

A FONDO: FORD MONDEO FAMILIAR



SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

14 de septiembre 1993

Núm. 517 • 350 ptas.

# SEAT CORDOBA

ESTRELLA  
DEL  
SALON



- ◆ *Prototipos*
- ◆ *Nuevos modelos*
- ◆ *Motores más modernos*
- ◆ *El automóvil del futuro*



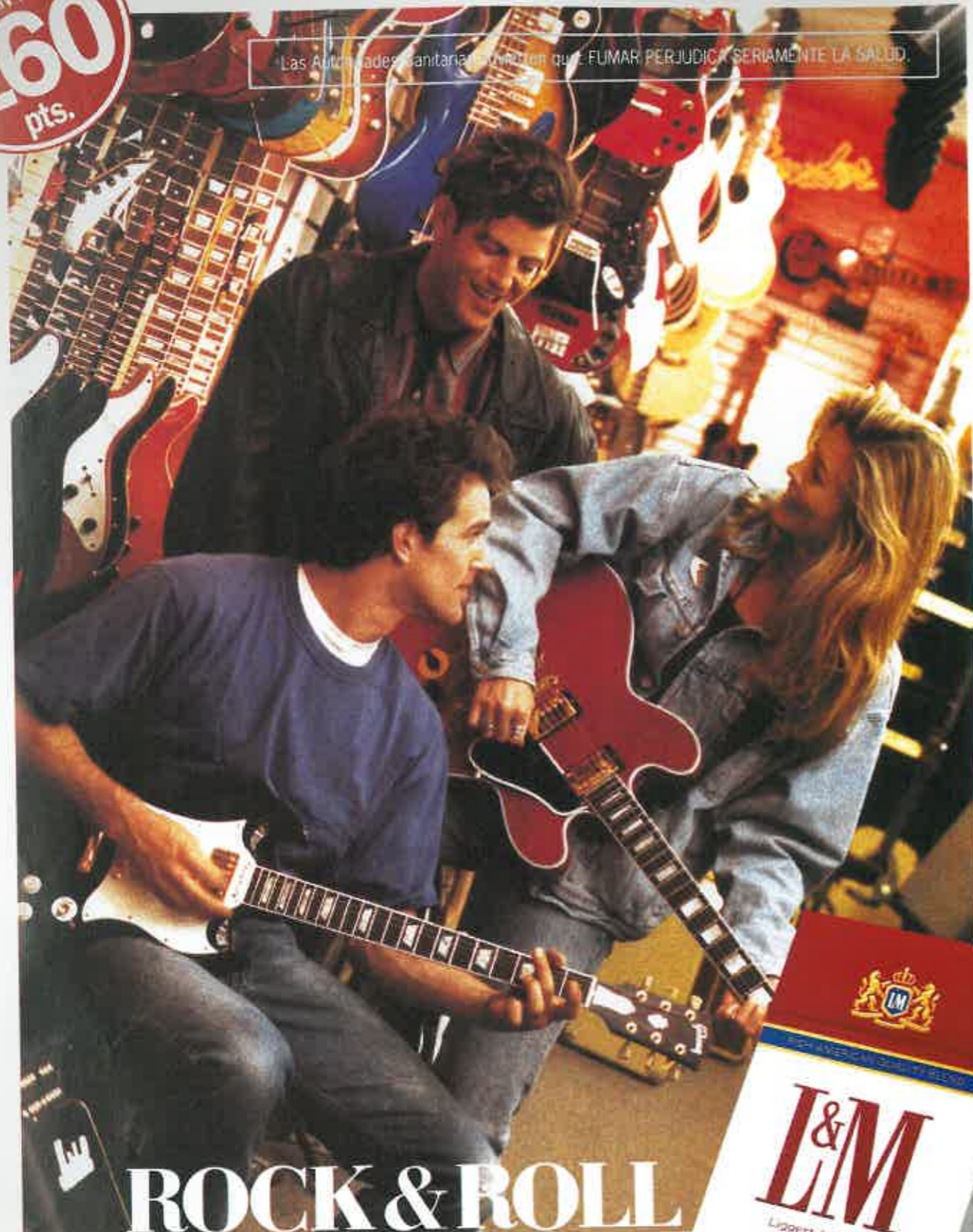
*Audi 300 ASF*



*Nissan  
AP-X*

FULL AMERICAN FLAVOR.  
**160**  
pts.

Las Autoridades sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.



**ROCK & ROLL**  
**L&M**



Juntos por placer.

**Motor 16**



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

**Director:**  
Manuel Doménech

**Director adjunto:** Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefes:** M<sup>a</sup> Jesús Benet (Información) Víctor Picinno (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Luis M. Turres (diseño). Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alfonso J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia), Daniel Monteverde (Japón), Giancarlo Perini (Italia), Hans Jürgen Tucherer (Alemania), Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Enrique Blanco (Pruebas), José María Casanovas, Esteban Delgado (Deporte), Jesús Espinosa (Ilustraciones), Víctor Fernández (Producto), Antonio Montañés (Pruebas), Enrique Llorca (Ilustraciones), Enrique Ortega (Ilustraciones), Francisco Podadera (Diseño), Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). **Autoedición:** José M<sup>a</sup> Gómez-Morán (jefe), José M<sup>a</sup> Ormazabal.

**Marketing:** Jorge Durrogo.  
**Directora de Promoción:** Charo Oñate.  
**Director de Producción:** Roberto Parras.  
**Directora Tarjeta Motor 16:** María Sedano.  
**Coordinadora:** María Gil.

**Publicidad:**  
**Director Comercial:** Juan Antonio Suanzes.  
**Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha y M<sup>a</sup> Jesús Sánchez.  
**Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguerado.  
**Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calasina.  
**Rué Publicidad Norte:** Rosana López.  
**Publicidad Levante:** Ramón Medina.  
**Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Irujo.  
**Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

**Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios:** MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 408 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 48 44. Teléx: 48974 NYRE E. BARCELONA: P<sup>a</sup> de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 48 51. BILBAO: Berastegui, 1. 48100 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 56. 1<sup>a</sup> 46006 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

**Potomecánica:** Promograf, S.A. San Rozendo, 26. 28037 Madrid.  
**Imprime:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.  
**Distribuye:** INDISA. Rufino González, 34. Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 00.

**MOTOR 16** es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY-RIGHT 1989. Depósito Legal: M. 80.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

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

E S T A S E M A N A



**38**  
Toyota  
Carina E  
1.6 XLI

**PUNTO DE MIRA** 6  
**SU CASO** 13  
**LO ÚLTIMO** 14  
Novedades Ford América  
Seat Córdoba 20  
Salón de Francfort 22  
**A FONDO** 32  
Ford Mondeo 2.0i 16V  
Ghia Familiar  
Toyota Carina E 1.6 XLI 38  
**FUERA DE SERIE** 44  
Mercedes C 36 AMG  
**ACTUALIDAD** 50  
Gasolinas sin plomo  
**MOTOS** 54  
Yamaha XTZ 660 Ténéré



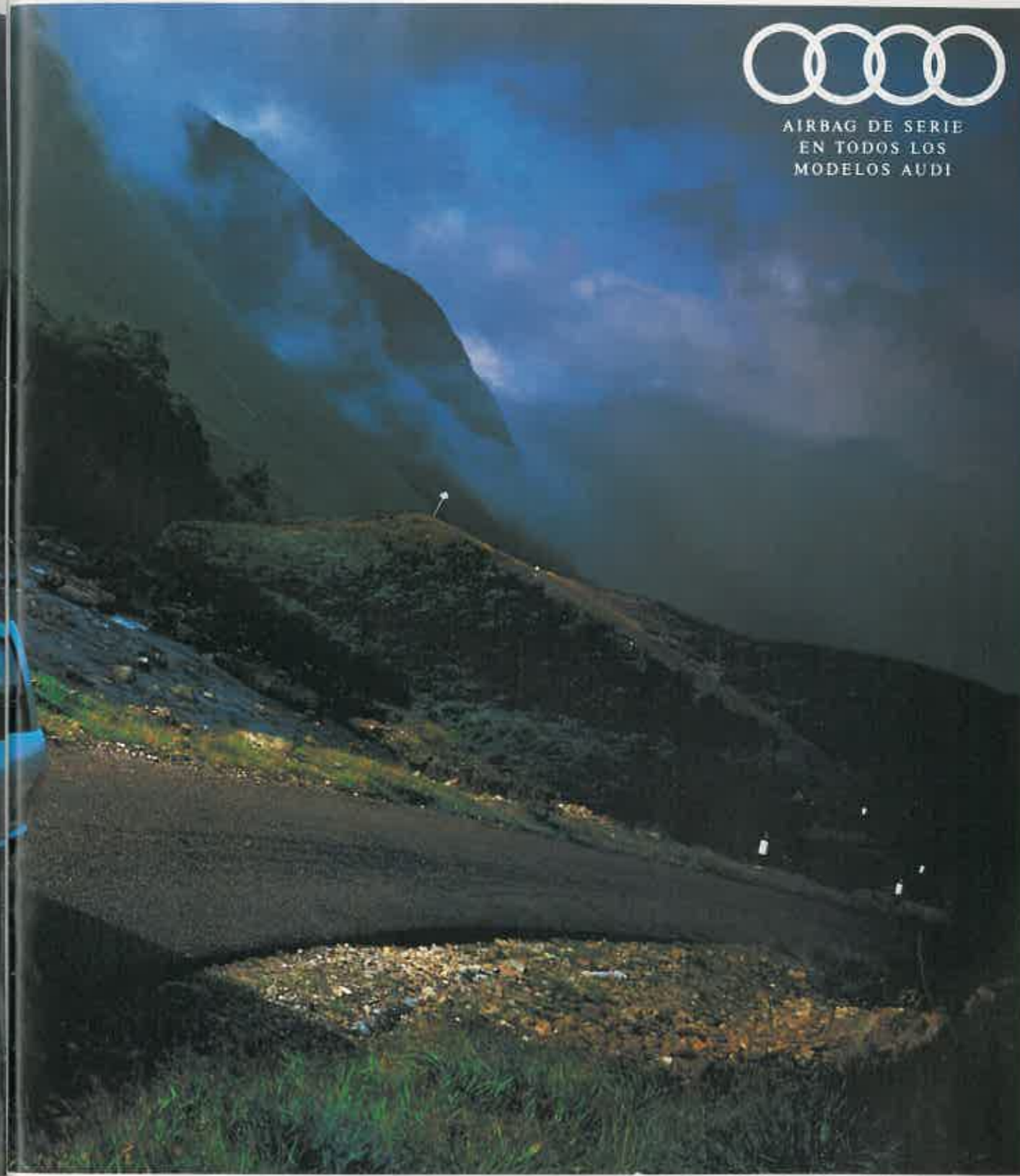
**54**  
Yamaha  
XTZ 660  
Ténéré

**PRECIOS** 59  
**DEPORTE** 90  
Paul Tracy  
Gran Premio de Italia 94  
de Motociclismo  
A Todo Gas 102  
**FIRMA DE LA CASA** 106



**44**  
Mercedes  
C 36 AMG

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



AIRBAG DE SERIE  
EN TODOS LOS  
MODELOS AUDI

TAUNUS RDS MITTELHAIN CAMPANARY CLASCH

# Yo no busco, yo encuentro. *Pablo*

Aunque usted no busque espacio. Ni busque medidas de seguridad tan avanzadas como el Airbag, el sistema exclusivo Ten, el ABS o la tracción delantera y, según versiones, la tracción total a las cuatro ruedas quattro®. Aunque usted no busque el nivel tecnológico de un motor de 150 CV de potencia. Aunque usted no busque el placer de conducir una máquina de elite. Ni busque tener un nuevo estilo de automóvil compacto e innovador que

GAMA AUDI 80 DESDE 3.055.000 PTAS. PVP RECOMENDADO (IVA, TRANSPORTE E IMPUESTO DE MATRICULACION INCLUIDOS).

*Ruiz Picasso. Pintor español.*

está ganando cada vez más seguidores en todo el mundo. Aunque usted no busque los mejores materiales, los acabados más rigurosos y el equipamiento de serie más completo: desde aire acondicionado hasta el Check Control. Aunque ni siquiera busque un Audi, tarde o temprano se acabará encontrando con el Audi 80 Avant.



## ¿Qué pasa con las gasolinas?

Desde hace ya mucho tiempo el usuario ha dejado de preocuparse, como lo hacía antes, por el **precio de las gasolinas**. Los continuos vaivenes de precios han producido ese efecto en el consumidor, que parece conformarse con su suerte, es decir, con pagar hoy más, mañana menos, pasado mañana más y así sucesivamente. Sin embargo, también desde que los precios de las gasolinas están sometidos a tantas subidas y bajadas, hemos observado ciertos hechos en los expendedores que no nos parecen muy de recibo. En algunas gasolineras no existe el necesario, y creemos que obligatorio, **panel informativo** de los precios que rigen en cada momento, con lo que el usuario no sabe lo que le va a costar

el combustible que necesita hasta que tiene la manguera correspondiente en la boca de llenado de su automóvil. Esto, que en principio puede parecer que no reviste mayor importancia, la tiene, y mucha. Desde la comercialización de la gasolina **Superplus 98 octanos sin**

plomo, son muchos expendedores que la tienen y han desechado de sus surtidores la **Eurosuper** (de 95 octanos), y ambos tipos de gasolina están sometidos a diferentes precios. Así, cuando el cliente quiere la gasolina sin plomo «normal», se encuentra con que le venden la «especial» y, consecuentemente, le cobran un precio superior al que debería, y querría pagar. Esto no pasa en todas las gasolineras y con todas las marcas de gasolina, pero pasa y no tenemos por qué aguantarlo. Por otro lado, y siempre refiriéndonos al mismo tema, hay sitios donde esa gasolina sin plomo «normal» sí existe en la gasolinera, pero el surtidor correspondiente no está situado junto a los demás, sino **arrinconado**; una manera de dirigir al usuario hacia el lugar donde se encuentra la gasolina más cara. Por el bien de todos, estos trucos deberían desaparecer, y si no, llamamos la atención de los consumidores para que **hagan valer sus derechos** y denuncien las anomalías que encuentren en las gasolineras. No se trata de acusar a nadie en concreto, sino a una situación muy irregular que debería desaparecer.

Manuel Doménech



P U N T O D E M I R A

## FUSIÓN RENAULT-VOLVO

Al fin se despejó la incógnita y lo que era un secreto a voces, se ha convertido en realidad: Renault y Volvo han decidido fusionarse y se ha llegado a un acuerdo, satisfactorio para ambas partes, sobre las dificultades que entrañaba tal fusión, no ocultada por ninguna de las dos empresas.

**Antecedentes.** Desde 1991, Volvo y Renault han desarrollado conjuntamente un elevado número de acciones, con una dirección conjunta para coordinar la planificación estratégica y de producto de ambas empresas. Así, ambas empresas han intercambiado componentes, han reagrupado a sus departamentos de compras en una sola Dirección y han creado una Dirección de Calidad conjunta. Aunque cada compañía ha mantenido su red comercial propia y su identidad en los productos, la fusión era un hecho sólo retrasado por la complejidad de ambas firmas. Especialmente, por la propiedad estatal del 99,21 por ciento de las acciones de la compañía francesa y la diversificación de las actividades de AB Volvo, en terrenos como la alimentación, la aeronáutica, la industria naval y la química.

**El acuerdo.** La fusión plena de ambas compañías, anunciada en rueda de prensa por los presidentes de ambas, ha exigido una larga elaboración, que



contempla la creación de varias sociedades «puente» y de una sociedad anónima nueva, bautizada Renault-Volvo, que será propietaria y dirigirá el conjunto de operaciones industriales y financieras del nuevo grupo. Una empresa internacional de derecho francesa, con su sede social en Bulogne-Billancourt (París), con funciones de Estado Mayor en Francia y Suecia. Tendrá un presidente ejecutivo, un Directorio, encargado de las operaciones del grupo, supervisado por un Consejo de Vigilancia. Según todos los indicios, el nuevo presidente será Luis Schweitzer, actual presidente de Renault, mientras que Pehr Gyllenhammar, actual presidente de Volvo, pasará a ser presidente del Consejo de Vigilancia.

### ASI QUEDAN LOS GRANDES EN EUROPA

GRUPO	%
Volkswagen	17,11
Opel	12,43
Peugeot	12,16
Renault	12,13
Fiat	11,91
Ford	11,28
(japoneses)	(11,75)

Cuota de mercado en los países europeos según datos del mercado en 1992, sumadas las cifras de Renault y Volvo.

El accionariado de Renault-Volvo será: un 46,36 por ciento propiedad del Estado francés; un 17,85 por ciento de AB Volvo; un 0,79 por ciento propiedad de accionistas privados franceses (trabajadores de Renault, sin derecho a voto) y un 35 por ciento de una nueva sociedad bautizada RVC.

Esta sociedad puente es propiedad en un 51 por ciento de Renault y en un 49 por ciento de AB Volvo, por lo que el reparto final en la sociedad conjunta es del 65 por ciento para el estado francés y el 35

por ciento restante para AB Volvo.

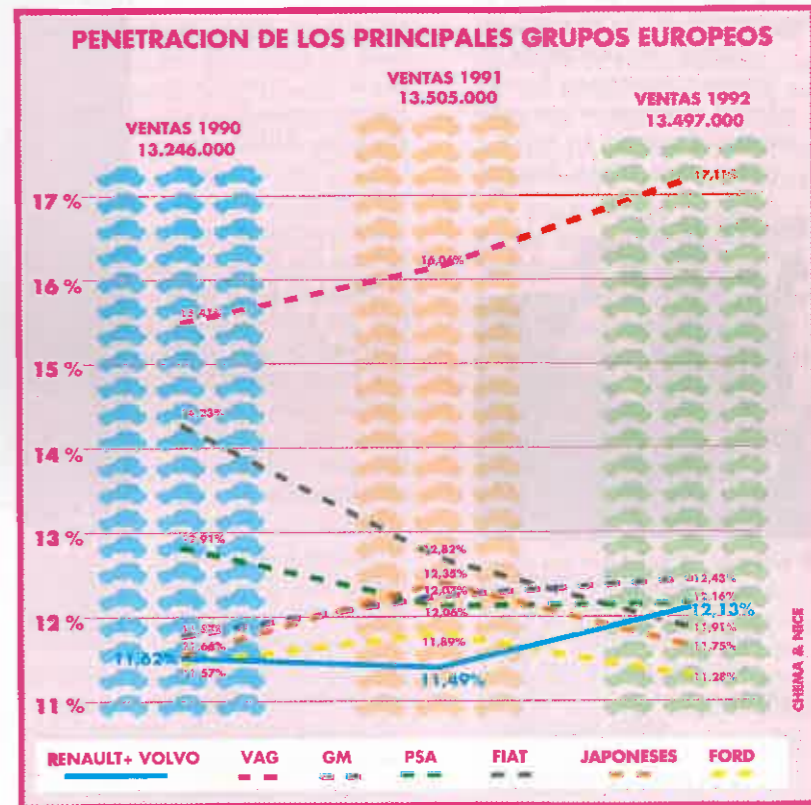
**El resultado.** El grupo resultante de esta fusión se convierte en uno de los principales de la industria del automóvil en el Mundo. Su cifra de negocios (datos de 1992) supera los 5,5 billones de pesetas; la producción de coches de turismo es superior a los 2.060.000 unidades, con 19 plantas en 11 países y la de camiones, más de 20 plantas en 10 países para producir algo más de 105.000 vehículos pesados. Renault-Volvo, es líder mundial en la producción de autobuses y la segunda empresa fabricante de camiones, sólo por detrás de Daimler-Benz. El número de trabajadores es de algo más de 200.000.

Con una cifra de negocios de 5,51 billones de pesetas, Renault-Volvo se sitúa en la sexta posición mundial, detrás de General Motors (12,41 billones de pesetas), Ford

(10,19), Toyota (8,68), Nissan (5,99) y Volkswagen (5,67), que sigue siendo la primera empresa europea. Tras el nuevo grupo quedan Daimler Benz (5,14), Chrysler (4,20), Fiat (3,68) y el también grupo francés Peugeot-Citroën, con 3,54 billones de pesetas de cifra de negocios en el año 92.

En cuanto a la producción total de vehículos, sumados turismos e industriales, Renault-Volvo es ahora la sexta compañía mundial, con 2.451.000 unidades producidas en el pasado año. La primera compañía es General Motors (6.956.000), seguida por Ford (5.768.000), Toyota (5.350.000), Volkswagen (3.492.000) y Nissan (3.091.000).

En el pasado año, Renault obtuvo unos beneficios de 186.500 millones de pesetas, mientras que Volvo arrojó unas pérdidas de 54.800 millones.



### LAS CIFRAS DE 1992

	RENAULT	VOLVO
Cifra de negocios (Billones Ptas.)	4,14	1,37
Beneficios (Millones Ptas.)	186.500	-54.800
Producción turismos	1.760.750	304.200
Producción veh. ligeros	281.100	0
Producción veh. industriales	52.950	52.160
Trabajadores	146.600	60.115



◆ ROLLS EN HUNGRÍA

Tras la inauguración, esta pasada primavera, del primer concesionario de Rolls Royce en Rusia, la expansión de la marca británica en los países del Este europeo parece imparable.

Ahora le llega el turno a Hungría, donde han comenzado a venderse los carísimos coches del Espiritu del Éxtasis.

La primera unidad llegó a Budapest en el pasado mes de mayo, con motivo de la visita oficial de la reina Isabel II al país húngar (momento que recoge la fotografía) y fue utilizada por la embajada británica como coche de representación. Este Silver Spirit se ha quedado ya en el país como avanzadilla del inicio de las actividades que, según el responsable de la Compañía en Europa, «encontramos un interés creciente en Europa oriental y pensamos que esta evolución anuncia un nuevo y apasionante futuro. Nuestro



actual programa de concesionarios tiene por objetivo primordial ofrecer ventajas y servicios RR y Bentley a nuestros clientes en estos mercados.»

◆ PLANTA DE RECICLAJE  
BMW y Rover Motors han construido la primera planta de reciclaje de Gran Bretaña. La instalación reutilizará paneles de carrocería, componentes eléctricos, piezas mecánicas, guardafangos interiores y cualquier elemento que se demande. A la apertura de esta planta le seguirán quince más en los próximos dos años.

## SEAT REACCIONA

La difícil situación por la que atraviesa la empresa Seat, puesta de manifiesto en el último Consejo de Dirección de Volkswagen, ha obligado a tomar una serie de decisiones que incluyen el nombramiento de un nuevo director de la fábrica de Martorell.

La nueva planta de Seat, en la que se fabrica el Ibiza, no estaba cumpliendo los standards de calidad que se exigen en Volkswagen. La producción diaria, prevista en 1.200 unidades, no alcanza en estas fechas más que 950 unidades, ya que son muchos los rechazos. En estas condiciones, cumplir con las previsiones de producción para finales del 93 (1.500 unidades anuales) es ya poco menos que imposible. La primera medida ha sido cambiar la dirección de Martorell, que ahora es responsabilidad de **Ramón Bultó**, que hasta ahora era director de la fábrica de Seat en Landaben (Navarra), en la que se produce el VW Polo y que ha venido caracterizándose por ofrecer unos niveles de calidad más altos incluso que los obtenidos por Volkswagen en Alemania.

Bultó sustituye al británico **Clive Griffiths**, fichado hace no demasiados meses como experto en sistemas de producción a la japonesa, procedente de las fábricas de Honda y Nissan en Gran Bretaña.

Los problemas de Martorell hacen comprometer no sólo los planes de comercialización del nuevo Ibiza en otros países europeos, sino el lanzamiento del nuevo modelo de tres volúmenes (el llamado Córdoba) cuyas preseries deberán comenzar a fabricarse en la reincorporación tras el verano.

