros como Mansell, y posiblemente Senna, aportaría un gran beneficio publicitario; sin embargo, sebaría por alterar la modesta estructura económica de la Fórmula CART.

La historia se repite. Hace unos cuantos años, con ocasión del G. P. de Italia, Elio De Angelis pilotó a la «tifosi» por los altavoces que no pintaban la pista con mensajes a los pilotos, ya que perjudicaban seriamente el agarre del asfalto. En Spa, ocurrió lo mismo con Schumacher, que suplicó por radio que no se hicieran pintadas en la pista. A pesar de eso, la curva del Radillon parecía un «graffiti».

La victoria de Damon Hill ha representado la número setenta para la escudería Williams y la cincuenta para los motores Renault, junto al segundo título de Campeón del Mundo de Constructores. Desde la aparición del famoso propulsor EP-VE Turbo, hasta el actual RS 5-V10, los propulsores de la Regie han logrado ochenta y tres «pole positions» y como es ha dicho anteriormente, cincuenta victorias.



Prost y Hill se le puso al rebufo en varias ocasiones. Sin embargo, al cumplirse la vuelta veintinueve, el Profesor no vio que desde la línea de boxes le indicaban el cambio de neumáticos, error que achacó al adelantamiento de un Tyrrell.

Llegado el momento de cambiar los neumáticos por segunda vez, Hill tardó 16.589 segundos desde la entrada hasta la salida de la línea de boxes, mientras que a Prost la parada se le convirtió en 20.249 segundos debido a un problema en la sujeción de una rueda. Además se le detuvo más de la cuenta en la parada antes de regresar a la pista.



A partir de ese momento surge el misterio. Prost alega que al tener los neumáticos recién cambiados, no pudo aguantar el acoso de Schumacher, con el agravante de que empezó a perder segundos respecto a Hill hasta quedarse en una inexplicable tercera posición.

A pie de pista, el coche de Prost no parecía dar síntomas anómalos; sin embargo, su conducción se había vuelto apática y relajada; marcaba alternativamente la vuelta rápida y otra inexplicablemente lenta, que el Profesor achacaba al tráfico. Todo lo contrario ocurría con Hill que se veía preocupado por el comportamiento de Schumacher y rodaba con regularidad. Según el Profesor, en su coche habían surgido ciertos

problemas que no le permitían recuperar la desventaja, aunque ni él ni los técnicos de Williams explicaron con detalle y precisión qué eran dichos problemas. Todo quedó envuelto por un misterio sospechoso, que se disfrazó con la alegría de la victoria de Hill, que representaba la quincuagésima para Renault, la septuagésima para Williams y la conquista del segundo Campeonato del Mundo de Constructores consecutivo.

Las lenguas de doble filo tienen opiniones para todos los gustos. Mientras unos creen firmemente que el año sabático del Profesor ha mermado sus capacidades, otros

CLASIFICACIONES

0. D. Hill (Williams-Renault) 1.48.466	2. A. Prost (Williams-Renault) 1.47.571
27. J. Alesi (Ferrari) 1.49.825	5. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.49.075
10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) 1.50.329	8. A. Senna (McLaren-Ford) 1.49.934
6. R. Patrese (Benetton-Ford) 1.51.017	9. D. Warwick (Footwork Mugen Honda) 1.50.628
12. J. Herbert (Lotus Ford) 1.51.139	30. J. Lehto (Sauber) 1.51.048
28. K. Wendlinger (Sauber) 1.51.440	25. M. Brundle (Ligier Renault) 1.51.350
7. M. Andretti (McLaren Ford) 1.51.833	14. R. Barrichello (Jordan Hart) 1.51.711
28. G. Berger (Ferrari) 1.52.080	28. M. Blundell (Ligier Renault) 1.51.916
19. P. Alliot (Larrousse Lamborghini) 1.52.907	4. A. De Cesaris (Tyrrell Yamaha) 1.52.647
15. T. Boutsen (Jordan Hart) 1.53.465	20. E. Comas (Larrousse Lamborghini) 1.53.186
23. C. Fittipaldi (Minardi Ford) 1.53.942	24. P. Martini (Minardi Ford) 1.53.526
22. L. Badoer (BMS Lola Ferrari) 1.54.978	3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.54.551
	21. M. Alboreto (BMS Lola Ferrari) 1.55.965

