



FÓRMULA 1 DE AYER Y DE HOY

SEMANAL

# Motor 16

GRUPO

28 de septiembre 1993 Núm. 519 • 350 ptas.

*BMW 320i frente a MERCEDES C220*

## EL DUELO DEL AÑO



AL VOLANTE  
**CHRYSLER NEON**  
APUESTA POR  
EUROPA







## Siete maneras de quitarse el Golf de la cabeza.

- 1 No se te ocurra subirte en él.
- 2 Ni mucho menos probar su mecánica de 115 CV, ni su excepcional tren de rodaje, ni sus suspensiones...
- 3 Si tus amigos tienen uno, cambia de amigos. Seguramente no

pararán de hablarte de sus brillantes prestaciones, de su completo equipamiento, de su dirección asistida, de sus frenos ABS...

4 Piensa que se puede vivir sin un Golf GTI, la mayoría lo hace.

5 Hay otros coches que no están nada mal.

6 Si los deseos persisten, distráete, pasea, lee libros, mira la televisión, haz deporte, cocina.

7 Procura no leer anuncios como éste. Enredan.



### Motor 16



**CAMBIO RUSCONI, S.A.**  
 Presidente: Juan Tomás de Salas.  
 Director General:  
 José Pérez Gracia

Director:  
 Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefe: M<sup>a</sup> Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). Luis M. Turmes (diseño). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdes Bravo, Fernando Catizal, Simón Gariñ, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Ángel Robledo, Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: 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); Howard Walker (Estados Unidos). Documentación: Mary Franchini. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor). Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre). Autoedición: José M<sup>a</sup> Gómez-Morán (jefe), José M<sup>a</sup> Ormazabal.

Marketing: Jorge Dorrego.  
 Directora de Promoción: Charo Oñate.  
 Director de Producción: Roberto Parras.  
 Directora Tarjeta Motor 16: Marta 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 Noguero.  
 Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina.

Zona Andalucía: Blanca Martínez de Irujo. Director de Publicidad Internacional: M. Angel Durá.  
 Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tbl: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P<sup>a</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5<sup>a</sup> Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58, 1<sup>a</sup> 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. ANDALUCIA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

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

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

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

ESTAS SEMANAS



42 Citroën Xantia 2.0i 16V SVX

<b>PUNTO DE MIRA</b>	<b>6</b>	<b>ACTUALIDAD</b>	<b>85</b>
<b>SU CASO</b>	<b>14</b>	Siete días	
<b>LO ÚLTIMO</b>	<b>18</b>	<b>DEPORTE</b>	<b>86</b>
Porsche 911 Carrera		Campeonato de España	
<b>AL VOLANTE</b>	<b>24</b>	de Turismos en Alcañiz	
Chrysler Neon 2.0		Rallye de Australia	<b>96</b>
Pininfarina Ethos 2	<b>30</b>	A Todo Gas	<b>103</b>
<b>FRENTE A FRENTE</b>	<b>34</b>	<b>FIRMA DE LA CASA</b>	<b>106</b>
BMW 320i/ Mercedes C220			
<b>A FONDO</b>	<b>42</b>		
Citroën Xantia 2.0 16V VSX			
<b>MOTOS</b>	<b>50</b>		
Honda NR 750			
<b>PRECIOS</b>	<b>53</b>		



50 El récord de la Honda NR 750



30 Pininfarina Ethos 2

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



## NUEVA GAMA BMW TURBODIESEL.



Nuevo 325tds y 325td.



Nuevo 525td y 525tds.



525tds Touring y 525td Touring.

## LO QUE USTED PODIA ESPERAR DE BMW. LO QUE JAMAS CREERIA DE UN DIESEL.

La mejor demostración de la plenitud tecnológica de una marca es poder mantener el máximo nivel en todo lo que desarrolla.

Hoy, la evolución de BMW en diesel alcanza tal dimensión que en esta Nueva Gama encontrará nuestra más brillante tecnología. Seis modelos turboalimentados que confirman la plenitud en diesel.

Dos en la Serie 3, que presenta el **Nuevo 325tds**, con intercooler, como el diesel más rápido del mundo.

Cuatro en la Serie 5, que presenta el **Nuevo 525td**, además de las versiones Touring.

Una Nueva Gama para disfrutar de todo lo que desea de un BMW con lo que nunca podría imaginar de un diesel. Lo máximo en prestaciones, confort y economía con una total ausencia de ruidos y una fiabilidad a prueba de años.

Algo que sólo BMW puede ofrecer.

### La Seguridad Integral BMW.

**Automóviles más seguros**, con sistemas para la prevención de accidentes, de protección cuando el accidente es inevitable e, incluso, de protección a terceros.

**Carreteras más seguras**: BMW colabora en la creación de sistemas de información en ruta al conductor, de señalización interactiva en autovías y en la gestión coordinada del tráfico en las ciudades.

**Conductas más seguras**: BMW desarrolla programas de educación vial en colegios, así como escuelas para el perfeccionamiento de la conducción.





## ¿Llega la tranquilidad?

Una vez más volvemos a incidir en estas líneas en la situación del mercado al cierre del segundo cuatrimestre del año. Agosto, mes tradicionalmente de estancamiento de las ventas, por culpa de las vacaciones, ha supuesto un pequeño respiro, más aparente que real, al haber dado como resultado un descenso muy ligero, **4,82 por ciento**; la caída más baja del año. Sin embargo, decimos que es más aparente que otra cosa porque hay que considerar que el mes de agosto de 1992 (punto de referencia) fue particularmente malo. Sin embargo, esa tranquilidad a la que hacemos alusión, preguntándonos si es verdad que llega o no, se refleja, aunque tímidamente, por el hecho de que el resultado de este mes de agosto marca una tendencia alcista; de



hecho hemos pasado del 51,43 por ciento de descenso en enero al 19/20 por ciento de los meses de mayo, junio y julio para ahora estar por debajo de cinco. De todas maneras, la pregunta resulta obvia aunque el tercer cuatrimestre ofrezca todavía mejores resultados, pues el periodo equivalente del pasado año se en-

marcó claramente en la crisis que ahora soportamos. De hecho, de nada valen las cifras mes a mes si el resultado del año, al final sigue siendo malo, y a ese respecto hay que recordar el resultado acumulado enero/agosto, un estremecedor, todavía, **26,48 por ciento** de descenso con un total de **515.995** automóviles vendidos. Si establecemos como promedio **65.000** ventas por mes, nos daría un resultado final aproximado de **775.000** automóviles, es decir, un **17,5** menos que el pasado año (se vendieron un total de 939.000 coches). Ese sería, dadas las circunstancias un resultado ideal si tenemos en cuenta que las previsiones más optimistas han venido manejando constantemente cifras cercanas al **30 por ciento**. Pero, nos preguntamos, ¿será posible que se logre? y, siendo así, ¿serviría para algo vender esos cerca de 800.000 coches? Mucho nos tememos que no. Nuestro mercado debería mostrar un mayor dinamismo por su posición en el concierto mundial de la industria del automóvil. Pero para eso es necesaria una ayuda que se empeñan en negarnos. Y sólo con esa ayuda llegaría la tranquilidad que tanto deseamos todos.

Manuel Doménech

PUNTO DE MIRADA

## PRESIDENTE PARA VOLVO

LARS Mattson ha sido nombrado presidente ejecutivo de Volvo España, tras una serie de reestructuraciones en la cúpula directiva de Volvo en Europa. El hasta ahora presidente de Volvo España, Thomas Malm, acaba de ser nombrado máximo responsable del mercado europeo, miembro del consejo ejecutivo de Volvo Car y Presidente del Consejo de Administración de Volvo España. Para sustituirle ha sido elegido este sueco de 58 años, que ha venido ocupando desde 1958 diferentes puestos de responsabilidad en el grupo Volvo, siendo con anterioridad a su nombramiento en España, Presidente de Volvo en Perú. Lars Mattson es licenciado en Estudios Comerciales por la Universidad de Gotemburgo y en el Centro de Estudios Industriales de Ginebra.



## FALLECE DAVID BROWN

SIR David Brown, que dio las iniciales a una generación de Aston Martin, ha muerto a la edad de 89 años. Brown comenzó su andadura profesional en una compañía de ingeniería familiar. Pronto se mostró como un prometedor hombre de negocios y un exitoso ingeniero. A la edad de 43 años había amasado una fortuna que le permitió comprar Aston Martin. Tras 25 años gloriosos en los que se construyeron 6.985 coches, ganó el Campeonato Mundial de postguerra y consiguió los laureles de Le Mans en 1959. La empresa empezó a decaer y fue finalmente vendida en 1972. Sin embargo, Brown, siguió colaborando con la compañía hasta ser comprada por Ford, que le nombró Presidente Vitalicio. Ford le ha concedido un deseo, con los DB7, incluyendo su logotipo como tributo a un gran hombre.

## NOVEDADES EN LA GAMA ESCORPIO

La gama Scorpio de Ford amplía su oferta con dos nuevas versiones: el Scorpio Turbodiésel de 2,5 litros de cilindrada y el Scorpio Familiar de 24 válvulas. Pero, además, toda la gama de este modelo experimenta una serie de cambios estructurales en su carrocería enfocados a ofrecer mayor seguridad. Estos cambios incluyen refuerzos en la parte delantera del coche, en los laterales, en las puertas y hasta en el techo. Así mismo el airbag para el conductor es de serie en todas las versiones y opcional para el acompañante, a parte, a los cinturones de seguridad se les ha acoplado un mecanismo de pretensión. En cuanto a los amantes de las mecánicas de ga-

sóleo, ahora podrán disponer del flamante motor turbodiésel de 2,5 litros de cilindrada y 115 caballos de potencia. Por último, la nueva versión familiar que viene a reforzar la gama, dispone del propulsor de 6 cilindros, 24 válvulas y una potencia de nada menos que 195 caballos.



## BREVES

♦ **MENOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES**  
Las cifras de ventas de vehículos industriales han caído un 43 por ciento en lo que va de año, lo que pone de manifiesto la grave crisis por la que atraviesa el sector. España ha mostrado ser el peor mercado europeo de esta rama de la industria del automóvil, sin embargo Iveco-Peugeot ha reconstruido tener cierta mayoría en los últimos meses.


♦ **CHÓFERES PRIVADOS**  
La crisis ha obligado a muchas empresas a prescindir de conductores de plantilla, por ello Chóferas Privadas S.L. nace para ofrecer a sus clientes el alquiler de chóferes por horas en el vehículo propio, sin importar la marca o el modelo. Los particulares que lo deseen también pueden acceder a este tipo de servicio, cuya calidad fundamental es la flexibilidad, ya que es el cliente quien elige la tipología y duración del mismo, que va de horas, a días o meses, por un coste medio de 2.000 pesetas la hora.


♦ **TOYOTA Y LEXUS EN CABEZA**  
En el último estudio sobre calidad de producto y satisfacción del cliente, la



empresa consultora JD Powers, ha sido netamente favorable a Toyota y Lexus. El resultado, según las encuestas realizadas a 31.000 propietarios estadounidenses, muestra a la empresa nipona en primera línea de mercado. Como reconocimiento a su calidad, JD Powers, ha otorgado a la fábrica de Toyota el primer premio a la mejor planta de ensamblaje en Norteamérica a la fábrica de Toyota en Kentucky.

## S E M A F O R O S

 **Televisión Española** hizo, una vez más, un importante esfuerzo para llevar a todos los espectadores las espectaculares imágenes de la carrera de Alcañiz. Pero de nuevo una guinda amarga dejó mal sabor de boca a los aficionados. En el momento más importante de la carrera, un corte de más de cuatro minutos nos dejó sin imágenes. Interrumpir un acontecimiento deportivo que sólo duró media hora, por unos anuncios, que la mitad de ellos eran de futuros espacios de la propia TVE, vuelve a poner de manifiesto la absoluta falta de respeto hacia los espectadores.

 **Una nueva emisora** de TV acaba de ponerse en marcha en Madrid. Se llama Telemadrid y su cobertura, de momento, es modesta, pero puede verse en el canal 29 en todo el casco urbano. Lo mejor del caso es que tiene un programa del motor, se llama Turbo y tiene una duración de 30 minutos y tocará todos los temas, desde la educación vial a la competición. Lo dirige y presenta Jaime Sornosa, el popular e incombustible Correcaminos, que estamos seguros realizará un programa interesante y ameno. Sabe y quiere hacerlo y desde estas páginas le deseamos la mejor de las suertes.



**Turín**

Giancarlo Perini

▶ **CAEN LAS ACCIONES DE FIAT**  
El valor de las acciones de Fiat cayeron un 14,86 por ciento el pasado 8 de agosto. El descenso está causado por la fusión de Renault y Volvo, que hecha atrás todos los rumores de acuerdo entre Renault y Fiat. Sobre el tema, Cesare Romiti ha declarado que la concentración es la mejor forma de adquirir puntos en el mercado. El cambio de actitud de Fiat, según algunos observadores, puede abrir a la compañía nuevos horizontes.

▶ **NUEVO FERRARI BARCHETTA**  
Ferrari está pensando introducir en el mercado su F40 «Barchetta» en versión carretera y coupé. Ambos serán presentados en el Salón de

Ginebra y si el tiempo lo permite en Bolonia el próximo diciembre. Pero el debut del nuevo F40 deportivo será en la carrera IMSA a celebrar en Sebring en febrero.

▶ **GUARÁ PARA LA PRIMAVERA**  
Santiago De Tomaso después de presentar su prototipo de carreras BMW 12V Guará en atractivo diseño «Barchetta», dijo que su producción y venta podría comenzar la próxima primavera. El diseño, aprobado por el fundador de la compañía Alejandro De Tomaso, costará inicialmente 190 millones de libras (aproximadamente 120.000 dólares) incluidos impuestos, aunque las versiones coupé y spider pueden ser aún un poco más caras.

**Tokio**

Daniel Monteverde



▶ **UNA BUENA CARTA**  
Honda es el mayor proveedor de coches japoneses en Norteamérica, se ha de presentar el Accord 1994, la quinta generación del que ya se han vendido 7,2 millones desde su aparición el 1976. Para Nobuhito Kawamoto, director general de la firma, el nuevo coche de diseño «bastante conservador», servirá para reactivar las ventas en Estados Unidos a pesar de la subida del 1,7 por ciento gravista para el precio del modelo.

▶ **EL YEN ASUSTA A TOYOTA**  
Toyota, que planea 12.000 millones de pesetas por cada

unidad de yen que sube respecto al dólar, ha asegurado que un cambio medio de 100 yenes por dólar haría que se esfumarán todas sus ganancias.

▶ **MENOS TRABAJADORES**  
Toyota y Nissan han comunicado a las escuelas superiores de formación profesional que reducirán el número de obreros que piensan contratar la próxima primavera. Toyota contratará a 500 nuevos trabajadores y Nissan sólo a 300.

▶ **¿SE VEÍA VENIR?**  
La CE pidió a Tokio, la semana pasada, que acepte una mayor reducción en sus exportaciones de autos a la Comunidad. Bruselas ha propuesto una disminución del 18 por ciento, cifra bastante superior al 9,4 por ciento acordado en abril, apoyándose en que las ventas en Europa han disminuido un 27,7 por ciento en los siete primeros meses de este año. La reunión anterior, celebrada en Bruselas en julio, terminó sin acuerdo alguno.

**UNGUENTO MILAGROSO**

A estas alturas de la película, parece mentira que puedan aparecer **productos milagrosos**, que proporcionan a los motores la mejor salud. Todavía esto es más increíble si surge en la Fórmula 1, con su bagaje de tecnología y casi de ciencia ficción. Pues ocurre que parte (sólo parte) de los éxitos de los motores de la Fórmula 1 y concretamente del Renault, viene de un elemento natural y casi desconocido: el **aceite de hígado de tiburón**. Sí, como suena.

Por ahora sólo lo comercializa la firma japonesa Trivic y a un precio de asustar: 4 litros por algo menos de ¡150.000 pesetas! La composición química de este aceite le permite mantener sus propiedades incluso en las elevadísimas temperaturas y presiones de funcionamiento de los motores de F-1. Se emplea diluido en un 30 por ciento con los aceites y puede ser utilizado en los motores convencionales, en una proporción del 5 al 10 por ciento. Lo más curioso del caso es que los técnicos de las grandes firmas petroleras han intentado recomponer la fórmula de este aceite y han sido incapaces.



**PEDIDO MILLONARIO**

JAGUAR ha recibido el mayor pedido de su historia. La compañía norteamericana de alquiler de coches Budget Rent a Car va a comprar al prestigioso fabricante británico un lote de modelos 500 XJ6 por valor aproximado de 25 millones de dólares. El presidente y consejero delegado de la compañía estadounidense, W.N. Plamondon, alabó la alta calidad del modelo. Por su parte, M. H. Dale, presidente de Jaguar en Estados Unidos resaltó la gran oportunidad que supone para el fabricante británico de acercarse al público americano. A partir de noviembre, los Jaguar estarán disponibles en diez de las ciudades americanas más importantes.

**RENAULT, EN LA CALLE**

El pasado día 14 de septiembre abrió sus puertas al público la primera exposición Renault en torno a su gama y su tecnología. En un local de más de 2.000 metros cuadrados situado en la calle **Alberto Aguilera** de Madrid se ha montado una muestra en la que se pueden contemplar cosas tan curiosas como el funcionamiento de un airbag, o un sistema de navegación experimental. Sin duda uno de los puntos fuertes de la exposición es el túnel de viento en el cual se puede experimentar personalmente la influencia de la forma de los diferentes objetos en su rendimiento aerodinámico. La exposición se completa con la presencia de la gama de modelos, así como una réplica del Williams Re-

nault FW15C Campeón del Mundo de Fórmula 1. Hay que decir que aunque esta exposición no es un concesionario, en la misma se dispone de los servicios de atención al cliente que permite adquirir cualquiera de los modelos, así como acceder a los servicios de financiación de la marca.

La instalación cuenta además con una sala de conferencias, donde se programarán actos de diversa índole, una boutique y una cafetería. El horario de funcionamiento va de 10 de la mañana a diez de la noche ininterrumpidamente.