Para aumentar la producción, la empresa ha ofrecido al Comité de Empresa la posibilidad de establecer turnos de trabajo los sábados (dos) y domingos (uno), con lo

que se podría aumentar la producción en un número de unidades que oscila entre 20 y 25.000. Para aceptar esta propuesta, el Comité quiere que se aseguren los 2.000 puestos de trabajo eventual.

En el plano financiero, Seat está atravesando un momento especialmente delicado. La caída de la demanda interna y el encarecimiento de los suministros del exterior debidos a la devaluación de la peseta, han colocado a la compañía en los límites de la quiebra, según el semanario alemán *Der Spiegel*. Si en el ejercicio 92 las pérdidas sumaron 12.500 millones de pesetas (tras unos beneficios de 8.200 en



el año 91), las estimaciones para el 93 se acercan a los 50.000 millones de pesetas de pérdidas e incluso más. La empresa que dirige **Juan Antonio Díaz Álvarez** se ha planteado la posibilidad de vender uno de sus activos más atractivos, para conseguir la liquidez necesaria: la fábrica de Landaben. Se ha llegado a un acuerdo sobre el precio (mil millones de marcos, 80.000 millones de pesetas) y es una operación que reduciría sustancialmente las cargas financieras de Seat, a la vez que reduciría las inversiones, ya que la remodelación de la fábrica de Landaben para producir el nuevo Polo, la financiaría íntegramente Volkswagen.



## ALFA ROMEO PELIGRA EN USA

¿Cuánto resistirá Alfa Romeo en el mercado de Estados Unidos? Es una pregunta difícil y dura para una compañía que creó entusiastas a lo largo y ancho de Norteamérica, cuando a finales de la década de los ochenta se introdujo en el país de la mano de Chrysler. Ahora las ventas del nuevo Alfa 164 son simplemente desastrosas y muchos clientes descontentos con los resultados de sus elegantes coches hacen peligrar la imagen de la renovada compañía. Las estadísticas muestran que, después del récord alcanzado en 1986, año en el que

Alfa Romeo penetró en el mercado estadounidense, con un total de 8.201 unidades vendidas, los resultados son cada vez peores. En 1990 se matricularon 3.482 coches, 3.478 unidades en 1991 y 2.828 el pasado año. Durante los cinco primeros meses de este año tan sólo se vendieron 649 coches. La solución, según un entusiasta americano de la marca, estaría en que Fiat Auto cediera los derechos de importación a Ferrari, idea que para algunos expertos no es mala y que todavía cabe por preguntar a Cantarella y Luca Cordero uno de estos días.

## S E M A N A F O R O S

**Por supuesto que cada gasolinero tiene todo el derecho del mundo a vender el tipo de combustible que quiera, siempre que cumpla con la normativa sobre precios. Pero no es de recibo lo que ocurre en la estación de servicio Ledipsa, en Castellbisbal (Barcelona) y en algunas otras. Han dejado de suministrar la gasolina sin plomo de 95 octanos, cuyo precio está controlado, sustituyéndola por la de 98 octanos, más cara y de precio libre. La venta de combustible es un negocio, pero también un servicio público y de eso a menudo se olvidan los responsables.**

**La operación de marketing que ha llevado a cabo el grupo Fiat para el lanzamiento de su nuevo modelo, pasará a los anales de la historia del automóvil. Pero hay un elemento destacable: la implicación del mundo de la cultura. Pese a la frialdad de los números y los balances, los italianos han logrado dejar un sitio para el corazón, en una especialidad en la que el cerebro siempre parece ser el elemento dominante. Dejando al margen el análisis puramente técnico, lo que está claro es que el Punto ha comenzado su andadura sin pasar inadvertido.**

◆ RELATIVA MEJORÍA

En el mes de agosto la venta de coches descendió en la CE un 5,6 por ciento respecto al mismo mes del año anterior. La crisis del sector parece suavizarse teniendo en cuenta que en meses anteriores se registraron caídas cercanas al 18 por ciento. En el acumulado, entre enero y agosto, se vendió un 16,6 por ciento menos que en el mismo periodo de 1992. En España las ventas bajaron un 10 por ciento, lo que supone, también, una ligera mejoría tras siete meses de caídas superiores al 20 por ciento.

◆ AYUDA COMUNITARIA

La M-40 se terminará gracias a que la CE financiará el 55 por ciento las obras de cierre de los tramos norte y oeste de dicha carretera de circunvalación. Los 22.300 millones de pesetas del Fondo de Cohesión permitirán que los dos tramos estén listos para el mes de abril del próximo año. Así mismo es previsible que en breve se apruebe la financiación del tramo que atraviesa los montes del Pardo, siempre que cumpla la norma comunitaria de medio ambiente.

◆ BMW Y EL AIRBAG

BMW ofrece a sus clientes la posibilidad de montar Airbag en aquellos coches adquiridos sin él. Los primeros en beneficiarse serán los modelos de la Serie 3, estando en disposición para el resto de los modelos a partir del próximo otoño. El volante con airbag está realizado en cuero, incluye sensores, soporte para el generador de gas y escudo acolchado.



## Turín

Giancarlo Perini

LA COMPRA DEL AÑO Bugatti internacional S.A.H. y General Motors han firmado ya el acuerdo por el cual la corporación americana transfiere la propiedad del Grupo Lotus, Lotus Cars USA y Lotus Engineering (excepto Lotus Fórmula 1) a Bugatti internacional. Según el acuerdo, la empresa italiana supervisará y coordinará las dos compañías, que permanecerán separadas e independientes, aunque emplearán recursos comunes en áreas específicas como desarrollo, ingeniería y marketing. GM y Opel seguirán comprando los servicios de la consultoría de Lotus Engineering, que estará también abierta a otros clientes que soliciten sus trabajos de mecánica o diseño. La propia compañía aprovechará «el saber hacer» de Lotus Engineering para acelerar el desarrollo de sus programas, como el del EB 112. Además, según Mario G. Barbieri, vice-presidente de Bugatti Automobili, se piensa acelerar la producción de Lotus con la introducción de nuevos modelos. Mientras, Romano Artico, presidente de Bugatti Automobili, asegura a los socios y entusiastas de Lotus que la imagen que creó Colin Chapman será reforzada y proyectada. Ambas compañías, Bugatti y GM Europe, no han querido hacer comentarios sobre el precio de la transacción, ni cuánto, ni

cómo Bugatti pagará a la multinacional norteamericana, aunque se estima que Lotus vale 45 millones y que ha sido vendida por unos 30 millones, financiados en casi su totalidad por la propia compañía y con el respaldo del British Midland Bank. Estos son los datos que se manejan, pero las especulaciones sobre el desarrollo continúan. El año pasado se pensaba que el dinero se conseguiría a través de inversores japoneses. Más recientemente, los rumores apuntaban hacia compañías francesas y agencias del Gobierno. Lo que está claro es que sigue el misterio sobre la procedencia del dinero. Paralelamente al acuerdo y las especulaciones que han circulado sobre el mismo, el ingeniero Stefano Milon, actual director de producción de Bugatti Automobili, dejará su cargo en este mismo mes. Por su parte, Mauro Forghieri, director técnico, ha ordenado la parada en la producción del deportivo Bugatti EB 110 por un período de al menos dos meses. La decisión fue tomada por la insatisfacción de Forghieri con los «standars» de calidad y los contratistas extranjeros. Sin embargo, la compañía alcanza ahora su máxima producción, con dos coches a la semana.



## TURÍN, EN PUNTO

ADemás de descubrir el vermú, los colines («grissini»), o «la moda italiana», Turín puede vanagloriarse de haber marcado un hito en la historia, cuando en 1900 FIAT inauguraba en esta ciudad su primera fábrica de automóviles.

Desde entonces, los habitantes de esta polifacética ciudad viven estrechamente unidos al automóvil. Y por si no era suficiente, el Punto, nuevo Fiat que sustituirá al Uno, se ha encargado de estrechar nuevos lazos con motivo de su presentación a la prensa de 36 países y a un destacamento de 1.024 periodistas.

Aunque Turín cuenta con la mayor concentración mundial de tecnología automovilística, y está acostumbrada a grandes eventos, nunca se había visto en una situación parecida. Es la primera vez que una ciudad completa se moviliza para la presentación de un coche, que un millón de habitantes se vuelcan con los visitantes de todo el mundo. El Fiat Punto llega rodeado de cifras por todas partes. Cifras impresionantes, optimistas, que no reflejan el bache que atraviesa el sector. Por ejemplo, se utilizaron 180 prototipos en el desarrollo del coche y se realizaron 80 «crash test». Un año antes de comenzar la producción ya rodaban 200 vehículos de preserie y antes de esto se habían realizado 6.000.000 de kilómetros para

comprobar la resistencia y la fiabilidad global del coche. El nombre «Punto», se eligió de entre alrededor de 1.000 nombres propuestos por agencias de publicidad y marketing y se esperan vender 500.000 Punto en el '94 en mercados de todo el mundo. Fiat ha invertido 5,6 billones de liras en el proyecto Punto y a lo largo de los años 90 la marca italiana invertirá 40 billones de liras en renovar las fábricas y los productos. En estos años se lanzarán al mercado 18 nuevos modelos, entre los que se encuentran un Coupé y un Spider que no se derivarán del Punto.

Tantas y tan descomunales cifras parecen empequeñecer al recién llegado, que tendrá su versión cabriolet para la próxima primavera. Sin embargo Paolo Cantarella, di-

rector general de Fiat Auto, dejaba claro que, «En los años Cincuenta, el Fiat 500 era uno de los símbolos de la Italia que cambiaba, de una Italia que se lanzaba a lo largo del camino del desarrollo y del bienestar. Preferimos pensar, que el Fiat Punto puede representar un símbolo concreto de una Italia que está volviendo a cambiar».

Turín, al menos, así lo cree. Bajo el eslogan «TORINO EFFETTO PUNTO» la ciudad vive el alumbramiento del nuevo «bambino» de la Fiat con alborozo y un programa de festejos de lo más motorizado. Desde conciertos hasta proyecciones con un tema central, «el coche en el cine», pasando por concursos de escarapes, desfiles, obras de teatro, y una curiosa exposición, Experimenta '93, dedicada al au-

tomóvil y empeñada en enseñar a sus visitantes los rincones más desconocidos de ese fenómeno de cuatro ruedas. La ciudad entera está implicada en un acontecimiento que ha llevado a José Carreras junto con otros dos tenores italianos, a multiplicar la repercusión del nacimiento a todo el mundo, gracias al concierto celebrado en el Teatro Regio de la ciudad Turinesa.

Los curiosos se agolpan a las puertas de la antigua factoría de Lingotto, cuartel general donde se celebra una rueda de prensa espectacular y desde donde unos 500 Fiat Punto de prueba entran y salen para realizar el recorrido previsto. ¿Pero, por qué Lingotto? La fábrica de Turín construyó en 1919 su primer coche, un Fiat 501 y se ha convertido en uno de los mayores símbolos de la ciudad.

Durante el mes de septiembre el habitante de Turín desayuna, come y cena con el Punto, el Fiat de los 90, como lo fue el 500 de los 50, el 600 en los 60, el 127 en los 70 y el Uno en los 80.

En febrero del '94 llegará a España un menú compuesto por 15 versiones diferentes, de las que cinco modelos contarán con airbag de serie. En el resto de la gama, tanto el del conductor como el del acompañante, podrán adquirirse opcionalmente.



TORINO  
EFFETTO  
PUNTO



◆ TV PORTÁTIL

Sony presenta el Watchman FDL-390, un pequeño televisor que permite disfrutar de sus programas favoritos en cualquier momento y lugar. Su peso es de tan sólo un kilogramo, la pantalla es de cristal líquido de tres pulgadas. El alto contraste que incorpora asegura una estupenda definición de imagen y combina además sintonizador de radio y conexión A/V para utilizarlo con monitor de vídeo. Tiene ocho horas de autonomía y una potencia de sonido de 300 mW lo que le proporciona



buena utilidad como televisor para transportar en el coche. La alimentación del Watchman se realiza mediante pilas convencionales y tiene además toma de auriculares estéreo y entrada para antena exterior. El precio aconsejado por Sony para el FDL-390 es de 66.900 pesetas.

COMBINADO JVC

El fabricante JVC propone un equipo de alta fidelidad que combina tres elementos: el radiocasete KS-RT80R, el XL-G3700 que es un receptor de Compact Disc para automóvil y el ecualizador gráfico S.E.A. electrónico. Este equipo cubre perfectamente las necesidades de un usuario exigente que desee disfrutar en su automóvil de un equipo de alta fidelidad. La sección de sintonizador incluye función RDS, sintonización previa de 24 emisoras (18 de FM + 6 de MW/LW), función SSR (reserva de emisora especial pre-sintonizada, búsqueda ascendente y descendente, supresor automático de ruidos de FM y cancelación de ruido de impulsos. La sección de control de CD se caracteriza por poseer un control de cambiador de hasta 108 discos, selección directa, salto de pista, búsqueda manual, dos modos de reproducción aleatoria, repetición automática sin fin y memoria de última posición. El reproductor de casete incluye rebobinado automático auto reverse, Dolby B, exploración multimúsica y compatibilidad con cintas de metal.



El reproductor de CD incluye, a parte de la posibilidad del cargador, un sistema de carga directa,

mecanismo antichoque/vibraciones, reproducción aleatoria, búsqueda manual, repetición de pista y exploración de introducciones. Por último el ecualizador tiene control electrónico de nueve bandas en dos colores, mensaje de soporte de voz, cinco patrones de ecualización programados más cinco programables por el usuario, regulación electrónica de ecualización, volumen y atenuador. Esta combinación cubre perfectamente todas las posibilidades de reproducción del mercado con una calidad y diseño realmente llamativos.

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



OPHEL CORSA JOY

TENGO necesidad de comprar un vehículo y tengo en el punto de mira un Opel Corsa, ya que tengo uno en estos momentos y estoy muy contento. Sólo existe un problema, y es que me gustaría comprar la versión JOY que he visto en el número 491, aunque luego he visto con asombro que no se comercializa en España. ¿Dónde puedo adquirirlo? aunque sea me voy al extranjero a comprarlo. ¿cuánto me costaría?

Jesús Portero  
Getafe

R.- El departamento de marketing de General Motors en España no ha creído conveniente comercializar en nuestro país esta versión que por el contrario sí está disponible en Francia, Italia o Alemania. En nuestro país vecino, por ejemplo, el coche cuesta un millón y medio de pesetas, sin embargo los trámites legales de importación junto con el tiempo perdido en la operación deberían quitarle la idea de la cabeza.

DESARROLLOS CORTOS

HACE menos de un año he adquirido un Polo Coupé GT con inyección (80 CV), y para mi sorpresa he observado que va muy revolucionado. En un principio creía que esto era normal hasta que comparándolo con los coches de otros amigos que tienen mode-



los con la misma potencia que el mío, pude comprobar que iba más revolucionado que los demás. Mi coche a 120 Km/h. en 5ª va a 4.000 r.p.m., mientras que los otros coches van sobre las 3.000 vueltas. En 4ª a 140 Km/h. va a 6.000 r.p.m. ¿es esto normal?

Alberto Hernández  
Madrid

R.- Afortunadamente su Polo GT de inyección va provisto de unos desarrollos mucho más lógicos de lo que usted pueda pensar. De acuerdo, el motor hace más ruido y realizando una conducción deportiva tiene que andar más pendiente del cuentavueeltas, sin embargo este Volkswagen es uno de los pocos, por no decir de los únicos, en los que sus desarrollos coinciden con la filosofía del coche. En su día nosotros lo comparábamos con sus rivales y era el que mejor andaba y el que menos consumía. Esté tranquilo, no solamente es normal, es estupendo.

GOLF GTI POTENCIADO

SOY propietario de un Golf GTi III y estoy descontento con el poco brío de su motor. En la zona de las 4.500 r.p.m., el coche se acaba y no realiza los adelantamientos o salidas de las curvas con la misma soltura con que lo hacían sus antecesores. Tengo pensado cambiar colectores (este vehículo no lleva catalizador) y colocarle un «chip» programado en la inyección. ¿Qué pros y contras puede causarle al motor a la larga el chip de la inyección? ¿Tendré problemas al pasar la ITV con los cambios que voy a realizar? En otro orden de cosas, ¿Hay algún problema en eliminar el catalizador en un coche provisto de él?

Oscar Sánchez  
Madrid

R.- Por no más de 100.000 pesetas un instalador autorizado sustituye la unidad de control electrónico, el silencioso trasero y el filtro del aire de un Golf GTi III ganando en la operación alrededor de 10 caballos. Teóricamente esto no debería causarle ningún problema a un motor preparado para mucha más «marcha», y una ITV no controla esos pormenores.

DEDRA TURBODIÉSEL

ESTOY interesado en la compra de un Lancia Dedra Turbodiesel y me gustaría que me informaran sobre el resultado que da este motor, ya que no tengo ninguna información al respecto. Mi intención es comprar el vehículo nuevo, por lo que les agradecería que me dieran su impresión técnica sobre el modelo.

Fernando Freitas  
Ocaña, Toledo

R.- El Lancia Dedra TD lo probamos junto con el resto de la gama en el nº: 426 de diciembre del 91. Nuestra opinión es muy positiva ya que se trata de un propulsor brillante y económico, aunque algo ruidoso en frío. En prestaciones supera a su hermano el de 1,6 litros de cilindrada y además puede re-



correr más de 900 kilómetros con un solo depósito. El tacto del cambio no nos gustó y las plazas traseras se quedan algo justas, sin embargo son males menores en comparación con sus prestaciones o su consumo.

CONSUMO Y AUTONOMÍA

ME gustaría saber cómo hallan ustedes el consumo medio y la autonomía de sus pruebas, ya que algunas veces he intentado comprobarlo con mi coche y no ha coincidido en nada.

Ricardo Cañas  
Málaga

R.- Para el consumo medio ponderado, se suman el 60 por ciento del consumo en ciudad, el 30 del consumo en carretera a 90 Km/h. y el 10 del consumo obtenido en autopista a 120 Km/h. La autonomía la hallamos, restando la mitad del consumo medio ponderado de la capacidad total del depósito.

RANGER



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

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



# Un duro con buenos modales



## **Y CON LA SEGURIDAD DE FORD.**

Llega dispuesto a marcar la diferencia. A situarse una generación por delante de la suya. A cambiar el concepto del 4x4. El nuevo Ford Maverick es vanguardia en todo. En su moderno y polivalente diseño en cinco puertas.

En su comportamiento de pura sangre en tierra por su tracción a dos o cuatro ruedas con cubos delanteros autoblocantes. En su maniobrabilidad y seguridad, por su dirección asistida de serie y sus barras

de protección laterales. En el confort que destaca en su cuidadísimo interior, con tercera fila de asientos y completísimo equipamiento, y en su línea exterior con coeficiente aerodinámico de 0,44. En las prestaciones de

sus dos motores Turbo Diesel de 2.7 l. de 100 CV y de 221 Nm. a 2200 r.p.m. o gasolina EFi 2.4 de 124 CV. En su capacidad para reunir en un solo vehículo todas las soluciones a tus necesidades. Si quieres conocer los buenos

modales de un duro, ven. El nuevo Ford Maverick sabe comportarse. **En todo, porque pocos pueden ofrecerle una Red tan completa de Concesionarios y Servicios en España como Ford.**

**NUEVO FORD MAVERICK.**



**Todo lo que hacemos nos conduce a ti.**



*Novedades Ford América '94*

# CONTINUA EL ESFUERZO

**Los fabricantes americanos no pueden, ni deben, bajar la guardia. Los japoneses acechan, no descansan, y tienen la virtud de poder dar la sorpresa en cualquier momento. Ford ha presentado su gama 94 en la que la seguridad y la ecología mandan.**

**L**a reacción de los fabricantes americanos para luchar contra la penetración de los japoneses tuvo una respuesta lógica del público estadounidense. En el 92 Ford era la marca más vendida allí,

lizado en España, ha sido el primero en recibir esa bolsa de seguridad de serie en el lado del conductor unas llantas y neumáticos de mayor medida y el aire acondicionado sin CFC. Este Escort que en USA cuen-

#### THUNDERBIRD

Los interiores de este deportivo al estilo americano han recibido el doble airbag y el aire acondicionado sin CFC. Se ha renovado todo, desde el volante hasta los relojes. El motor de 5 litros se ha sustituido por el de 4,6 de 190 caballos.



el justo premio al esfuerzo realizado para situar sus productos a unos niveles de competencia desconocidos en los últimos tiempos.

La gama americana de Ford para el 94 refleja la continuación de ese esfuerzo centrándose decididamente en la seguridad y la ecología al margen de aumentar el equipamiento y «lavar la cara» a varios modelos, actualizándolos. El doble airbag y el aire acondicionado libre de CFC contaminante son ya habituales en toda la gama.

El Escort, un Escort que nada tiene que ver con el modelo comercia-

ta con cuatro carrocerías diferentes, de tres, cuatro y cinco puertas además de la versión station wagon, también ha recibido nuevos materiales en su interior, mejores telas en los asientos y una versión GT más apropiada, con piel en el volante, llantas de nuevo diseño y un «pack» opcional de elevalunas eléctrico, cierre centralizado y cuentavueltas. Todas las mecánicas se mantienen.

En el caso del Ford Probe se amplían los niveles de seguridad con los pretensores de cinturón adicionales al airbag y se eliminan los gases contaminantes del climatizador.

En el programa de opciones se han eliminado casi todas las referentes a los asientos del Probe base, en USA existen dos versiones una normal con motor de dos litros, 16 válvulas y 118 caballos y la versión comercializada en España que se denomina GT, ya no se ofrece ni el tapizado de piel ni la multirregulación ni el reglaje eléctrico.

El Ford Taurus, uno de los modelos más vendidos en tierras americanas, ha recibido mejoras importantes como el airbag de serie para el pasajero, los discos de freno de mayor tamaño, una caja de cambios



**EXPLORER XLT**  
En EEUU Existen siete versiones del Explorer, dos o cuatro ruedas motrices, tres o cinco puertas y cinco acabados. El motor es el que se comercializa en España con 4,0 litros de cilindrada y 160 caballos.

manual de mayor precisión, unos neumáticos de altas prestaciones para la versión deportiva con cambio manual y el consabido aire acondicionado sin CFC. Todos los Taurus recibirán el volante deportivo de la versión SHO y cambios estéticos tanto en el exterior como en el habitáculo. Destacar que sólo se ofrece una versión de cambio manual para el Taurus deportivo (SHO), con motor V6 de tres litros, 24 válvulas y 220 caballos de potencia.

Tanto el Ford Thunderbird como el Crown Victoria incorporan ya el airbag doble y el aire sin CFC. El pri-

**CONTINENTAL**  
La filial de Ford, Lincoln, tiene en su Continental un lujoso automóvil muy apreciado en América. Para el 94 recibirá una suspensión más firme y nuevos paragolpes entre otras novedades.



**TAURUS GL WAGON**  
Se trata de uno de los modelos más vendidos de Ford, en este mercado, en su versión familiar. Su parecido al Mondeo sólo se rompe por su diferencia de tamaño.



mero ha desechado la mecánica V8 de 5 litros de cilindrada sustituyéndola por una de 4,6 litros, también con cambio automático mejorado de cuatro velocidades y 190 caballos. Ford ha renovado y mejorado la presentación de los interiores del Thunderbird, desde los relojes hasta los mandos, pasando por el volante.

Dentro de la gama Lincoln-Mercury, filiales estadounidenses de Ford, destacan los modelos Capri y Capri XR2, dos deportivos descapotables con motores de 1,6 litros de cilindrada atmosférico y turbo, con potencias de 100 y 132 caballos respectivamente. Estos modelos reciben nuevas suspensiones deportivas, doble airbag de serie con pretensores en los cinturones y el ya comentado aire acondicionado sin CFC. Nuevos paragolpes, nuevos colores, spoilers y nuevas llantas, al

margen de una renovación parcial de los interiores de este vehículo cuyo frontal recuerda al Fiat X1/9 con una trasera similar a la del Lotus Elan. Otro modelo representativo de la gama Mercury es el Sable,

**STATION WAGON**  
Este tipo de coches tienen una clientela numerosa en Estados Unidos. El Sable LS Wagon junto con el Taurus, le hacen la competencia a los grandes monovolumen.



que cuenta con una versión muy parecida al Mondeo Station Wagon. Estos modelos no han recibido tantos cambios y mantienen sus motores de 140 caballos V6 de 3,0 y 3,8 litros de cilindrada.