CLASIFICACION FINAL

- D. Hill (Williams-Renault) 1h: 24m.32s.124.
- M. Schumacher (Benetton-Ford) a 3 s 668.
- A. Prost (Williams-Renault) a 14s 988
- A. Senna (McLaren Ford) a 1' 39 s 763.
- J. Herbert (Lotus Ford) a 1 vuelta.
- R. Patrese (Benetton-Ford) a 1 vuelta.
- M. Brundle (Ligier Renault) a 1 vuelta.
- M. Andretti (McLaren Ford) a 1 vuelta.
- J. Lehto (Sauber) a 1 vuelta.
- G. Berger (Ferrari) a 2 vueltas.
- M. Blundell (Ligier Renault) a 2 vueltas.
- P. Alliot (Larrousse Lamborghini) a 2 vueltas.
- L. Badoer (BMS Lola Ferrari) a 2 vueltas.
- M. Alboreto (BMS Lola Ferrari) a 3 vueltas.
- U. Katayama (Tyrrell Yamaha) a 4 vueltas.

**VUELTA RÁPIDA**  
A. Prost (Williams-Renault): 1m 51s.095 vuelta 41 a una media de 225.990 Km/h.  
**ABANDONOS**

T. Boutsen: cambio. E. Comas: bomba de la gasolina. D. Warwick: sistema eléctrico. K. Wendlinger: motor. A. De Cesaris: motor. C. Fittipaldi: accidente. P. Martini: cambio. A. Suzuki: sistema hidráulico. R. Barrichello: Rodamiento de una rueda. J. Alesi: suspensiones.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

- A. Prost, 81 puntos.
- A. Senna, 53 puntos.
- D. Hill, 48 puntos.
- M. Schumacher, 42 puntos.
- R. Patrese, 18 puntos.
- M. Brundle, 11 puntos.
- J. Herbert, 11 puntos.
- M. Blundell, 10 puntos.
- G. Berger, 10 puntos.
- J. Lehto, Fittipaldi 5 puntos.
- Alesi, 4 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

- Williams-Renault, 129 puntos.
- Benetton Ford, 60 puntos.
- McLaren-Ford, 56 puntos.
- Ligier Renault, 21 puntos.
- Ferrari, 14 puntos.
- Lotus Ford 12 puntos.
- Minardi Ford, 7 puntos.
- Sauber, 7 puntos.

Dibujo: Mattaccla '93

## Iván Arias, campeón

En el número de Motor 16 de la semana pasada, publicábamos que Iván Arias se podría proclamar campeón del certamen británico de Fórmula Renault en Thruxton, cosa que ha sucedido, sumando el automovilismo español un nuevo éxito fuera de nuestras fronteras. Un triunfo rotundo que ha cosechado el piloto español del equipo Racing for Spain-Central Hispano 20, alzándose con el título de forma matemática a falta de dos carreras para que finalice la temporada.

Iván Arias, que se alzó con el subcampeonato en este mismo certamen, en la temporada 93 ha dominado con gran autoridad,



siendo el vencedor de la mayoría de las carreras. La prueba celebrada en Thruxton, en la que Arias ha logrado el título, ha sido especialmente accidentada para él. Todo comenzó bien, consiguiendo el segundo puesto de la parrilla de salida, viéndose superado por Matthews, su rival más peligroso. La carrera siguió siendo un duelo entre ellos dos. El piloto británico falló la salida y se encontró luchando con Arias por la segunda posición, el triunfo fue imposible arrebatárselo a Tim Stafford, en su lucha particular Matthews y Arias se tocaron, siendo el más perjudicado el inglés, que finalizó muy retrasado y sin posibilidad de puntuar. Arias con el camino libre hacia el podio, sufrió poco después un toque con Ozzane, dañando el frontal de su coche, algo que obligó al español a entrar en boxes perdiendo muchos puestos. Un esfuerzo baldío para Iván Arias, los comisarios deportivos decidieron excluirle de la carrera al considerarle culpable del incidente con Matthews, una decisión que el piloto y su equipo no comparten pero que acataron sin discusión.