Esta es la primera iniciativa de este tipo que se realiza en España y posiblemente se extienda a otras capitales en el futuro.



▶ **CENTRO ALPINE**  
Renault ha decidido cerrar el centro de estudios de Alpine en Dieppe. El cierre del centro es un primer paso para la desaparición de la marca de coches deportivos Alpine, después de que la dirección de Renault decidiera cancelar el proyecto del nuevo modelo para sustituir al actual A 610.



▶ **ESCASO FUTURO**  
La crisis ha supuesto un descenso del 30 por ciento de las matrículas en las autoescuelas españolas. La Confederación Nacional de Autoescuelas, asegura que, aunque haya una recuperación monetaria, el número potencial de conductores seguirá descendiendo a partir del 1994. Según un estudio realizado por la CNA, el número de jóvenes en edad de acceder al carné de conducir disminuirá en los primeros años del siglo XXI un 50 por ciento.

▶ **THE LONDON MOTOR SHOW**  
Las compañías automovilísticas de once países diferentes presentarán sus últimos modelos al público inglés en el próximo Salón del Automóvil de Londres, que tendrá lugar entre los días 21 y 31 de octubre. La organización Philbeach Events, promotora del certamen, ha invitado a diecisiete constructores que presentarán en Inglaterra cincuenta nuevos modelos. En el Salón se podrán ver, también, los coches de carreras más atractivos del mundo, entre otros Ferrari, Jaguar, Lotus y un nuevo súper coche británico, que se espera será la sensación.



## OTOÑO EN EURO DISNEY

PARCE que durante este año la fecha ideal para hacer una escapada a Euro Disney será en otoño. En estos meses los precios de entrada, hoteles y restaurantes están a la baja, hay descuentos en tiendas y tarifas especiales para los «mayores». Además, la afluencia de gente será



menor, con lo que las colas para disfrutar de las atracciones se reducirán considerablemente y se podrá vivir más desahogadamente los espectáculos que siguen representándose como siempre, a diario. Otra ventaja, es que podrán gozar plenamente de las **seis nuevas atracciones** que salieron a la luz en el pasado verano.

Las vagonetas del Templo Maldito, con el primer rizo completo en un parque Disney, nuevos vídeo-juegos interactivos, un fuerte de caballería americano y otras nuevas atracciones completan la oferta de Euro Disney, que aumentará con dos atracciones más en la primavera del 94, un tren que llevará a los niños a través del parque y un barco que se deslizará entre las miniaturas de los cuentos más clásicos de Disney. El precio de una entrada al parque del 13 de septiembre al 1 de noviembre es de 150 francos para los niños con edades comprendidas entre 3 y 11 años y para los adultos de 225 francos. Del 2 de noviembre al 17 de diciembre la entrada de niños será de 125 francos y la de adultos de 175 francos.

## MENOS CONSUMO DE GASOLINA

EL ministro germano de Medio Ambiente, **Klaus Topfer**, en su informe anual a la Oficina Federal de Medio Ambiente, ha dado a conocer la intención de su departamento de introducir una norma legal por la cual el consumo máximo de los automóviles vendidos en su país a partir del año 2005 no podrá sobrepasar los 5 litros por cada 100 kilómetros por hora, a una velocidad constante de 100 kilómetros por hora.

Aunque por el momento se trata

tan sólo de una declaración de intenciones, el ministro ha manifestado su interés por llevar esta norma al Consejo de Europa y vincular a todos los países comunitarios con esta obligación.

Alemania es el país con mayor contaminación por anhídrido carbónico de cuantos integran la Comunidad, con unos niveles del 38 por ciento, frente a la recomendación de una contaminación máxima del 25 por ciento para los países de la CE. En la antigua Alemania Oriental, la contaminación media supera los niveles del 170 por ciento.

Esta grave situación obliga al Ejecutivo germano a adoptar muy severas normas anticontaminación, que afectan tanto al automóvil, como a la industria. El responsable de Medio Ambiente mantiene abierta una fuerte polémica con el ministro responsable



## LOS SCOOTERS DEL LEÓN

LA gama de scooters de Peugeot ha sido una de las más vendidas y apreciadas en los últimos tiempos. La marca francesa presenta ahora los nuevos **SV 125** que incorporan algunas novedades que los hacen aún más atractivos. Dos son las versiones que se comercializan, Executive y Sport, este último incorpora un nuevo spoiler trasero, nuevos retrovisores y un nuevo escape, tiene ahora mayor potencia y velocidad. La versión de lujo incorpora además soporte lateral, gancho porta-bolsa y freno de parking entre otras novedades. El precio de la Sport es de 299.900 pesetas y la Executive 309.900 pesetas.

del desarrollo industrial porque, por estas normas, son muchas las empresas que han preferido instalarse fuera de Alemania. Por tanto, pese al informe de Topfer, en Alemania se duda de que esta limitación en el consumo pueda implantarse en el país en tan corto periodo de tiempo y mucho menos que se amplíe a la Comunidad.

En este mismo orden, la firma Audi ha manifestado que antes de que finalice este mismo año, presentará un prototipo de automóvil movido por un motor de baja emisión y de reducido consumo, que debería servir de ejemplo a seguir para lograr reducir los niveles de contaminación en los países industrializados. El prototipo de Audi apenas superará, a 90 kilómetros por hora de velocidad estabilizada, un consumo de 3 litros de gasolina por cada 100 kilómetros recorridos.

# NUEVO CITROËN AX ¡GENIAL!

Thalassa

más  
EVALUNAS  
ELECTRICO

más  
CRISTALES  
TINTADOS

más  
CUENTA  
REVOLUCIONES

más  
CIERRE  
CENTRALIZADO

más  
¡GENIAL!

más...



## SUPER EQUIPADO

Ahora el coche más genial, ¡Super Equipado! Llega el nuevo Citroën AX Thalassa en 3 y 5 puertas con un **super equipamiento de serie**.

Equipamiento de confort: volante deportivo de 3 brazos, cuentarrevoluciones, elevelunas eléctricas, cierre centralizado, asientos deportivos tipo GT con sujeción lateral, respaldo trasero fraccionado y abatible, puertas tapizadas en terciopelo, pintura metalizada, limpiacristales traseros, y pomo palanca de cambio tipo sport y fuelle en cuero, y más...

Equipamiento de seguridad: luz trasera antiniebla, retrovisores regulables desde el interior, protectores laterales cromados, cristales tintados, alarma sonora de olvido de luces encendidas, termómetro de agua, y más...

Modelos	Precio*
AX 1.1 TE 4v 3p	940.000
AX 1.1i Thalassa base 3p	1.090.000
AX 1.1i Thalassa 3p	1.168.000
AX Thalassa base Diesel 3p	1.256.000
AX Thalassa Diesel 3p	1.334.000

CITROËN  
RED DE CONCESIONARIOS

Gama Citroën AX desde

**940.000** pesetas\*



CITROËN AX THALASSA ¡GENIAL!



PUNTO DE VISTA AUTOSONIDO

**PIONEER KSC-W000**

Este modelo es un altavoz específicamente diseñado para reforzar la calidad de los sonidos graves. Sus características técnicas son las siguientes: Construcción basada en una caja compacta de diseño «tipo tubo» para proporcionar unos graves profundos y potentes; esto facilita, a su vez, su instalación en todo tipo de turismos y furgonetas; su potencia de pico de entrada es de 200 W; el cono de graves tiene 200 milímetros de diámetro con gran cámara amortiguadora para reproducir fielmente mayores márgenes de baja frecuencia; el diseño es de tipo «Bass-Reflex» con conducto cilíndrico para mejorar la claridad de los tonos bajos. Además, se pueden combinar dos tubos en una instalación.



**NAVEGACIÓN PIONNER**

AUNQUE su expansión en Europa todavía tardará algunos años, debido a la necesidad de mapas digitalizados e información complementaria todavía incompletos, el sistema AVIC-MCC desarrollado por Pioneer se perfila como una de las opciones más sofisticadas y con mayor futuro de cuantas se presentan en el panorama de la electrónica aplicada a la automoción.

De hecho, el sistema GPS, AVIC-10, ya comercializado por Pioneer en Japón, ha resultado un tremendo éxito debido a sus múltiples aplicaciones. El sistema de navegación GPS-V7, que fue el primero basado en tarjetas de IC-ROM reflejadas en un pequeño monitor de 4 pulgadas con pantalla de LCD, ha conocido una gran aceptación en Japón principalmente debido a su fácil instalación y cómo no a un precio razonable que se sitúa alrededor de las 225.000 pesetas. La novedad es el GPS-G5, cuya mayor versatilidad viene dada por no incorporar monitor de TV, ya que puede utilizar cualquiera que con anterioridad ya estuviera instalado

en el automóvil, además de ser más compacto y con una mayor facilidad de instalación. Su precio es



bastante más asequible que el de su antecesor. Por otra parte Pioneer ha introducido en el mercado 34 nuevos discos de CD-ROM para el modelo AVIC-G10, basado en el sistema GPS, que a través de una unidad controlada por un CD Múltiple ofrece funciones como la navegación, 12 discos, o el entretenimiento, otros 22.



**RANGER**

Voice

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

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



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

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.







### CAMIONES DE BASURA

Si no realizaran su trabajo con la eficacia que lo hacen, viviríamos entre basura; sin embargo, muchas veces por su culpa vivimos entre bocinazos y atascos. Yo pensaba que los camiones de basura trabajaban de noche, cuando hay menos tráfico y menos pueden molestar a los ciudadanos (con el ruido que hacen esto es un chiste). Sin embargo, una mañana a las ocho y media tuve que aguantar en la Avda. de Badajoz, en Madrid, un monumental atasco protagonizado por uno de estos camiones, mezclado con sendos autobuses de niños con mil paradas y con el atasco propio de esa hora de la mañana. ¿Qué les parece entre las 10 y las 12 de la noche? ¿No sería mucho más razonable? Imagino que no habrá suficientes camiones, ni se tendrá dinero para pagar nocturnidad... Lo de siempre.

Oscar Noblejas  
Madrid

### CARRETERA Y MONTE

HAGO al año unos 20.000 kilómetros, de los cuales entre 3.000 y 5.000 los hago durante la temporada de caza, que es mi afición. De estos kilómetros hay algunos, no muchos (de 100 a 150 kms.) que los tengo que hacer por pistas de monte que son normalmente transitables, pero con piedras sueltas. El coche que tengo en estos momentos es un Kadett, que tiene ya nueve años, y la verdad es que ha soportado este tipo de trazado.

Tengo previsto comprarme coche nuevo este año y me gustaría que me ayudaran a decidirme por el tipo de coche más adecuado que cumpla los requisitos siguientes y que no sea un todo terreno:

Que tenga de 90 a 100 caballos, una altura al suelo que permita an-

dar por pistas de monte de piedra suelta y una amortiguación adecuada para combinar la carretera con pistas de monte.

J.J. Mujika  
Amorebieta  
Vizcaya

R.- Nos lo ha puesto bastante fácil, ya que lamentablemente no hay mucho donde elegir. El único modelo que se ajusta fielmente a sus necesidades es el Citroën Xantia 1.8i, con 103 caballos, una quinta puerta que le será muy útil, un tamaño razonable y, sobre todo, una suspensión regulable en altura ideal para estos casos. Si su Kadett ha aguantado ese trote, nada hace pensar que otro Opel no lo aguantaría igual; sin embargo, esa altura regulable del Xantia tiene todas las ventajas a su favor.



### UN GOLF QUE NO FRENA

TENGO un Volkswagen Golf 1.6 de finales del 90 con 47.000 kilómetros. A finales del año pasado, en la revisión anual, se rectificaron (torneándolos) los discos de freno para evitar su sustitución por unos nuevos. También se cambiaron pastillas, el líquido y se revisó la instalación. Desde entonces han pasado 15.000 kilómetros y los frenos ya flaquean, sobre todo si se carga el coche.

¿Necesitará pastillas nuevas otra vez? ¿Debo cambiar los discos definitivamente? ¿No deberían durar más las pastillas?

Sobre suelo irregular, el coche se descoloca bastante (sobre todo frenando) y se nota inestabilidad en el tren delantero.

Utilizo aceite sintético, que cambio cada 15.000 kilómetros. ¿Debo cambiarlo con más frecuencia?

Conduzco siempre por carretera nacional con bastante tráfico y tramos sinuosos. ¿Es normal un consumo medio de algo más de ocho litros en estas circunstancias?

Marcos J. Pérez  
La Coruña

R.- Vayamos por partes. Por lo que nos dice, deducimos que usted montaba unas pastillas demasiado duras que le destrozaron los discos, porque en absoluto es normal que éstos estén en mal estado con 40.000 kilómetros. Una vez rectificadas (operación que ya casi nadie hace pero perfectamente válida durante otros tantos kilómetros), pensamos que se le colocaron al coche unas pastillas blandas para no castigar el disco. Las pastillas de compuesto blando son más eficaces, funcionan al 100 por cien antes, pero se desgastan con facilidad y tienden a fatigarse más a menudo.

Nuestro consejo es que si los discos mantienen su eficacia, monte unas pastillas de compuesto mixto. Que también le comprueben el repartidor, de donde puede venir el problema de la inestabilidad en la frenada. El aceite sintético se puede cambiar incluso a los 40.000 kilómetros. El consumo de ocho litros sería normal si abusa mucho de las marchas cortas para adelantar.

### UN COCHE QUE SE AHOGA

TENEMOS un Peugeot 309 en casa que tarda muchas veces en arrancar. En el taller nos dicen que se ahoga fácilmente, pero ¿qué quieren decir con eso de que se ahoga?

Mari Luz Casares  
Córdoba

R.- Ocurre muchas veces en vehículos con alimentación por carburador en vez de inyección electrónica. Un coche se ahoga cuando, por un exceso de gasolina (pisando muchas veces el acelerador porque tarde en arrancar), las proporciones de la mezcla no son buenas para una combustión idónea dentro de la cámara. Por el contrario, la inyección electrónica calcula constantemente la aportación de combustible para que no ocurra este fenómeno.



## Otro Anuncio que Intenta Venderte Algo Mostrando Modelos con Curvas Provocativas.



Mitsubishi Eclipse. Un diseño personal para vestir 2.000 c.c. y 16 válvulas.

Un equipamiento que incluye sistema antibloqueo de frenos ABS, programador de velocidad de cruce y aire acondicionado. Un motor que te ofrece una potencia de 150 caballos. En síntesis, mucho más que un modelo con curvas provocativas.

## MITSUBISHI ECLIPSE



MITSUBISHI  
MOTORS

MMC AUTOMOVILES ESPAÑA, S. A. MARIA TUBAU, 4. 28050 MADRID



# DEVORADOR DE KILOMETROS



## NUEVO PEUGEOT 306 DIESEL

**Este es el Nuevo Peugeot 306 Diesel.** Un ejemplar seguro y fiable. Único en su especie. El Devorador de Kilómetros.

**Potencia Devoradora.** Sus motores diesel y diesel-turbo\* de 1905 cc. y hasta 92 CV lo hacen insuperable.

**Devorador Inagotable.** 4,4 litros a los 100 km. 1360 km. sin repostar.

**Devorador Incomparable.** Dirección asistida, cuentarrevoluciones electrónico, aire acondicionado, faros halógenos de doble óptica, asientos traseros modularmente abatibles y el resto de su excepcional equipamiento, lo hacen incomparable.

**Devorador Invulnerable.** Invulnerable en seguridad activa gracias al tren trasero autodireccional y a su gran

distancia entre ejes que le confieren una estabilidad fuera de serie. Invulnerable en seguridad pasiva por sus barras de protección lateral y su estructura indeformable y reforzada, que le protegen contra todo.

**Devorador de los Grandes.** Con el espacio interior y el confort de coches de tamaño superior y la maniobrabilidad de coches mucho más compactos.

**Así es el Peugeot 306. Nueve versiones gasolina y diesel para elegir, únicas en su especie.**

NUEVO PEUGEOT 306 DIESEL

DESDE 1.689.800 PTAS.

IVA, IMPUESTO DE MATRICULACION, TRANSPORTE Y PROMOCION INCLUIDOS.

\*De próxima comercialización.

PEUGEOT 306. EL RIVAL





LO ULTIMO

*Nuevo Porsche 911 Carrera*

# EVOLUCION DE UN CLASICO



Presentado al público en el pasado Salón de Francfort, el nuevo 911 Carrera es la gran novedad de Porsche. El coche, con numerosas novedades técnicas, se empezará a vender en nuestro mercado en noviembre y el precio superará los diez millones y medio de pesetas.

**C**ONOCIDO en un principio como 993, el nuevo deportivo de la firma de Zuffenhausen se llama finalmente 911 Carrera. Los responsables de la marca han querido mantener la legendaria denominación, curiosamente, la rueda de prensa de la presentación del coche en el Salón de



**POCOS CAMBIOS**  
El salpicadero del nuevo 911 Carrera ofrece escasas variaciones respecto al anterior. Este interior, con inserciones de madera, no es de serie. Si lo es el airbag para conductor y pasajero.



**MAYOR VISIBILIDAD**  
La nueva carrocería tiene más superficie acristalada y, por el diseño de los grupos ópticos, parece más ancho y bajo. El alerón trasero sigue siendo escamoteable.



Francfort comenzaba a las 9 y 11 minutos de la mañana.

El nuevo vehículo supone un paso adelante importante respecto al anterior Carrera 2, no sólo en el aspecto estético sino también en el mecánico. Porque lo primero que llama la atención del nuevo 911 Carrera es el diseño de la carrocería. Acostumbrados desde el primer 911 a la clásica forma de los faros levantados, esta última versión rompe los esquemas al clásico enamorado de la marca alemana. Pero está claro que hoy en día el diseño manda y es obligado ofrecer una imagen moderna. También es cierto que la nueva carrocería no es en absoluto demasiado «atrevida» y sí una evolución lógica del clásico modelo.