LO ULTIMO



**PROBE GT**  
Como el resto de la gama americana de Ford, el Probe, que allí se ofrece en dos versiones diferentes, cuenta ahora con los pretensores de cinturón y queda mejor identificada la versión base al retirarle muchas de sus opciones.



**FORD CAPRI**  
En versiones base y XR2, este cabrio semideportivo recibe nuevas suspensiones, doble airbag de serie, y una imagen renovada en el exterior.

Al Continental de Lincoln le precede una historia de éxitos en el mercado americano. Un modelo de lujo elegido por multitud de compradores a lo largo de su historia. Ahora manteniendo su mecánica V6 de

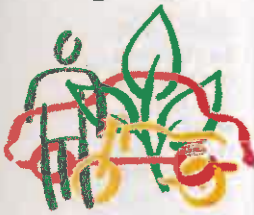
3,8 litros y 160 caballos, recibe unos muelles más firmes en la suspensión, un nuevo techo solar, nuevos paragolpes, memoria para el reglaje de los asientos y un equipo de sonido más avanzado.

Formando parte de la división Ford Trucks, encontramos una gama sin cambios significativos entre la que destaca el Aerostar Wagon, un monovolumen de estilo americano que proporciona una gran habitabilidad y potencias de 135 y 155 caballos con tracción delantera y a las cuatro ruedas. Éste, junto con el Club Wagon, hacen la competencia a los monovolúmenes japoneses tan bien representados en estos mercados. El conocido Explorer, hay que decir que en Estados Unidos existen siete versiones con tres y cinco puertas, tracción trasera o total, y cinco acabados, recibe como única novedad unas nuevas llantas de aluminio para la versión de dos ruedas motrices. Lo cierto es que ya durante este año 93 ha recibido importantes cambios.

A.M.

**AEROSTAR**  
Con potencias de 135 y 155 caballos, la Aerostar de Ford, cubre una porción de mercado muy significativa. Los monovolumen japoneses han agilizad el mercado radicalmente.





# PARQUE JURASICO

*Dicen que los dinosaurios han vuelto. Por muy mal que esté la industria del automóvil, los grandes fabricantes no paran. El último ejemplo: Chrysler. Su modelo más nuevo, el Neon, por fin rompe la tradicional imagen del coche grande americano. Se ha presentado en el Salón de Frankfurt.*





**BUICK SCEPTRE**  
Según los americanos, así será el coche medio del futuro. Utiliza un V6 de 3,5 litros.

UNA buena muestra de que la industria del automóvil no está muerta es la visión de futuro del fabricante alemán **BMW**. En su stand se ofrecía un pequeño viaje, sobre una plataforma giratoria, de lo que puede ser el futuro a corto plazo. Un buen ejemplo de la marca bávara es la segunda generación del experimental BMW E1, un pequeño modelo de dos puertas y cuatro plazas que sólo mide 3,7 metros de longitud. Puede ir equipado con un electromotor de 45 caballos de potencia o con uno de gasolina de 80.

**Citroën** ha vuelto a batir el récord de consumo a una velocidad estabilizada de 90 kilómetros por hora. Se trata del AX Eco, una versión derivada del AX Diesel, que sólo gasta 2,7 litros cada cien kilómetros a dicha velocidad. Pero es que a 120 por hora, la cifra es de 3,6 y en ciclo urbano sube hasta 4. El AX Eco pesa 680 kilos gracias a la utilización de materiales ligeros como el kevlar o el aluminio y el coeficiente aerodinámico es de 0,28; también lleva los denominados «neumáticos verdes» de Michelin. Pa-

**CITROËN ECO**  
Con la crisis encima, los fabricantes se esmeran en aportar soluciones ecológicas y económicas.



**ESTÉTICA ACERTADA**  
La agradable línea del Córdoba va a ser decisiva para su aceptación.



**AIRBAG**  
El Toledo puede llevar, a partir de ahora, Airbag para el conductor y también en el asiento de la derecha.

En estos días, Seat ha sido protagonista de la actualidad del sector por cuestiones políticas y financieras. Ahora, con motivo del Salón de Francfort, vuelve a ser noticia por la presentación de lo que será su nuevo modelo; el Córdoba. Este modelo, que no iniciará su andadura comercial hasta finales de año, está directamente derivado del actual Seat Ibiza, con el cual comparte los elementos vitales de su mecánica, tales como motor, suspensiones, dirección y caja de cambios. Destaca el Córdoba por su cuidado diseño, obra del diseñador italiano Giorgetto Giugiaro, en el cual se ha conseguido que el tercer volumen, es decir el maletero, quede armónicamente integrado en la línea general del coche. El resultado es bastante agradable y en sólo 4,109 metros se consigue un espacio interior generoso y

**SEAT: LLEGA EL CORDOBA**

un maletero de 455 litros de capacidad. La distancia entre ejes se mantiene respecto a la del Ibiza por lo que hay muchos elementos de la carrocería comunes también a los dos modelos. En lo que se refiere a motores, el Córdoba va a utilizar los ya conocidos del grupo Volkswagen. La motorización más elemental es el 1.4 de 60 caballos, mientras que la más potente será el 1.8 con culata de cuatro válvulas por cilindro y 130 caballos de potencia. En cuanto a motores diésel, se montará el atmosférico de 64 y el 1.9 turbo de 75, ambos con catalizador de oxidación para reducir el nivel de emisiones. El cambio de marchas automático de cuatro marchas con dos programas estará disponible en los motores de 1.8 litros. En principio se lanzará el coche con tres niveles de equipamiento que en las versiones más caras comprenderá elementos tales como la dirección asistida, el aire acondicionado (sin CFC para evitar daños en la capa de ozono), sistema antibloqueo de frenos y airbag para el conductor y el acompañante. La fabricación del Córdoba se realizará en la nueva Planta de Martorell, donde se ha previsto una cadencia inicial de unas 300 unidades diarias. Aunque la estrella del stand de Seat era el Córdoba, el resto de la gama también presentaba novedades notables. El Ibiza, que inicia su andadura comercial en Alemania en

estos días, amplía su gama con una versión turbodiésel de 75 caballos y un cambio automático. Este último, se monta con el motor 1.8, dispone de cuatro velocidades y marcha atrás. Tiene dos posibilidades de uso: Confort y Sport. En la primera el cambio pasa a una relación superior al régimen de par máximo, mientras que en la posición Sport, esto se produce cuando el motor alcanza el régimen de potencia máxima. El cambio dispone de bloqueo parcial del convertidor de par en tercera y total en cuarta, por lo

que los consumos se contienen respecto a la versión manual. El Seat Toledo se suma a la corriente del grupo de dotar a todos sus modelos del máximo nivel de seguridad para los pasajeros, e incorpora como equipo de serie, en el acabado GT, el airbag para conductor y acompañante. Éste está disponible como opción en toda la gama siempre que se disponga de dirección asistida. Otras modificaciones menores afectan a los materiales empleados en los interiores, en particular en el salpicadero.



**FRONTAL DE IBIZA**  
El Córdoba no puede negar su semejanza estética con el Seat Ibiza.



**FIAT PUNTO CABRIO**  
La marca italiana ha presentado una completa gama en la que destaca la versión descapotable de atractivo diseño.

ra dentro de un par de años está prevista la comercialización de un AX con motor eléctrico que permite una autonomía de ocho horas.

**Dalhatsu** mostraba el nuevo Charade, ya visto en el Salón de Barcelona, y un vehículo para el futuro denominado DASH 21 (Daihatsu Auto-charging Series Hybrid). Es un coche eléctrico que se recarga de forma automática; el motor de tres cilindros, se utiliza únicamente para generar potencia eléctrica, dispone de baterías e incorpora un cambio automático.

Lo más nuevo de **Fiat** era lógicamente el Punto. El más atractivo es, sin duda, el Cabrio cuya carrocería es obra de Bertone. En la gama Croma es novedad una versión con un motor V6, es decir, el tope de la gama de la marca italiana. Es un grupo propulsor derivado de los que ya montan otros modelos de Lancia y Alfa Romeo. Con una cilindrada de 2.5 litros, desarrolla una potencia de 162 caballos; el Croma V6 alcanza una velocidad máxima de 211 kilómetros por hora y acelera de cero a cien en 8,6 segundos.

En **Ford** llamaba la atención un vehículo experi-

**HYUNDAI SONATA**  
El fabricante coreano aumenta su presencia en el mercado europeo con la nueva versión de su alto de gama.



CHRYSLER NEON: ¿QUIEN DIJO IMPOSIBLE ?

**L**a política de Chrysler para los años venideros gira en torno a un aumento sustancial de sus exportaciones a Europa. A la fuerza, este planteamiento implicaba el contar con un producto competitivo en estos mercados y, por qué no, romper una lanza en favor de los automóviles compactos (menos de 5 metros), muy en desuso en los Estados Unidos. La crisis mundial que atraviesa el sector ha sido también un buen pretexto para desarrollar el Neon, un vehículo del tamaño de un Mondeo, que Chrysler ha desarrollado en muy poco tiempo y con

**UN CHRYSLER PARA EUROPA**  
El tamaño, similar al de un Mondeo, le permitirá acceder a un público diferente.



**NEON**  
Chrysler se la ha jugado construyendo el Neon, un compacto con vistas al mercado europeo. Juega las bazas del precio, el equipamiento y la seguridad.

una reducción de costes orientada a ofrecer un vehículo atractivo, equipado y accesible al comprador que no llega a las berlinas más grandes. El proyecto y posterior desarrollo del coche ha sido calificado por la propia marca como un desafío para quienes aseguraban que nunca una marca americana, sin ayuda de un socio extranjero, podría hacer rentable un vehículo de las características del Neon. El Neon, ya es una realidad, se colocará en las exposiciones americanas de la

marca en enero del 94, en mayo llegará a Europa, y los españoles tendremos que esperar algunos meses más para poder verlo rodar por nuestras carreteras. El coche contará con doble airbag, ABS y asiento infantil integrado opcionalmente. Dispone de una mecánica de dos litros de cilindrada, 16 válvulas con un árbol de levas en cabeza y 132 caballos de potencia. En noviembre del 94 este motor se verá complementado por otro con doble árbol de levas en cabeza. Con vistas a su comercialización en Europa, habrá un

Neon coupé de dos puertas y un cambio manual de cinco velocidades, además del automático que obviamente tendrá mucho más interés en USA. Parece ser que todo esto no tendrá porqué ir asociado a una factura elevada. Chrysler quiere arrasar a la competencia en tres frentes, precio, equipamiento y exclusividad. Esto último hay que darlo por sentado con solo echar una mirada al coche. Chrysler quiere jugar la carta de la diferencia y parece ser que con el Neon lo ha conseguido.

MAZDA: AL FILO DE LO IRREAL

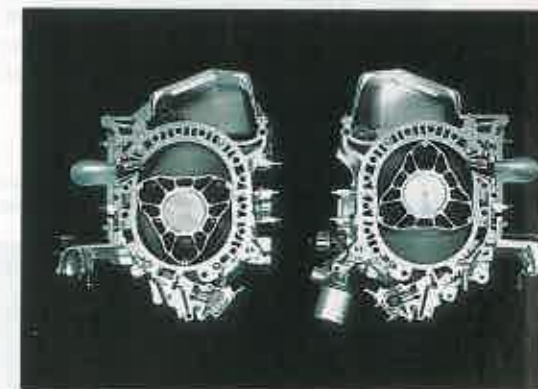
**F**IEL a su planteamiento inicial, Mazda mantiene el interés y la emoción en sus más recientes modelos. El Xedos 9, el HR-X2 o el motor de ciclo Miller han sido centro de todas las miradas en

**HIDRÓGENO**  
El prototipo HR-X2 representa todo lo que una marca puede hacer de momento en el aspecto ecológico.



Francfort. En el primero se multiplica por dos el lujo, el diseño y la eficacia de su hermano pequeño el 6. Líneas fluidas, habitabilidad extraordinaria, motores de 6 cilindros en V de 2 y 2,5 litros de

cilindrada y 24 válvulas, suspensiones multibrazo en los dos ejes, dirección a dos o a las cuatro ruedas. Un almacén tecnológico camuflado de berlina deportiva de lujo. A su lado un prototipo que funciona con hidrógeno, el HR-X2. Las marcas japonesas y en especial Mazda siguen dándole vueltas a las energías alternativas, conscientes de que serán, en un futuro no muy lejano, la única forma de sobrevivir en el mercado. Por último, Mazda presentaba en sociedad el motor de ciclo Miller, con el anuncio de una comercialización a corto plazo de un vehículo dotado de esta peculiar y eficaz mecánica. Este motor utiliza un nuevo ciclo de combustión en el que se retrasa el momento de cierre de las válvulas de admisión. La entrada de una



**ROTATIVO**  
Junto con el motor de ciclo Miller, el conocido motor rotativo de Mazda.

mayor cantidad de aire se fuerza mediante un compresor y se gana por motor con un rendimiento energético mucho mayor.



**LAND ROVER DISCOVERY TDI AUTOMÁTICO**  
Desde ahora se puede optar por un cambio automático en el Discovery con motor diésel, aunque no se importará a España.

mental urbano (3,40 metros de longitud), denominado Sub B, que incorpora un motor de dos tiempos y 82 caballos de potencia con un consumo inferior a los cinco litros cada cien kilómetros. Otro coche experimental es el Ford Synthesis 2010, equipado con el mismo motor del modelo anterior pero con una carrocería hecha por completo en aluminio y reciclable en un 98 por ciento.

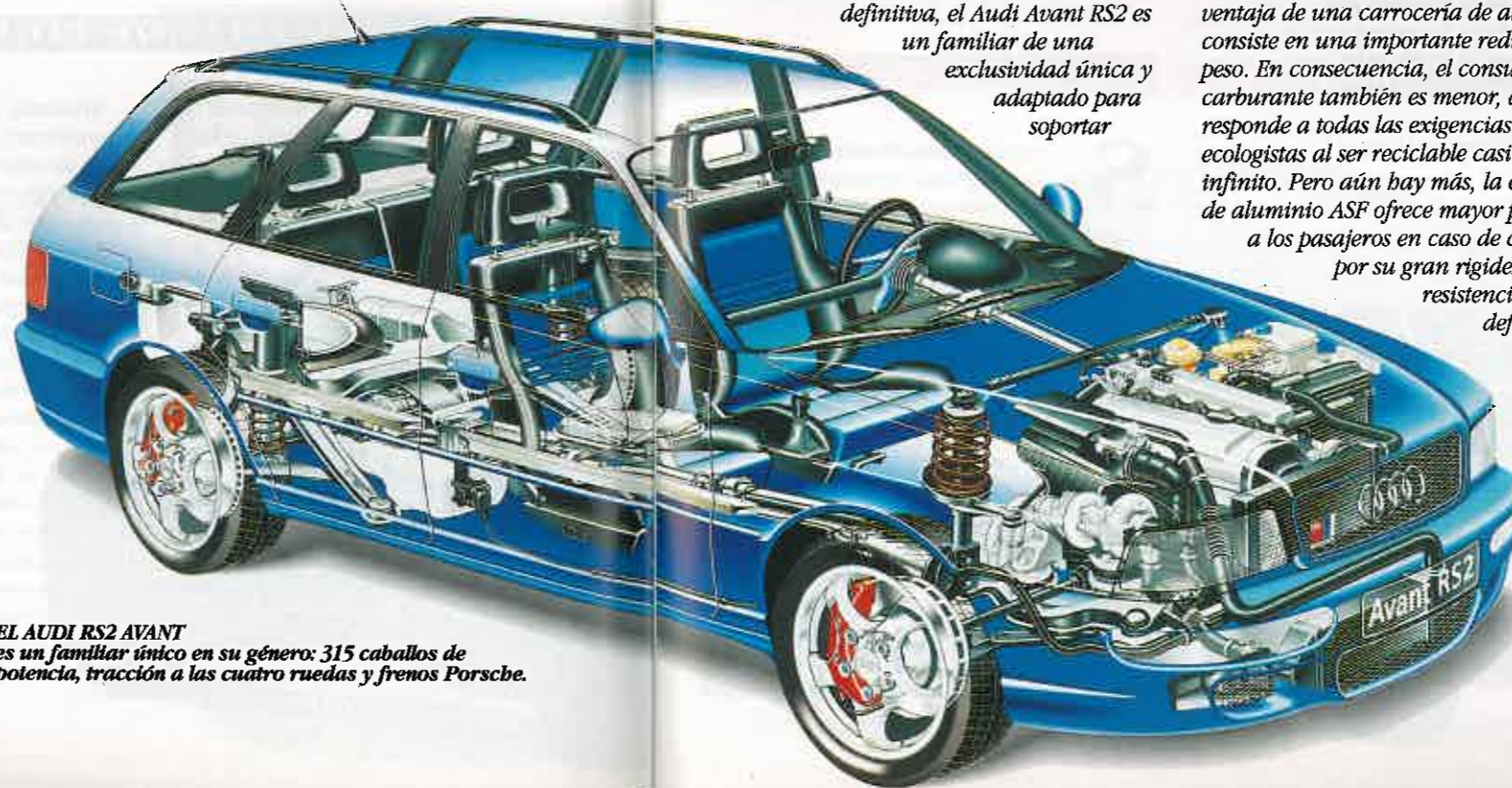
En una de las zonas destinadas a los automóviles americanos, la división **Buick** de General Motors exponía el Sceptre, un «concept car» de lo que será el coche lujoso de cuatro puertas con una longitud cercana a los cinco metros. El motor es un V6 con turbocompresor que desarrolla 250 caballos de potencia, pero que se caracteriza por un bajo consumo en autopista.

El fabricante coreano **Hyundai** ha mejorado el Sonata. El motor dos litros es más potente y se va a ofrecer un nuevo motor V6 de 3 litros de cilindrada con caja de cambios automática. El nuevo Sonata es más largo, menos pesado y el chasis es más rígido. Como ya es habitual en otros modelos, lleva ba-

**MITSUBISHI HSR IV**  
Con este prototipo, Mitsubishi demuestra que los coches del futuro, además de ser más seguros, pueden ser divertidos.



**EL AUDI RS2 AVANT**  
es un familiar único en su género: 315 caballos de potencia, tracción a las cuatro ruedas y frenos Porsche.



**E**l stand Audi del salón germano presenta dos novedades: una es un coche de carne y hueso, o mejor dicho de tornillos y hierro; la otra es un «concept car» o coche maqueta. La realidad se llama Audi RS2 Avant, la fantasía Audi ASF. El Audi RS2 Avant es un familiar muy peculiar. Un familiar con 315 caballos de potencia y con ruedas y frenos desarrollados por Porsche. Es un vehículo único en su género por la aportación del «saber hacer» de Porsche, especialista en fabricar coches de serie limitada, combinado con la denominación S2 de Audi que es sinónimo de deportivo. Para concebir el Avant RS2, los dos constructores alemanes se han inspirado en el Audi Avant S2, que fue el primer vehículo de carrocería familiar y de prestaciones deportivas lanzado en el mercado. En el aspecto comercial, las dos marcas alemanas se repartirán los beneficios obtenidos de esta momentánea unión al 50 por ciento. Este familiar de altas prestaciones se distingue por vestir una carrocería compacta fuera de serie, un equipamiento deportivo de gran originalidad, transmisión a las cuatro ruedas y la dotación de algunos elementos de diseño Porsche como son las ruedas y el mecanismo de los frenos. El motor está equipado con cinco cilindros, veinte válvulas, 2,2 litros de cilindrada y turboalimentación.

## AUDI: REALIDAD Y FANTASIA



**TODO ALUMINIO**  
El Audi ASF es un «concept car» cuya carrocería está construida en aluminio, en su totalidad.

La cifra de potencia impresionante, 315 caballos. Las prestaciones de vértigo: 262 kilómetros por hora de velocidad máxima y alcanza los 100 kilómetros por hora con salida parada en 5,8 segundos. Todo esto unido a la transmisión «Quattro» de Audi, hace que el Avant RS2 sea de lo más manejable y transmita su enorme potencia a las ruedas sin ningún problema. También el chasis se adapta perfectamente a las prestaciones del vehículo y los frenos Porsche permiten desacelerar en pocos metros. En definitiva, el Audi Avant RS2 es un familiar de una exclusividad única y adaptado para soportar

prestaciones de alto deportivo. Saldrá de la factoría Porsche de Zuffenhausen a partir del mes de enero, pero hasta septiembre de 1994 no se venderán las primeras unidades. La producción prevista hasta 1995 es de 2.000 ejemplares y el precio estimado de ocho millones de pesetas. La otra novedad Audi, el «concept car» denominado ASF (Audi Space Frame), aporta como novedad revolucionaria una carrocería construida enteramente en aluminio llamada Space Frame. La principal ventaja de una carrocería de aluminio consiste en una importante reducción de peso. En consecuencia, el consumo de carburante también es menor, además responde a todas las exigencias ecologistas al ser reciclable casi hasta el infinito. Pero aún hay más, la estructura de aluminio ASF ofrece mayor protección a los pasajeros en caso de colisión, por su gran rigidez y resistencia a deformarse. Tampoco hay que olvidarse que una



**ESPECIAL**  
A la originalidad del diseño del Avant se une un equipamiento deportivo.



carrocería de aluminio es más fácil y barata de reparar. El motor del Audi ASF será un V8 turbodiésel de inyección directa, una alternativa juiciosa para un vehículo que aporta aborro y seguridad. La carrocería de aluminio ASF está lista para su fabricación en serie, sólo queda esperar su materialización, que se presentará en marzo de 1994 en el Salón de Ginebra.



**NISSAN AP-X**  
Nissan se adelanta al Salón de Tokyo y presenta un prototipo de deportivo medio con grandes avances técnicos.

rras de protección en las puertas, todas las piezas de plástico son reciclables y el gas del aire acondicionado no daña la capa de ozono.

Uno de los modelos más admirados del Salón de Francfort ha sido el Vision A 93 de Mercedes. Es un prototipo en el que tanto el motor como el cambio van montados debajo del habitáculo. El Mercedes Vision A 93 mide sólo 3,35 metros pero admite tanto volumen interior como el de una berlina. En cuanto a los motores, están previstas tres variantes. Un diésel de tres cilindros e inyección directa de 60 caballos y un consumo de 3,1 litros cada cien kilómetros, un motor de gasolina también de tres cilindros de 75 caballos y un consumo inferior a los cinco litros de promedio y un motor de 54 caballos que toma la energía de una batería, con una autonomía de unos 150 kilómetros en tráfico urbano. La gran novedad de la firma de la estrella era el C 36 AMG, que nuestros lectores conocen, y la incorporación de dicho motor para la Clase E.

El Peugeot 306 Cabriolet era la estrella del stand

**PORSCHE 911 CARRERA**  
Después de 30 años, el concepto del 911 sigue completamente vivo en el nuevo diseño de la marca.



**TURBO A TOPE**  
Nada menos que 225 caballos son los que se obtienen del motor Volvo de 5 cilindros y 20 válvulas



**E**l anuncio de la fusión entre Volvo y Renault, eclipsó la presentación de las novedades de la marca sueca, entre las que destacaban las versiones Turbo de la serie 800 y la remodelación de la gama 400.