El éxito de Arias lo redondeó Javier Díaz, que en un circuito que no conocía marcó el quinto mejor tiempo en los entrenamientos, en la carrera, en la salida perdió varios puestos, que después y con la agresividad que le caracteriza supo remontar para finalizar en la sexta posición.

A TODO GAS

## NISSAN GANÓ EN JAPÓN

El pasado domingo se disputaron los 1.000 Kms. de Suzuka, en Japón, prueba cuyo reglamento era muy parecido al de las últimas 24 Horas de Le Mans; dando cabida, así, tanto a los coches del grupo C como a los del grupo GTP americano y a los GT e incluso grupos A y N. De los 29 coches inscritos, uno correspondía al Porsche Carrera 3.8 RSR del español Jesús Pareja, en esta ocasión acompañado por Dominique Dupuy y por Jack Leconte. Desde los entrenamientos, los Nissan del grupo C1 dominaron a todos sus rivales, dominio que se extendió a la carrera, con una bonita lucha entre los Nissan de Martini y Frenzen y de los japoneses Wada y Suzuki, a la postre vencedores debido a los problemas de los pilotos europeos en las últimas vueltas; una de las puertas de su Nissan se abría constantemente y debieron bajar el ritmo. En cuanto a Jesús Pareja, que alcanzó un brillante noveno tiempo en entrenamientos, se quedó inédito en la prueba ya que su compañero Dupuy, que salió en el primer relevo, fue empujado fuera de la pista por el Porsche de Alberá, en la primera vuelta, debiendo retirarse con un fuerte golpe en el frontal de su Porsche RSR. Tras los dos Nissan, en tercer lugar, se clasificó el Spice Honda de Johnston y Marvin, seguido por el Ford de Lindley y Sobey. Quinto fue el Porsche RSR de Alberá y Koll.



TRES PREGUNTAS A

## DANIEL PANIAGUA: UN FUTURO POR DELANTE

Daniel Paniagua es el piloto más joven que compite en Fórmula Renault, no sólo en España, en toda Europa. Un piloto que con sólo 16 años de edad tiene por delante un futuro muy prometedor.

### ¿Cuáles fueron tus inicios?

Comencé corriendo en karting, donde hice dos temporadas, en la primera de ellas gané la Iniciación y en la segunda acabé cuarto en la categoría Nacional. Después, con mi padre, decidimos dar el salto a los monoplasas, para ello estuve en la Escuela de Pilotos de Emilio de Villota, lo que me animó a competir en la Fórmula Fiat Uno, tras un año en esta modalidad decidimos dar el salto a la Fórmula Renault.

### ¿Te ha costado adaptarte al Fórmula Renault?

Al principio costó un poco adaptarse, tenía que aprender muchos reglajes, sobre todo aerodinámicos, que no había tocado nunca, pero poco a poco hemos ido aprendiendo y al final los resultados están resultando positivos. Además, como el coche lo preparamos y evolucionamos nosotros, nos sirve para conocerlo a fondo.

### ¿Planes a medio plazo?

Me gustaría mucho ir a Inglaterra y hacer allí al menos una temporada, pienso que es donde mejor se aprende y se coge más experiencia. En definitiva es lo que intento, coger el máximo de experiencia posible y quién sabe si algún día podré llegar a la Fórmula 1. Es un reto muy difícil y sé que llegarán muy pocos, pero me gustaría intentarlo.