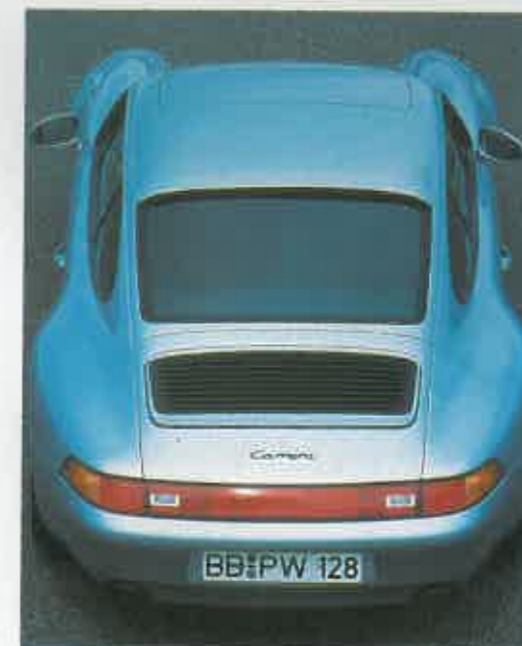
Ya que hemos hablado de los faros levantados, en el nuevo 911 están más inclinados hacia atrás, pero siguen siendo de gran tamaño. Otra novedad es la óptica. Se emplea la técnica elipsoidal para la luz de cruce y una denominada VF (foco variable) que proporciona una mayor repartición del haz luminoso para la de carretera; ambas van agrupadas en el mismo faro; los anti-niebla, agrupados junto con los pilotos, también son elipsoidales. Otra de las ventajas de los nuevos faros radica en que cambiar una bombilla o regular el haz se realiza en un tiempo mínimo. Los grupos ópticos traseros son diferentes de los del Carrera 2, puesto que los del nuevo modelo ocupan toda una banda en la parte trasera; una película de teflón protege los pilotos de la entrada de agua.

Con dicha banda y los escapes a cada lado, el nuevo 911 Carrera parece más bajo y ancho. Se mantiene el alerón trasero escamoteable en el capó motor, que aparece si se acciona desde el interior o cuando se superan los 80 kilómetros por hora, pero la superficie acristalada es mayor, lo que mejora el flujo de aire y se consigue el llamado «efecto suelo». También se incrementa la ventilación para los radiadores por orificios situados en la parte delantera.

En el interior, las variaciones son

mínimas con pequeños cambios de situación de algunos mandos en el salpicadero. La capacidad del maletero aumenta a 123 litros (no si se pide con el depósito de combustible mayor de 92 litros) y el sistema de seguridad airbag se emplea tanto para el conductor como para el pasajero. Además de lo ya mencionado, la nueva carrocería aporta novedades. Para empezar, ofrece un 20 por ciento más de rigidez torsional y es más segura por las barras de protección en las puertas; gracias a la mayor superficie acristalada la visibilidad mejora y es menor el nivel sonoro.

En el apartado mecánico los cambios son significativos. El conocido motor «boxer» de seis cilindros se



## FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Trasero longitudinal, de seis cilindros opuestos. **CILINDRADA:** 3.600 centímetros cúbicos. **ALIMENTACIÓN:** Inyección electrónica multipunto. **POTENCIA:** 272 CV a 6.100 r.p.m. **PAR MÁXIMO:** 33,7 mKg a 5.000 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** A las ruedas traseras. Caja de cambios manual de seis velocidades o automática (Tiptronic). **CHASIS:** Suspensión independiente. Eje trasero multibrazo. Llantas de aleación de 7 x 16 pulgadas delante y 9 x 16 detrás. Neumáticos: 205/55 ZR 16 delante y 245/45 ZR 16 detrás. Peso: 1.370 kg. Frenos con ABS. **PRESTACIONES:** 0 - 100 km/h.: 5,6 seg. Velocidad máxima: 270 kilómetros por hora.

ha revisado a fondo. Bielas y pistones son más ligeros, se utilizan taqués hidráulicos, el escape es de doble flujo y la inyección electrónica que «organiza» todas las funciones del motor es de última generación (Bosch Motronic M.210). La potencia es de 272 caballos, 250 en el Carrera 2, y un par de casi 34 metros kilo. Con un nuevo cambio manual de seis velocidades, la velocidad máxima es aún mayor: 270 kilómetros por hora; se sigue ofreciendo el Tiptronic de cuatro relaciones. Otra de las novedades es el sistema anti-patinamiento denominado «ABD», para evitar que las ruedas giren más de la cuenta. En cuanto a la suspensión, el eje trasero es de concepción nueva. Es de tipo multibrazo y el guiado de cada rueda está asegurado por cuatro brazos; la marca lo denomina sistema LSA (más ligero, estable y ágil). El tren delantero también ha mejorado y la dirección es en el nuevo modelo menos sensible a las irregularidades de la carretera. Una suspensión más rígida se ofrece para los más deportivos.

El incremento de potencia hace necesario reforzar los frenos. Los discos son de mayor tamaño, ventilados interiormente y perforados, y el sistema ABS es una evolución posterior al del Carrera 2. Se siguen empleando neumáticos de mayor tamaño en el eje trasero que en el delantero y las preciosas llantas de aleación ligera de 17 pulgadas son las utilizadas en la Copa Porsche.

Como era de esperar, en primavera llegará el 911 Cabrio (se presentará en el Salón de Detroit) y antes de que acabe el año se darán a conocer el 911 Turbo y el 911 con tracción a las cuatro ruedas.

Los planes del importador español es vender el nuevo Porsche 911 Carrera al mismo precio y nivel de equipamiento que el Carrera 2. Un hecho destacable teniendo en cuenta el incremento de potencia y todas las mejoras mecánicas y estéticas. Una cifra para unos pocos: casi 10.700.000 pesetas. ○

Javier Gutiérrez



# 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 ofrecerte una Red tan completa de Concesionarios y Servicios en España como Ford.**

**NUEVO FORD MAVERICK.**



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



AL VOLANTE

*Chrysler Neon 2.0*

# UN COMPACTO QUE CONVENCE



**UN BUEN MOTOR AL SERVICIO DEL NEON**  
*Dos litros de cilindrada tiene el motor de cuatro cilindros que mueve al Neon. Su rendimiento satisface plenamente.*

Tenían toda la razón los americanos de Chrysler. Con el modelo Neon han demostrado plenamente que son muy capaces de desarrollar automóviles pequeños susceptibles de competir al más alto nivel mundial con los mejores vehículos de su competido segmento.





**P**ARA la multinacional americana, de la que su presidente, Bob Eaton, ha dicho que ha sido «reinventada», el desarrollo del Neon es vital de cara al futuro y se inscribe en la actual política de creación de nuevos modelos de carácter mundial, válidos no sólo para el mercado doméstico americano, sino también para los difíciles mercados europeo y japonés. Precisamente el Neon, presentado oficialmente en el Salón de Francfort, es el modelo que más posibilidades tiene en Europa justo cuando Chrysler cumple su quinto aniversario de presencia en el Viejo Continente.

El Chrysler Neon, cuyo desarrollo se ha efectuado en un tiempo ré-

**PERSONAL**  
Es el frontal del Neon con sus redondos faros. El habitáculo es amplio y sencillo.



**MODERNO Y ATRACTIVO**  
El diseño de Chrysler hay que definirlo como muy acertado. Tiene personalidad.

cord, 31 meses, ha costado tan sólo ciento cincuenta mil millones de pesetas (por comparar hay que decir que el Ford Mondeo ha costado cuatrocientos mil millones), y en él han trabajado setecientas personas, es una berlina de 4,36 metros

de longitud, de tres volúmenes y cuatro puertas, dotada de un motor de cuatro cilindros y dos litros de cubitaje, de características definitivamente mundiales, tanto por diseño de su carrocería -moderno y muy personal- como por el resto de ele-

mentos que lo configuran. El año que viene, en primavera podrá adquirirse en nuestro mercado en la actual versión, si bien, a más largo plazo el Neon recibirá otras versiones, tanto en carrocerías -la versión coupé ya está preparada y se espe-

# LANCIA $\delta$ . SIMBOLO DE FUERZA.



Grupo Barris

El Lancia Delta, un automóvil mítico, en el que se han aplicado tecnologías experimentadas en las más duras competiciones, se ha transformado creando un nuevo diseño que evidencia aún más el tradicional Estilo Lancia. Un estilo que se vive también en su interior, donde sus asientos de suave tejido Alcántara® han sido diseñados para que se adapten cómodamente a su cuerpo y donde el confort de conducción adquiere una nueva dimensión gracias a la amortiguación del chasis controlada electrónicamente y a su dirección asistida. Su innovadora instalación de climatizador con gas ecológico sin CFC y filtro antipólen, completa el renovado concepto que Lancia ha aplicado al confort del nuevo Delta. Además, conducir un Delta

significa conducir seguro: carrocería reforzada en todas sus partes, columna de dirección colapsable, air-bag, ABS, cinturones de seguridad pretensables y barras de acero en las puertas. Con todo esto, el Lancia Delta ha conseguido las mejores calificaciones en el "crash test" europeo. Su seguridad se extiende también al medio ambiente: catalización, alimentación multiválvulas y materiales plásticos reciclables forman parte de su bagaje tecnológico. Y esto no es todo. Una nueva inteligencia empuja sus propulsores. Desde 76 hasta 190 CV, en la versión 2.0 HF turbo. La potencia es silenciosa. Y el agarre a la carretera es soberbio. El nuevo Lancia Delta es, con propiedad, todo un símbolo de fuerza.

Lancia  $\delta$ : 2.0 HF turbo 190 CV-DIN, 2.0 16v 142 CV-DIN, 1.8 105 CV-DIN, 1.6 76 CV-DIN  
Lancia  $\delta$  desde 1.750.000 pts.

Península y Baleares. I.V.A., Impuesto de Matriculación y Transporte incluidos.



CAMPION DEL MUNDO  
DE RALLIES







cula con la posibilidad de una versión familiar como en motores; ya que, con la misma cilindrada, existirá una versión de doble árbol de levas de 144 caballos de potencia.

Para el desarrollo del Neon se ha tenido en cuenta la experiencia del modelo Vision, de ahí que desde fuera se aprecie una línea muy limpia y atractiva caracterizada por un parabrisas muy adelantado y con gran inclinación según la filosofía «cab forward» que permite un habitáculo más adelantado y capaz. El frontal del Neon resulta de una gran personalidad y exclusividad, con unos grupos ópticos distintos a lo que se usa en los modelos de parecidas características. Lateralmente es un diseño agradable que en apariencia produce la sensación de que el coche es más pequeño de lo que en realidad es. La zona posterior desentona un poco, resulta fría y con poca personalidad. El interior del Neon disfruta de unas cotas que le permiten tener una amplitud destacada. El diseño, con cierto contenido americano es, sin embargo, totalmente aceptable en el resto de los mercados a los que irá dirigido. Es un habitáculo funcional y sencillo cuyo salpicadero no desentona del conjunto del coche y dispone de buena información para el conductor, aunque se observen algunas lagunas fácilmente subsanables. Es destacable el equipamiento del Neon, con doble airbag de serie.

El Chrysler Neon al que hemos accedido para verificar una primera toma de contacto no es un modelo definitivo, sino un serie 0, un prototipo ya muy cercano al que aparecerá en el mercado. Por eso, algunos detalles del interior del coche serán mejorados, como por ejemplo, los materiales empleados. En Chrysler quieren saber, gracias a este primer contacto, las opiniones especializadas con el fin de poder mejorar su producto antes de lanzarlo definitivamente. Así, se puede criticar que los espejos retrovisores exteriores sean fijos; lo que ha sido tenido muy en cuenta.

Lo que más nos ha sorprendido del Neon es su buen comportamiento general. El motor, tan sólo algo ruidoso (seguro que será subsanado) ofrece un rendimiento sobresaliente tanto en progresividad como en potencia y en prestaciones. El

**BUEN MALETERO**  
El maletero del Neon ofrece gran capacidad y buena forma. El respaldo trasero se abate dejando su marco inalterable por razones de seguridad.



cambio manual de cinco velocidades ha mostrado una suavidad de funcionamiento espléndida y unas relaciones de cambio bastante aceptables aunque convendría revisar el salto entre algunas de sus marchas. En Estados Unidos habrá una versión automática de cuatro velocidades que también podrá ser adquirida en Europa. En cuanto a la suspensión, ofrece un buen compromiso entre confort y estabilidad en todo momento, si bien el coche tiene cierta tendencia a irse de frente que podría ser corregida sin mucho esfuerzo. En general, su comportamiento es muy bueno, con una dirección y unos frenos (de disco en las cuatro ruedas en las versiones europeas y con ABS de serie) a la altura de todo el conjunto.

En resumen, Chrysler ha acertado con su coche pequeño, ha demostrado que sabe hacer coches de este tipo, y su Neon será ese vehículo que permita a la marca americana lograr sus objetivos de una mayor presencia a nivel mundial. O

M. Doménech

## FICHA TECNICA

### NEON 2.0

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.000
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	—
Potencia máxima / r.p.m.	132 cv / 6.000
Par máximo / r.p.m.	17,9 mkg. / 3.800
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./Discos.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.110
Largo/ancho/alto (mm)	4.364 / 1.707 / 1.367
Capacidad del depósito (l)	42
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,5
Velocidad Máxima (km/h)	200
Consumo Urbano (l/100 km)	8,7
A 90 km/h (l/100 km)	6,4
A 120 km/h (l/100 km)	7,4



**DETALLES DE DISEÑO**  
En la parte posterior los grupos ópticos también son característicos, junto al moderno logotipo del modelo. Los faros delanteros se ven protegidos por unas fundas de plástico flexible.



## KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

# MXT

## MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

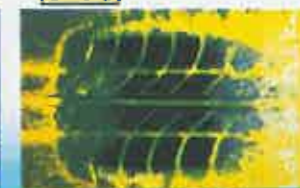
15%

DISTANCIA FRENADO



FRENADA DE 90 a 60 Km/h EN MOJADO. 15% MÁS EFICAZ\*

9%



MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA. RIESGO DE ACUPLANING: 9% INFERIOR\*

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 MXTB. 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 vendida en Europa: el MXL Michelin.



Pininfarina Ethos 2

# ANTICIPO DEPORTIVO

Aprovechando la base de motorización australiana Orbital, Pininfarina realizó su Ethos, un roadster futurista, ultraligero y con rendimientos optimizados. Esta semana tuvimos la ocasión de probar la segunda versión, carrozada en coupé y con una aerodinámica rozando la perfección.

**DESAFÍO AL VIENTO**  
El Ethos 2 constituye un auténtico alarde aerodinámico, con un coeficiente de penetración de tan sólo 0,19 de área frontal.



**Juan Luis Soto**  
Enviado especial

**E**l aspecto exterior del Ethos 2 cambia de verlo «en directo», sobre un circuito, a verlo sobre el resplandeciente expositor del Salón de Ginebra. Y gana excepcionalmente.

La espectacularidad de las líneas

de esta carrocería Pininfarina se convierte en una tentación cuando se ve posada sobre el asfalto a esta ligerísima estructura de paneles termoplásticos. Bajito, muy pequeño, y con una silueta de líneas puras y muy «de carreras», el Ethos 2 trae recuerdos y sensaciones inmediatas al rondarle.

En un primer momento, su color

azul pálido, el tamaño y las redondeces generales encienden la llama deportiva en su versión Renault Alpine. Después, tras una observación más minuciosa, una admiración modernista se abre paso en forma de futuristas llantas, ruedas posteriores semicarenadas, óptica trasera integrada bajo el capó y una perfección en la superficie carrozada que no tiene ne-

da que ver con los modelos de automóvil convencionales.

Una vez sentados en el original asiento de estructura tubular, muy cómodo y ergonómico por cierto, volvemos a encontrar el original diseño interior ya conocido en el Pininfarina Ethos de carrocería roadster. De hecho, lo único que diferencia a uno de otro es toda la superestructura que

recubre el habitáculo y se prolonga hacia atrás, haciendo el coche un poco más largo.

El volante de dos brazos, el pedalier deportivo realizado en aluminio, los mandos y la palanca de cambio quedan muy en su sitio, sin que las estrecheces del habitáculo supongan dificultad alguna en la conducción. Una llave de contacto, situada sobre

el túnel del mando del cambio, es lo único que despista en un principio respecto a un coche «normal».

Cuarto de giro y el motor Orbital empieza a funcionar sin ningún sobresalto. En un principio, Pininfarina decidió montar en su segunda versión del Ethos el motor Orbital bicilíndrico en lugar del tricilíndrico pero, al final, las posibilidades deportivas del





#### FIRMA RECONOCIDA

El diseño Pininfarina está patente en los más mínimos detalles. Con el Ethos, el reputado carrocerero ha dado un paso adelante como constructor. Después de probar el Ethos, el deseo generalizado es que este proyecto, avanzado y realista, se haga realidad comercialmente.

#### FICHA TECNICA



#### MOTOR 1.6 16 V

<b>MOTOR</b>	
Disposición	Central transversal
Nº de cilindros	3 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.200
Nº válvulas por cilindro	-
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	10,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	95 cv / 5.500
Par máximo / r.p.m.	12,7 mkg / 3.500
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera
Diámetro de giro (m)	-
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./Discos
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Independiente
Trasera	Indep. McPherson
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg.)	750
Largo/ancho/alto (mm)	3.975 / 1.660 / 1.050
Capacidad del depósito (l)	-
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	12,1
Velocidad Máxima (km/h)	200
Consumo Urbano (l/100 km)	-
A 90 km/h (l/100 km)	2,1
A 120 km/h (l/100 km)	2,7

coche hicieron prevalecer la opción más potente.

Sin un nivel de ruido mayor que el de cualquier coche de calle y sin vibraciones constatables, el Ethos 2 comienza a avanzar por la pista.

Se trata del circuito de Mireval, cercano a la ciudad francesa de Montpellier, y perteneciente desde principios de los 80 a Goodyear, que lo usa como pista de pruebas y mediciones. Acondicionado y preparado para

estos menesteres por Goodyear, su estado es impecable e ideal para este tipo de tomas de contacto.