El Volvo 850 Turbo, que se ofrece en la berlina y en el familiar, es el más potente motor turbo nunca fabricado por Volvo. El constructor escandinavo tiene una amplia experiencia en motores turboalimentados, que ha venido utilizando desde el veterano 240 hasta su gran 900. Pero nunca había presentado un motor turboalimentado en el motor de 5 cilindros y 20 válvulas. Escribiendo de memoria, no recordamos más que el Audi S2 en una configuración similar, pero el alemán es algo menos potente, ya que se queda en 220 caballos, mientras que el Volvo tiene nada menos que 225. Pero esta impresionante cifra de potencia no se encamina hacia unas prestaciones fulgurantes, sino hacia un

## VOLVO: AIRE DE FRANCIA



elevado placer de conducción, una importante reducción de los consumos (similares a los obtenidos con el motor 2,4 atmosférico) y una muy baja emisión de gases contaminantes.

Para la versión turbo se ha reducido ligeramente el diámetro de los pistones, dejando la cilindrada en 2,3 litros y así mejorar la capacidad de evacuación de calor. El par máximo se ha limitado voluntariamente a 300 Nm, pero con una curva de utilización muy razonable, ya que desde 2.000 rpm y hasta 5.300 rpm el par motor permanece constante en su

**CON EL MISMO FRENTE**  
La remodelación de la serie 400 (en la fotografía inferior) ha traído como consecuencia la homogeneidad en los frontales. En la fotografía superior, las dos versiones Turbo del Volvo 850, para la berlina y el familiar.



valor más alto. Habrá que esperar a la prueba del coche, pero, por los datos anunciados, posiblemente nos encontremos ante uno de los grandes motores europeos. Estas dos nuevas versiones del 850 reciben algunos retoques en las suspensiones (algo más duras y adaptadas a las mayores prestaciones) y, desde luego, en el interior, con tapicerías en cuero y textil y un nuevo volante, de menor tamaño, en el que se incluye el airbag de serie, que también lo es para el acompañante. La serie 400 ha sido totalmente remodelada. El morro es ahora prácticamente igual al de las series 800; el interior también ha sido totalmente renovado y en el apartado mecánico, cabe señalar la aparición de dos versiones diésel, que hasta ahora constituían un hueco importante en la gama. Para subsanar esta ausencia, ha recurrido a los motores turbodiésel 1.9 del grupo Renault, (faltaría más!) con 90 caballos de potencia gracias a la utilización de un intercooler.

## HONDA: MAS, DE LO MISMO



**S**IN grandes novedades absolutas, en el stand de Honda se mostraban dos nuevas versiones del Civic y del Accord, con la peculiaridad de ser diseñados específicamente para los mercados europeos. En lo que hace referencia al Civic, en Francfort se ha presentado una nueva versión de carrocería, un coupé de dos puertas pero en tres volúmenes. A priori un anacronismo, por cuanto coupé significa exactamente «cortado» (dos volúmenes) y en el Civic nos encontramos con un maletero independiente. Pero ellos le han bautizado coupé y allá con su francés. También se llama Civic y poco tiene que ver con el «4 metros» conocido, ya que ha crecido hasta 4,4 metros de longitud y la distancia entre vías pasa a ser de 2,62

frente a 2,57 de las otras versiones. Es pues un coche singular que conjuga las berlinas deportivas con las de los coupés de gran producción. Equipado con los motores de 102 (1,5 litros) y 125 caballos (1,6 litros), llegará a España en la primavera del 94 en dos niveles de equipamiento. En cuanto al Accord, en Francfort presentaban una nueva versión deportiva, bautizada 2.3 SR, que pasa a ser el modelo más alto de la gama. Con 158 caballos de potencia, su velocidad máxima homologada es de 216 Km/h. Este nuevo Accord, que como todos los demás, está fabricado en Swindon (Gran Bretaña), llegará a nuestro país en las próximas semanas, con un completo equipamiento en el que caben señalar el airbag de serie, aire acondicionado, ABS y techo practicable y asientos eléctricos.



**TOYOTA RAUM**  
Todo un ejercicio de estilo y un serio estudio de aprovechamiento del espacio interior.

de la firma francesa. El Cabrio puede llevar el motor de 103 caballos u otro más potente de 123; la versión alta de gama dispone de capota eléctrica. El 306 S16 y XSi son también novedad en la marca del león. El primero utiliza el conocido motor de 16 válvulas que desarrolla 155 caballos, mientras que el segundo lleva el motor de 123. Con estos motores aparecerá la carrocería de tres puertas del 306.

En Francfort aparecía por primera vez al público el **Porsche 911 Carrera**. Un modelo que se caracteriza, entre otras cosas, por el diseño «aplanado» de los faros. También se mostraba la versión Cup; con el conocido motor de 3,8 litros, la potencia aumenta hasta los 300 caballos y la velocidad máxima es de unos 280 kilómetros por hora. Además el Porsche 911 Cup, con un peso de sólo 1.100 kilos, acelera de cero a cien en 4,7 segundos.

Numerosas novedades en el stand de **Volkswagen**. Desde el Passat de cuarta generación hasta el Golf Cabrio y Variant y el nuevo motor diésel de inyección directa con turbocompresor para el Golf y Passat. El Variant familiar admite 466 litros de capacidad y al abatir el asiento trasero la cifra se convierte en 1.425 decímetros cúbicos.

○ **Manuel Doménech**  
**Javier Gutiérrez**

**VOLKSWAGEN GOLF VARIANT**  
Por primera vez, el Golf incorpora una carrocería familiar. Su capacidad de carga resulta realmente sorprendente.



**O**PEL quiere dar a su gama una refrescante cura de rejuvenecimiento. Y para ello, el espacio preparado por la marca en Francfort mostraba con especial relevancia los últimos y vistosos «concept cars» que la marca del rayo sacó a la luz recientemente. Destacaba por lo inédito una versión roadster sobre la base del deportivo Tigra. Este 2 + 2 se hace todavía más elegante en su forma biplaza y la forma de resolver el estilo descapotado presenta detalles muy en la línea clásica de este tipo de coche. Así, las dos plazas se

**V6 EN EL CALIBRA**  
Ahora, el coupé de la marca, dispone de 170 caballos gracias al nuevo V6.



**CORSA COMBO**  
Este espacioso vehículo ligero puede cargar 700 kilos, gtra en poco más de 10 metros y puede superar los 150 kilómetros por hora.

ven respaldadas por unos resaltes en arco de la carrocería, al modo del R-19 Cabriolet, y bajo las cuales también se escamotea la capota de lona. El Tigra alcanza con el Roadster su mayor expresión deportiva hasta el momento. Como se recordará, desde su reciente descubrimiento por parte del público, este prototipo de Opel equipa el mismo motor 1.6 Ecotec, 16 válvulas y 109 caballos del Corsa GSi, cuya particularidad se basa en unos niveles ecológicos muy elevados y un consumo reducido hasta los 6,5 litros a los cien de media, pese a sus prestaciones netamente deportivas. Esta futurista exposición de Opel no perdía, sin embargo, el realismo de presentar modelos muy lógicos. Es el caso del otro «concept car» de la temporada, el Scamp. Siguiendo la misma secuencia de evolución que el Tigra y el Roadster, este atractivo coche de ocio está basado en el

**OPEL: FUTURO OPTIMISTA**



**HORA DEL RECREO**  
Cada vez son más las propuestas lúdicas en modelos ya comercializados. El Scamp deriva del Corsa y su concepción enfoca al ocio.

actual Corsa, por lo que su realización podría efectuarse sin grandes inversiones en las cadenas de montaje. Descapotable y deportivo, su estilo está dirigido a la clientela más joven, con unas formas y planteamientos muy desenfadados. Sin embargo, su habitáculo es capaz de ofrecer cuatro confortables plazas para adultos. Al igual que en el caso de los otros dos proyectos basados en el popular Corsa, el Scamp incorpora numerosos elementos de seguridad, cada vez más presentes en los coches pequeños del fabricante alemán.

Volviendo a la realidad más inmediata, el Calibra aparecía potenciado con el motor 2.5 de seis cilindros en V estrecha con una potencia de 170

caballos. La transmisión 4x4 termina de redondear esta nueva y explosiva versión del Calibra, que es anunciada por la marca como el coupé de consumo más económico entre los de su clase. Y trasladándose ya a la pura funcionalidad, Opel presentaba el Combo, exótico nombre (ya utilizado en la versión industrial del Kadett) para definir al nuevo vehículo de transporte ligero de la gama. Basado en el Corsa, toma su base mecánica equipada o bien

con el motor 1.2 de 45 caballos o bien con el 1.4i de 82 caballos, lo que da al Combo unas prestaciones únicas en su clase. También están previstas a partir de su comercialización, versiones menos potentes diésel. Capaz de transportar 700 kilos, la carrocería sobredimensionada del Corsa ofrece un volumen útil de 3.130 litros, más una plataforma adicional sobre el techo.



**DISEÑO CLÁSICO**  
El Roadster es la versión descapotable del Tigra y también equipa el motor 1.6 16V.



A FONDO

*Ford Mondeo 2.0i 16v  
Ghia Familiar*

# EL PODER DE LA FAMILIA

Presentado en primavera en el Salón de Barcelona, el Ford Mondeo familiar se vende sólo en acabado Ghia, con la motorización más alta de 136 caballos de potencia y gran cantidad de espacio.

#### VIRTUDES

Comportamiento  
Frenos  
Equipamiento

**FORD MONDEO GHIA FAMILIAR**  
**PRECIO: 3.039.000 PTAS.**

Motor tranquilo  
Recuperaciones lentas  
Espacio plazas traseras

#### DEFECTOS



**ESPACIO  
DIAFANO**  
Gran capacidad  
para meter  
maletas y una  
arista de carga  
baja son las  
virtudes del  
maletero del  
Mondeo  
familiar.



**PRUEBA**  
Motor 16



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

La versión familiar del Mondeo irrumpe en el mercado con ganas de llamar la atención. El primer punto se lo adjudica al costar lo mismo que las correspondientes versiones normales de cuatro y cinco puertas. El segundo es la decisión de comercializarlo con el propulsor de mayor potencia y cilindrada previsto hasta el momento para los Mondeo. Y es que, se supone que una versión familiar se compra para viajar con gran cantidad de pertrechos, con lo cual, siempre es mejor disponer de más potencia en el motor para contrarrestar el incremento de peso.

Sin embargo, el Mondeo familiar limita su elección, por el momento, a la versión más equipada, la Ghia, que se incorpora en todos los Mondeo de mayor motor y potencia. Viajar con buen equipamiento y cantidad de botones de funcionamiento eléctrico siempre es agradable y cómodo, pero también es cierto que hay familias que prefieren economizar y comprar el equipo que consideren más útil. Pero el «marketing» manda y por el momento sólo se dispone de una versión de Mondeo familiar. Habrá más versiones, de las cuales, en breve, se lanzará al mercado una de cuatro ruedas motrices.

La comparación de este nuevo familiar con los homólogos de la competencia, nos lleva a la consideración que el Mondeo es la mejor

opción de compra de todos ellos. Su precio está a caballo entre los más baratos y los más caros. Pero desde luego en equipamiento de serie, los gana a todos con creces. Además, hay que considerar que se trata de un modelo nuevo de diseño y de estructura, mientras que sus oponentes tienen unos cuantos años de existencia. Esto quiere decir que ofrece una serie de reforzamientos enfocados a ofrecer mayor seguridad en caso de accidente. Además es el único que equipa airbag en el volante (para el acompañante es opcional) o bolsa hinchable en caso de impacto frontal. En materia de seguridad, también dispone de un mecanismo para los cinturones delanteros, que actúa recogiendo los unos cuantos centímetros en caso de fuerte impacto.

Como lo que prima en la elección de un familiar es el espacio, vamos a hablar de ello. El maletero ofrece un continente voluminoso, de arista de carga baja y sobre todo diáfano, lo que resulta muy útil para meter bultos. Para conseguir este espacio limpio del maletero ha sido necesario modificar la suspensión trasera del Mondeo familiar, porque en la berlina, las torretas de los amortiguadores irrumpen en el maletero creando resaltes.

Pero esto no es todo, la importante cifra de capacidad del maletero se puede incrementar abatiendo, por partes, el respaldo de los asientos traseros, para viajar con casi todo lo que la imaginación o el ocio necesitan. Entre los puntos débiles de este familiar contamos con la habitabilidad trasera. En la parte posterior pueden acoplarse con comodidad dos personas adultas. Ahora bien, si



el conductor es de talla alta, el espacio resultante en la parte posterior correspondiente, se muestra justo e impropio de un coche de esta categoría. Así mismo, si detrás se acopla una tercera persona, tendrá que sortear con las piernas el abultado túnel que alberga el tubo de escape.

En la parte delantera todo son facilidades. El asiento del conductor se regula eléctricamente en altura; la columna de la dirección se desplaza en profundidad y altura, y el pie izquierdo dispone de una plataforma para descansar. Detalles como una linterna recargable en la guantera, un hueco especial para sujetar un bolígrafo, luz en los tiradores de las puertas y luz en los espejos de cortesía de los dos parasoles, dan idea de cómo Ford cuida el detalle.

Por supuesto, el equipo de serie cuenta con aire acondicionado con filtro antipolen, cuatro elevallas eléctricas (los traseros se abren sólo por la mitad), faros para niebla, luces de aparcamiento (derecha e izquierda), retrovisores de reglaje eléctrico, llantas de aleación y cierre centralizado de control remoto. El panel de mandos, a parte de lo imprescindible, cuenta con información sobre el funcionamiento de luces, puertas mal cerradas, monitor de mantenimiento y aviso de posibilidad de hielo, entre otras funciones. No en vano el Mondeo familiar lleva la firma Ghia que es sinónimo de calidad y detalle.

Ya hemos mencionado cómo el Mondeo familiar se mueve por medio de un motor de dos litros de cilindrada que desarrolla una potencia de 136 caballos. Es un motor de funcionamiento suave y de andar tranquilo.

**AIRBAG**  
en el volante de serie y propulsor de 136 caballos de potencia.



## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero transversal de 4 cilindros en línea. Culata de aleación de aluminio y bloque de fundición. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,8 mm. Carrera: 88,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 136 CV (100 kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 17,9 mkg (175 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

### TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 17,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 23,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 31,1 km/h.

### DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 10,9 metros.

### FRENOS

Delanteros: Discos ventilados de 260 mm. de Ø. Traseros: Tambores de 228 mm. de Ø. Antibloqueo de frenos: Si.

### SUSPENSIÓN

Delantera: Independientes de tipo McPherson, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente multibrazo, amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

### RUEDAS

Neumáticos: 195/60 14. Llantas de aleación de 5,5X14 pulgadas.

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.332 kg. Capacidad del depósito de combustible: 61 l.

## CONSUMOS

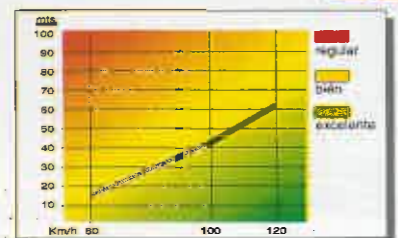
(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	10,4
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,1
En conducción rápida	18,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,6
A 140 km/h de crucero	11,4
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	610

## PRESTACIONES

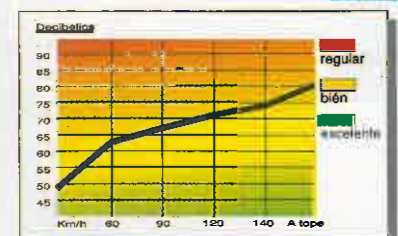
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	204
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,3
1.000 m salida parada	31,5
De 0 a 100 km/h	10,2
Recorriendo (metros)	168
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,4
recorriendo (metros)	290
De 80 a 120 km/h en 5ª	16,5
recorriendo (metros)	459

## FRENOS



A 60 Km/h:	15,8
A 100 Km/h:	43,0
A 120 Km/h:	62,8

## SONORIDAD



Al ralentí:	47,9
A 60 Km/h:	62,5
A 90 Km/h:	66,2
A 120 Km/h:	70,4
A 140 Km/h:	74,1
A Tope:	80,9

## DATOS DEL COMPRADOR

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

DE SERIE lleva 4 elevalunas y luz en los tiradores de las puertas.

OTRO DETALLE es el hueco especial para sujetar un bolígrafo.

LA GUANTERA incluye una llterna recargable.

PRÁCTICO es el espacio que dispone el maletero para pequeños enseres.

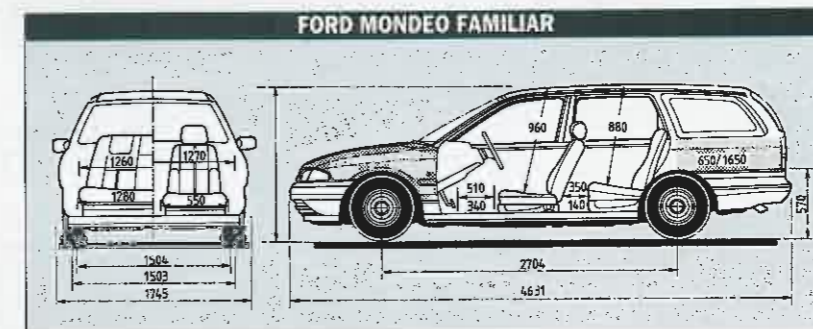
SE INFORMA en este panel sobre el estado de casi todo el coche.

## EQUIPAMIENTO

Los elementos más importantes de su equipo de serie son: faros para niebla, retrovisores de regulación eléctrica, aire acondicionado, airbag en el volante, volante regulable en altura y profundidad, alarma sonora de luces encendidas, llterna recargable en guantero, 4 elevalunas eléctricas, asiento del conductor con regulación eléctrica de altura, ABS, dirección asistida, llantas de aleación y cerradura de control remoto.



NO SE HAGA ILUSIONES. Estos magníficos asientos en cuero de múltiples reglajes eléctricos hay que comprarlos a parte como opción.



## FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales del Ford Mondeo familiar son: el Peugeot 405 GRI 2.0 Break, un coche de precio ajustado (2.715.000 ptas.), menor potencia y con menos equipo de serie; el Renault Nevada TXE Brooker que con un precio de 2.820.000 ptas., también tiene menos potencia y equipamiento; el Subaru Legacy 2.2 GX 4WD SW, con la misma potencia pero más caro (3.538.296 ptas.) que el Mondeo, aporta la tracción a las cuatro ruedas, sin embargo, no incluye en su equipo de serie ni el aire acondicionado, ni el ABS y tampoco las llantas de aleación; por último el Volkswagen Passat Variant 2.0 GL que aporta un equipamiento de serie bastante completo, es similar de precio (3.150.000 ptas.) pero monta un propulsor de menor potencia. Con todo, consideramos que la mejor opción de compra de estos familiares es la del Ford Mondeo. Está en precio, gana a todos por un montón de detalles de equipo de serie y ofrece un buen compromiso de potencia, comportamiento y comodidad.

## OPCIONES

Pintura metalizada: 50.000 ptas. Radiocasete: 47.000 ptas. Techo solar eléctrico: 120.000 ptas. Alarma antirrobo: 35.000 ptas. Control de tracción: 52.000 ptas. Suspensión dinámica (con ABS + control de tracción): 91.000 ptas. Airbag para acompañante: 60.000 ptas. Paquete Executive (Asientos de cuero de regulación eléctrica): 285.000 ptas. Paquete Nevada (Deshielo eléctrico limpiaparabrisas, limpiafaros y parabarbas con chorros de agua caliente): 52.000 ptas.

Adolece, como buen motor de culata de cuatro válvulas por cilindro, de cierta pereza al recuperarse, pero una vez lanzado supera los 200 kilómetros por hora de velocidad máxima. En lo referente a consumo, el gasto se mantiene dentro de límites normales si hacemos de él un uso normal. Pero si abusamos del cambio y del acelerador, la aguja del nivel de la gasolina baja de inmediato.

En otros apartados como son los frenos o la dirección, el Mondeo obtiene nota alta. Los frenos se revelan muy efectivos e incorporan un mecanismo antibloqueo de serie. La dirección es de asistencia suave y con suficiente precisión.

Por último, hablaremos del comportamiento que es otra de las virtudes de este familiar. La suspensión del Mondeo no sólo se modificó para tener un hueco del maletero diáfano, sino, como es obvio, para soportar mayor peso dada su gran capacidad de carga. Lo cierto es que tanto con carga como sin ella, este coche se conduce con seguridad y las irregularidades del asfalto apenas se notan dentro del habitáculo. En situaciones difíciles de adherencia, nuestro fami-

**MUY SEGURO**  
Y cómodo se comporta el Mondeo familiar a su paso por carreteras viradas.



liar apenas pierde tracción y reacción de inmediato, volviendo a su sitio, al levantar el pie del acelerador cuando el eje delantero empieza a perder los papeles. Es un juego de alternancia, para los más expertos, entre deslizar y dejar de hacerlo según la presión ejercida sobre el acelerador. El Mondeo familiar es un vehículo muy estable de comportamiento, pero si quiere apostar sobre seguro, comprese el mecanismo de control de tracción, disponible en opción, que actúa limitando la inyección cuando una de las ruedas de tracción o las dos, empiezan a perder adherencia.

Simonetta Garh  
Fotos: Ramón Rodríguez

Toyota Carina E 1.6 XLi

**MEDIO  
PONDERADO**

Diseñado para el mercado europeo y fabricado en el Reino Unido, el Carina E llega ahora con una motorización muy realista ante los tiempos actuales.

El 1.6 XLi baja el Carina de precio y de consumo, ofreciendo una agradable berlina que mira mucho por la economía familiar, sin renunciar a un buen nivel de equipamiento y un correcto acabado.



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

**D**ESPUÉS del motor de dos litros, que inició la rodadura del Carina E, la siguiente versión tira por lo bajo en cuanto a potencial. Se trata de un pequeño pero moderno motor 1.6 de 116 caballos, también con doble árbol de levas y cuatro válvulas por cilindro, derivado del ya existente DOHC 16 válvulas. En él se han introducido novedades técnicas como un cigüeñal de acero, más rígido, válvulas de admisión de mayor diámetro con distinta disposición en la cámara de combustión, mayor caudal de aire en la admisión y se ha conservado el sistema RISC (Control Gira-torio de Velocidad de Ralentí), que sirve para ahorrar combustible y estabilizar el régimen de ralentí.

**VIRTUDES**

Consumos  
Suavidad de respuestas  
Comportamiento dinámico

**TOYOTA CARINA E 1.6 XLi 4P**  
**PRECIO: 2.400.000 PTAS.**

Asientos algo blandos  
Dirección imprecisa  
Falta de ABS en opción

**DEFECTOS**

**PRUEBA**  
Motor 16

Lo cierto es que el motor engaña por su cilindrada y sorprende desde sus primeras revoluciones. Sus 116 caballos no parecen a priori muchos para mover con soltura en carretera al Carina E, coche de más de una tonelada de peso. Pero para quien no esté avisado, el Carina E 1.6 XLi da la sensación en todo momento de un coche de mayor cilindrada.

Si hubiese que resumir en una palabra el comportamiento de este motor Toyota, esta sería suavidad. Efectivamente, desde el preciso ralentí la potencia llega con una aterciopelada fluidez. La gestión electrónica del encendido y de la admisión, unidas a una, ya comentada, redistribución de la culata, hacen de este motor una auténtica máquina de precisión en cuanto a respuesta y consumo se refiere.

del 2.0, con un cómputo final de menos de un litro a los cien kilómetros.