## ESCUELA WINSTON-YAMAHA

Las motos acuáticas estarán el fin de semana del 10 y 11 de septiembre, en el lago de la Casa de Campo gracias a la Escuela Winston-Yamaha que, con el apoyo de Motor 16, contará con la presencia de Pilar Pruna (del Winston Team de Jet Ski en el Campeonato de España) y con Antonio Rodríguez «Toñejo» (primero en la provisional de Biplazas en el Campeonato de España). Recordamos que es necesario llevarse bañador. Los aficionados que tengan experiencia podrán conducir, sólo, las Yamaha de la Escuela, mientras que los neófitos serán acompañados siempre por un monitor. Para más información e inscripciones, ponerse en contacto con el teléfono de Madrid, (91) 797 11 34.



## BILL STOCKAN SE RETIRA

El presidente y responsable ejecutivo de la Fórmula Indy, Bill Stockan, ha anunciado que tras la última carrera de la temporada, el 3

de octubre en Laguna Seca, abandona su puesto aduciendo motivos familiares. Parece que su puesto lo ocupará Michael Kranefuss, que

ante la falta de patrocinadores para organizar su propio equipo podría decidirse por regir los destinos de este competido campeonato.

**REPRESENTANTE**  
**GAMMA CAR AUDIO, S.L.**

Alcalde de Móstoles, 14 08025 Barcelona (SPAIN)  
Tel.: (93) 450 00 05 Fax: (93) 450 02 55

**MADE IN ITALY**

DELEGACIONES:		SEVILLA:	TELEFONO: (95) 42 37 07	FAX: (95) 4 42 10 03	
BARCELONA:	TELEFONO: (93) 3 22 39 30	FAX: (93) 4 10 79 40	VALENCIA:	TELEFONO: (96) 3 74 77 11	FAX: (96) 3 74 84 13
BILBAO:	TELEFONO: (94) 4 32 91 96	FAX: (94) 4 10 29 78	VALLADOLID:	TELEFONO: (983) 77 62 10	FAX: (983) 39 43 47
LA CORUÑA:	TELEFONO: (981) 25 08 44	FAX: (981) 24 08 34	VIGO:	TELEFONO: (986) 37 36 37	FAX: (986) 37 38 66
MADRID:	TELEFONO: (91) 6 77 46 57	FAX: (93) 6 56 24 53	ZARAGOZA:	TELEFONO: (976) 42 52 00	FAX: (976) 59 56 82

♦ **OPEL PRUEBA EL CALIBRA**  
La marca alemana está realizando intensos ensayos con el Calibra V8, en los que están colaborando Keke Rosberg y Manuel Reuter, con ánimo de tenerlo a punto para intentar debutar en la última carrera del Campeonato Alemán de Turismos (DTM). De este modelo se espera mucho en el '94 y sería uno de los rivales más serios de Alfa Romeo y de Mercedes.



♦ **NUÉVA DIRECTIVA**  
La Cosworth Engineering tiene dos nuevos directores, Chris Woodward, procedente del grupo Rover, donde fue el responsable de ventas fuera de Inglaterra del grupo inglés, incluida Land Rover. Rob Oldaker es el otro nuevo director de Cosworth, que ya ocupaba otros cargos en esta compañía.

♦ **SERVÍ OTRA VEZ SEGUNDO**  
Oriol Serviá tras finalizar cuarto en la última carrera de la Copa de Francia de la Fórmula Renault Elf Campus, ha recuperado el segundo puesto de este campeonato, situándose a cuatro puntos del



líder. Con este resultado, el joven piloto español aumenta sus posibilidades de conquistar el título cuando aún faltan tres carreras por disputar.

## UNA CARRERA PARA OLVIDAR

JORDI Gené se quedó con las ganas de, al menos, repetir su actuación en Spa en el '92, donde finalizó en la segunda posición. En esta ocasión, se vio traicionado por la mecánica de su Reynard-Cosworth, negándose el motor a funcionar correctamente desde la sesión de entrenamientos. Gené con el propulsor rateando, sólo pudo dar dos vueltas al circuito belga en los entrenamientos oficiales, quedando relegado al puesto diecinueve de la parrilla de salida. Para poner el coche a punto para la carrera, los ingenieros de Cosworth estuvieron trabajando a fondo, cambiando el sistema electrónico causante al parecer de la avería, pero en la carrera de nuevo volvió a fallar, la telemetría demostró que durante la prueba

funcionó con un cilindro menos, además de ser imposible aprovechar todo el régimen de vueltas. Con todo esto Gené finalizó en el puesto doce.