Al final de recta, el sonido del tricilíndrico de dos tiempos «canta» sin estridencias y revela su tipo de ciclo. Las marchas se han sucedido sin saltos y con un funcionamiento preciso (es la caja de un Ford Fiesta) hasta engranar la quinta, desarrollo en la que el Ethos 2 puede alcanzar los 200 kilómetros por hora. Esta cifra no es una exageración hoy en día, pero sí adquiere un especial significado si se tienen en cuenta los 1.200 centímetros cúbicos del motor, cuyo rendimiento equivale a uno de 1.600 con ciclo cuatro tiempos.

La primera diferencia constatable respecto a uno y otro tipo de motor surge precisamente aquí, a final de la recta y cuando hay que decelerar para trazar una chicane de ángulos rectos.

El poder de retención de los dos tiempos es mucho menor y hay que acudir con más asiduidad a los frenos para dominar la velocidad. Los cuatro generosos discos ventilados y la ligereza del vehículo solventan esta circunstancia sin más y todo es cuestión de un par de vueltas para «cogerle el tranquillo» a la especial respuesta del Orbital al levantar el

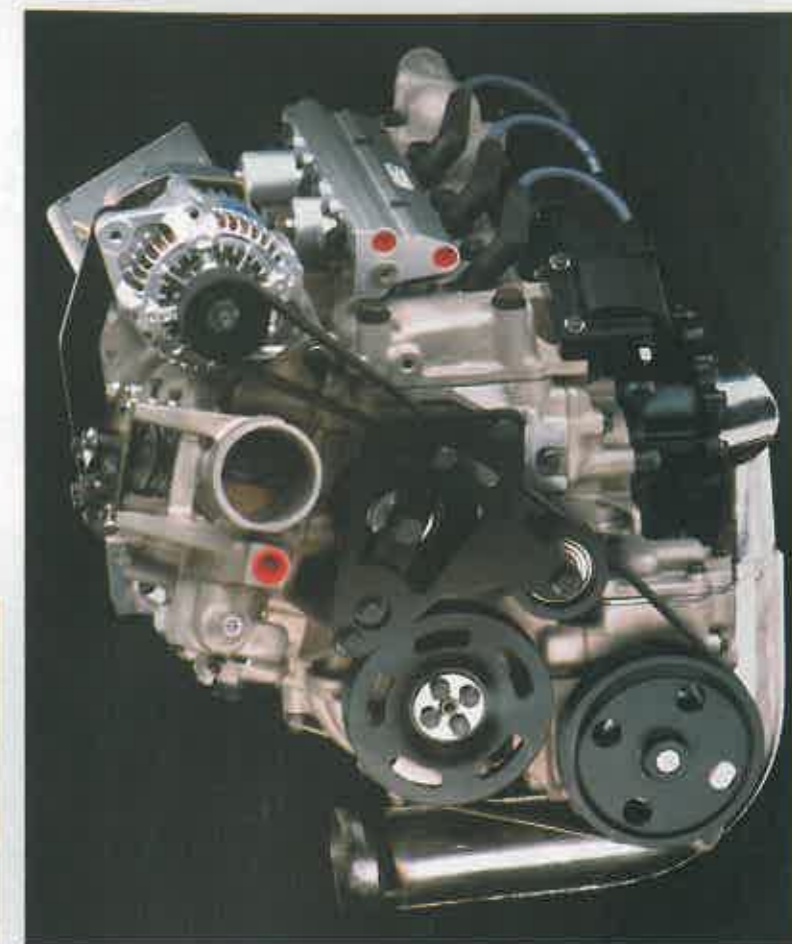


pie del acelerador. La ligereza de todo el conjunto también resulta una característica particular de este coche. El motor pesa poco más de cincuenta kilos y el chasis de aluminio sólo 85, lo que posibilita un total en orden de marcha de 750 kilos. Este peso pluma con un corazón de 95 caballos no tiene más remedio que ser nervioso, personalidad que se pone aún más de manifiesto en su comportamiento. Con una distancia entre ejes de 2.300 milímetros y su tracción trasera, el Ethos 2 no tiene más remedio que ser «divertido» sin que esto plantee problemas de pilotaje.

Y respecto a esto último, el primer error de apreciación es intentar redu-



**EL ANTECESOR**  
La primera versión del Ethos era un roadster más desenfadado. Con la superestructura de coupé ha ganado en longitud total y en aerodinámica.



cir una marcha por falta de confianza en las recuperaciones de estos cilindros «lentos de agujeros». Para desmentirlo, un par motor sorprendente supera en valores generales de utilización al de sus teóricos homólogos de cuatro tiempos y puede salirse de las cerradas curvas de Mireval en tercera o cuarta sin que el motor delate

menor síntoma de protesta. Muy ágil, con una dirección muy precisa y con una frenada potente, el pequeño y bajito Ethos 2 hace las delicias de cualquiera en un circuito, conformándose con un comportamiento lógico, dócil y sin «mala leche».

Pero para comprender este comportamiento racional del Ethos 2 hay que tener además en cuenta otras facetas menos subjetivas. No hay que olvidar que el motor Orbital montado en el Ethos 2 consume un 26 por ciento menos de combustible que su equivalente de cuatro tiempos, contamina aproximadamente la mitad y que todos los componentes del coche son reciclables.

Con coches como el Pininfarina Ethos 2 se abre una visión optimista para el automovilismo del futuro. No por las directrices de racionalización impuestas por la economía o la ecología habrá por qué renunciar a las puras sensaciones de un pequeño deportivo.

**TODO VENTAJAS**  
Más barato de producir, más económico y mucho menos contaminante, el motor Orbital dispone además de un rendimiento excepcional.



## BMW 320 i / Mercedes C 220

Rivales de toda la vida, BMW y Mercedes compiten, en esta ocasión, con estos dos modelos de 150 caballos de potencia, carrocería de gama pequeña y un precio muy alto.

**D**E siempre, las marcas alemanas BMW y Mercedes las hemos asociado a seguridad, calidad y alto precio. Los modelos que a continuación enfrentamos son fiel reflejo de estos tópicos, sobre todo en lo que a precio se refieren. En esto, el modelo más reciente, el C 220 de Mercedes, le gana tristemente la partida al 320 de BMW por una diferencia de

VIRTUDES
Manejo del cambio Motor brillante Confort de marcha
BMW 320i
<b>PRECIO: 3.671.000 PTAS.</b>
Equipamiento escaso Túnel de transmisión voluminoso Maletero justo
DEFECTOS

VIRTUDES
Comportamiento Confort de marcha Motor elástico
MERCEDES C 220
<b>PRECIO: 5.220.000 PTAS.</b>
Precio Equipamiento escaso Opciones caras
DEFECTOS

# EL PRECIO DE LA FAMA

PRUEBA  
Motor 16



nada menos que millón y medio de pesetas de más. Con todo, no quiere decir que el BMW (3.671.000 pesetas) sea un coche que esté en precio, puesto que su equipamiento de serie es de lo más parco en función de lo que cuesta. Equipa de serie: ABS, elevalunas delanteros eléctricos, un indicador de lo que el coche consume en cada momento, retrovisores de regulación eléctrica (por cierto el del acompañante es de escasa visión), cierre centralizado, sensor de accidentes (desconecta la batería, desbloquea las puertas y activa los cuatro intermitentes en caso de accidente) y poco más entre los elementos que se salen de lo habitual.

### CUESTIÓN DE DINERO

Para el Mercedes la cosa es mucho más evidente, ya que su costo pasa de los cinco millones y sólo aporta más que el BMW: aire acondicionado, *airbag* para conductor, faros para niebla y reglaje de faros desde el interior. Si sumamos estos elementos al BMW, la diferencia de precio es de aproximadamente un millón de pesetas, siempre a favor del BMW. A favor de ambos tenemos un listado de opciones muy prolijo y original, por supuesto acorde con el precio de los coches y del que reproducimos, en cuadro a parte, los elementos más prácticos.

La política de Mercedes en cuanto a precio es de difícil entendimiento. Resulta que, el 220 E, un coche de categoría superior (26 centímetros más largo) es tan sólo 60.000 pesetas más caro que el C 220 y, además, incorpora prácticamente el mismo equipo de serie. Pero, un diseño nuevo conlleva un fuerte desembolso y eso siempre se paga, aunque, en el caso del Mercedes 220 C, con creces.

El nuevo 220 C aporta un chasis de gran resistencia que tiene la peculiaridad de transmitir la energía recibida en un impacto al lado contrario del choque. Todo el chasis está construido con chapas muy rígidas a la flexión y reforzadas por medio de travesaños robustos en sus laterales. Toda una jaula de protección contra impactos que tiene su lado negativo en un incremento considerable de peso, 1.410 kilos. Otra de las ventajas que ofrece la

**EL ESTIGMA DE LA MARCA**  
Lo primero que llama la atención del nuevo Mercedes C 220 es su precio desorbitado. El equipo de serie tampoco es abundante en función del precio. Su valor se justifica, pues, sólo por la estrella de tres puntas que sobresale del capó.

**DE PROFESIÓN VIAJANTES**  
Los dos alemanes tienen excelentes cualidades de viajeros impenitentes: buenos y cómodos asientos, suspensión equilibrada y consumo aquilatado de combustible.







**EQUIPO EN CRISIS**  
El BMW 320i incorpora de serie lo mínimo indispensable, se hace obligado el recurrir a las opciones.



**BOLSA SALVAVIDAS**  
Mercedes incluye de serie en todos sus modelos airbag o bolsa hinchable.

## FICHA TECNICA

	BMW 320i	MERCEDES C 220
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Número de cilindros	6 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991	2.199
Árbol de levas	Dos en cabeza	Dos en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyec. electr. multipunto	Inyec. electr. multipunto
Compresión	11,0 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	150 CV (110 kW) / 5.900	150 CV (110 kW) / 5.500
Par máximo / r.p.m.	19,4 mkg (190 Nm) / 4.200	21,4 mkg (210 Nm) / 4.000
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Automática de 4 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,8/13,2/20,0	9,5/16,7/27,0
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	27,2/33,2	40,2/-
Embrague	Mando hidráulico	Mando hidráulico
<b>DIRECCION</b>		
Sistema	Cremallera asistida	Recircul. de bolas asistida
Vueltas de volante	3,4	3,5
Diámetro de giro (m)	10,4	10,7
<b>FRENOS</b>		
Delante	Discos ventilados	Discos
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	SI	SI
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Indep. multibrazo	Indep. multibrazo
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas)	Acero 6,5J X 15	Acero 6,5 J X 15
Neumáticos	205/60 R 15 91 V	195/65 R 15 91 V
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg.)	1.315	1.410
Capacidad depósito combus.	65 l.	62 l.

nueva carrocería del Mercedes es un espacio habitable amplio, tanto en su parte delantera como trasera. En esto es superior al BMW, que con 54 milímetros menos de largo y 22 de ancho, tiene menos espacio disponible para viajar con holgura. En las plazas traseras de ambos vehículos se acoplan con comodidad dos personas, la tercera tendrá que sortear con las piernas el abultado árbol de la transmisión que sobresale del piso. Además, en el BMW la altura hasta el techo es más bien justa. También la capacidad del maletero es mayor en el Mercedes y la rueda de repuesto es de tamaño normal en ambos coches.

La parte delantera dispone de reglaje en altura para el asiento del conductor en los dos, mientras que si deseamos graduar la columna de la dirección tendremos que recurrir a la lista de opciones. Los asientos de ambos son de mullido duro y estudiados para que el cuerpo no se cansa en demasía en viajes largos. Enfocados más hacia la comodidad, estos asientos no presentan fuertes refuerzos laterales que eviten el desplazamiento del cuerpo, aunque los del BMW son algo más envolventes. Por lo demás, la postura al volante no tiene nada que objetar en ninguno de los dos, todo ajusta bien, las puertas cierran con suavidad, pero, insólito en coches de esta categoría, están rematados con gran copiosidad de plásticos. En esto el Mercedes es el que incorpora peor calidad de este material. También en ambos se dispone de un amplio y útil cajón para depositar objetos en la consola central y por último una pequeña mención para los fumadores que opten por el BMW, el cenicero delantero, retrasado respecto al brazo, se muestra incómodo en su uso.

### MOTORES MULTIVÁLVULAS

El Mercedes ofrece cuatro niveles de terminación denominadas: Classic, Esprit, Elegance y Sport. Cuatro distintas formas de vestir el coche según el carácter y exigencia de cada cual. La terminación Classic y Esprit no necesitan un desembolso adicional. La Elegance y Sport tienen un sobrepeso de 233.856 y 473.088 pesetas respectivamente. La terminación Sport, aparte de un

## FRENTE A FRENTE



## CONSUMOS

Datos en l/100 km.	BMW	MERCEDES
<b>CIUDAD</b>		
A 28 km/h de promedio	12,2	13,1
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	7,8	8,6
En conducción rápida	11,3	14,9
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	8,6	9,3
A 140 km/h de cruceo	9,6	11,0
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>		
Litros/100 km	10,5	11,4
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	570	495

## SONORIDAD

	BMW	MERCEDES
Aí ralentí:	46,7	46,6
A 60 km/h:	60,5	61,8
A 90 km/h:	66,4	64,7
A 120 km/h:	70,4	67,4
A 140 km/h:	73,2	69,7
A tope	81,2	78,1

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

### DATOS DEL COMPRADOR

**BMW. Importador:** BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 572 02 22. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia en toda España. **MERCEDES. Importador:** Mercedes Benz Española, S.A. José Ortega y Gasset 22-24. 28006 Madrid. Teléfono: (91) 431 94 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 92 puntos de asistencia en toda España.

## PRESTACIONES

	BMW	MERCEDES
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h	212	205
<b>ACELERACION</b>		
400 m. salida parada (seg.)	16,8	17,6
1.000 m. salida parada (seg.)	30,6	31,7
0-100 km/h (seg.)	9,7	10,2
Metros recorridos	164	159
<b>RECUPERACION</b>		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,5	15,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,1	-
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	33,6	29,7
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	37,1	-
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	9,8	7,5
Metros recorridos	231	212
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	13,8	-
Metros recorridos	384	-

## FRENOS

	BMW	MERCEDES
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>		
En metros:		
A 60 km/h:	15,7	15,1
A 100 km/h:	40,9	43,9
A 120 km/h:	59,2	66,0

## EQUIPAMIENTO

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

### OPCIONES

**BMW.** Diferencial autoblocante: 101.124 ptas. Suspensión deportiva: 42.998 ptas. Airbag conductor + volante de cuero: 137.222 ptas. Volante regulable en altura: 20.968 ptas. Neumáticos de perfil bajo + llantas de aleación: 159.488 ptas. Pintura metalizada: 96.527 ptas. Alarma antirobo: 84.934 ptas. Techo solar eléctrico 198.359 ptas. Cuatro elevavinas eléctricos: 88.079 ptas. Regulación eléctrica asientos delanteros: 196.677 ptas. Asientos traseros abatibles: 55.341 ptas. Tapicería de cuero: 279.860 ptas. Aire acondicionado: 268.077 ptas. Control automático de velocidad: 69.673 ptas. Faros para niebla: 37.292 ptas. **Mercedes.** Airbag para acompañante: 192.896 ptas. Techo solar eléctrico: 222.080 ptas. Volante regulable en altura eléctrico: 28.800 ptas. Alarma antirobo: 108.288 ptas. Aire acondicionado automático: 121.344 ptas. Cuatro elevavinas eléctricos: 81.664 ptas. Tren de rodaje deportivo + llantas de aleación: 335.872 ptas. Mando a distancia de apertura de puertas: 97.792 ptas. Cambio automático de cuatro marchas: 293.370 ptas. Asiento conductor de regulación eléctrica: 119.040 ptas. Pintura metalizada: 151.808 ptas. Asientos de cuero: 342.784 ptas. Diferencial autoblocante electrónico: 188.032 ptas.



**EL MOTOR DEL BMW**  
Desarrolla la misma potencia que el del Mercedes pero con seis cilindros.



**LOS OCUPANTES**  
En la parte trasera del BMW disponen de una altura más bien justa hasta el techo.



**MÁS VÁLVULAS**  
El motor del Mercedes incluye ahora culata de cuatro válvulas por cilindro.



**CUATRO ESTILOS**  
La terminación del Mercedes C 220 se puede elegir en cuatro distintos acabados.



mayor equipamiento, ofrece llantas de diseño y neumáticos de mayor sección; además, el tren de rodaje se ha rebajado 20 milímetros. Un discreto anagrama en los laterales de la carrocería se encarga de informarnos sobre el tipo de terminación que incorpora el coche.

El motor de cuatro cilindros y 2,2 litros de cilindrada del Mercedes alcanza ahora, gracias a la incorporación de una culata de cuatro válvulas por cilindro, los 150 caballos de potencia. Este motor cuenta también con un mecanismo de distribución variable para mayor aprovechamiento de su potencia. Sobre asfalto, el motor del Mercedes funciona con agrado. Es suave y responde con firmeza apenas pisamos a fondo el acelerador. De todos modos aclararemos que el vehículo utilizado montaba caja de cambios automática de cuatro marchas, que tiene un sobrepeso de 293.370 pesetas. Esta caja de cambios se puede utilizar en dos modalidades: sport y económica. En la posición sport el mecanismo de la caja de cambios se ocupa de cambiar a régimen de potencia máxima, mientras que en posición económica cambia a régimen de par máximo, es decir, a menos vueltas. Esto ocurre siempre y cuando no pisemos a fondo el acelerador, en este caso el motor se estira hasta la zona roja del tacómetro.

#### EL MOTOR BMW

El motor del BMW desarrolla la misma potencia, 150 caballos, también dispone de un mecanismo de distribución variable conseguido por medio de la electrónica, denominado VANOS, que consigue hacer funcionar el motor con energía desde regímenes muy bajos. En rendimiento del motor, el BMW gana al Mercedes. De todos modos, las pruebas de aceleraciones hechas con una caja de cambios manual son generalmente mejores que las de una automática. Las cifras de recuperaciones no son comparables, porque al acelerar a fondo desde 40 kilómetros por hora en cuarta velocidad, la caja de cambios automática pasa a una relación inferior y tarda menos en recuperarse.