La buena aerodinámica del Carina E, con un coeficiente de 0,30, permite al 1.6 XLi alcanzar una velocidad máxima similar a la versión de 133 caballos. Estos casi 200 kilómetros hora, sin embargo, no reflejan otras lógicas diferencias en el terreno de las recuperaciones en quinta, donde el motor pequeño rinde tributo a su ponderación. Salvo esta ligera concesión impuesta por diecisiete caballos de diferencia, el motor económico no se anda a la zaga en el resto de los valores y se sitúa en su rendimiento muy próximo al dos litros, pese incluso a disponer de unas relaciones de cambio de mayor desarrollo (la diferencia de peso no es mucha: 75 kilos a fa-



**DOS  
POSIBILIDADES**  
*La carrocería del Carina puede ser sedán o bien de configuración «hatchback» de cinco puertas. Gracias a un buen estudio aerodinámico, el pequeño motor 1,6 lanza el coche hasta rozar los 200 kilómetros por hora.*

Aunque el par máximo se encuentra muy próximo al régimen de potencia máxima (sólo 800 r.p.m. por debajo), el motor responde a la mínima presión sobre el acelerador sin protestar y expresándose de forma muy progresiva. Podemos en cualquier momento elegir una velocidad determinada y el motor la asume con total resignación sin protestar. Una gran ayuda en mantener regímenes óptimos para ahorrar combustible son los testigos verde y naranja del económetro de a bordo. No es difícil mantener cruceros respetables luciendo este dispositivo en el verde. Al final, sólo hay que comparar el consumo con el E 2.0 GLi, el hermano mayor de la gama (Motor 16 nº 471) para constatar la gran diferencia de valores. El motor 1.6 se mantiene siempre por debajo

del 1.6). Todo esto supone un aliciente extra para tomar al Carina «pequeño» por algo más que una opción barata de la misma carrocería y dice mucho del nuevo motor 1.6. De éste, existe en el mercado europeo una versión de mezcla pobre que debe ser un auténtico mechero, aunque sacrificará a buen seguro la viveza necesaria para mover con soltura una berlina de estas características.

El comportamiento dinámico del Carina E es ya conocido de la versión 2.0 GLi llegada a España a finales del año pasado. Con esta nueva motorización no hace sino confirmarse el buen trabajo de los ingenieros japoneses y británicos de Toyota. El coche tiene un comportamiento muy noble en todas las circunstancias y no tiene miedo de



## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.587 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81 mm. Carrera: 77 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 116 CV (85 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 15 mkg (145Nm) a 5.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

### TRANSMISIÓN

Tracción delantera. Embrague: Mono-disco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,6 km/h

### DIRECCIÓN

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

### FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

### SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo McPherson con geometría Nachlauf y barras estabilizadoras. Trasera: Independiente de tipo McPherson con brazos de doble articulación.

### RUEDAS

Neumáticos: 175/70 HR 14. Llantas de chapa de 6J x 14.

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.085 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

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

**CARRETERA**  
A 90 km/h de crucero **6,0**  
En conducción rápida **11,6**

**AUTOPISTA**  
A 120 km/h de crucero **8,1**  
A 140 km/h de crucero **9,2**

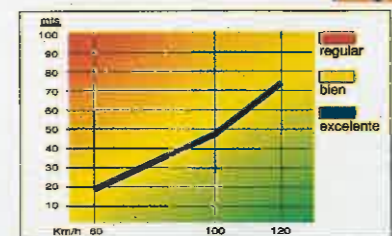
**CONSUMO MEDIO POND.**  
Litros 100/km **7,7**

**AUTONOMIA MEDIA**  
Kilómetros recorridos **779**

## PRESTACIONES

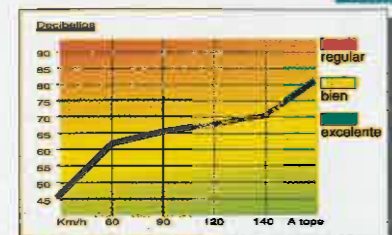
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	195
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,3
1.000 m salida parada	31,7
De 0 a 100 km/h	10,3
Recorriendo (metros)	172,6
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	12,4
recorriendo (metros)	348,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,5
recorriendo (metros)	437,2

## FRENOS



A 60 Km/h:	19,2
A 100 Km/h:	47,0
A 120 Km/h:	73,4

## SONORIDAD



Al ralenti:	45,4
A 60 Km/h:	62,5
A 90 Km/h:	65,4
A 120 Km/h:	67,4
A 140 Km/h:	70,2
A Tope:	81,3

## DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Nipauto S.A. Plaza Cánovas del Castillo, 4 - 5ª 28014 - Madrid. Teléfono: (91) 429 59 46. Garantía: Tres años o cien mil kilómetros. Red de postventa: 96 puntos de asistencia en toda España.

### OPCIONES

Pintura metalizada: 30.296 pesetas.



### EN POSICIÓN

Los reglajes del asiento son buenos y eficaces pero éste tiene un respaldo algo blando.



### A MANO

Mandos e interruptores se agrupan y resultan fáciles de encontrar y cómodos de manejar.



### CARÁCTER FAMILIAR

El tamaño del coche está acorde con sus cotas interiores, que son amplias y bien aprovechadas.

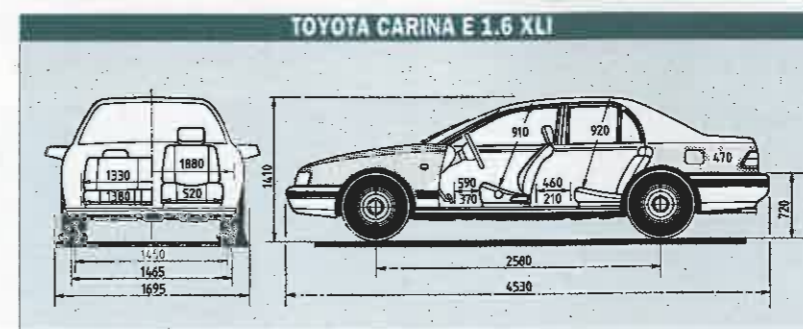
## EQUIPAMIENTO

Con aire acondicionado, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, dirección asistida y cinturones de seguridad y volante regulables en altura, puede considerarse al Carina E muy bien equipado de fábrica. Tan sólo achacar la falta de opciones aparte de la pintura metalizada y en particular el sistema de frenos ABS.



## FRENTE A SUS RIVALES

Berlinas tranquilas de menos de dos litros y más de cien caballos comparables al Carina 1.6i (el único con aire acondicionado de serie) pueden ser el más deportivo Alfa 155 1.7 (2.160.000 ptas.), el menos potente Citroën Xantia 1.8i SX (2.417.264), el más pequeño Fiat Tempra 1.8ie SLX (2.095.000 ptas.), el barato Hyundai Lantra 1.6i GLS 16V (1.820.000 ptas.), el menos equipado Lancia Dedra 1.800ie LE (2.417.640 ptas.), el veterano Peugeot 405 GR 1.8, el popular Renault 19 RTi 1.8i (2.275.000 ptas.), el también menos equipado Rover 416 GSi 16V (2.275.200 ptas.), y el más exótico y caro Subaru Legacy 1.8 GL 16V (2.458.592 ptas.)



entrar fuerte en curvas de muy distinto radio donde el límite estará marcado por los discretos neumáticos. Las suspensiones están concebidas para ofrecer un confort máximo a los ocupantes, es decir, son más bien blandas de comportamiento. Pero no por ello el coche se ve en apuros durante los apoyos ni los balanceos de carrocería llegan a ser molestos. La suavidad de funcionamiento del motor es trasladable al suave rodar del Carina E 1.6 XLi. La geometría de dirección ha optado por hacer el Carina más ágil en ciudad y mejorar su radio de giro. Ello ha repercutido sobre la precisión en carretera o a alta velocidad y la dirección de dureza variable, siendo excepcionalmente cómoda, no transmite al conductor de forma directa los apoyos del tren delantero. No deja de ser una ligera sensación y sólo la tendrán en



cuenta los conductores más enérgicos. Por lo demás, el Carina presenta cinco plazas muy cómodas y acogedoras (un poco blandos los respaldos delanteros para viajes largos), un espacioso maletero y acabados correctos. Al igual que con el motor de dos litros, el 1.6 XLi es ofertado en dos carrocerías, esta sedán y una cinco puertas, que es setenta mil pesetas más cara. La diferencia respecto al 2.0 GLi en cuanto a precio es de 300.000 pesetas y equipa de origen lo mismo, que incluye el aire acondicionado. Una diferencia que, sumada a la economía de consumo, puede ser un argumento definitivo para decidirse por esta berlina media cuya principal virtud es la ponderación. ○

Juan Luis Soto

Fotos: José Antonio Díaz

**BUEN COMPROMISO**  
El Carina E no tiene miedo de las curvas y se muestra noble y neutro en sus reacciones. Eso sin perder un confort de marcha de acuerdo con el mejor concepto de berlina media familiar y polivalente.



**AMG, firma muy ligada a Mercedes, ha realizado sobre la base del nuevo C 280 Sport, un modelo más potente gracias a un mayor cubicaje del motor de seis cilindros. El coche se reconoce por un completo kit aerodinámico y unos neumáticos y llantas de mayor tamaño.**

**C**ÓMO habrías reaccionado si alguien te hubiese dicho hace cinco años que había conseguido un Mercedes con neumáticos de perfil muy bajo y alerones directamente de la fábrica. Seguramente con una carcajada. Pero desde hace dos años es posible pedirlos a AMG-Tuning cuando compras un coche nuevo en un concesionario oficial, pero la fama de hace algunos años de poner «aditamentos» en el coche es mucho más pequeña. Aunque no lo quieren admitir en Mercedes, lo cierto es que hay problemas desde que su socio y preparador AMG está integrado en el programa oficial de ventas bajo la firma de un contrato de cooperación porque el departamento anti-monopolio alemán ha prohibido la adquisición por parte de la marca de la estrella de la firma de Affalterbach.

Las ventas son más bajas que las previstas debido a los precios

*Mercedes C 36 AMG*

# EL COMPACTO MAS DEPORTIVO





**MAYOR POTENCIA**  
Basado en el motor del C 280, se aumenta la cilindrada a 3,6 litros. Desarrolla 280 caballos.



excesivos y los antiguos modelos exclusivos a gran escala, tampoco sin demasiado sentido, se han reducido a una oferta básica que principalmente incluye completos «kit» aerodinámicos, llantas de aleación ligera y motores más potentes. Por primera vez aparece un verdadero AMG en la lista de precios de Mercedes-Benz.

Se denomina exactamente Mercedes Benz C 36 AMG y está basado en la versión con acabado Sport del C 280, la versión más potente de la nueva gama compacta del fabricante alemán. Lo primero que llama la atención del C 36 AMG es su llamativa carrocería que seguramente no tiene nada que ver con lo que se «lleva» estos días. Pero a nadie parece importarle la moda actual, muy cara para los usuarios que buscan grandes «spoilers»: los faldones aerodinámicos están incluidos en el precio del C 36, unos

7.700.000 pesetas (en Alemania) y no se comercializa sin ellos. Mucho más atractivas son las llantas de aleación ligera en medidas 7,5 x 17 delante y 8,5 x 17 detrás, fabricadas por la firma italiana OZ Wheels en exclusiva para AMG.

El Mercedes C 36 AMG, uno de los rivales directos del BMW M3, lleva en su motor un nuevo cigüeñal y pistones mayores que elevan la cilindrada del seis cilindros de 24 válvulas de 2.799 a 3.606 centímetros cúbicos. También se ha modificado el árbol de levas, el programa de la centralita electrónica es diferente al igual que el sistema de escape. Por último, la relación de compresión se ha subido a 10,5 a 1, lo que hace obligado el uso de gasolina sin plomo de 98 octanos. De los casi 200 caballos del C 280 se pasa a 280 en el C 36, con un elevado par motor de casi 40 metros kilo. La potencia se transmite

a través de un cambio automático de cuatro relaciones, que ya se utiliza en la Clase S. No se ofrece un cambio manual incluso por buenas palabras o por dinero, por lo que el M3 supera al AMG en aceleraciones. Son 6,9 segundos para pasar de cero a cien, es decir, el cliente de Mercedes está perdiendo casi un segundo respecto al modelo de Bavaria y tampoco le gana en velocidad punta porque, como suele ser habitual, se limita electrónicamente a 250 kilómetros por hora. Aunque lo más asombroso del C 36 es la potencia a bajas revoluciones y a partir de 80 kilómetros por hora hasta los 240 el empuje del fenomenal seis cilindros es lo más destacable; el relativo alto peso del coche, casi tonelada y media, no influye demasiado.

La única crítica es el corto desarrollo de la transmisión que hace trabajar al motor en la zona roja del

**DETALLES DEPORTIVOS**  
Llantas de aleación OZ Wheels y doble tubo de escape, entre otros detalles, diferencian al C 36 AMG.



**CAMBIO AUTOMÁTICO**  
No se ofrece una caja de cambios manual. Curioso el detalle del logo en el pomo.

cuentarrevoluciones al circular por una autopista alemana a la velocidad máxima. Esto influye lógicamente en el consumo que oscila entre 14 y 18 litros, según el tipo de conducción; si encima el depósito de combustible admite sólo 62 litros de capacidad, la autonomía es escasa.

En cuanto al chasis, el conductor más deportivo no se divertirá por el sistema anti-patinamiento ASR, un sistema que no permite que se transmita toda la potencia a las ruedas traseras; debería tener un mando para desconectarlo. No hay que olvidar que el C 36 ha sido desarrollado en colaboración directa con la fábrica, lo que supone en cierta medida un «aburguesamiento». Los neumáticos de perfil bajo no son los más apropiados para un uso diario; son muy ruidosos en la calle y se desgastan rápidamente en uso intensivo.

El modelo alto de gama de la Clase C se controla fácilmente pero en conducción deportiva requiere un piloto para ir rápido y seguro.

Hans Jürgen Tucherer

## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero longitudinal, de seis cilindros en línea. **CILINDRADA:** 3.606 centímetros cúbicos. **ALIMENTACIÓN:** Inyección electrónica multipunto. **POTENCIA:** 280 CV a 5.750 r.p.m. **PAR MÁXIMO:** 39,3 mKg a 4.000 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** A las ruedas posteriores. Caja de cambios automática de cuatro velocidades. Sistema antideslizante ASR. **CHASIS:** Suspensión independiente. Llantas de aleación de 7,5 x 17 pulgadas delante y 8,5 x 17 detrás. Neumáticos: 225/45 ZR 17 delante y 245/40 ZR 17 detrás. Peso: 1.485 kg. Frenos con ABS. **PRESTACIONES:** 0 - 100 km/h.: 6,9 seg. Velocidad máxima: 252 kilómetros por hora.

**VELOCIDAD LIMITADA**  
Como es habitual en la marca de la estrella, la velocidad está limitada a 250 kilómetros por hora.



# PARA LOS JAPONESSES EL ESPACIO ES UN RETO.



BONSAI: ARBOL DE 30 METROS EN 30 CENTIMETROS.

Maruti, una nueva conquista de Suzuki. La conquista del espacio. El único turismo 5 puertas con sólo 3,3 metros de longitud que le ofrece un interior cómodo y muy espacioso.

Además del confort y la manejabilidad, le conquistará su bajo consumo, su gran equipamiento de serie, su motor ecológico, y el aire acondicionado opcional.

Hasta ahora, un coche tan completo de sus dimensiones era un reto. Hoy es una conquista. Suzuki le ha dado forma al espacio con el nuevo turismo Maruti. Por algo es el líder en la fabricación de coches compactos.

Déjese conquistar por un coche pensado al milímetro. Acérquese a su concesionario Suzuki.

# PARA SUZUKI, UNA CONQUISTA.



## MARUTI - 5 PUERTAS - DESDE 789.000 PTAS.\*

DISPONIBLE CON AIRE ACONDICIONADO DESDE 899.000 PTAS.\*



FINANCIACION **SANTANA-CREDIT, S.A.**  
\* PVP. RECOMENDADO. IVA, IMPUESTO ESPECIAL,  
TRANSPORTE (EXCEPTO BALEARES) Y PROMOCIONES INCLUIDOS.

 **SUZUKI MARUTI**  
COCHES PARA VIVIR MEJOR

**D**ESDE hace unos meses hemos podido contemplar cómo las gasolineras españolas se poblaban de surtidores que anunciaban gasolina de 98 octanos sin plomo. A la ya habitual confusión creada por la introducción de la gasolina sin plomo se anada esta nueva versión que hoy está dando lugar a una lucha comercial entre compañías petrolíferas sin precedentes en nuestro territorio. Ante la poca información que existe sobre el tema, el conductor español se pregunta: ¿yo, ¿qué gasolina echo? El tema es bastante más complejo de lo que en principio puede parecer, ya que entran en juego muchos elementos, tales como las características del coche, el precio de los carburantes y el resultado que se

espera obtener. Además, hay que tener en cuenta que las gasolinas son productos tremendamente sofisticados, que están sujetos a una continua evolución tecnológica, por lo que, al igual que un coche actual no tiene nada que ver con uno de hace quince años, las características de los combustibles que se venden hoy en día poco tienen que ver con las de hace quince años.

Para estudiar a fondo el problema hay que hacer un poco de historia. Ante la necesidad de introducir importantes reducciones en el nivel de emisiones de escape, se decide crear una normativa común para Europa de gasolina sin plomo, vital para los coches catalizados. En aquel momento, las tecnologías en uso en los campos de motores y com-

bustibles hicieron aconsejable que el nivel de octanaje común en Europa fuese de 95, lo cual supuso una ligera pérdida frente a las gasolinas empleadas hasta el momento, cuyo nivel de octanos oscilaba entre 97 y 98 en función del país. Ahora, gracias a los avances realizados por las compañías petrolíferas, es posible disponer de una gasolina con 98 octanos sin plomo, con lo cual los motores vuelven a poder aprovechar todo su potencial.

Las nuevas tecnologías aplicadas en los motores, con sistemas electrónicos de detección de picado, corrección automática del avance del encendido y dosificación de la mezcla, hacen posible que un motor pueda funcionar casi con cualquier octanaje, sin que éste se resienta, pero esto no quiere decir que su rendimiento sea el óptimo. De hecho, el fenómeno que se produce en uno de estos motores cuando se emplea una gasolina con un bajo nivel de octanaje, es que al menor indicio de picado en algún cilindro, el sistema de gestión del motor actúa sobre el avance del encendido. De esta forma el motor sigue funcionando sin poner en peligro la integridad mecánica del conjunto, pero con unas posibilidades mermadas.

En estos momentos, todos los coches que se venden tienen que consumir gasolina sin plomo, por lo que la duda se limita a la gasolina de 95 o de 98. Hay que dejar bien claro que, en ningún caso, la utilización del combustible de mayor octanaje resulta perjudicial para el motor.

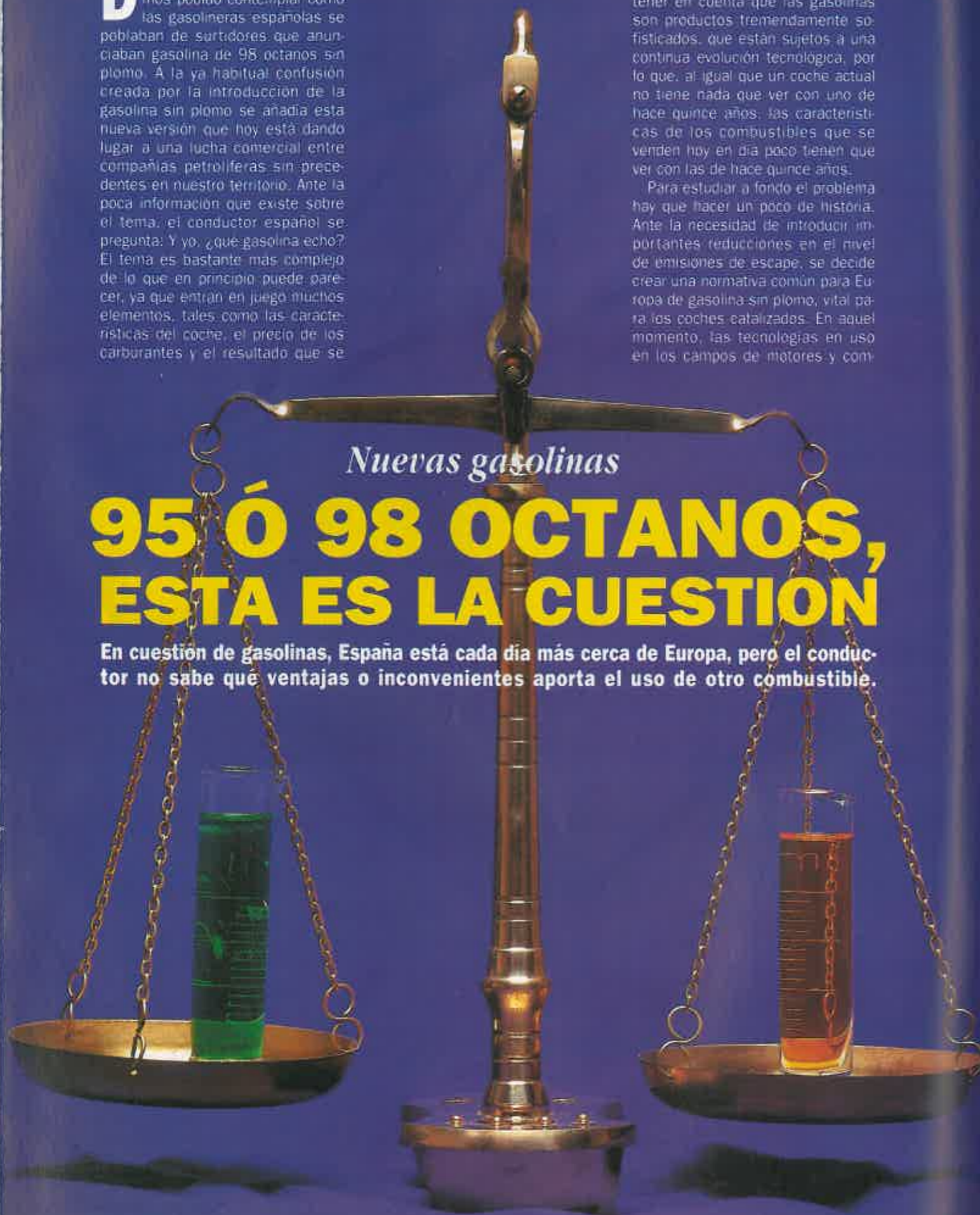
Para estudiar de una forma práctica las ventajas de utilizar uno u otro combustible, hemos realizado una serie de ensayos utilizando alternativamente ambos combustibles. La prueba se realizó sobre un Fiat Tipo 2.0 16 V, coche que por sus características es susceptible de mejorar el rendimiento con el uso de gasolina de 98 octanos, dada la elevada relación de compresión (10,5 a 1). La parte subjetiva de la prueba consistió en utilizar durante una semana el coche con gasolina de 95 octanos (Repsol Eurosuper) y la semana siguiente realizar el mismo tipo de utilización (cerca de 2.000 kilómetros en cada caso) con la de 98 (Repsol Superplus). Después se realizaron una serie de ensayos de



### Nuevas gasolinas

# 95 Ó 98 OCTANOS, ESTA ES LA CUESTION

En cuestión de gasolinas, España está cada día más cerca de Europa, pero el conductor no sabe qué ventajas o inconvenientes aporta el uso de otro combustible.



## HABLAN LOS EXPERTOS

**S**E ha de considerar la idea básica de que debe existir una correspondencia entre el combustible a utilizar y el diseño del motor. El parque automovilista actual de turismos con motores de gasolina se puede subdividir en dos grandes grupos: vehículos con catalizador y vehículos sin catalizador.

### Vehículos con catalizador

A comienzos de los años 80 predominaba en Europa la existencia de dos tipos de gasolina con plomo: una de alto octanaje (97,98 octanos), dirigida a motores de alta relación de compresión, y otra de bajo octanaje (91,92 octanos), para motores de baja relación de compresión.

Los límites tan severos de emisiones contaminantes contemplados en las normas de la Comunidad Europea para turismos, ha obligado a aquellos propulsados por motores de gasolina a que utilicen en la actualidad el convertidor catalítico (catalizador) de tres vías, autorregulado mediante sonda Lambda, que a su vez implica la utilización de gasolina sin plomo.