La carrera fue ganada por **Olivier Panis**, que se sitúa como líder provisional del certamen con 32 puntos, seguido de **Lamy** y **Coulthard** con 27 y 25 puntos respectivamente.



## OTRA VEZ CON LOS MEJORES

MARC Gené está atravesando un magnífico momento de forma, tras alzarse hasta el segundo puesto del Europeo de Fórmula Ford, en el británico de esta especialidad sigue realizando buenas actuaciones. En la última



carrera disputada en Thruxton, estuvo siempre luchando por la victoria, es más, tras la salida encabezó la prueba durante unas vueltas. Finalmente no pudo aguantar el acoso de sus perseguidores y se vio superado por **Ingall** y **Kane**, más tarde a consecuencia de tener unos reglajes equivocados en el tren trasero de su monoplaza, con unas suspensiones muy blandas, fue también superado por el líder del europeo, el portugués **Rui Aguas**, Gené en una maniobra arriesgada intentó superar al piloto portugués pero hizo un trompo y se debió conformar finalmente con el puesto cuarto.

## SIGUE LA GUERRA EUROPEA

LOS diferentes certámenes europeos de turismos, siguen mostrándose muy competidos y animados. En la última prueba del DTM, disputada en el circuito de Singer, se repartieron las victorias Alfa Romeo y Mercedes. En la primera manga el vencedor fue **Nicola Larini**, que se sitúa en una posición envidiable para darle el título a la marca italiana. La segun-

da manga fue para **Schneider**. El campeonato lo encabeza Larini con 233 puntos, seguido de Schneider con 154 y de Ludwig con 148. Por lo que respecta al BTCC, en la carrera disputada en Thruxton, el vencedor fue **David Leslie** a los mandos de un Vauxhall Cavalier 16v, flanqueado en el podio por los pilotos de Ford, **Radisich** y **Rouse**.



## CURSO YAMAHA

YAMAHA ha clausurado con notable éxito sus segundos cursos anuales «Yamaha Advanced Riding Course» celebrados en esta ocasión en el circuito alemán de Nurburgring y, que contaron con la presencia de 120 motociclistas procedentes de diferentes países del mundo.

Los cursos organizados por Yamaha tuvieron una duración de cuatro días, el primero de ellos dedicado a la recepción de los participantes. Durante los otros tres, los motociclistas con

las indicaciones de expertos monitores, tuvieron ocasión de descubrir a fondo el trazado alemán y las motos de la marca japonesa de la gama **Supersport**. Tras realizar un buen número de giros asesorados por los monitores de Yamaha, que les enseñaron técnicas de conducción deportiva, trazado de curvas, frenadas, etc., los participantes tuvieron ocasión de rodar en solitario siempre bajo la atenta mirada de los expertos que al final del curso los evaluarán.

## BREVES

♦ **TIERRA-ASFALTO**  
El Rallye de Portugal mantendrá en el '94 su fórmula mixta de tierra-asfalto y se disputará en cuatro etapas. La primera de ellas el 2 de marzo (Estoril-Povoas) con una prueba especial en asfalto, la segunda el día de marzo (Povoas-Povoas) toda de tierra, la tercera será el 3 de marzo (Povoas-Viseu) y la cuarta el 4 de marzo (Viseu-Estoril).



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.

Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 14.560 ptas.  
 Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.  Giro postal n.º a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.  
D: \_\_\_\_\_  
Calle \_\_\_\_\_  
Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_  
Fecha de nacimiento \_\_\_\_\_ D.N.I. \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_  
Precio suscripción  
España \_\_\_\_\_ 14.560 ptas América, África \_\_\_\_\_ 35.236 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

## Las alarmas, el sueño y los locos en pijama

**E**ran las tres de la mañana, había conseguido establecer una corriente de aire entre el dormitorio y el salón y hacía incluso fresco a pesar de que, por el día, se habían superado los 40 grados centígrados. Estaba profundamente dormido y en el mejor de los sueños cuando comenzó a sonar. Insistente, demoledora, potente, interminable. Al principio el sonido, monótono y desagradable, se integra en tus sueños, forma parte activa de ellos y el subconsciente lo relaciona a la perfección. Pero la historia se acaba y la alarma sigue sonando. Una, dos, tres vueltas en la cama con la esperanza de que el suplicio se acabe, con la firme intención de no abrir los ojos, de no desvelarme. Cinco minutos que parecen cinco horas. La almohada oculta una cabeza aturdida. Empieza a desfilarse por la cabeza una cascada de sentimientos no precisamente agradables. Sale de su escondrijo en lo más recóndito de la mente, un instinto feroz, casi asesino. Interrumpir el sueño de un ser humano es uno de los actos más crueles que se pueden cometer contra él, pero también uno de los más peligrosos. Despertarlo y no dejarle volver a dormir es todavía peor. Algunos, los más radicales, han matado con tal de seguir durmiendo. Han pasado 30 minutos, que equivalen a 30 horas en el silencio fantasmagórico de una ciudad semivacía y dormida. Uno comienza a plantearse algún tipo

de solución, todavía bajo el parapeto de la almohada. Bajar con un martillo y liarse a golpes..., pincharle las cuatro ruedas... ¿Por qué yo me despierto y su dueño no? ¿Le habrán intentado robar? Pero ¿y si ha saltado por un simple golpe de aparcamiento? El sentimiento de odio va en aumento. De pronto se hace el silencio y un bienestar desconocido inunda la habitación. Recuperar el sueño ahora, a las cuatro de la mañana, va a ser difícil pero no imposible. Ahora, la única preocupación reside en volver a dormir como sea, que mañana el trabajo no perdona. Pero el chip prodigioso de un sistema «Made in Taiwan» chapucero e ineficaz, decide que tiene que volver a intimidar a los sufridos residentes de la zona. A las cinco de la mañana reina el silencio definitivamente, lo sé, no porque haya estado pendiente, ya que conseguí, a duras penas, volver a relacionar un sueño con el ruido. Lo sé porque hablé con un vecino que no pudo hacerlo y comprobó con impotencia cómo dos golfos apandadores conseguían, no sin un arduo trabajo, devolver la tranquilidad al barrio llevándose el coche. **Moraleja:** 1º) Monte una alarma de calidad y que lo haga un taller especializado. 2º) Si pone alarma, cerciórese que puede oírlo desde su vivienda. 3º) Si no cumple estos requisitos, vigile, alguien en pijama podría atacarle enloquecido.

Andrés Más



Tran BAUESTA



# 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.



Siempre  
que nos  
necesites,  
allí  
estaremos.



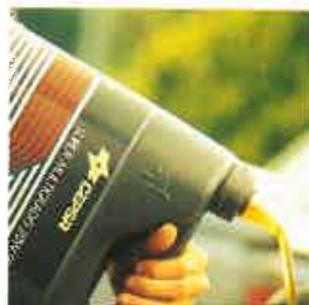
Exploración Petrolífera



Refinerías



Gasóleo Doméstico



Líder en Lubricantes por su Calidad



Tarjeta



Tienda



1.400 Estaciones de Servicio



Sin plomo



Más de 8.500 Personas a su Servicio

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



SEMANAL **Motor 16** GRUPO

7 de septiembre 1993

Núm. 516 • 350 ptas.

ESCAPARATE  
**'94**

Coleccionable  
**DOSSIER**  
PEQUEÑOS  
DEPORTIVOS



MAZDA XEDOS 9

PEUGEOT 306  
CABRIOLET



EL NUEVO FIAT  
PUNTO POR PUNTO