Mención a parte merece la palanca del cambio manual del BMW, que

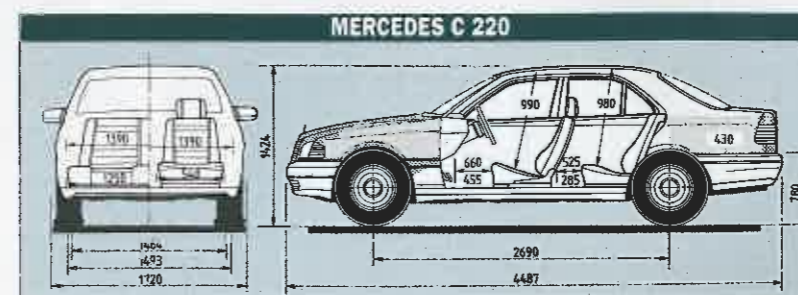
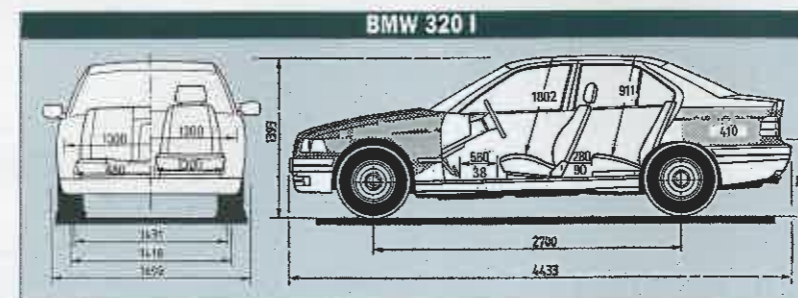
#### FRENTE A FRENTE

MECANICA	
<b>2º MERCEDES</b>	Este motor de culata de cuatro válvulas por cilindro y elevado par máximo se manifiesta elástico y eficaz.
<b>1º BMW</b>	También el BMW se mueve por medio de todo un señor motor. El manejo del cambio es de suma precisión.
COMPORTAMIENTO	
<b>1º MERCEDES</b>	La suspensión independiente multibrazo trasera resulta eficaz y segura para controlar las ruedas motrices.
<b>2º BMW</b>	Equipado con neumáticos más anchos que los de su rival, también es seguro de comportamiento.
RENDIMIENTO	
<b>1º BMW</b>	El motor de seis cilindros acelera mejor y alcanza una velocidad máxima mayor que su rival.
<b>2º MERCEDES</b>	Las cifras de recuperaciones no son comparables puesto que el Mercedes de la prueba estaba dotado de caja de cambios automática.
CONFORT	
<b>1º MERCEDES</b>	La comodidad del Mercedes está fuera de toda duda. Silencioso y con aire acondicionado de serie, se viaja en él inmejorablemente.
<b>2º BMW</b>	También resulta cómodo a la hora de viajar, pero su motor resulta más sonoro.
CARROCERIA	
<b>1º MERCEDES</b>	Ofrece un espacio habitable de mayores dimensiones que su oponente y más capacidad del maletero.
<b>2º BMW</b>	El túnel de la transmisión resulta muy voluminoso y resta amplitud al interior del habitáculo.
ECONOMIA	
<b>1º BMW</b>	La diferencia de precio de millón y medio a su favor, es el mejor argumento de compra aunque no incorpore aire acondicionado de serie.
<b>2º MERCEDES</b>	El precio nos parece desorbitado tanto por el coche en sí, como por el escaso equipamiento que ofrece.

sólo merece elogios. El Mercedes, a su vez, se muestra muy silencioso en su marcha.

En cuanto a comportamiento, el Mercedes afronta las curvas con más aplomo que el BMW. No obstante, también en este apartado conviene aclarar que el Mercedes de nuestra prueba equipaba terminación Sport, con tren de rodaje re-

bajado y neumáticos más anchos que los de serie, a parte de la opción del ASD o diferencial autobloqueante electrónico, que siempre mejoran su estabilidad. El BMW no tiene problemas en rodar rápido en zonas viradas, pero si el día amanece lluvioso, hay que aprender a dosificar el acelerador para mantener en su línea el tren trasero. El Mer-



cedes, sin embargo, gracias al ASD, tiene un comportamiento más parecido al de un tracción delantera, es decir, es el eje delantero el que primero se sale de la trayectoria deseada, pero su límite de adherencia también es mayor. Desde luego el ASD es de las opciones de compra aconsejables para viajar más seguros. Los adictos de Mercedes podrán argumentar que es un coche más seguro que los demás y un Mercedes tiene un tacto especial, inimitable, cuando se conduce, pero lo cierto es que hoy en día,afortunadamente, disponemos de buena variedad de vehículos de características técnicas similares, también muy cómodos y mucho más baratos, de lo único que carecen es de la estrella de tres puntas sobresaliendo del capó delantero, pero ya se sabe, la fama se paga.



Ambos vehículos son perfectos para devorar kilómetros sin fatigarse demasiado y dentro de unos niveles de consumo razonables para sus categorías. El Mercedes bebe algo más de combustible, en parte por la caja de cambios automática. El sistema de frenos, con antibloqueo de serie en los dos, es intachable. Los dos propulsores son suaves y reponen con firmeza al requerirlo, algo mejor, en rendimiento, se muestra el del BMW. El Mercedes concede más espacio para pasajeros y maletas. Así que con estas leves diferencias, el precio es contundente a la hora de decantarse por uno u otro y en este caso está muy claro.

Simonetta Garli  
Fotos: José Robledo



Citroën Xantia 2.0 i 16V VSX

# CUESTION DE ESTIRPE

Citroën es un fabricante que se ha caracterizado por la innovación de sus productos. Cuando en 1934 el fabricante francés presentó el 7A, pocos pensaban en que el resto de los fabricantes aplicarían las soluciones utilizadas en los próximos años. Hoy en día, el Xantia aporta al segmento una serie de características que no nos atrevemos a decir que se generalizarán en los próximos años, pero que, evidentemente, son un avance.

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

Si hace sesenta años la novedad del Citroën 7A, conocido como *pato* en nuestras carreteras, se centraba en la adopción de la tracción a las ruedas delanteras y en la utilización de una carrocería autoportante, en el Xantia lo

que más destaca es la adopción de un sistema de suspensión inteligente, que confiere al modelo un equilibrio entre seguridad y confort sin comparación en el segmento.

Desde sus primeras aplicaciones, el sistema de suspensión hidroneu-



#### VIRTUDES

Comportamiento  
Amplitud interior  
Confort de marcha

**CITROEN XANTIA 2.0i 16V VSX**  
**PRECIO: 3.661.064 ptas.**

Motor perezoso  
Guantera pequeña  
Precio

#### DEFECTOS

**PRUEBA**

Motor 16



mática se ha revelado como muy seguro y eficaz, pero quedaban algunos puntos por mejorar. Con la suspensión Hidractiva II se ha dado un paso importante, ya que la adaptación que se consigue a los gustos del conductor y a las condiciones externas es sensacional y se evitan los largos balanceos de la carrocería o el famoso golpe de raqueta que se producía al pasar por un cambio de rasante por encima de cierta velocidad.

La diferencia de este sistema, respecto a los anteriores, reside en la rapidez de cálculo de las diferentes variables que se toman en cuen-



**TODA UNA VIDA**  
Separa a estos modelos, pero en ambos se nota la firma indeleble del fabricante francés.

ta y, por lo tanto, la agilidad con la que la suspensión se adapta. El módulo central de gestión tiene en cuenta la información que recibe sobre el ángulo y la velocidad a la que se mueve el volante, la velocidad de desplazamiento del acelerador, la presión ejercida sobre el freno, el balanceo de la carrocería y la velocidad del coche. Además el conductor puede aportar su apreciación personal al elegir entre las dos programaciones posibles en función de su gusto.

El resultado es totalmente positivo. El conductor y los ocupantes, ajenos al frenético trasiego de datos entre los mencionados elementos, lo único que apreciarán es un agradable confort de marcha, en cualquier condición, y una agradable sensación de seguridad.

Pero, ¿por qué tanta importancia al sistema de suspensión? Pues bien, del mismo modo que el probador que en su día tomase contacto con un Citroën 7A o con un 11 Ligeiro o con un 15, se centraría en las ventajas de la tracción delantera frente a sus rivales con sistemas



**LA PECULIAR LÍNEA**  
Del Xantia es uno de los aspectos que mejor valoran los adictos a la marca.

**ACTUACIÓN INTACHABLE**  
El Xantia transmite, desde el primer momento, una gran sensación de seguridad.



## FICHA TECNICA



## MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86,0 mm. Carrera: 86,0 mm. Compresión: 10,4 a 1. Potencia máxima: 11756 CV(111 Kw) a 6.500 rpm. Par máximo: 19,0 mkg (182 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Bosch MP3. Combustible: Gasolina de 95 octanos sin plomo.

## TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,5 km/h.

## DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 12,0 metros.

## FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 283 mm). Traseros: Discos (ø 224 mm). Antibloqueo de frenos: Teves.

## SUSPENSION

Delantera: Independiente con columnas MacPherson con barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazo tirado con efecto autodireccional. Barra estabilizadora. Sistema hidroneumático Hidraactiva II.

## RUEDAS

Neumáticos: 205/55 R 15. Llantas de aleación de 6,0 x 15 pulgadas.

## PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.325 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 l.

## CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

**CIUDAD**  
A 21,1 km/h de promedio **11,3**

**CARRETERA**  
A 90 km/h de crucero **7,6**  
En conducción rápida **13,2**

**AUTOPISTA**  
A 120 km/h de crucero **10,2**  
A 140 km/h de crucero **11,1**

**CONSUMO MEDIO POND.**  
Litros 100/km **10,1**

**AUTONOMIA MEDIA**  
Kilómetros recorridos **595**

## PRESTACIONES



## VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **209,6**

## ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **17,5**

1.000 m salida parada **31,8**

De 0 a 100 km/h **10,4**

Recorriendo (metros) **168**

## RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **18,2**

400 m desde 40 km/h en 5ª **21,1**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **33,6**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **39,1**

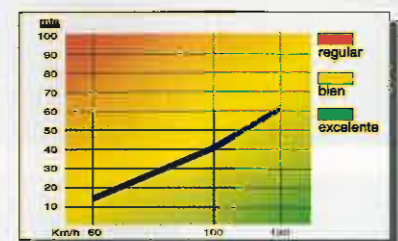
De 80 a 120 km/h en 4ª **9,7**

recorriendo (metros) **373**

De 80 a 120 km/h en 5ª **15,5**

recorriendo (metros) **427**

## FRENOS

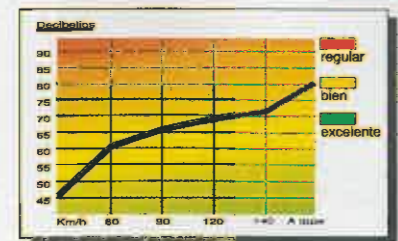


A 60 Km/h: **15,3**

A 100 Km/h: **40,3**

A 120 Km/h: **61,0**

## SONORIDAD



Al ralentí: **45,4**

A 60 Km/h: **62,5**

A 90 Km/h: **65,8**

A 120 Km/h: **68,5**

A 140K m/h: **72,3**

A Tope: **80,4**

## DATOS DEL COMPRADOR

## CITROËN

Fabricante/ Importador: Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62. 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. Seis años o 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa:** 872 puntos de asistencia en toda España.



**PUESTOS A PEDIR**  
Nos gustaria un mullido un poco más firme en el respaldo.



**SITIO PARA TODOS**  
Detrás hay suficiente espacio para dos adultos y un niño cómodamente.



## DISEÑO INTELIGENTE

El salpicadero, y en general todo el cuadro, tiene un diseño muy acertado. La instrumentación es bastante completa y legible. El equipo de música con mandos en el volante es opcional.



convencionales, en esta prueba se destaca la suspensión Hidraactiva II por el simple hecho de tratarse de algo que supone un avance, caracteriza al modelo y que la competencia, hoy por hoy, no ofrece.

Al margen de este peculiar aspecto, esta versión destaca por ser la más potente que hasta la fecha se comercializa. Monta el motor XU10 con doble árbol de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro. Es un motor que a pesar de ser un 16 válvulas no tiene ninguna pretensión deportiva. De hecho, los 155 caballos que se anuncian como potencia máxima no parecen tantos. Uno se espera que un motor con esta tarjeta de visita reaccione con más rapidez. Lo cierto es que el funcionamiento de este cuatro cilindros es satisfactorio en lo que se refiere a suavidad de marcha y rumorosidad, pero las recuperaciones son un tanto lentas y hay que apurar el motor hasta los regímenes más altos del cuentavueltas para conseguir aceleraciones brillantes. Esto obliga a una utilización intensiva del cambio de marchas. La inevitable comparación de la versión de 16 válvulas con su hermano de ocho arroja como resultado unas prestaciones más brillantes para el más potente, pero no en la medida que los 32 caballos de diferencia hacen suponer. De hecho, en la versión de ocho válvulas por cilindro se obtienen mejores cifras de recuperación. Sin embargo, el motor de dieciséis válvulas se muestra sorprendentemente parco en el consumo. Salvo que se apuren sus posibilidades al máximo, las cifras se mantienen en torno a los diez litros cada cien kilómetros. Destaca el consumo a velocidad crucero de 90 kilómetros por hora, que resulta muy ajustado para un coche que declara más de 150 caballos de potencia.

La conducción del Xantia resulta francamente agradable. Es un coche que se amolda al conductor como el guante a la mano. El puesto de conducción está bien diseñado y todo queda al alcance sin necesidad de contorsionarse. Los asientos son cómodos y suficientemente envolventes. Un poco más de rigidez en el mullido no hubiese estado de más, pero es difícil acertar con el gusto de todos. La dirección es asistida y tiene un grado de sensibi-



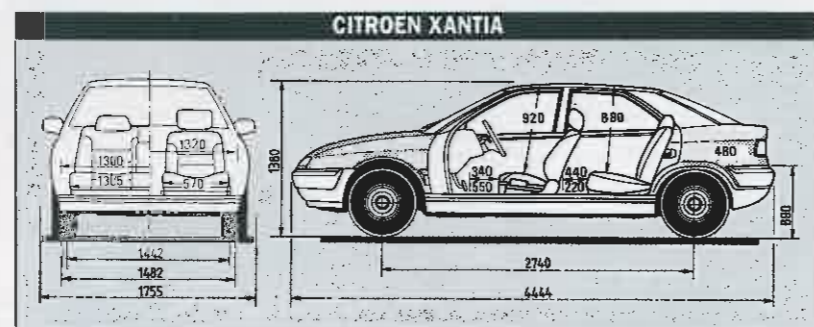
lidad en consonancia con los gustos actuales. Los conductores de la antigua escuela la encontrarán algo ligera a alta velocidad, pero lo cierto es que el compromiso conseguido es muy razonable. Por su parte, los frenos tienen el peculiar tacto de los Citroën, con unos recorridos de pedal muy cortos y una gran potencia de frenado. No obstante, en el caso del Xantia se ha conseguido una buena progresividad, sin perder nada de la eficacia.

El comportamiento general del coche no plantea el más mínimo problema. El conductor siente cómo el coche se agarra al asfalto y devora los kilómetros sin sentir. Cuando se rueda deprisa por carreteras un poco reviradas, se aprecia claramente la tendencia de los tracción delantera a tirar de morro. En el Xantia, esta tendencia parece algo más acusada que en otros modelos de su categoría, pero resulta fácilmente dominable con sólo levantar el acelerador y llevar con el volante el coche a la trayectoria deseada. El eje posterior es de los que se deno-

## EQUIPAMIENTO



**El Xantia 2.0 16V cuenta en su equipamiento de serie con cierre centralizado con mando a distancia, elevalunas eléctricos, termómetro de agua, termómetro de aceite, cuentarrevoluciones, asiento regulable en altura, volante regulable en altura, asiento posterior divisible con hueco portaesquís, salidas de aire para las plazas posteriores y retrovisores exteriores de regulación electrónica.**



## OPCIONES

**Opciones:** Alarma: 88.229 ptas. Radio con CD y mandos en el volante: 207.600 ptas. Techo solar eléctrico: 114.179 ptas. Asientos delanteros con regulación eléctrica y retrovisores de regulación automática: 120.001 ptas. Asientos de cuero: 238.740 ptas.

## FRENTE A SUS RIVALES

Son muchos los competidores del Xantia 2.0 16V y, aunque muchos de ellos tienen una cierta connotación deportiva, todos son berlinas familiares. El Alfa Romeo 155 2.0 T.S. (2.750.000 ptas.) es uno de los que mayor caché deportivo tiene y resulta claramente más barato con un equipamiento también muy completo. Seguramente, el rival más duro de roer para el Xantia es el Ford Mondeo 2.0 Ghia (3.039.000 ptas.). Tienen un diseño muy moderno y sólo pierde en la habitabilidad de las plazas posteriores. El Honda Accord LS 2.0 (2.930.000 ptas.) es también más barato, a pesar de tener el aire acondicionado como opción. Por su parte, el Nissan Primera GT 16 V (3.370.000 pesetas) cuenta con el inconveniente de sólo estar disponible en carrocería de cuatro puertas, pero tiene un motor muy brillante y una excelente estabilidad. Entre los fabricantes europeos, hay que destacar el Opel Vectra GT 2.0 16V (3.276.000 ptas.), el Peugeot 405 Mi 16 (3.610.000 ptas.) y el Renault 21 TXi (2.995.000 ptas.) que también resultan más baratos pero no tienen suspensión Hidractiva.

minan autodireccionales, es decir, que en las curvas las ruedas posteriores se orientan ligeramente en el mismo sentido que las delanteras, de forma que la adherencia del tren posterior gana notablemente.

Los viajes se realizan con un excelente nivel de confort, no sólo para los ocupantes de las plazas delanteras, sino para los de las posteriores. En este asiento se pueden alojar cómodamente dos adultos, aunque para un trayecto corto tres caben perfectamente. Por detrás del asiento está el maletero que roza el medio metro cúbico de capacidad. Su volumen está en consonancia con lo que se espera de un coche de 4,4 metros, pero destaca por su buen aprovechamiento, ya que las formas son bastante regulares y parece más grande de lo que en realidad es. El asiento posterior abatible aumenta la funcionalidad del conjunto. Este asiento se puede abatir por partes y además tiene un hueco en el reposabrazos central para llevar cosas largas, como puede ser un par de esquís.