Esta necesidad generó un cambio muy importante y complicado en la producción de gasolinas, estableciéndose la obligatoriedad de disponer en toda la Comunidad de una gasolina sin plomo de 95 octanos, valor medio entre los existentes en las gasolinas con plomo, así como que todos los vehículos con catalizador la pudieran utilizar sin ningún tipo de riesgos para el motor. La especificación de esta gasolina, denominada comúnmente Eurosuper, se encuentra recogida en la norma EN 228.

Con el tiempo, gracias a la investigación, se han desarrollado gasolinas sin plomo con

mayor octanaje (98 octanos Superplus), que permiten reducir el consumo y mejorar las prestaciones, en aquellos motores diseñados para su utilización, y que corresponden a los de gama alta o carácter deportivo.

### Vehículos sin catalizador

Los motores de estos vehículos se diseñaron para utilizar gasolinas con plomo de alto o bajo octanaje (súper o normal), aunque los fabricados a partir de finales de los 80, principio de los 90, toleran también los componentes de las gasolinas sin plomo. En estos casos, si se utiliza gasolina sin plomo, lo adecuado para evitar riesgos de picado sin actuar sobre el motor, es consumir la Eurosuper 95 para los motores de baja relación de compresión (gasolina normal) y Superplus 98 para los de alta (gasolina súper).

Por último, los motores no diseñados para el consumo de gasolina sin plomo permiten su utilización si se alterna con la gasolina con plomo en una proporción aproximada de tres llenados con gasolina sin plomo y uno con plomo.

### Gasolinas sin plomo de última generación Repsol

Independientemente del octanaje de las gasolinas, las gasolinas sin plomo de Repsol, suministradas en las estaciones Repsol, Campsa y Petronor, incorporan componentes exclusivos que aseguran una limpieza de las partes vitales del motor (inyectores, válvulas de admisión y colectores de admisión) evitando la formación de depósitos carbonosos, perniciosos para las prestaciones y consumo, y limpiando gran parte de aquellos que se hubieran formado con anterioridad.

**Repsol Petróleo**  
Laboratorio de Motores del  
Centro de Investigación  
Guillermo Wolff Elósegui  
Jaime Gutiérrez Serna

precisión en circuito cerrado, para evitar las influencias externas, con la ayuda del Correvit. Los resultados son favorables a la de 98 octanos pero por muy poco. En el ensayo de consumo en un ciclo mixto en el que se alternaba la conducción normal con trayectos de conducción rápida, se consiguió un ahorro de algo menos de medio litro cada cien kilómetros. Esta diferencia de consumo no llega a compensar la diferencia de precio entre ambos combustibles. Con estos consumos (ver cuadro) resulta que utilizando gasolina de 95 (108,0 pesetas el litro) se ahorran 23 pesetas sobre la gasolina de 98 octanos (a 112,9 pesetas el litro) cada cien kilómetros.

En lo que se refiere a prestaciones, las diferencias también son siempre favorables a la Superplus, aunque las diferencias resultan mínimas. Desde el punto de vista subjetivo, todos los probadores implicados en la prueba, aún ignorando el tipo de combustible que se utilizaba en cada momento, coincidieron en notar que el motor giraba más redondo con la Superplus.

Ahora bien, esto no se puede hacer extensivo a todos los coches y una norma genérica resulta francamente difícil de enunciar, pero como orientación diremos que en cualquier coche moderno en el cual la relación de compresión se sitúe por encima de 10 a 1, la utilización de combustible de alto octanaje puede resultar beneficioso para el funcionamiento y llegar a ser económicamente rentable. En particular los modelos de corte deportivo o las grandes berlinas, sobre todo las de origen alemán, apreciarán que por sus venas corran esos octanos suplementarios.

En nuestro ensayo no nos hemos olvidado de que, hoy por hoy, en España la mayor parte de los coches que circulan no llevan catalizador, aunque la gran mayoría (casi todos los fabricados en la última mitad de los ochenta) pueden utilizar gasolinas sin plomo. Estos coches, pensados para ser alimentados por gasolinas de alto índice de octano, agradecerán notablemente la utilización de este nuevo combustible. En los ensayos realizados con un Volkswagen Golf 1.8 de 90 caballos de la segunda generación, con la gasolina de 95 octanos, el motor



## RESULTADO FINAL

	95 oct.	98 oct.
Consumo (l/100 kms):	15,20	14,75
Consumo (Ptas./100 kms):	1.641	1.665
Aceleración de cero a 100 kms hora (s):	9,88	9,82
Recuperación 400 mts desde 40 kms/h en IV (s):	19,00	18,83
Recuperación 400 mts desde 40 en V (s):	21,59	21,36

Pruebas realizadas sobre un Fiat Tipo 2.0 16v

mostraba síntomas de picado. Con la utilización del combustible más caro, estos síntomas desaparecieron y mejoró el rendimiento global del motor.

La aparición de la gasolina de 98 octanos hay que contemplarla, pues, como el inicio de una nueva era, en la cual, los fabricantes de automóviles van a poder mejorar el rendimiento de sus motores al contar con un combustible de mejor calidad para alimentarlos. De esta forma, en cuanto la distribución de este combustible se generalice, veremos cómo empiezan a aparecer modelos con motores capaces de utilizar ambos, pero que obtendrán un claro beneficio con las gasolinas de 98 octanos.

La actual situación de competencia entre las diversas compañías de petróleo beneficia directamente al usuario, que va a ver cómo en poco tiempo se mejoran sustancialmente las calidades con la introducción de aditivos. Hay que olvidarse de la época del monopolio del petróleo. Hoy cada fabricante tiene un combustible diferente. ○

**Victor Piccione, Antonio Montañés y Angel Robledo**  
Fotos: Jose Antonio Díaz



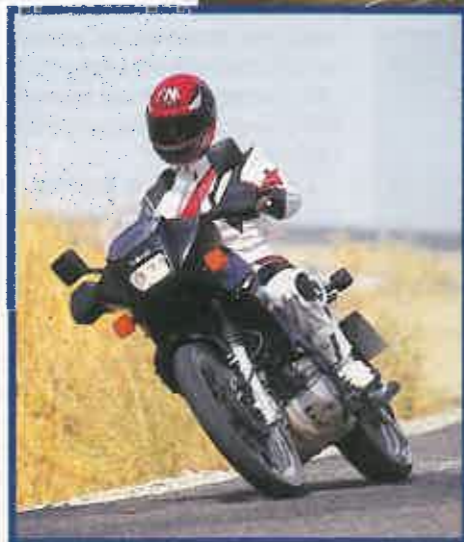
**GASOLINAS DIFERENTES**  
Los aditivos de las nuevas gasolinas mejoran la limpieza de los elementos, tales como los inyectores y las válvulas de admisión.

**D**ESDE que las trail pasaron a ocupar un puesto destacado en el mercado y se afianzaron con firmeza por su concepto polivalente, existió siempre un conflicto de difícil solución en su perfecta adaptación al campo y a la carretera. Si por una parte las mastodónticas bicilíndricas de trail desafían la carretera con firmeza, resulta ingrato su manejo por campo y con las esbeltas monocilíndricas de seiscientos centímetros cúbicos de cilindrada ocurre lo contrario. Por esta razón, al tener en su gama la Super Ténéré XTZ 750 y la magnífica XT 600, Yamaha ha optado por una versión intermedia, en la que fuera posible combinar dentro de lo posible los valores de ambas. Así nació la XTZ 660 Ténéré, destinada a satisfacer a aquellos motoristas enamorados de las motos ligeras, esbeltas, manejables, polyvalentes y con buenas prestaciones en cualquier aplicación de la moto.

Al contrario que en otros modelos, en los cuales la parte estética y ciclística es la que manda, en la XTZ 660 es el motor lo más destacable.

Después de toda la experiencia y tecnología que Yamaha posee sobre el sistema de cinco válvulas por cilindro, es lógico que se aplicara a la XTZ 660. De hecho, este propulsor corresponde a una versión derivada en parte del XTZ 750 y del XT 600, que ha dado lugar a la adaptación de la culata de cinco válvulas a un motor de reducidas dimensiones y poco peso.

Esta peculiaridad mecánica, que en términos generales está pensada para proporcionar un brillante rendimiento a elevadas revoluciones, en la XTZ 660 aporta una respuesta excelente desde las dos mil quinientas a las siete mil revoluciones por minuto. La clave de esta aparente contradicción, estriba en el gran diámetro del pistón, 100 X 84 milímetros. Esta combinación favorece especialmente la respuesta a bajo régimen, junto a una especial suavidad que se obtiene por medio de un meticuloso estudio del árbol de levas. Al mismo tiem-



**Con la versión XTZ 660, Yamaha ha logrado ese siempre difícil equilibrio entre el buen comportamiento en campo y las prestaciones aceptables en carretera. Es manejable, cómoda y sobre todo polivalente al estilo más moderno.**



## Yamaha XTZ 660 Ténéré

# JUEGO DE EQUILIBRIO

#### VIRTUDES

Respuesta del motor  
Estética acertada  
Autonomía de marcha

**YAMAHA XTZ 660 TENERE**  
**PRECIO: 889.000 PTAS.**

Suspensiones mejorables  
Escasa adaptación al campo  
Frenos insuficientes

#### DEFECTOS

**PRUEBA**

Motor 16

## FICHA TECNICA

## MOTOR:

Monocilíndrico vertical frente a la marcha inclinado a veinte grados. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Árbol de levas en cabeza. Cinco válvulas. Diámetro por carrera 100 X 84 mm. Cilindrada total 659 cc. Potencia máxima 48 CV a 6.250 rpm. Par máximo 5,2 Kgm a 5.500 rpm. Relación de compresión 9,2:1.

## ALIMENTACIÓN:

Doble carburador Teikei 26/35 mm. Encendido digital TCI.

## TRANSMISIÓN:

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

## BASTIDOR:

Chasis de cuna sencilla en tubo de acero de sección redonda. Basculante de sección rectangular en chapa de acero. Horquilla delantera telescópica hidráulica con barras de 43 mm. de sección y 220 mm. de excursión. Suspensión posterior monoamortiguador Monocross regulable y 200 mm. de excursión. Freno delantero monodisco de 282 mm. de diámetro con pinza de cuatro bombines. Freno posterior monodisco de 200 mm. de diámetro y pinza de dos bombines. Llantá delantera de 1.85 X 21". Llantá posterior de 2.75 X 17". Neumático delantero de 90/90-21". Neumático posterior de 130/90-17".

## DIMENSIONES:

Longitud 2.265 mm. Distancia entre ejes 1.495 mm. Altura 1.355 mm. Anchura 880 mm. Distancia al suelo 245 mm. Peso en seco 169 Kg. Depósito del combustible 20 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30 km/h de promedio	6,5
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,0
AUTOPISTA	
A tope	8,8

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	160
ACELERACION (seg.)	
400 m salida paráda	14,5

po, desde las cuatro mil quinientas revoluciones por minuto hasta alcanzar las siete mil, entra en acción la ventaja de una culata con cinco válvulas, capaz de llenar más el cilindro con aire carburado y vaciar con rapidez la cámara de combustión después de la explosión.

Todo esto, se traduce en que por campo el motor de la XTZ 660 es suave a bajo y medio régimen, vigoroso por encima de las cinco mil revoluciones por minuto, y llegado el momento de entrar en contacto con el asfalto, su respuesta es totalmente satisfactoria.

Cuando se trata de un monocilíndrico de gran cubicaje, las vibraciones suelen representar el talón de Aquiles. Sin embargo, en este caso se ha

manifiesta con una postura de conducción apta para cualquier motorista, ya que el sillín no es muy alto y sin embargo es muy mullido.

El carácter híbrido de la XTZ 660 se adapta especialmente bien a las carreteras mixtas y viradas. En ese terreno, la manejabilidad se combina con una excelente estabilidad, que encuentra en la elasticidad del motor el principal punto de apoyo. El manejo del cambio es tan preciso como bien escalonadas están las relaciones de las velocidades. En estas circunstancias, es importante la correcta regulación de la suspensión posterior, que representa el talón de Aquiles de esta trail. Su mejor respuesta se obtiene con el hidráulico regulado en la tercera posición y el



**CARRETERA Y MANTA**  
El espíritu rutero de la XTZ 660 se adapta a cualquier clase de viaje y estado de la carretera.

conectado al cigüeñal uno de los dos ejes contrarrotantes y equilibradores que posee la XTZ 750, con lo cual, las vibraciones son soportables incluso en largos recorridos.

Al igual que con el motor, la parte ciclística reúne lo mejor de otros modelos. El chasis es un monocuna fabricado en tubos de acero de sección redonda, que al mismo tiempo hace la función de depósito del cárter seco del aceite. Por esta razón y también para mejorar la rigidez, se ha sobredimensionado su sección, concepto aplicado también a la triangulación del semichasis.

Pero éstas no son las únicas modificaciones que presenta la XTZ 660; en la primera toma de contacto, se aprecia la buena ergonomía que se

muelle comprimido hasta su setenta y cinco por ciento; sin embargo, en las aceleraciones más apuradas al salir de las curvas y en los virajes enlazados, no se consigue un buen equilibrio con el comportamiento de la horquilla. Algo similar ocurre al contacto con el campo, que al reblandecer los reglajes posteriores, vuelve a aparecer el mismo problema. A pesar de este detalle, el comportamiento de la moto es fiable, aunque no se logre llegar al límite de las posibilidades de la parte ciclística.

El régimen óptimo de respuesta del motor está comprendido entre las cuatro y las seis mil revoluciones por minuto, que en carretera permite rodar cómodamente entre los ciento veinte y los ciento cuarenta kilóme-



**CINCO VÁLVULAS**  
Lo que caracteriza a este polivalente propulsor es su culata de cinco válvulas tres de admisión y dos de escape.



**COMODIDAD**  
La ergonomía de esta trail está resuelta con acierto. Llevar pasajero y equipaje no representa ningún problema.



**TODO BAJO CONTROL**  
El panel de mandos permite las lecturas necesarias para controlar el buen funcionamiento de la moto.

tros por hora. Al pasar de esta cota, en recta aparece el característico abanico de las trail monocilíndricas. Sin embargo, por mucho que éste se acentúe, nunca llega a límites preocupantes.

Al contrario que con otras trail de estructura parecida, con la XTZ 660 se pueden emprender largos viajes de cualquier clase. La postura de conducción, muy cómoda, la total fiabilidad mecánica y la autonomía de aproximadamente trescientos kilómetros, junto a la posibilidad de mantener una media de ciento treinta kilómetros por hora, la convierten en una moto no sólo polifacética, sino también gratificante de conducir.

Respecto al pasajero, su ubicación es correcta y confortable, excepto un pequeño detalle que sería fácil de solucionar. La canalización de los escapes, hace confluír el aire caliente sobre el pie derecho del acompañante, hasta producir cierta molestia.

Como se ha dicho anteriormente, la XTZ 660 tiene un comportamiento satisfactorio en carretera, cualquiera que sean las características del asfalto, e incluso por caminos de tierra de cierta dificultad. Por el contrario, sobre terreno abrupto, la reducción de la excursión de las suspensiones respecto a la XT 600 sale a relucir de forma incómoda. Por otra parte, la forma acuñada y piramidal del depósito del combustible aporta importantes ventajas de autonomía, pero representa un serio inconveniente en las frecuentes caídas en campo.

Cabe destacar que la XTZ 660 ofrece un buen nivel de acabado y equipamiento, todo ello bien conjugado y acorde con el estilo de moto a que pertenece. Sin llegar al aspecto mastodóntico de ciertas trail, ni limitarse al concepto espartano de algunas motos «puras» de campo, la XTZ 660 se presenta con un equilibrio estético totalmente acertado.

Llegado el momento de convertirse en propietario de esta trail, hay que desembolsar 889.000 pesetas con IVA y matriculación incluidos. Frente a sus competidoras que rivalizan en el sector de las monocilíndricas con algo más de cilindrada que seiscientos centímetros cúbicos, la XTZ 660 se sitúa en el escalón más alto, con un precio que es el reflejo de la mecánica que la equipa.

Gigi Corbetta  
Fotos: José Robledo





# COMPRAR Y VENDER

Comunidad de Madrid  
Consejería de Economía  
Dirección General de Industria, Energía y Minas

Inspección Técnica de Vehículos

En  
**SEPTIEMBRE**



Deben acudir a la ITV

De:

M-1504-JC

M-4050-JD

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMÁS

**INCREDIBLE!!!...**

**BMW 750i AUTOMÁTICO**  
12 CILINDROS, 300 CV, TV, CD, MERCADO ESPAÑOL  
M-1  
**4.800.000 PTAS**  
VEALO EN HOLDING IMPORT  
TEL: (91) 841 01 12.

**BENEFICIESE!** Ahorre importando vehículos, motocicletas, cualquier país. Conozca los trámites, precios, consejos, direcciones, etc. 2.800 ptas. IMPORT-AUTOMOCION. Tel. (968) 64 11 59. Fax. 64 11 78. Mañanas. Seriedad.

**OJO**

**ROBADA SCOOTER SFERA 75 M-0052-NK COLOR GRIS METALIZADO**  
TEL: (91) 532-67-66  
EDUARDO

**¡ANUNCIESE HOY!**

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

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

ANUNCIOS POR PALABRAS  
Hermanos García Noblejas, 39  
Madrid-28037

**CADA SEMANA 5 12.000 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 \_\_\_\_\_

**Motor 16**

**PONTIAC TRANSAN**

GTA CONVERTIBLE,  
300 C.V. FULL EQUIP  
3.650.000 PTAS  
OPORTUNIDAD  
TEL: 6 32 04 71

**MULTAS!** Posible cancelación. Toda España. Consúltenos. GESTRAFIC. Tel. (968) 64 11 59. Mañanas.  
**SUZUKI** Santana Samurai 1.3 90 H.P., techo duro, como nuevo, A-BD. 750.000 ptas. Teléfono (96) 686 55 48-53 26.

**CITROËN 11** Ligero, 1950, coleccionista, perfecta restauración, negro, sólo 2 propietarios, interesados llamar horas de oficina. Tel. 356 85 72.  
**KART 100** c.c., de competición, 150.000 ptas. Teléfono (93) 520 96 42.

**OCASION**

**VW GOLF GTI 16V**  
3P. (AÑO 89) BLANCO  
AIRE/RADIOCASSETTE/  
ALARMA. /65.000 KMS./  
PERFECTO ESTADO.  
1.250.000 PTAS.  
TEL: 773 97 96 (TARDES)

**R-5** Turbo original, posibilidad de transformación para competición. Cílo 16 V competición. Tel. (967) 21 60 61.  
**MERCEDES 300 D** Turbo, año 90, gris oscuro metalizado, 50.000 km, como nuevo, 4.200.000 ptas. Tel. (91) 778 00 15.  
**CORRADO G 60**, negro, impecable, 10.000 km, techo y cinturones eléctricos, radio, full equipo, 2.950.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

**VENDO** Clásico deportivo, Opel Comodore Coupe, año 73, 6 cilindros línea, 2.800 c.c., 182 CV, A.A., pocos kms, perfecto estado. Procedente del salón de Barcelona. Único. Precio 3.000.000 ptas. Tel. (976) 42.90.43.  
**ESCARABAJO** Volkswagen 1984, 1.200 c.c., impecable, azul metalizado, 675.000 ptas. Teléfono (91) 320 64 49. Dejar teléfono.

**FORD** Orión 1.6 D Ghia, gris mercurio, perfecto estado, A-BC. 690.000 ptas. Tel. (96) 686 55 48-53 26.  
**PUBLICACIONES** técnicas TECMODEL, Superguía AUTODATA, 672 páginas incluyendo todos los automóviles: válvulas, alimentación, encendido, reglas, ... 10.900 ptas. Teléfono ininterrumpido: (908) 80 06 67.  
**MECANICO** planchista compra Audi 100, SAAB 900, siniestrado o averiado, modelos nuevos, máximo 2 años. Teléfono (93) 760 12 64. Fax (93) 763 06 15.

**PARTICULAR**

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

**PARTICULAR** vende Porsche 9285 a matricular, modelo 86, 103.000 kms, immejorable condición, 3.300.000 ptas., admitiría coche inferior. Tel. (96) 286 00 12 y 280 71 41.  
**JAGUAR XJG**, manual, llantas, verde, precioso, 1.800.000 ptas. Tel. (91) 859 04 17.  
**VENDO** Buggy matriculado, despieze, 924, 928. Yamaha X5 400. Tel. (96) 287 86 31.  
**VENDO** o cambio por coches, billetes antiguos a la mejor oferta. Tel. (968) 64 11 59. Mañanas.  
**RENAULT 21** GTD, 60.000 km, V-0817 DV, 2 años, A.A., alarma, radiocassette, anti niebla, elevalunas, c. centralizado, m. distancia, D.A. 1.450.000 ptas., garaje, financiación. Teléfono (96) 374 50 25.  
**CLIO 16 V** Competición. Teléfono (967) 21 60 61.

**VW ESCARABAJO 1303. CABRIOLET**  
AÑO 87.  
INYECCION Y A.A. DE ORIGEN PERFECTO  
**TRIUMPH TR6**  
AÑO 72  
LLANTAS DE RADIOS CROMADAS  
PERFECTO ESTADO  
TEL: (91) 561 95 20  
NOCHES

**FORD** Orión 1.6 D Ghia, gris mercurio, perfecto estado, A-BC. 690.000 ptas. Tel. (96) 686 55 48-53 26.  
**PUBLICACIONES** técnicas TECMODEL, Superguía AUTODATA, 672 páginas incluyendo todos los automóviles: válvulas, alimentación, encendido, reglas, ... 10.900 ptas. Teléfono ininterrumpido: (908) 80 06 67.  
**MECANICO** planchista compra Audi 100, SAAB 900, siniestrado o averiado, modelos nuevos, máximo 2 años. Teléfono (93) 760 12 64. Fax (93) 763 06 15.

**FORD** Orión 1.6 D Ghia, gris mercurio, perfecto estado, A-BC. 690.000 ptas. Tel. (96) 686 55 48-53 26.  
**PUBLICACIONES** técnicas TECMODEL, Superguía AUTODATA, 672 páginas incluyendo todos los automóviles: válvulas, alimentación, encendido, reglas, ... 10.900 ptas. Teléfono ininterrumpido: (908) 80 06 67.  
**MECANICO** planchista compra Audi 100, SAAB 900, siniestrado o averiado, modelos nuevos, máximo 2 años. Teléfono (93) 760 12 64. Fax (93) 763 06 15.

# 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

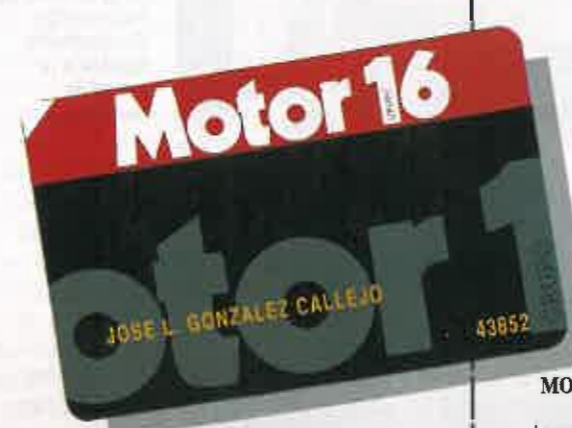
Rellena claramente con tus datos y envía este cupón a la dirección abajo indicada

Nombre	1º Apellido	
2º Apellido	DNI/NIF	
Dirección		
Población	CP	
Provincia	Sexo: <input type="checkbox"/> H <input type="checkbox"/> M	
Tlfo. ( )	Fecha Nacimiento / /	
Estado Civil	Nº Hijos	Profesión
Trabajo:	<input type="checkbox"/> Cuenta propia	<input type="checkbox"/> Cuenta ajena
Tipo Vivienda:	<input type="checkbox"/> Alquiler	<input type="checkbox"/> Propia <input type="checkbox"/> Otros
Coche: Marca	Modelo	
Cilindrada	Año fabricación	
Uso del coche:	<input type="checkbox"/> Personal	<input type="checkbox"/> Profesional <input type="checkbox"/> Ambos
¿Cuántos Kms./año efectúa aproximadamente?		

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

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

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





# LA SOMBRA DE VILLENEUVE

## Paul Tracy DE

Roger Penske ha puesto su confianza en Paul Tracy y le ha permitido participar en el presente campeonato CART con un coche altamente competitivo. A falta de tres carreras, lucha codo con codo con Fittipaldi y Mansell.



**T**IENE el aspecto bonachón de un vendedor de helados, la tez color rosa cordero y las gafas de alambre le dan un aire de primero de la clase. Si se le observa con detalle, tras esa apariencia de eterno «teenager», se esconde un carácter lleno de tesón, que aflora en el preciso momento de pronunciar unas palabras. El gesto duro de la mandíbula, los nudillos despellejados y la voz grave y entrecortada perfilan su forma de ser, la de una gran promesa del automovilismo deportivo de nombre Paul Tracy.

Este joven canadiense que nació en Toronto hace veinticinco años, ahora casado con Tara, compagina la estresante actividad de piloto en el Campeonato Indy, con la faceta



**EL TALENTO Y EL MECENAS**  
Los comienzos de la carrera de Tracy están directamente ligados a la ayuda de Penske.

de padrazo que pasea orgulloso a su hija Alicia por entre los «boxes» y aprovecha cualquier oportunidad para contar que lo mejor de su retoño no es la simpatía, sino el hecho de haber nacido en Indianápolis el día del «carburation day»; y además, se empeña en demostrar que en su «box», con todo el ruido infernal que ahí reina, es donde mejor concilia el sueño.

En cierto modo, también la infancia de Paul está ligada a ciertas historias al filo entre el amor de padre y la imaginación. De hecho, Nancy, su madre, cuenta que desde la más joven edad Paul sentía un especial atractivo por una Indian con la que

su padre le llevaba esporádicamente de paseo. En esas ocasiones, su obsesión era la de acercar la nariz al tapón de la gasolina y deleitarse con los efluvios del combustible.

Al margen de la afición innata de Paul para todo aquello que se moviera por medio de un motor, su talento se delató cuando por primera vez se subió a un kart a la edad de once años. Después de tres años de aprendizaje y de maduración deportiva, Paul se clasificó en el sexto lugar del campeonato del Mundo de kart en 1984. Al año siguiente, con dieciséis años, fue campeón de Canadá de la Fórmula Ford y en las siguientes temporadas no paró de co-

leccionar galardones. A la vista de los resultados, pero sobre todo de su forma de proceder, Paul se convirtió en un diamante en bruto del automovilismo deportivo americano. No era un joven piloto estratega, ni tampoco cuidadoso con la mecánica; sin embargo, sus dotes de dominio y agresividad le brindaban siempre la mejor parte en cualquier carrera.

El grave problema de Tracy, consistía en su total carencia de miedo a los accidentes. Desafiaba la más peligrosa de las situaciones como si de una primera comunión se tratase. Evidentemente, en el prefacio de su llegada a la Fórmula Indy, el

**AGRESIVO!**  
El estilo de pilotaje de Tracy es tan agresivo como su carácter. El opina que el fin justifica los medios.

quehacer de Tracy se vio salpicado por una infinidad de accidentes, afortunadamente sin consecuencias graves.

El gran golpe de suerte que significó el gran salto en su carrera deportiva, tuvo lugar el día en el que el todopoderoso Roger Penske fijó su interés en el joven canadiense.

El infalible descubridor de talentos comprendió que Tracy era un valor en bruto al que había que pulir y educar hasta convertirlo en un piloto puntero. Para eso necesitaba un amigo que le hiciera de maestro sin herir su amor propio y que supiese domesticar la vehemencia que le ca-



**AYUDA TOTAL**  
En el equipo todos los componentes están al lado de Tracy. Su inmensa voluntad y gran capacidad han polarizado a técnicos y mecánicos.



racterizaba. La experiencia de Penske eligió a Rick Mears para que se convirtiera en el «Espíritu Santo» del violento Paul. Las múltiples transfusiones de experiencia y de estrategia llevadas a cabo por Mears dieron rápidamente resultados sorprendentes.

En la temporada de 1990, Paul Tracy se adjudicó el título de la Mini-Indy al lograr nueve victorias sobre las catorce carreras disputadas.

Inmediatamente se produjo su paso a la Indy, y tras una temporada de adaptación, Tracy se convirtió en un serio rival de los monstruos sagrados que jamás pensaron que aquel advenedizo, gigantón y gafudo, les quitara el sueño.

El primer zarpazo deportivo lo impartió en la carrera de Toronto, su ciudad natal y lugar en el que el pasado año se le esfumó la victoria por una avería en el cambio cuando rivalizaba con Andretti. Junto a este éxito, dos más se han sumado hasta la fecha y muchas otras posiciones de relieve le han situado en una posición que hace peligrar el liderazgo de Nigel Mansell y Emerson Fittipaldi.

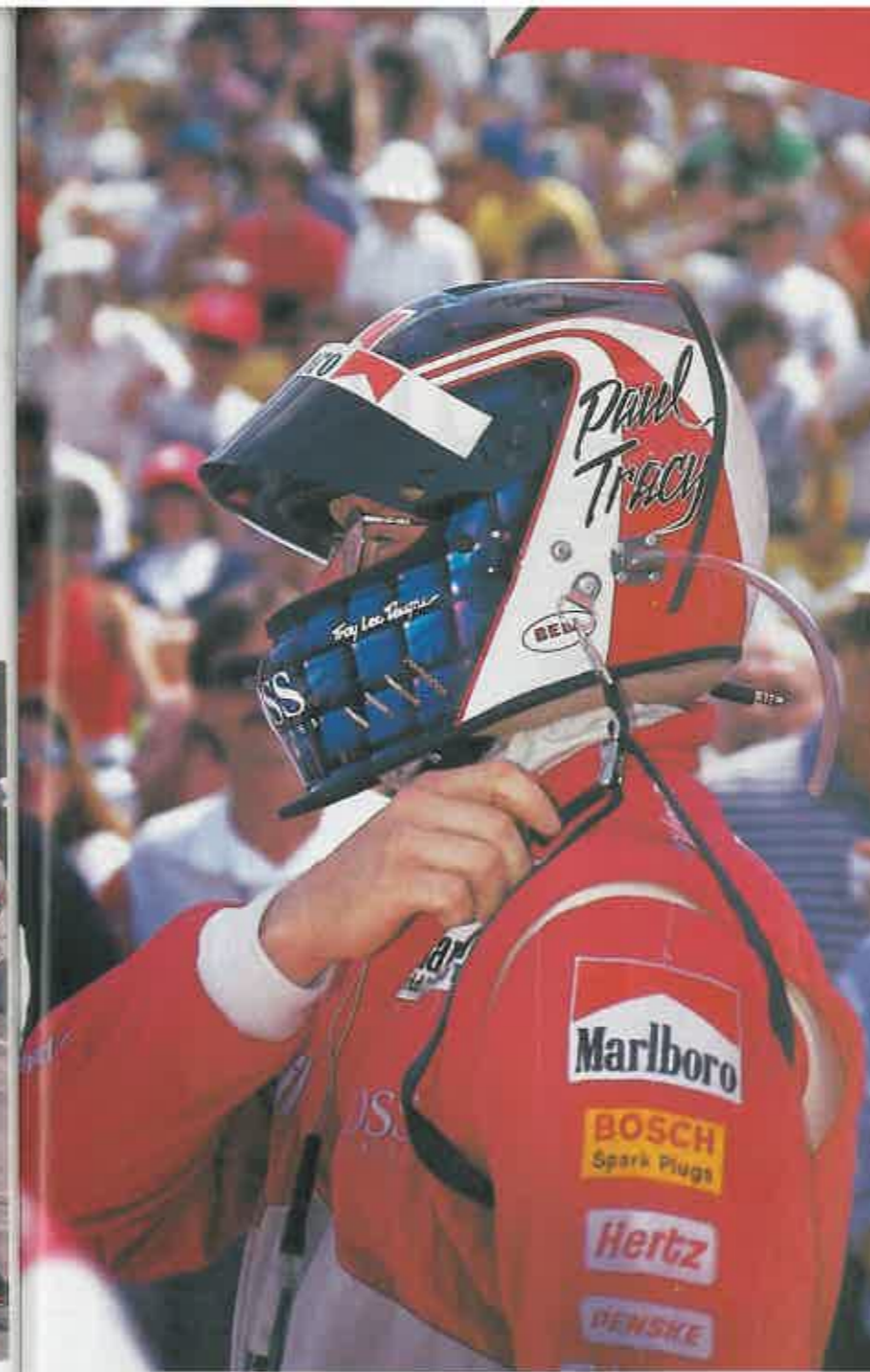
La calidad de esta joven promesa, no sólo sale a relucir en los trazados «tradicionales», sino también en los peculiares circuitos ovals, donde en repetidas ocasiones ha ocupado la primera posición durante muchas millas.

A estas alturas de su carrera, Tracy sabe muy bien cuáles son los pasos a dar hasta construir la pirámide del porvenir deportivo, y así lo dice:

- En primer lugar quiero afianzarme en la Fórmula Indy, donde sólo he logrado unos pocos resultados y preciso conocer todas las triquiñuelas de este complicado deporte. Si mi afirmación fuera positiva, entonces comenzaré a pensar en dar el salto a la Fórmula 1.-

Al contrario que otros «jóvenes leones», Tracy respeta y admira profundamente a los veteranos y sobre todo a Fittipaldi.

- Es el piloto que ha logrado triunfar con igual éxito en la F1 y aquí en



**NUEVO ÍDOLO**  
En este momento los jóvenes aficionados norteamericanos encuentran en Tracy el ídolo que desde hace tiempo buscaban.

Estados Unidos. Admiro su capacidad de concentración, que le permite lograr el triunfo sistemáticamente y también su constante buen humor, que le permite aceptar las derrotas con filosofía.-

Al contrario de lo que muchos creen, Tracy no creció en el seno de una familia pudiente. Sus comienzos costaron sacrificios económicos a sus padres y antes de alcanzar la Fórmula Indy, las necesidades económicas de Tracy acabaron con los ahorros de su familia.

- Soy consciente de los esfuerzos que mi padre ha hecho hasta verme a los mandos de un monopla de Indy. Mi deuda suma muchas decenas de miles de dólares; sin embargo, tengo la seguridad de poderle corresponder generosamente en un plazo relativamente breve.-

En cuanto a la deuda moral que le une a Penske, que bajo cualquier punto de vista representa el mecnazgo clave de su carrera, Tracy piensa que sólo hay una forma de agradecer la ayuda recibida: amasar una victoria tras otra en su honor. Por el momento, a falta de tres carreras para que termine el campeonato, Tracy ocupa la tercera posición en la clasificación final con ciento veintidós puntos.

Respecto al futuro, no caben dudas de que Tracy tiene un talento considerable para dominar las difíciles reacciones de un monopla. Ahora bien, la gran incógnita estriba no en sus futuros triunfos en la Indy, que parecen estar asegurados, sino en el trascendental día de su paso a la F1. Puede ocurrir una sorpresa como de la que Mario Andretti fue protagonista, con título de Campeón del Mundo incluido, o todo lo contrario, tal y como ha sucedido con su hijo Michael.

Hasta la fecha, sólo Fittipaldi ha sido príncipe en los dos reinos, ya que en el caso de Mansell se precisaban más años de actividad en la Indy para poder valorar con igual medida. En el caso de que las Musas de la suerte den a Tracy la espalda en su aventura europea, siempre quedará en los anales de la Indy la historia de un joven piloto de nombre Paul Tracy, que ya en sus principios le plantó cara a Mansell y Fittipaldi.

Gigi Corbetta

Fotos: C. Matos/ Imapress



**NUNCA CEDE**  
Cualquiera que sea el desarrollo de la carrera, Tracy emplea la táctica de atacar sin pausa.

## Motos, Gran Premio de Italia

# EL ÚLTIMO GRAN PREMIO

**Durante el transcurso de la décima vuelta del Gran Premio de Italia, Wayne Rainey, tricampeón del Mundo de la máxima categoría, sufrió una caída. Hubiera sido una más de las tantas que se producen a lo largo de un fin de semana de Gran Premio. Sin embargo, ésta significa casi con toda seguridad el fin de la carrera del mejor piloto motociclista de los últimos años. Ha sido su último Gran Premio.**

Jose Luis Aznar  
Enviado especial

LOS doctores de la Clínica Mobile no querían confirmarlo, o mejor dicho, no querían ser ellos quienes cerraran la última puerta a la esperanza. Ellos están en los circuitos para «hacer milagros», para devolver a las pistas a unos hombres que parecen de goma pero cuyo único secreto es el de tener una capacidad de sacrificio superior a la de los demás y que por ello aceptan estoicamente cualquier martirio para poder pilotar lo antes posible. Los médicos que cuidan de ellos, como son los de la Clínica Mobile o los del barcelonés Instituto Dexeus, presentes en todos los Grandes Premios, además de ser sus ángeles de la guarda son sus cómplices. Por eso cuando los resultados de la tomografía axial



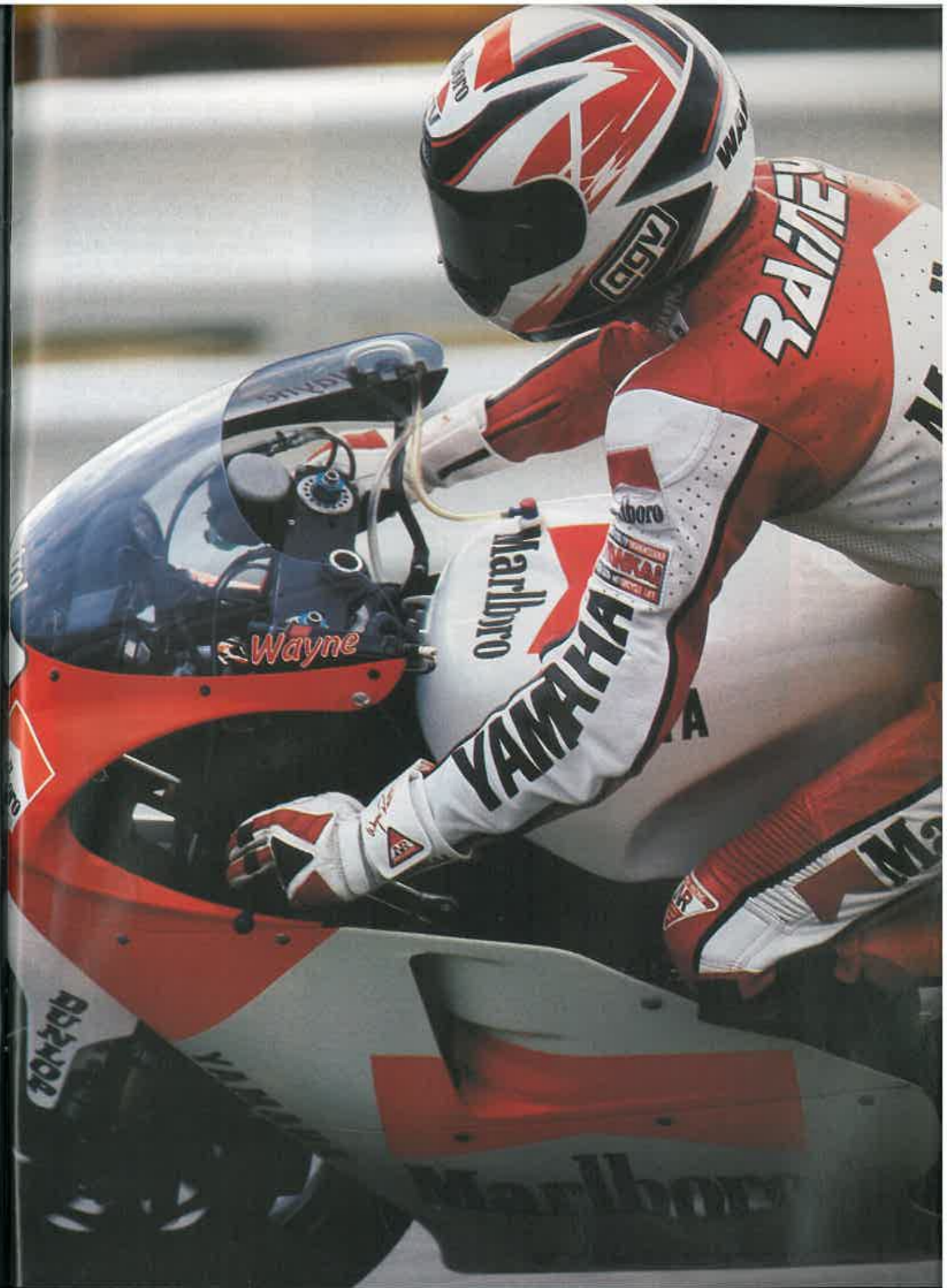
### GLORIA Y MISERIA

Wayne Rainey nos tenía acostumbrados a verlo triunfante. En la foto de abajo, sin embargo, yace herido aguardando el helicóptero. En ningún momento perdió la conciencia pero sí sospechó la gravedad de su lesión. (Foto: Revista Motociclismo/J.C. Orengo).

milagro pues de lo contrario Wayne Rainey, el más grande campeón motociclista de los últimos años, estaba condenado de por vida a una silla de ruedas. El lunes siguiente la evidencia era total: seccionada la médula, Rainey estaba insensible desde la mitad del pecho hacia abajo. Sin solución. Se han descartado las posibles operaciones, salvo tal vez para reducir la fractura. Ese mismo lunes fue informado de su estado por los médicos aunque él, conocedor de esta lesión, la más temida por los pilotos de cross americanos, posiblemente lo intuyó desde el principio, desde que estuvo aguardando el helicóptero que lo evacuó al hospital de Cesena. Ahí le confesó a Dean Miller, su fisioterapeuta: «Era líder del Mundial, iba primero en la carrera, es mejor que haya sucedido así, yendo delante. Ahora mi objetivo es salir de esta cama y seguir con mi vida».

Si entre otros junto a él estaban Kenny Roberts y Dean Miller, la que faltaba era Shea, su esposa. Esta no llegó hasta más tarde puesto que por una vez no había asistido a la carrera dado que se había quedado a cuidar a su madre gravemente enferma. El matrimonio tiene un hijo, Rex, que pronto va a cumplir un año.

Era la décima vuelta de la segunda carrera del día, la carrera de los «grandes», la de Quinientos. Y en ella



**DE NUEVO EN EUROPA**  
En 1988 Wayne volvió a Europa, esta vez a la categoría de 500 c.c. Ganó en Inglaterra y fue tercero al final del Campeonato.



Wayne Rainey pilotaba con su inimitable estilo, todo fuerza y arte, su Yamaha rojiblanca que, orgullosa luce el número uno, el del Campeón del Mundo. Rainey tenía que emplearse a fondo ya que detrás suyo, aunque cubriéndole las espaldas porque por eso tuvieron una reunión el día anterior con Kenny Roberts, para que no sucediera lo de Donington, estaba Luca Cadalora. Pero el italiano estaba dispuesto a respetar a su jefe de filas sólo si éste le era inalcanzable, porque sino nadie se atrevía a asegurar que no sería capaz de adelantarlo. Y tras el de Módena, a ritmo de carga, venían Schwantz y Doohan a quienes sólo les servía la victoria, especialmente al

**ALUMNO AVANTAJADO**  
Su unión con Kenny Roberts pasará a la leyenda. Entre ambos han formado un binomio que atesora nada menos que seis títulos mundiales.



**CASI CAMPEÓN**  
De no ser por una de esas raras caídas en carrera Wayne Rainey habría sido, probablemente, campeón en 1989.



primero que en Brno había perdido el liderato en el Mundial, este año que creía tener el título casi seguro hasta que las cosas se le torcieron en Donington. Así pues, Wayne no iba «de paseo» y al enfilar esa décima vuelta, tras pasar frente a los boxes, trazó el rápido viraje a derechas bautizado como «Misano». Ahí existe un pequeño desnivel: «lo tomamos en diagonal» explicó Biaggi que había caído en idéntico lugar durante la carrera de 250 «yo creo que me caí porque abrí el gas justo cuando estaba en la cúspide. Es muy posible que a Wayne le sucediera lo mismo». Esa misma opinión

tiene Luca quien manifestó: «En esa vuelta entró un poco más abierto y tal vez por eso el bache le desequilibró la moto más que de costumbre». Sea como fuere la Yamaha se le fue de las manos a unos ciento sesenta kilómetros por hora. La caída fue impresionante, pero, la verdad, se han visto mucho peores.

Todo parece indicar que la sexta vértebra se rompió por compresión cuando Wayne cayó de cabeza contra el suelo. Otras hipótesis eran las de que su espalda golpeará con el bordillo que limita la pista, que aunque esté achafanado no deja de ser muy duro y si el piloto lleva una protección en la espalda esta no cubre todas las vértebras como sucede con la afectada, o la que barajaron Roberto Nosetto y Franco Uncini tras estudiar las imágenes de las cámaras de televisión, unas imágenes por una vez muy deficientes y lejanas. Estos opinaban que fue la moto la que lo golpeó. La verdad es que en la espalda del piloto un hematoma marca el lugar de la lesión.

## GRAN CAMPEÓN

Rainey llegó al Mundial por vez primera en 1984. De la mano de Kenny Roberts, un rubicundo joven nacido en Norwalk el 23 de octubre de 1960 -ahora cumplirá pues 33 años-, se estrenaba en la categoría del cuarto de litro. La experiencia no fue triunfal y tras volver a los Estados Unidos para correr en Superbikes, en 1988 retornó a Europa. Otra vez de la mano de Kenny, pero ahora la apuesta eran los 500 centímetros cúbicos. Ese año ganó su primer Gran Premio, en Inglaterra, y fue tercero del Campeonato. La temporada siguiente se impuso en tres ocasiones y fue subcampeón. 1990 fue su primer gran año, con siete victorias se hizo con su primer título de Campeón del Mundo, el primero de esos tres consecutivos. Igual que su mentor al que ahora iba a superar con toda seguridad. Hacia 15 días, en Brno, había conseguido su vigésimo cuarta victoria. La última.

En el paddock Rainey es uno de los pilotos más queridos, profesional y serio, es mucho más asequible en el trato que otros mucho menos «grandes» que él. Todos considerábamos a Wayne Rainey el

DEPORTE



**PRIMERIZO EN EUROPA**  
En 1984 Wayne llegó por primera vez a Europa para correr en 250 c.c. La experiencia no fue positiva, pero ya sabemos cómo acabarían las cosas.

**TODO VALE**  
En sus ratos de ocio cualquier vehículo con motor era adecuado. Con el kart era un consumado maestro.



**GP1: CADALORA VENGA A SU LIDER; SCHWANTZ, CAMPEON**

◆ Cuando Luca Cadalora subió al podio ignoraba el alcance de las lesiones de Rainey, pero el día de Módena podía estar feliz. Acababa de ganar su segundo Gran Premio en 500, precisamente ante su público, y con ello le había echado una mano a su jefe de filas. La carrera fue apasionante. Cadalora fue el primer líder hasta que Wayne le adelantó. Cedió éste, Mick Doohan y Kevin Schwantz fueron a por Luca, el tejano incluso llegó a pasar al italiano, pero éste supo reaccionar y ganar como un héroe. Schwantz, sin saberlo entonces, ya era Campeón del Mundo. Alex Criville, que había tenido un mal inicio en los primeros entrenamientos, reaccionó cuando se le puso a punto la moto de modo que le diera más confianza en el pilotaje y en carrera fue sexto tras estar esperando pasar a Barros en la última vuelta. El piloto de Seva logró su propósito pero el brasileño aún tuvo tiempo de reaccionar. El piloto gallego López-Mella avanzó bastante más, el embrague hizo de las suyas, pero remontó sin pausa hasta ser décimo segundo al final de la carrera.