El Citroën Xantia es un claro ejemplo del esfuerzo que está realizando la marca para mejorar el nivel de acabado de sus productos. El diseño del interior es agradable y por todas partes se encuentran detalles cuidados. No está, sin embargo, tan cuidado el detalle de la guantera que, a causa del aire acondicionado, resulta muy pequeña. Opcionalmente se puede montar un equipo de sonido especialmente diseñado para el Xantia y que incorpora unos prácticos mandos en el volante.

Sin duda, el Xantia 2.0 16 V es un coche que colmará de satisfacción a su poseedor, siempre y cuando éste no vaya con la idea preconcebida de disfrutar de 155 caballos desbocados. Los del Xantia son tranquilos y pensados para una conducción familiar. El coche tiene un equipamiento bastante completo y entre las opciones sólo se echa en falta el *airbag*, que estará disponible en breve.

Victor Piccione

Fotos: José Antonio Díaz



# ALFA 155 TWIN SPARK PRESTIGIO POTENCIA Y SEGURIDAD

ALFA 155 TWIN SPARK, un vehículo con poderosas razones para convencer.

ALFA ROMEO convierte la conducción en un placer exclusivo. Es el prestigio de

la más pura tradición deportiva. Adaptándose a las necesidades diarias de

una conducción dinámica y confortable. Su motor TWIN SPARK de 115 CV

4 cilindros y doble árbol de levas es un corazón lleno de potencia

capaz de despertar pasiones. La tradicional seguridad activa de

ALFA ROMEO se complementa, ahora, con barras laterales

estructura reforzada en toda la carrocería y la posibilidad de incorporar

ABS y Air Bag.

**ALFA 155 TWIN SPARK 115 CV  
POR 1.975.000\* PTAS.**

Sírvete información Tel. 900 155 000.

\*PVP en Península y Baleares, incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y derechos de



Cuore Sportivo



**MEJOR IMPOSIBLE**  
La Honda NR 750 ha sido mejorada sin tener que recurrir por ello a grandes cambios. Se ha superado su anterior potencia, de 130 caballos a 155, y se ha reducido el peso, de 223 kilogramos a 185.



**S** I la Honda NR 750 de pistones ovales es la moto más revolucionaria de las que se encuentran en el mercado, hasta ahora no existía ninguna confirmación oficial de las autoridades deportivas de que esto fuese realmente así. Eso ya es ahora asunto zanjado, puesto que a finales del mes de agosto la marca del Ala Dorada fue a la pista de pruebas de Fiat, situada en Nardo, con una NR preparada por los hombres del departamento de Investigación y Desarrollo (R&D) en Japón. La moto ha sido mejorada

Honda NR 750

## REINA DE LA VELOCIDAD

Honda decidió batir los records de velocidad para motos de serie. Para ello preparó especialmente una NR 750, con la cual Loris Capirossi cumplió el objetivo en la pista de Fiat en Nardo, donde superó los 300 kilómetros por hora.







**UN BUEN EQUIPO**  
Los hombres de Investigación y Desarrollo, en Japón, han sido los encargados de transformar la NR 50 de serie en el modelo especial que Capirossi probó en Nardo.

pero sin llegar a exageraciones, y así la potencia ha pasado de los 130 caballos a 14.000 revoluciones hasta los 155 a 15.500. El par es ahora de 7,5 mkg. a 11.500 vueltas en lugar de los 7,2 al mismo régimen. El peso se ha reducido de los 223 kilogramos que pesa una NR de serie hasta los 185 del ejemplar empleado por Capirossi.

Para cumplir estos objetivos se han empleado pistones de distinto material, se han pulido los conductos de la culata, se ha variado el diagrama del árbol de levas y los inyectores también han sido elaborados. El tubo de escape, de distinto perfil, está realizado a mano y ahora además pesa seis kilogramos, cuando el de serie marca nada menos que 24 en la balanza. Para obtener la anteriormente citada ganancia de peso se eliminaron los sistemas de iluminación, el caballete, el disco delantero derecho y su pinza, el motor de arranque y el alternador. Si el escape ya hemos dicho que ha sido sustituido por uno más liviano, otro tanto se ha hecho con el freno posterior, cuyo disco es ahora más pequeño, con la pinza delantera izquierda que es de ciclomotor, los estribos se han aligerado, las pletinas de suspensión son también más ligeras y el depósito ha sido sustituido por uno en aluminio de sólo cinco litros de capacidad. El carenado es más penetrante y comporta diferentes tomas de aire con respecto al modelo de serie y, aunque éste ya es de carbono, el nuevo

pesa sólo cinco kilos. Por fin se variaron los tarados de suspensión.

En cuanto a los neumáticos, se emplearon unos Michelin de competición idénticos a los empleados en la categoría de 500 centímetros cúbicos. Por el distinto esfuerzo al que son sometidos en una pista de carreras, apoyan por toda la banda y la velocidad punta sólo se alcanza en unos instantes determinados, aquí las gomas dieron serios problemas, puesto que pisan siempre por el mismo lugar, y la velocidad máxima se mantiene largo tiempo. Así, en unas pruebas previas con un técnico de Honda al manillar, una de las gomas traseras se degradó espectacularmente. Luego se averiguó que la presión de inflado había sido de 3,5 bar en lugar de 2,2.

Con todo ello, por fin Loris Capirossi pudo dedicarse a los distintos objetivos programados, es decir, kilómetro y milla lanzados y con salida parada, y los diez kilómetros salida parada. Todos se batieron con excepción hecha del kilómetro en salida parada, en el cual Loris no llegó a acostumbrarse a la arrancada y en todas las ocasiones el motor le subía excesivamente de vueltas y entraba en funcionamiento el limitador de régimen. Sin embargo, a lo largo de las distintas pruebas se pudo medir que la velocidad máxima alcanzada había sido de 304,032 kilómetros por hora, todo un récord que, como los demás marcados por el piloto italiano, puede ser todavía mejorado, puesto que esta tentativa pecó de cierta improvisación y la marca no desmintió defenderlos más en serio si eran batidos por la competencia.

Correr en esta pista circular de dos kilómetros de radio y un desarrollo de 12,6, lo que la convierten en realidad en una larguísima recta, no fue fácil según Loris Capirossi: «Lo más difícil era soportar la presión del viento, con el casco pegado a la cara, la correa tirándome del cuello y en ocasiones me costaba incluso respirar. Era también importantísimo concentrarse, puesto que a esta velocidad cualquier irregularidad del suelo hacía que la rueda delantera diese unos bandazos terribles y había que sujetar el manillar con mucha energía».

José Luis Aznar  
Fotos: M. Guidetti

**TODOS LOS RECORDS**

**KILÓMETRO SALIDA LANZADA**

299,825 Km/h (anterior 282,360 Km/h por C. Butterworth con Triumph en Elvington (GB) el 5/10/86).

**MILLA SALIDA LANZADA**

299,788 Km/h (anterior 259,168 km/h por C. Courly con Yamaha en Nardo el 20/9/85).

**KILÓMETRO SALIDA PARADA**

IMBATIDO: 199,910 km/h por C. Butterworth con Triumph en Elvington (GB) el 5/10/86) Loris Capirossi: 197,063 Km/h.

**MILLA SALIDA PARADA**

221,219 Km/h (anterior 216,040 Km/h por C. Butterworth con Triumph en Elvington (GB) el 3/10/87).

**10 KILÓMETROS SALIDA PARADA**

283,551 km/h (anterior: 248,120 Km/h por S. MacLaughlin con Kawasaki en Daytona (USA) el 10/3/77).

**PRECIOS NUEVOS**

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>ACM</b>														
ACM OH D Techo metálico	1.619.700	1.588	54	114		382,7			32.000				Serie	
ACM OH D Techo duro	1.683.000	1.588	54	114		382,7			32.000				Serie	
ACM OH TR Techo duro	1.799.900	1.588	70	147		382,7			32.000				Serie	
<b>ALEKO</b>														
Aleko 2141	924.000	1.589	74	155	14,0	8,3	435,0							70.000
<b>ALFA ROMEO</b>														
33 1.3	1.631.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie			58.000
33 1.3 Inola	1.580.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000		Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 1.6 Ie	1.847.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	63.000	Serie
33 1.7 Ie	2.004.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
33 1.7 Ie 18V Sport	2.132.000	1.712	132	205	8,4	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 16V Permanent 4	2.784.000	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 Ie Sport Wagon	2.050.000	1.712	107	182	9,8	8,9	420,0	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
155 1.7 Twin Spark	2.202.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.625.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.804.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
155 2.0 V6	3.631.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.0 Q4	4.284.000	1.995	190	225	7,0	10,8	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
155 2.0 TD	2.580.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	
155 2.5 TD	3.141.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	58.000
164 2.0 Twin Spark	3.414.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5		77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.598.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 3.0 V6	4.926.000	2.959	184	230	8,8	10,7	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 Aut.	5.136.000	2.959	184	225	9,0	11,2	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper	5.355.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper Aut.	5.590.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Quadrifoglio	5.982.000	2.959	230	245	7,7	11,3	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	4.070.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 2.5 TD Súper	4.412.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
Spider 2.0 Ie	3.366.000	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.305	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
<b>ARO</b>														
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Expandel 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
<b>ASIA MOTORS</b>														
Roceta 1.8 G Cat.	2.272.000	1.789	85	159			360,5	Serie					Serie	Serie
Roceta 2.2 D Básico	1.845.000	2.184	72	138			360,5						Serie	
Roceta 2.2 D	2.145.000	2.184	72	138			360,5	Serie					Serie	Serie
<b>AUDI</b>														
80 2.0 E	3.055.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.634.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.813.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.166.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Quattro	4.369.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.471.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Quattro	4.981.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
90 1.9 TDI	3.359.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	235.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
90 2.6 E V6 Avant	4.188.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
90 2.6 E V6 Avant Quattro	4.734.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
100 2.3 E	3.990.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.298.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Aut.	4.585.000	2.598	150	208	11,0	11,3	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Quattro	4.840.000	2.598	150	210	9,6	11,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	4.957.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.238.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.524.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.321.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI	4.707.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 2.6 E V6 Avant	4.690.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Avant Quattro	5.239.000	2.598	150	203	9,8	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI Avant	5.115.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	3.896.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.245.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6 Quattro	4.803.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.772.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.333.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.691.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.522.000	2.309	133	198	10,									



**La sexta prueba del CET (Campeonato de España de Turismos), tuvo lugar en el tradicional circuito urbano de Alcañiz. La bella ciudad turolense vivió un año más una intensa jornada de carreras y fue escenario de la gran tensión que en estos momentos se vive en el más importante Campeonato Nacional.**

**D**ESDE que nació hace tres años, el CET es objeto de polémicas. La llegada de fuertes patrocinadores y de marcas oficiales, han traído la susceptibilidad, la desconfianza y la polémica a un interesante campeonato, cuyos reglamentos se modifican en cada carrera. En Alcañiz se alcanzó un nuevo nivel de tensión (que nadie sabe si será el máximo), iniciado en las semanas previas a la carrera.

Después de la prueba de Calafat, en la que los dos Ford Escort quedaban excluidos por no llevar los árboles de levas reglamentarios, se aplicó una nueva tabla de lastres que afectaban especialmente a los Ford (cargados con 60 kilos de más) y a los BMW (con 30 kilos); por el contrario, el coche, hasta ahora dominador del certamen, el Nissan Skyline, no se lastraba con kilo alguno suplementario y se le dejaba utilizar la bri-

**EL MOMENTO MÁS DELICADO**  
Es sin duda la salida. En el circuito Guadalupe, su estrechez y la frenada del final de recta, complica las cosas notablemente. Que se lo digan sí no a Albacete y Palau, que tuvieron sus más y sus menos.



*Alcañiz, CET*  
**POCOS AMANTES EN TERUEL**





**EL MEJOR BMW**  
Antonio Albacete, sobre el M-3 del equipo Hispano 20, fue el único que pudo hacer sombra, en algunos instantes, a Pérez-Sala.

da del turbo de dimensiones FISA, con lo que ganaba en potencia. Sin entrar en la buena o mala fe de los expertos legisladores, lo cierto es que las últimas modificaciones reglamentarias han acrecentado la suspicacia y ahora ya nadie se cree que la Federación sólo busque la deportividad y el espectáculo. Mal asunto éste. Por si fuera poco, el Tribunal de Apelación sentenciaba que en efecto los árboles de levas de los Ford estaban conforme a reglamento, pero que un defecto de forma en la apelación mantenía la exclusión de la carrera del 11 de Julio. Más leña al fuego.

**EL ÁNGULO DE ALCANIZ**  
El final de recta del circuito turolense es siempre testigo de momentos espectaculares, como el adelantamiento de Bassas a Goiburu.



des de adelantamiento. Hasta tal extremo que, en los puestos de cabeza (entre los ocho primeros) sólo se produjeron tres adelantamientos en la media hora larga que duró la carrera. Sin duda las «chicanes» han reducido la peligrosidad del circuito, pero han reducido su espectacularidad hasta límites inaceptables.

En estas condiciones, se comprende la importancia de hacer un buen tiempo de entrenamientos. Pérez Sala (Nissan) y Albacete (BMW) fueron los más rápidos. Pero a última hora, sorprendentemente, Josep Arqué (Opel) se hacía con la «pole position». Un coche de la división II (motor de dos litros) en cabeza del pelotón es algo difícil de comprender. El propio Arqué nos lo contaba: «Nunca había corrido en Alcañiz, por lo que en la media hora de entrenamientos libres me dediqué a rodar con neumáticos mixtos, porque el suelo estaba húmedo, para conocer el circuito y tomar algunas referencias. Lo cierto es que esta toma de contacto fue suficiente para dar con los reglajes de suspensiones a la primera. Luego, ya en entrenamientos oficiales, durante las primeras seis vueltas me equivocaba en una de las curvas de la parte más rápida, que tomaba siempre en 4ª velocidad. Cuando me di cuenta de que había que tomarla en 5ª, ya había gastado el juego de neumáticos. Entré en boxes y monté el juego nuevo que debía utilizar en carrera. Tenía la intención de dar una única vuelta a tope para intentar mejorar el tiempo, pero sin desgastar las ruedas,

En este ambiente, y tras media hora de entrenamientos oficiales, los sólo 14 coches en presencia iniciaron sus entrenamientos en el difícil circuito Guadalope. Un circuito trazado entre las calles de Alcañiz, que reúne no pocas peculiaridades. En primer lugar, su estrechez, que hace poco menos que imposible los adelantamientos. Una recta de tan sólo 650 metros, que termina en una curva de 300 grados y radio cerradísimo, que hay que negociar en primera tras una frenada muy violenta. La colocación de dos «chicanes», con una a la entrada de la recta, dificultaba todavía más las posibilida-



**EL MÁS JOVEN**  
Pocos pilotos españoles podrán presumir de haber ganado en Alcañiz con menos de 17 años. Eso es lo que logró Jorge Osset en la espectacular carrera de los Citroën AX. De casta le viene al galgo. Jorge es hijo de Iñigo Osset.

porque las debería conservar para la carrera. Salí y tras una vuelta de lanzamiento, me empleé a fondo. Tuve mucha suerte y no encontré tráfico, por lo que pude trazar a gusto. Cuando me enteré del tiempo, me llevé también una sorpresa, porque nunca esperaba que haría el mejor tiempo».

Arqué, Pérez-Sala y Albacete partían en los primeros puestos, por delante de los dos Ford de Palau y Pareja, Goiburu, que sustituía a Alain Ferté en el BMW del equipo Santa Lucía, Pep Bassas (BMW) y los dos Alfa 155 oficiales de Luis Villamil y Adrián Campos, que habían logrado mejorar sus coches apreciablemente, tras unos entrenamientos privados en Calafat en los días previos a la carrera.

La salida, como era de esperar ante la importancia de colocarse bien desde el inicio, se iba a realizar con el cuchillo entre los dientes. Pérez-Sala no tiene demasiadas dificultades para ponerse el primero en el ángulo, con Arqué por el interior y tras ellos, el *pandemonium*. Pareja aprovecha el hueco fontral y mete el morro del Ford, obligando a Albacete a desplazarse hacia su izquierda y arrinconando contra las vallas a Palau, que se había puesto a su altura, gracias a las cuatro ruedas motrices. El piloto del segundo Ford es el que sale más perjudicado, porque rompe el radiador y tiene que retirarse. Sala-Arqué, Pareja y Albacete comienzan a rodar en fila india mientras que Bassas y Goiburu quedan algo distanciados, pero delante de los dos Alfa y los dos BMW del equipo de Teo, Kuru Villacieros y Luis López de la Cámara.

Pareja consigue superar a Arqué, pero en la tercera vuelta, el interrup-

tor térmico de seguridad de la bomba de gasolina se dispara. Como puede, logra accionar el interruptor manual, pero es superado por Arqué, Albacete, Bassas y Goiburu. La remontada del piloto del Escort Cosworth y sus adelantamientos en el estrecho circuito son los momentos más emocionantes de la carrera, pero de nuevo salta el interruptor y esta vez es ya la definitiva, teniéndose que retirar cuando marchaba en segunda posición y tras marcar la vuelta rápida.

Tampoco iba a durar mucho tiem-

DON'T CRACK  
UNDER PRESSURE



**TAGHeuer**  
SWISS MADE SINCE 1860

*Cabrera*

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

JOSE ORTEGA Y CASSET, 54 TELEF. 402 24 73. MADRID





**PAREJA NO ACABÓ**  
Jesús Pareja pareció el único en poder inquietar al Nissan, pero una avería eléctrica le apeó de la carrera. Los Alfa (a la derecha), lograron su mejor resultado del año, con Campos en quinta posición.

po Arqué. Tras aguantar muy bien a Albacete, su motor se viene abajo. Un problema eléctrico le impide funcionar por encima de las 3.000 vueltas. A paso de tortuga prosigue en carrera para sumar los puntos de la División II, que ni siquiera puede ganar porque el único representante, Manuel Ayuso, le llega incluso a doblar con su Renault Clio.