**CAMPEÓN:** A Schwantz ya nadie le arrebatará el triunfo.



**ÚLTIMA VUELTA:** Criville intentó pasar a Barros.



**TODO GENIO:** López-Mella parece tirar de su Yamaha.

**GP2: RUGGIA COMO UN MISIL**

◆ Con su Aprilia que estrenaba la negra librea de su patrocinador de la temporada próxima, Chesterfield, Ruggia fue absolutamente amo y señor del Gran Premio. Se ocupó de entrada y sólo Harada pudo reaccionar para alcanzarlo. Sin embargo el japonés de Yamaha cayó y con ello no sólo le dejó el gato expedito el camino hacia su segunda victoria sino que permite que Caprosal, segundo, se le ponga a cuatro

puntos. Reggiani completaba el podio mientras que Bluggi cayó y una piedra lanzada por su moto le rompió un disco de freno delantero a la Honda de Rombari. Puig estuvo batallando en el grupo perseguidor y fue quinto, mientras que D'Antin rompió el encondido y no consiguió terminar su tercera carrera con la Honda NSR. Borja rompió, Riba fue decimoséptimo y Chiesi vigésimo.

**A POR TODAS**  
Ruggia pilotó como un auténtico poseo y logró su segunda victoria. En el pelotón que lidera Puig las posiciones se disputaron hasta el final.



**GP3: COMO NO, RAUDIES**



◆ El germano Dirk Raudies consiguió su octava victoria del año por delante como no, de Sakata, el cual anunció nada menos que el próximo año defenderá los colores de Aprilia en el Team Sanprucoli. En esta ocasión el japonés no inquietó al alemán pero tuvo que luchar con otro piloto de aquel país: Oetti. Este, tercero, subía por vez primera al podio este año. De los españoles hay que reseñar la enésima caída de Givó, esta vez a causa de una rotura de motor, mientras que Aznar acabó decimoséptimo pero tras haber remontado desde el decimoséptimo al noveno y bajarte luego de rendimiento la moto. Torontegui terminó decimoséptimo con un neumático completamente rajado, Álvaro fue vigésimo sexto y Miralles y Hernández debieron abandonar.



**COMO SIEMPRE**  
Raudies contempla sonriente la pista, su título está encarrilado. Oetti subió al podio por vez primera este año.

**KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD**

**MXT**

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



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 MXTB0. 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.

**VICTORIA EN ESPAÑA**  
Los aficionados españoles lo han visto triunfar en numerosas ocasiones como en el Gran Premio disputado en el Jarama en el 91.



**HOGAR FELIZ**  
Su esposa Shae era asidua acompañante en los circuitos desde los primeros años. En el paddock formaban una de las parejas más carismáticas.



más seguro de los grandes campeones. Parecía inmune. No era una afirmación gratuita puesto que en seis años de competición en el Mundial de 500 sólo en tres ocasiones había caído durante el transcurso de una carrera. Sin embargo su debú no fue así, pues tal y como recuerda Dennis Noyes, a la sazón periodista y hoy responsable de prensa del Mundial, «Wayne cayó en la primera vuelta de la primera sesión de entrenamientos de su primer Gran Premio de 500». Eso era en Suzuka en 1988 y Dennis añade: «Cuando lo ví sólo me dijo: "Vaya inicio!"». Su primera caída en una carrera no tuvo lugar hasta más de un año más tarde y posiblemente le costó el Mundial pues cedió a la presión a la que Lawson le sometía: «Fue en Suecia -sigue recordando Noyes- yo estaba cerca en la curva y vi cómo Wayne se alejó de la pista, se adentró en el bosque y se arrodilló con el casco entre las manos. Estuvo así más de quince minutos. Entretanto habían llegado Shae y Kenny pero prefirieron mantenerse a distancia, como protegiéndolo, e incluso cuando Lawson daba la vuelta de honor y tuvo intención de acercarse, Roberts lo impidió». Finalmente el mismo Roberts fue quien sacó a Wayne de su posturación conminándole con un autoritario «Ya basta».

### FUERZA E INTELIGENCIA

Esa absoluta fiabilidad de Rainey en las carreras, sus escasas caídas, serían un récord sin mérito alguno si no fuese porque ha estado siempre luchando por el título, pilotando de forma agresiva y veloz, muy veloz, siendo siempre uno de los hombres a batir. Ninguno de sus rivales, salvo tal vez Eddie Lawson podía alardear de lo mismo. Y es que el pilotaje de Rainey era sin duda el mejor por cuanto era el más efectivo con los justos toques de espectacularidad imprescindibles cuando se dominan motos como las «quinientos». Pero es que además era el más inteligente y sus tres títulos mundiales consecutivos a los que casi nadie duda ya que iba a añadir ahora el cuarto, los debía tanto a su conducción como a su cabeza. Cuando la moto no estaba a la altura de sus rivales sabía inge-



**ASIDUOS RIVALES**  
Schwartz y Doohan han sido dos de los rivales con los que más veces luchó por la victoria. A partir de ahora lo tendrán más fácil sin su presencia.



niárselas para sacarle el máximo rendimiento y perder lo mínimo posible. Y aun en esas condiciones era capaz de ganar. Pocos dudan de que fuera el mejor, el más completo, de los pilotos de los últimos

años. Su accidente nos ha hecho tomar conciencia de una cosa que teníamos olvidada: las carreras son peligrosas.

Este año ya había muerto Wakai en Jerez, Corrado Catalano estuvo a

punto de pagar también con su vida en Hockenheim, y otros muchos arrastran fracturas y golpes, pero ha tenido que ser alguien con el carisma de Rainey quien dolorosamente nos lo recuerde. ○



**VEN**

JORNADAS DE DEMOSTRACION

\* **SABADO 11/09/93**

VEN A PROBAR UNA MOTO DE AGUA! CONDUCELA TU (SI TIENES EXPERIENCIA), O DEJATE GUIAR POR NUESTROS MONITORES. LO UNICO QUE NECESITAS ES TU BAÑADOR.

¡NO TE COSTARA NADA!

\* **DOMINGO 12/09/93:**

CURSOS DE CONDUCCION PARA QUIENES SE INSCRIBAN PREVIAMENTE.

INFORMACION E INSCRIPCIONES.

TELEFONO: (91) 411 18 68  
(DE LUNES A VIERNES DE 10 A 14 Y DE 17 A 19 HORAS)

**YAMAHA**  
Watercraft

**Motor 16**

**IMD**



DE LA CASA DE CAMPO

Escuela Náutica - Deportiva  
**ESNADE**  
19.91

GIMNASIO  
KATA MADRID  
460 64 28

**ESCUELA WINSTON YAMAHA**  
**DE MOTOS ACUATICAS**  
**DEL LAGO DE LA CASA DE CAMPO**

**Winston**

## Egozcue en la cima

**L**A novena prueba del Campeonato Europeo de Montaña celebrada en tierras alsacianas, ha supuesto un importantísimo paso en la lucha por el título para el rápido corredor navarro **Pancho Egozcue** que obtenía una merecida victoria imponiéndose al tetracampeón **Andrés Vilariño** y al local **Chamberod**. Ya desde los entrenamientos, Egozcue dejaba claro que iba a por todas marcando el mejor tiempo con dos décimas de segundo sobre Vilariño quedando por detrás Chamberod, Dellerbay y Vinyes. Este último sufría algunos problemas físicos y le costaba acostumbrarse a la altísima velocidad punta que se alcanza en el primer kilómetro de esta carrera, la más alta de todo el Campeonato. El radar instalado en ese punto daba la máxima velocidad a Vilariño que con su Lola BMW pasaba a 252 Km/h.

En la carrera, disputada a tres mangas de las que se escogían los dos mejores tiempos, Egozcue no dio opción a sus rivales imponiéndose en las tres. La primera, disputada bajo la lluvia, significaba una diferencia de cuatro segundos con Chamberod y de siete con **Vilariño**. Sin embargo, al secarse el piso progresivamente, fueron las otras dos las más rápidas y en éstas, aunque por un margen más escaso, el navarro batía a sus competidores. Ahora habrá que esperar a la Subida al Mirador del Fito para conocer el nombre del campeón, a Vilariño sólo le vale la victoria si quiere conseguir su quinto título.

En turismos se volvía a imponer **Dosieres** en grupo A, con lo que se aseguraba el título de la División I por quinta vez. En grupo N, **Jakubowski** batía, aunque por pocas décimas, a **Kopecky** que con esto prácticamente se aseguraba la Copa FIA de grupo N.



**EGOZCUE Y VILARIÑO**  
Vilariño (arriba) no pudo con Pancho Egozcue, sobre estas líneas.

T O D O G A S

A

## HOMENAJE AL DOCTOR COSTA

**B**AJO el lema «Una vida para la vida», el Motor Club Pesaro homenajeó al Doctor Claudio Costa, quien con su **Clínica Móvil** cuida de los pilotos del Mundial. Al acto no asistieron todos aquellos que debieran haberlo hecho pues son muchos los pilotos que deben a Costa el haberse reintegrado a las competiciones en tiempo récord o incluso la integridad de alguno de sus miembros. La nota emotiva la



puso **Corrado Catalano** quien, todavía con evidentes secuelas de su accidente de Hockenheim, fue la «estrella de la noche» con su llamativa indumentaria. Su estado no es perfecto pero su evolución es positiva. Además de él, ahí estaban también **Vitali**, **Capirossi**, **Romboni**, **Biaggi**, **Reggiani**, **Chili** y **Ancona**, mientras que como únicos no italianos se encontraban **Harada**, **Dooan** y **Schwantz**. Nadie más. Otra de las notas de la velada fue que ya que a raíz del incidente que tuvieron en el Gran Premio de la República Checa, **Biaggi** y **Capirossi** no se saludaban, **Costa** logró que se dieran la mano en público.

## SALDAÑA CONVENCE

**E**N el circuito alemán de Siergerland se celebró el pasado fin de semana la cuarta prueba de la Copa Interserie bajo un frío intenso. **Tomás Saldaña**, con el Porsche Kremer CK7, lograba, a pesar de múltiples problemas con el cambio, la **tercera posición** en la parrilla de salida. Debido a las características del circuito, rápido y con rectas cortas, no parecía demasiado favorable para Saldaña. Sin embargo, desde los primeros compases de la primera manga, disputada con el piso mojado, se instalaba en tercera posición por detrás de **Careca** (HBS Penske Buick) y **Lechner** (Reynar Spyder Judd). Los tres pusieron tierra de por medio con un segundo grupo encabezado por **Lavaggi**, compañero de equipo del español. En cinco vueltas Saldaña obtiene la segunda posición y poco después el coche de **Careca** falla y se ve obligado a retirarse con lo que el **piloto vasco** se ve cómodamente instalado en cabeza. Sin embargo, el peligro vendría de su propio compañero de equipo, que tras desacercarse de **Lechner** lanza un tremendo ataque que le lleva hasta la primera posición, aunque no por mucho tiempo, a cuatro vueltas para el final **Tomás** coge de nuevo la cabeza, aunque **Lavaggi**

no se rinde e intenta una maniobra arriesgada que acaba en trompo y le relega a la tercera posición.

En la segunda manga, con el piso seco, Saldaña se instaló de salida en la segunda posición, tras **Lechner**. Sin embargo, volvía a tener problemas con el cambio, ya que la quinta resultaba corta en la recta. **Lavaggi** intentaba una furiosa remontada viéndose penalizado con 30 segundos al adelantar con **bandera amarilla** alzada. En la última vuelta **Lechner** intenta distanciarse de Saldaña metiendo un doblado en la última chicane. Pero el piloto español logró pasarlo y pegarse a **Lechner** consiguiendo así la victoria. La general del Campeonato se convierte ahora en una lucha entre los dos pilotos de **Kremer** ya que Saldaña está a sólo seis puntos de **Lavaggi**.



## A POR EL TÍTULO

**T**RAS la prueba disputada en Suecia, el piloto español **Jordi Tarrés** se perfila como el máximo favorito para conseguir una vez más el título de **Campeón Mundial**. Aunque el piloto de Gas Gas sólo pudo ser cuarto en esta ocasión, aún mantiene una ventaja de 21 puntos sobre el segundo clasificado, el joven piloto de **Beta Marc Colomer** que se impuso en esta prueba confirmándose así como el más serio aspirante al subcampeonato a falta de dos pruebas por disputarse. Destacó también la actuación de **César Panicot**, actual líder del Europeo, que logró llevar su Gas Gas hasta la quinta posición precediendo al también español **Johan Pons**. La clasificación provisional a falta de dos pruebas por dis-

putarse queda de la siguiente manera: **Jordi Tarrés** 174 puntos, **Marc Colomer** 153, tercero el campeón en título **Tommi Ahvala** con 135 puntos y cuarto el cántabro **Amós Bilbao** con 124 puntos.



B O X E S



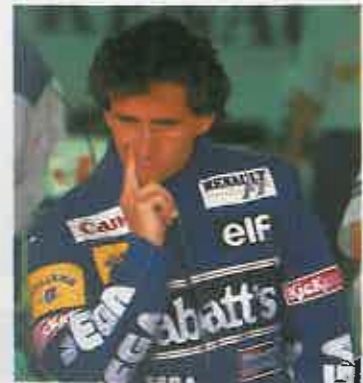
♦ **MÁS GRANDES PREMIOS**  
A pesar de la crisis de espectadores en la F1, no faltan candidatos dispuestos a organizar su Gran Premio. Mientras Estados Unidos y México no desisten de recuperar sus pruebas, acaban de aparecer las candidaturas de Argentina e Indonesia. El caso argentino sería en realidad una vuelta al mundo de la F1 y el actual presidente **Carlos Menem** es uno de sus más firmes defensores.

♦ **ZANARDI RECUPERADO**  
Después de su espectacular accidente en Spa, **Alessandro Zanardi** se pasó este fin de semana por el circuito de Misano donde fue revisado por los médicos de la Federación Italiana de Motociclismo. El piloto italiano sufrió un traumatismo craneal y tenía problemas en las vértebras cervicales como consecuencia del accidente. Sin embargo, parece que su recuperación va por buen camino y a falta de un nuevo examen es probable que pueda estar en el G.P. de Italia en Monza.

♦ **NUEVO PATROCINIO**  
Las tres pruebas puntuables del Campeonato de España de Ralids contarán a partir de esta edición con el patrocinio del Salón de la Motociclista, Bicicleta y Accesorios de Valencia. Este apoyo permite la celebración de este Campeonato que comenzará el 11 y 12 de septiembre en Coftrentes.

♦ **DOCHAN SE OPERA**  
Después de múltiples consultas con varios especialistas de todo el mundo parece confirmado que Michael Doohan, que el pasado fin de semana lograba la segunda plaza en el G.P. de Italia en Misano, será operado a finales de temporada para intentar recomponer los huesos de su pierna derecha herida en el desafortunado accidente del año pasado en Holanda. Después de esta operación el piloto australiano deberá guardar reposo 3 ó 4 meses como mínimo.

♦ **LOS AMIGOS DE PROST**  
En medio de las interminables polémicas que surgen alrededor de la vida y obras del Profesor ha sido creada la Asociación Internacional de Amigos de Alain Prost. Según sus fundadores, al margen de que el triple campeón de F1 sea francés o no, está claro que es un deportista único. La dirección del A.I.D.A.P. sigue de la asociación en 1, Rue d'Alsace Jean Jaurès 92240 Malakoff, Francia.



♦ **MERCEDES CLASE-C**  
Ya está preparada una versión deportiva del nuevo Mercedes Clase-C que competirá el año próximo en el DTM alemán. Está impulsado por una mecánica de seis cilindros en V con más de 400 caballos de potencia, derivado del ocho cilindros utilizado por los clase E, S y SL. El nuevo modelo tiene tracción trasera y caja de cambios de seis velocidades.



## SIN SUERTE

PEDRO Martínez de la Rosa, piloto del Racing for Spain, no pudo acabar en la carrera del Campeonato Británico de Fórmula 3, disputada el pasado domingo en el circuito de Silverstone. Las últimas carreras han significado un duro revés para el brillante piloto español que sin embargo sigue conservando la quinta posición de este competidísimo campeonato.

Después de su acertado cambio al chasis Dallara, en las últimas carreras las victorias siempre han ido a manos de pilotos con chasis del fabricante italiano, Martínez de la Rosa ha demostrado con su tra-

bajo estar a la altura de los mejores. En Silverstone, durante los entrenamientos oficiales, Pedro lograba el séptimo mejor tiempo en la primera tanda. En la segunda tanda salió dispuesto a mejorar su tiempo, sin embargo un ligero toque con otro participante desajustó los reglajes de su monoplaça, lo que le impidió conseguir su objetivo, saliendo en la octava plaza de la parrilla. En la carrera, cuando marchaba quinto, se golpeó con otro participante, tras lo cual la rueda delantera izquierda perdió el aire con lo que se vio obligado a abandonar.

## TOTOYA REGRESA A PORTUGAL

TRAS la ausencia en el Rallye de Portugal de este año, Ove Andersson ha comunicado su intención de que el equipo al completo participe en la edición '94 del Rallye TAP (que recobra su tradicional denominación), con Didier Auriol y Juba Kankkunen al volante de los Celica. Por otro lado, se sabe también que en el programa '94 del To-

yota Team se incluye el Rallye Safari, siendo ésta la única marca oficial que tomará parte en el rallye de Kenia tras haber manifestado Ford que no acudiría al duro rallye africano. A esta prueba sí acudirá Kankkunen, pero es más que probable que Didier se quede en casa, dada su aversión por las carreras africanas.

## EL VECTRA DOMINA EN FRANCIA

ALAIN Cudini, con el Opel Vectra oficial, ha vencido en la última prueba del Campeonato de Superturismos en Francia, celebrada en el circuito de Albi. Cudini ha roto así el dominio que en este campeonato habían mostrado BMW y Audi, vencedores de todas las pruebas anteriores, pero en el rápido circuito de Albi han tenido que

inclinarse ante la superioridad del Vectra. También es verdad que el gran animador del certamen, Laurent Aielo, tuvo que pararse en los boxes al romper una canalización de gasolina tras un encontronazo con otro participante. En la prueba de Albi, tras el Opel se clasificaron los dos Peugeot 405 de Bouchut y Dalmas.

## PURAS, NO AL PRÍNCIPE

FINALMENTE Jesús Puras no tomará la salida en el rallye Príncipe de Asturias, que se celebra la semana próxima. En los últimos meses, se había rumoreado que Puras podría participar con un Clio Williams grupo A con el que

poder medirse en igualdad de condiciones a los dominadores F2 Opel Astra.

El piloto santanderino no ha podido contar con el apoyo económico suficiente para participar en los dos últimos rallyes importantes de la temporada (Príncipe y Cataluña) con un Clio de Simón Racing. Jesús sigue buscando un programa para el Cataluña y la temporada '94, tanto para el campeonato de España como para el Mundial. La que está prácticamente descartada es la continuidad con el Escort Cosworth grupo N.

Así pues, el Rallye asturiano lo dirimirán los dos Opel de Barolet y Climent, el Escort grupo N de Daniel Alonso, el Peugeot 309 de Borja Moratal y el Clio Williams de Kiko Cima. En este año el rallye cuenta tan sólo con una etapa y doce tramos cronometrados, sumando doscientos kilómetros de velocidad.



♦ **FIAT EN EL PRÍNCIPE**  
Jordi Vidal y Albert Pflor, piloto y copiloto del equipo Cinquecento Competició, tomarán parte en el Rallye Príncipe de Asturias puntuable para el campeonato de Europa y de España de la especialidad. Será la segunda vez que se pueda ver al Fiat Cinquecento de la red de concesionarios Fiat de Cataluña en una competición de carácter nacional, después de su exitosa presentación en el rallye Villa de Llanos.



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 \_\_\_\_\_ 35 256 ptas  
 Europa, Argelia, Marruecos y Túnez \_\_\_\_\_ 29 016 ptas    Asia, Oceanía \_\_\_\_\_ 48 516 ptas



## SEAT existe

**A**NTES del lanzamiento del Seat Toledo nadie tomaba a la empresa española en serio, incluso sabiendo que ya formaba parte del Grupo Volkswagen. Con el nuevo Ibiza, la opinión general considera imposible ignorar al constructor español. Seat ya no es aquella empresa que se dedicaba a hacer pálidas copias de los Fiat turineses. Hoy en día Seat ofrece Volkswagen latinos, menos caros que los de Wolfsburg, diseñados por Giugiaro y con un buen acabado (Volkswagen, reconoce un responsable barcelonés, nunca autorizaría el lanzamiento de un coche de baja calidad). Además, la capacidad productiva actual de la empresa es considerable debido a la apertura de la nueva fábrica de Martorell. Y no solamente construye después de octubre en Pamplona la totalidad de los Volkswagen Polo, sino que además puede incluso producir 1.800 coches por día en la antigua fábrica de la zona franca de Barcelona; número de coches a los que habría que añadir los 1.500 coches/día que se producen en Martorell. Hoy por hoy se contentarían con una producción de 1.000 unidades del nuevo Ibiza al día, antes de añadir para el año que viene, 500 unidades del Córdoba, empleando la misma cadena y las mismas plataformas de montaje, pero para una carrocería de tres volúmenes. A favor de esto ha coincidido la renuncia por parte de Seat y Suzuki a la fabricación conjunta de un pequeño Seat. Por tanto es el

modelo Ibiza, piénsese que representa la mitad de toda la producción de Seat, donde el treinta y nueve por ciento de sus componentes son fabricados por Volkswagen, el que tiene todas las prioridades. Hay que tener en cuenta que del antiguo modelo se fabricaron 1.200.000 ejemplares con lo cual se deduce un mercado potencial del nuevo modelo muy importante, potencial que justifica el optimismo de los hombres de Barcelona, que esperan vender 240.000 unidades anuales del actual Ibiza, de las cuales 140.000 representan el cupo ideal de exportación. Y es que Seat funciona hoy mejor en el extranjero que en España, véase que exporta los tres cuartos de su producción. «Hubo un tiempo, en el que los españoles no podían comprar otra cosa que no fuera un Seat, -me explica un portavoz de la marca- cuando Franco desapareció y se liberalizaron los mercados, las ventas se precipitaron hacia otras marcas que tenían mejor imagen». Esto explica que Renault, Ford, Peugeot, Citroën y Opel precedan a Seat incluso en España. O algo más significativo todavía, el mercado alemán tuvo mayor importancia el año pasado para Seat que el propio mercado español. Además, dispone de concesionarios en los principales países europeos donde consigue sumando España, el ochenta por ciento de sus ventas.



Edouard Seidler



Siempre que nos necesites, allí estaremos.



Exploración Petrolífera



Refinerías



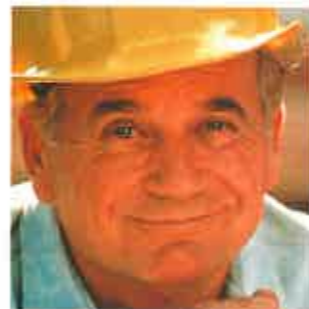
Gasóleo Doméstico



1.400 Estaciones de Servicio



Lider en Lubricantes por su Calidad



Más de 8.500 Personas a su Servicio



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



Hielo al rojo.



DESDE QUE LA NOCHE ES NOCHE.

Johnnie

A FONDO: FORD MONDEO FAMILIAR



# Motor 16

SEMANAL

GRUPO

14 de septiembre 1993 Núm. 517 • 350 ptas.

## SEAT CORDOBA



- ◆ *Prototipos*
- ◆ *Nuevos modelos*
- ◆ *Motores más modernos*
- ◆ *El automóvil del futuro*



*Audi 300 ASF*



*Nissan AP-X*