Albacete, sin Arqué delante, se aproxima a Sala, pero la potencia del Nissan se pone de manifiesto, especialmente en la subida del Corcho. Tras unas vueltas en que lo intenta, al fin el piloto del BMW, del equipo Hispano 20, se da cuenta de su impotencia y se conforma con la segunda plaza. Tras ellos dos, ningún cambio en las posiciones, con Bassas y Goiburu por delante de los dos Alfa, que consiguen su mejor resultado del año.

○ José María Cernuda  
Fotos: Fotocursa



**EL CALIBRA EN LA POLE**  
El Opel de Arqué fue el autor del mejor tiempo en los entrenamientos.

**CLASIFICACIONES**

1º Pérez-Sala (Nissan Skylane), en 30.07.04. 2º Albacete (BMW M-3), a 1"6/10. 3º Bassas (BMW M-3), a 22"8/10. 4º Goiburu (BMW M-3), a 23"3/10. 5º Campos (Alfa 155), a 24"9/10. 6º Villamil (Alfa 155), a 25"8/10. 7º Barrios (BMW M-3), a 53"4/10. 8º Cabello (BMW M-3), a 1 vuelta. 9º Ayuso (Renault Clio 16V), a 1 vuelta, 1ª división II. 10º Arqué (Opel Calibra), a 2 vueltas, 2ª División II.

**CAMPEONATO DE ESPAÑA**

1º Luis Pérez-Sala (Nissan), 103 puntos. 2º Antonio Albacete (BMW), 84 puntos. 3º Carlos Palau (Ford), 60 puntos. 4º Josep Bassas (BMW), 52 puntos. 5º Alain Ferte (BMW), 38 puntos.

**DIVISIÓN II**

1º Josep Arqué (Opel), 95 puntos. 2º Isidoro Bajo (BMW) 81 puntos. 3º Manuel Ayuso (Renault), 47 puntos.

**MARCAS**

1º BMW, 307 puntos. 2º Nissan, 122 puntos. 3º Ford, 106 puntos.

# 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**

411 T39

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

Nombre \_\_\_\_\_ 1º Apellido \_\_\_\_\_

2º Apellido \_\_\_\_\_ DNI/NIF \_\_\_\_\_

Dirección \_\_\_\_\_

Población \_\_\_\_\_ CP \_\_\_\_\_

Provincia \_\_\_\_\_ Sexo:  H  M

Tlfo. ( ) \_\_\_\_\_ Fecha Nacimiento / / \_\_\_\_\_

Estado Civil \_\_\_\_\_ Nº Hijos \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_

Trabajo:  Cuenta propia  Cuenta ajena

Tipo Vivienda:  Alquiler  Propia  Otros

Coche: Marca \_\_\_\_\_ Modelo \_\_\_\_\_

Cilindrada \_\_\_\_\_ Año fabricación \_\_\_\_\_

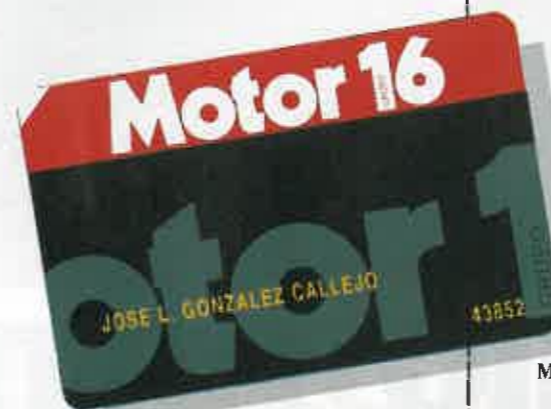
Uso del coche:  Personal  Profesional  Ambos

¿Cuántos Kms./año efectúa aproximadamente? \_\_\_\_\_

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

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

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







*Fórmula 1  
en Porto Cervo*

# FANGIO Y OTRAS GLORIAS



**«SPAZZANEVE»**  
El peculiar  
Ferrari 312 B3,  
bautizado con  
el nombre de  
«Qutanleve»,  
fue conducido  
por el  
coleccionista  
Guido Ferrari.



**DON MANUEL**  
Juan Manuel  
Fangio inauguró  
el circuito a los  
mandos del Alfa  
Romeo 159,  
con el que en  
1951 se  
proclamó  
Campeón del  
Mundo.

**INOLVIDABLE**  
La presencia  
del Bugatti 35  
B fue un regalo  
muy apreciado  
por los  
espectadores.

Por primera vez en su historia, Porto Cervo se ha convertido en el escenario del gran festival en honor de la Fórmula 1 de todos los tiempos. Desde los históricos Bugatti hasta los más recientes monoplazas que disputan el actual campeonato de F-1, han competido sobre las calles de la localidad italiana, convertida en circuito urbano.

**P**OR primera vez en la historia, la localidad italiana de Porto Cervo ha servido de marco para la gran fiesta de la Fórmula 1. Monoplazas de diferentes épocas, que a lo largo de cuarenta años han forjado la irrepetible historia de la Fórmula 1, han recobrado vida en Porto Cervo y, algunos de ellos, como por ejemplo el Alfa Romeo 159, ha tenido el privilegio de ser pilotado por Juan Manuel Fangio y así rememorar aquellos momentos gloriosos que le valieron su primer título de Campeón del Mundo.

En cierto modo, la idea de convertir las calles de Porto Cervo en un circuito urbano nació de Cesare Fiorio y muchos han encontrado un paralelo entre esta carrera «revival» e intemporal con el Gran Premio de Mónaco. De hecho, el allí presente Bernie Ecclestone ha entrevisto la posibilidad de convertir la idea folklórica de Fiorio en un posible Gran Premio del Mediterráneo, de Cerdeña, o incluso de Porto Cervo. Sin lugar a dudas, éste ha sido el Gran Premio del recuerdo, de la ilusión y un tributo bien merecido a los monoplazas de ayer y de hoy, unidos por una misma razón: hacer realidad la fiesta politeísta de la velocidad, dejando las calles de Porto Cervo enlazadas entre sí hasta formar un circuito que nada tiene que envidiar al de Montecarlo.

En una carrera atípica, en la que participaron cincuenta monoplazas, valorados en ocho mil millones de pesetas, la vista de los cincuenta mil espectadores, acudidos a Porto Cervo en peregrinación desde los más diferentes lugares del mundo, pudo recrearse en la participación activa de coches tan entrañables como el



**CAPITÁN NEMO**  
Con este Surtees TS 20, Brambilla disputó el Gran Premio de Japón en 1978.



**EL DEL 27**  
Este Fiat 509 SS completó con Gigi Villorresi a sus mandos. Fue uno de los más admirados.

701 de Jackie Stewart junto al no menos famoso P 34 con seis ruedas que fue de Ronnie Peterson. El gran ausente en la pista fue el Ferrari 312 T4 de Gilles Villeneuve, al que Ferrari se negó a dar el permiso para que tomara parte en la carrera; únicamente se pudo escuchar el inconfundible aullido de su motor en las dos vueltas simbólicas que dio René Arnoux. En compensación, los «tifosi» apaciguaron su furor con la presencia del peculiar Ferrari 312-B3 de 1972, bautizado con el apodo de Spazzaneve, tan raro como poco competitivo en sus tiempos.

Para el público italiano, la estrella invitada fue Jean Alesi, que todavía estaba envuelto por la gloria de su hazaña en Monza y que le valió una

Bugatti T 13 de 1922, que rivalizaba con el Fiat 509-SS que antaño Gigi Villorresi llevó al triunfo en repetidas ocasiones. El broche de oro a la manifestación fue la presencia de Juan Manuel Fangio a los mandos del Alfa Romeo 159, que le valió su primer Campeonato del Mundo, y que en esta ocasión rivalizaba con el Ferrari Dino 246 que pilotó el desaparecido Wolfgang Von Trips. De épocas más recientes, se pudo contemplar el Tyrrell



**VIEJOS TIEMPOS**  
50.000 espectadores asistieron a esta insólita carrera.



**EL ESFUERZO MERECIÓ LA PENA.** Las calles de Porto Cervo recuerdan lo que en un tiempo fueron las carreras en Montecarlo.



**«GRANDE DINO».** Este Ferrari Dino 246, que en 1959 pilotó Wolfgang Von Trips, fue admirado tanto por su belleza como por su restauración.



**TOQUE ACTUAL**  
Riccardo Patrese, con su Benetton Ford B 193, representaron la pincelada moderna en la carrera.

**AYER Y HOY**  
El Larrousse Cosworth rodó junto al Tyrrell P34 dotado de seis ruedas y que perteneció Ronnie Peterson.

**AMASIO DE GLORIA**  
Tras la meta se juntaron cuarenta años de historia de Fórmula 1 representados por diferentes coches. Entre ellos el primer Ferrari que se construyó.

acogida fuera de lo común que ensombreció la presencia de Fangio. Alesi pidió conducir el coche de Villeneuve como obsequio al fanatismo del público; sin embargo, el director deportivo del Cavallino, Jean Todt, dio permiso sólo para que Alesi diera unas cuantas vueltas al trazado con un Ferrari 348 Spider y en su compañía. La integridad del piloto, en la actualidad es uno de los más apreciados valores que forman el patrimonio de la escudería de Maranello en la F-1. Por el contrario, la «vuelta turística» de Alesi con Todt a su lado, en función de Espíritu Santo, se convirtió en una exhibición de conducción temeraria que enloqueció a los espectadores y llevó a Todt al borde del infarto. La repercusión televisiva de este improvisado G. P. de Todos Los Tiempos, ha abarcado mucho más de lo previsto. De hecho, se desplazaron a Porto Cervo unidades de Japón, Estados Unidos y de casi todos los países europeos. El éxito publicitario y de afluencia de espectadores ha dejado abierta la posibilidad de repetir la experiencia que ha hecho posible la concentración de coches históricos, que habitualmente vegetan en los museos. Hasta la fecha, sólo en esporádicas ocasiones y sin tener esta envergadura, se han juntado el McLaren M 23 de James Hunt, el Surtees TS 20, el Fittipaldi FW 05, el Alfa Romeo 184 Turbo y el inédito Minardi Subaru Boxer M 188. Todo ello, en virtud de la tecnología aplicada al automóvil y al deporte. ○

Gigi Corbetta  
Fotos: Foto 4



Rallye de Australia

# TOYOTA: ¡BANZAI!

Finalmente una marca japonesa ha logrado imponerse en el Campeonato del Mundo de Rallyes para Marcas, por primera vez desde su creación en 1973. Después del dominio ininterrumpido de Lancia durante los últimos seis años, Toyota ha conseguido un título tan preciado que hasta ahora sólo parecía al alcance de los fabricantes europeos.



Esteban Delgado  
Enviado especial

Un galardón que el antiguo equipo de Carlos Sainz había buscado con ahínco en los últimos tiempos y que se le había escapado de las manos, a pesar de los dos títulos de Pilotos logrados por el español en 1990 y 1992. Sin duda, Ove Andersson, presidente hoy del Toyota Team Europe y su creador en 1973, podrá sentirse satisfecho tras esa magnífica recompensa, después de años de improbos esfuerzos y contadas satisfacciones en sus inicios. Con la retirada oficial de Lancia y la toma,

DEPORTE

COMPANERA Y FUTURA ESPOSA  
Pirjo Kuivanen es desde hace unos años la compañera habitual de Juha Kankkunen, quien ahora luce incluso la vestimenta del Toyota Team Europe.





por parte de Japón, del control efectivo del equipo de Colonia, el Toyota Team Europe quedaba sobre el terreno en 1993 como la formación más potente, tanto económica como humanamente, con la incorporación de dos pilotos como el francés Didier Auriol y el finlandés Juha Kankkunen.

Con triunfos en Montecarlo, Suecia, Safari, Argentina y 1000 Lagos y el descalabro inicial del Jolly Club con Carlos Sainz y los otrora todopoderosos Lancia HF Integrale, sólo la competitividad del Ford Escort Cosworth y sus victorias en Portugal, Córcega y Acrópolis habían puesto un interrogante sobre las posibilidades de la marca japonesa.

Sin embargo, la nueva reglamentación que limita a diez las participaciones oficiales de una marca en el Mundial de Rallyes y a ocho el número de resultados a contabilizar, han dado el título a Toyota antes de lo previsto. Con el triunfo de Juha Kankkunen en el Rallye de Australia, Toyota suma 151 puntos gracias a seis victorias, un segundo lugar y un tercer puesto, pudiendo tomar puntos todavía en una de las dos pruebas donde ha anunciado su presencia: Cataluña y RAC de Inglaterra, al haber abandonado en Grecia. Por su parte, Ford cuenta con 125 puntos, resultado de tres victorias, tres segundos puestos y un tercero, siendo factible para la marca de Boreham sumar nuevos puntos en dos de las tres pruebas que restan. Por lo tanto, Ford podría conseguir dos victorias bastante factibles en Sanremo y Cataluña, rallyes asfalto cien por cien, descartando su tercer puesto en Australia y no pudiendo tomar puntos, aunque participe en Inglaterra por rebasar el límite de participaciones tras su resultado negativo en Suecia. Ello llevaría su casillero a 125 - 14 (Australia) + 20 (Sanremo) + 20 (Cataluña) = 151 puntos. En ese momento, la marca japonesa sería igualmente poseedora del título de Marcas, aunque no sumase ningún punto desde hoy al final de temporada, gracias a su mayor número de victorias, seis reales contra cinco factibles de su rival.

Todo ello ha sido mérito casi exclusivo del finlandés Juha Kankkunen, recompensando así al equipo y a la persona, Ove Andersson, que le

#### ÚNICO RIVAL

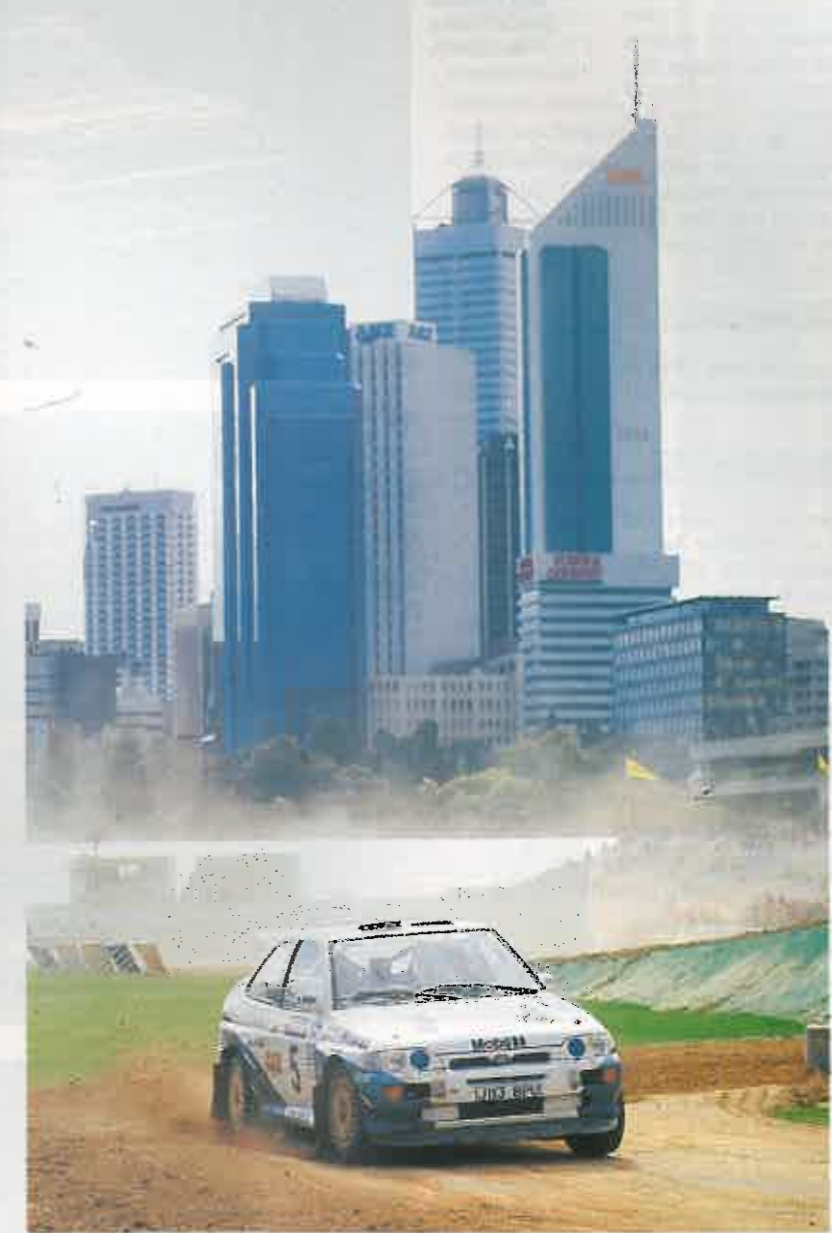
El abandono de Didier Auriol, en el séptimo tramo, privó al rallye de una bonita y dura confrontación.



#### DEPORTE

diera su primera oportunidad en el Mundial. El piloto de Toyota ha realizado una temporada extraordinaria, encabezando el Mundial en la primera mitad del año, sin confiar en su tradicional dosis de suerte y buen hacer en las pruebas que cie-

le llevó a contar al final de la primera etapa de nueve tramos con un minuto, 17 segundos sobre su más inmediato seguidor, el escocés Colin McRae con su Subaru. Distancia que nadie pudo reducir en la segunda, por lo que el piloto de Toyota no



**DOWN UNDER**  
Sobrenombre con el que se conoce Australia, donde Ari Vatanen (página siguiente) se encontró con la segunda posición y François Delecour (abajo) tuvo problemas eléctricos en su Ford Escort Cosworth, a pesar de lo cual los acontecimientos del último día le dieron la tercera plaza.

rran el calendario. A estas alturas con cuatro triunfos en su haber, Safari, Argentina, 1000 Lagos y Australia, difícilmente puede escapársele el título de Pilotos al finlandés. En Australia, Kankkunen dominó la prueba desde el primer tramo cronometrado, no cometiendo el más mínimo error ni ante sus rivales ni cuando se ausentaron. El extraordinario ritmo de carrera que impuso, sólo seguido a duras penas por su compañero de equipo Didier Auriol,

tuvo más remedio, para no dormirse, que colocarse él mismo un listón: el de los dos minutos de ventaja. Barrera que superó al final de la tercera etapa, la más larga y difícil, no perdiendo en ningún momento la concentración, ni siquiera haciendo un amago de cometer el más mínimo error. Un margen final superior a los seis minutos sobre el segundo clasificado, Ari Vatanen contra el que estuvo luchando al segundo hace un par de semanas en Finlandia,



## CLASIFICACIONES

1º Kankkunen-Grist (Toyota Celica Turbo 4WD), 5 horas, 19 minutos, 58 segundos; 2º Vatanen-Berglund (Subaru Legacy 4WD Turbo), a 5m 52s; 3º Delecour-Grataloup (Ford Escort Cosworth), a 23m 44s; 4º Dunkerton-Gocentas (Mitsubishi Lancer Evolution), a 26m 20s; 5º Halder-Wendel (Audi Quattro S2), a 28m 50s; 6º McRae-Ringer (Subaru Legacy 4WD Turbo), a 35m 55s; 7º Ordynski-Stacey (Mitsubishi Lancer Evolution), 1º Grupo N a 38m 44s; 8º Bates-Taylor (Toyota Celica Turbo 4WD), a 43m 52s; 9º Inoue-Hayashi (Mitsubishi Lancer Evolution), Grupo N a 49m 44s; 10º Officer-Officer (Mitsubishi Lancer Evolution), Grupo N a 51m 45s;

## MUNDIAL DE MARCAS

1º Toyota, 151 puntos; 2º Ford, 125; 3º Subaru, 90; 4º Mitsubishi, 69; 5º Lancia, 67.

## MUNDIAL DE PILOTOS

1º Juha Kankkunen, 111 puntos; 2º François Delecour, 82; 3º Didier Auriol, 71; 4º Massimo Biasion, 66; 5º Colin McRae, 50; 6º Carlos Sainz, 35; 7º Kenneth Eriksson, 26; 8º Tommi Makinen, 26; 9º Markku Alen, 25; 10º Andrea Aghini y Gustavo Trelles, 22.

## COPA FIA GRUPO N

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

## FÓRMULA 2 CONSTRUCTORES

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

## LÍDERES SUCESIVOS

TC 1-34, Kankkunen.

## ABANDONOS

TC 2, Jorge Recalde (Lancia HF Integrale), accidente; TC 3, Carlos Sainz (Lancia HF Integrale), accidente. TC 3 «Possum» Bourne (Subaru Legacy 4WD Turbo), accidente. TC 7 Didier Auriol (Toyota Celica Turbo 4WD), Motor. TC 33, Massimo Biasion (Ford Escort RS Turbo) problemas eléctricos.

## POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Kankkunen	26	6	2	-	-	-
McRae	6	16	7	3	-	-
Vatanen	3	6	17	3	4	-
Auriol	3	3	-	-	-	-
Sainz	-	1	1	-	-	-
Delecour	-	-	5	17	7	3

**CRASO ERROR**  
Carlos Sainz se salió en el tercer tramo, en un prueba como la australiana, en la que contaba con grandes posibilidades de triunfo.



**COMO EN LOS VIEJOS TIEMPOS**  
La quinta posición de Sepp Halder, con el Audi Quattro S2, podría animar a la firma de Ingolstadt a volver al Mundial. Colin McRae (abajo) volvió a las andadas cuando era segundo.

## DEPORTE

en una prueba bastante rápida, lo que equivale a pequeñas diferencias, lo dice todo en favor del piloto de Laukaa.

Un triunfo que es el cuarto de Juha Kankkunen en tierras australianas, lo que lleva su casillero particular a 19 victorias en el Campeonato del Mundo de Rallyes, donde empató con Markku Alen, sobre un total de 85 participaciones desde su debut en el Rallye de los 1000 Lagos de 1979.

La pronta desaparición de Didier Auriol facilitó las cosas a Kankkunen. Si el año pasado el piloto francés derrotó en toda regla a su compañero de equipo, cuando ambos estaban encuadrados en las filas de Lancia, esta vez Auriol no pudo ha-

carretera en una de las contadas ocasiones en que los organizadores le habían adjudicado el número uno y en una jornada súper difícil, tanto por el carácter de los tramos como por las cambiantes condiciones climatológicas, alternándose el sol y la lluvia constantemente, no era lo más adecuado para aspirar al triunfo final. El segundo mejor tiempo tras Kankkunen, en el primer tramo cronometrado y el tercero tras los hombres de Toyota en el siguiente, hicieron concebir a Sainz algunas esperanzas de mantener su ritmo de carrera. Sin embargo, un pequeño atasco de tráfico en la carretera de enlace entre el primero y segundo tramo hizo que el piloto de Lancia llegase con el tiempo justo a su



**PRIMER AUSSIE**  
Ross Dunkerton logró llevar a la meta su Mitsubishi Lancer, después de muchos problemas de suspensión.

cer nada por frenarle mientras estuvo en carrera. Una piedra dejada en medio de la carretera por Vatanen en el séptimo tramo cronometrado perforaba el cárter de su Toyota Celica Turbo 4WD, perdiendo todo el aceite camino del crono, rompiendo finalmente el motor. Un abandono definitivo para las aspiraciones del piloto de Montpellier cuando era segundo a siete segundos de Kankkunen, al que no había logrado superar en ningún tramo, después de dejar el crono empatado en el mismo segundo con el finlandés en tres ocasiones.

Otro de los que se fue a casa anticipadamente fue Carlos Sainz. Entrenar con un Subaru Legacy de baja cilindrada y tener que abrir la

asistencia para sustituir sus neumáticos, sin poder cambiar las suspensiones excesivamente duras para el terreno. De esta forma, en una curva el Lancia reaccionaba extrañamente y Carlos Sainz se salía violentamente, llevándose dos árboles por delante con la suspensión y rueda delantera derecha de su vehículo. Un error que puede perjudicarlo en las conversaciones que mantiene actualmente cara a 1994.

Tanto Ford como Subaru, protagonista del Rallye de Nueva Zelanda a principios de agosto, quedaron apartadas de la victoria sin razón aparente. Colin McRae se mantuvo segundo durante tres de las cuatro etapas, con su peculiar y espectacular estilo, siendo el segundo día el

## TRAMO A TRAMO

♦ **UN VIEJO CONOCIDO**  
Campeón de Rallyes de los Estados Unidos en once ocasiones y ganador de 108 pruebas nacionales e internacionales, el piloto de Vermont, John Buffum, regresaba a la competición después de una larga inactividad, cambiando su viejo Audi Quattro por un Honda Civic VTEC de grupo N.

♦ **MÁS DE LO MISMO...**  
Antes de Australia, Carlos Sainz estuvo probando cerca de Sanremo un nuevo tipo de servodirección en su Lancia, que no dio los resultados esperados, así como nuevos amortiguadores de fabricación sueca, con una mejora notable sobre las suspensiones. Siguen las pruebas de neumáticos, tanto de Michelin como de las Pirelli, que usará Aghini y a final de mes se harán las pruebas de resistencia y fiabilidad del nuevo motor. Todo ello si no roban el furgón de los recambios como pasó la semana pasada en el Ciccio, centro de etapa del Rallye Sanremo.

♦ **TRÁGICO SUCESO**  
Nada humanamente posible pudo hacerse por el copiloto de «Possum» Bourne, el neozelandés Roger Freeth, tras el accidente de su Subaru Legacy en el tercer tramo, a pesar de que tanto el habitáculo como el asiento resistieron el impacto. Las graves heridas internas en el tórax fueron la causa del deceso, a pesar de la rápida asistencia proporcionada por el helicóptero de la organización, apenas tres minutos después. Roger Freeth, de 38 años, era doctor en Anatomía y poseedor de catorce títulos nacionales en motociclismo, dedicándose en 1973 a las carreras de automóviles, primero como piloto y después en el asiento de la derecha, tras sufrir una herida en una mano. Era copiloto de Bourne desde el RAC Rally del año 1987.





**SE ACABÓ PARA BIASION**  
El abandono de Miki Biasion en la última etapa, por problemas eléctricos en su Ford Escort Cosworth, le han cortado sus aspiraciones al título mundial.



Único en no poder seguir el ritmo de Juha Kankkunen. Sin embargo, en el antepenúltimo tramo se aparcaba violentamente con su Subaru Legacy sobre el tronco de un árbol, perdiendo sólo 34 minutos gracias a la ayuda de los espectadores, descendiendo a la octava posición

que sería finalmente la sexta tras un último y desesperado esfuerzo. Su posición la heredó Ari Vatanen, un tanto fogoso en los inicios, que tuvo que cambiar el turbo de su Legacy a mitad del segundo día, pero que tampoco logró cronos dignos de señalar.

En Ford se las prometían muy felices tras lo sucedido en las Antípodas, a pesar de la bisoñez de sus pilotos en otro terreno particular como el australiano, con tramos bastante rápidos y estrechos a la vez, adherencias cambiantes y las particulares «bolas de cojinete» que cubren la superficie del terreno. A François Delecour se le atragantó desde el primer momento y así lo declaró en sus manifestaciones antes de la salida.

A pesar de traer desde Europa «ex-profeso» un Escort Cosworth para los test, en carrera Delecour no pudo aguantar el ataque de Vatanen, perdiendo la cuarta posición el tercer día cuando en el tramo más largo, Wellington, de 45 kilómetros, se rompió el sensor del cigüeñal que controla el encendido. Ello le costaba 12 minutos y una nueva posición, beneficiándose de los acontecimientos de la jornada siguiente en la que abandonaba Miki Biasion, cuarto por problemas eléctricos similares a los del francés. ○

T O D O G A S A



## RALLYE DE TIERRA DE CANTABRIA

EL pasado fin de semana se disputó en tierras santanderinas la cuarta prueba puntuable para el Campeonato de España de Rallyes Sobre Tierra donde Guillermo Barreras y su Citroën AX Turbo conseguían la tercera victoria consecutiva en lo que va de año.

El rallye en sí, con unos tramos muy rápidos y embarrados, volvió a ser una repetición de las pruebas anteriores con los Citroën oficiales de Barreras y Burrull asentados en las dos primeras posiciones desde el principio al final, con la única oposición del Ford Sierra Cosworth de Claudio Aldecoa, que con múltiples problemas en su montura sólo consiguió un «scratch» llegando a la meta en tercera posición.

Es lamentable que un campeonato con diez años de vigencia haya



**A LA EXPECTATIVA**  
Burrull se mantiene guardando las espaldas de su compañero Barreras.



caído tan bajo. Habitualmente recordamos los años anteriores, el pasado sin ir más lejos, que veíamos luchas al segundo por la primera posición entre auténticos monstruos de la competición, como Lancia Delta Integrale, Ford Escort Cosworth y pilotos como Gustavo Trelles o Mía Bardolet y en su día incluso Carlos Sainz, que animaron este campeonato, en la actualidad, devaluado.

Siguiendo con el rallye, después de esta pequeña reflexión, caben destacar las buenas carreras efectuadas por el joven Iñaki Albelaiz a los mandos de su potente y espectacular Austin Metro 6R4 que finalizaría tras el trío de cabeza o la pugna que libró José Alonso por la primera plaza entre los Citroën de la Cha-

llenge, consiguiendo además ser quinto de la general.

Igualmente ocurría entre los pilotos de dos ruedas motrices, categoría en la que Jordi Torra y su Volkswagen Golf GTi 16V era primero tras un rallye al ataque, desbancando a su máximo opositor José Alsina que finalizaba segundo con idéntica montura.

Entre los participantes en la Copa Seat Marbella, Badía llegaba primero con pequeña oposición por parte de Calvo y San José.

El Campeonato, tras esta prueba, está encabezado por los dos pilotos de Citroën con lo cual, el título, si no ocurre nada extraño, lo tiene en el bolsillo Guillermo Barreras al igual que el de marcas Citroën.

**José Manuel Alonso**

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

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



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

Si deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 14.560 ptas

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

D. \_\_\_\_\_

Calle \_\_\_\_\_

Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_

Fecha de nacimiento \_\_\_\_\_ DNI \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_

Precio suscripción \_\_\_\_\_

España	14.560 ptas	América, África	35.256 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez	29.016 ptas	Asia, Oceanía	48.516 ptas

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

M-519



◆ **CARRERA DE CAMIONES, EN MARCHA**

Durante los próximos días 1, 2 y 3 de octubre el circuito del Jerama acogió, una vez más, el Gran Premio Camión de España.

Contemplar las derrepantes de estos «mastodontes», con potencias superiores a las 2.000 caballos, asegura el espectáculo de una prueba de carácter como telonero de la Copa Clio 16V y de la Fórmula Renault y el show de Patrick Roussey.

El precio de las entradas se ha establecido en 3.000 pesetas para pelotas y 5.000 pesetas para tribunas y la compra anticipada se puede recibir a través de RPM Team Dirección en el número de teléfono (93) 419 97 40.



◆ **ÉXITO TOTAL**

La última carrera del Campeonato Británico de Fórmula Renault, celebrada en el circuito de Silverstone, ha supuesto un broche de oro para el equipo Racing for Spain-Central Hispano 20. Si hace dos carreras, en el circuito de Thruxton, Iván Arias lograba ya el campeonato, ahora en Silverstone tanto él como su compañero de equipo, Javier Díaz, logran plaza en el podio.

◆ **DOMINIO DE ALFA ROMEO**

La última carrera del Campeonato de Turismo Alemán, celebrada en el circuito de Hockenheim, ha sido un triunfo total para la marca italiana Alfa Romeo que veía cómo dos de sus 155 V6 T1 copaban las dos primeras

**EL FITO, DECISIVO**

Los próximos días 1, 2 y 3 de octubre se celebrará en Asturias la vigesimosegunda edición internacional de la Subida al Fito, última prueba puntuable para el Campeonato de Europa de Montaña que, esta temporada, además será decisiva de cara al título, cuyo favorito será, un año más, el piloto vasco del equipo Central Hispano 20, Andrés Vilarño, que podría lograr su quinto título europeo de la especialidad. La prueba, que transcurrirá por la espléndida **Sierra del Suevo**, contará con una participación internacional de primera magnitud y, a pesar de las dificultades económicas del momento, sus organizadores han logrado lo necesario para que el realce de la prueba la convierta en la más atractiva del calendario internacional.



**MOTORES PEUGEOT F 1**

DESPUÉS de múltiples comunicados y desmentidos, la presentación oficial del nuevo motor **Peugeot V10** de Fórmula 1 es ya un hecho. Tras su brillante participación en Rallyes, Raids



y Sport Prototipos, la marca francesa opta ahora por su participación en el campeonato que es máximo exponente del automovilismo deportivo a nivel mundial. Según la marca francesa, en su decisión ha tenido gran influencia la nueva normativa FISA encaminada a la reducción de costes y la estabilidad de la reglamentación. Por el momento, aún no está decidido qué escudería recibirá los motores de esta marca francesa aunque se sabe que ha habido diversos contactos con algunas de las presentes en el actual panorama de F-1.

**OBJETIVO CUMPLIDO**

EN la última prueba del Campeonato de Europa de Fórmula Ford, que tuvo lugar en el circuito Bugatti de Le Mans, Marc Gené obtuvo una **inapelable victoria** que significa además la consecución del subcampeonato en este reñidísimo certamen. En la carrera, Gené salió en quinta posición pero en la tercera vuelta ocupaba ya el segundo puesto por detrás del francés Ayari. El resto de la carrera fue un continuo espectáculo del piloto español que marcó varias vueltas rápidas su-

cesivas. Finalmente y a pesar de la tremenda oposición del francés, Marc se imponía con un hábil adelantamiento en la última vuelta.



**ANDRETTI DE VUELTA A CASA**

LA tercera plaza obtenida por Michael Andretti en el Gran Premio de Italia en Monza habrá sido su único podio durante su permanencia en Fórmula 1 conduciendo un McLaren. El hijo del ex-campeón mundial de F-1 Mario Andretti llegó a la escudería británica avalado por sus éxitos en la **Fórmula Indy**, de la que fue campeón en la temporada 91. Sin embargo, su llegada a McLaren coincidió con la retirada de Honda, suministrador has-

ta entonces de los magníficos motores que consiguieron seis títulos entre el 84 y el 91. Además el joven Andretti ha tenido la mala suerte de verse envuelto en diversos accidentes. Todas estas circunstancias han sido determinantes para que el piloto estadounidense haya decidido volver a su país sin terminar siquiera la actual temporada.

Mikka Hakkinen será el encargado de pilotar el segundo McLaren en las tres pruebas que restan.

**MANSELL CAMPEÓN**

CON una nueva victoria, esta vez en las 200 Millas de Nazareth, el bravo piloto inglés **Nigel Mansell** se proclamaba Campeón de la Fórmula Indy imponiéndose a los Penske-Chevrolet de Emerson Fittipaldi y Paul Tracy. Esta ha sido la quinta victoria para el británico que se convierte así en el tercer Campeón de F-1 que logra vencer también en Indy, y el único que lo ha hecho en el primer año de participación.



posiciones en ambas mangas, con lo cual sumaban, el Campeonato de pilotos obtenido la semana pasada por Niccolò Larini, el Campeonato de marcas. El héroe de la jornada fue Alessandro Nannini que se muestra cada vez más recuperado de su accidente. El segundo puesto fue para el Alfa de Giorgio Francia en competencia con los hombres de Mercedes.

◆ **CAMEL TROPHY '94**

La nueva edición de la aventura que transcurrirá por Brasil, Uruguay, Argentina y Chile ya tiene nombre en España: «**TRANSANDINA '94**», a partir del próximo mes comenzará el plazo de inscripciones.



◆ **INDOOR DE VALENCIA**

El brillante subcampeón del Mundo de Trial, Marc Colomer se ha impuesto en la prueba indoor celebrada en la plaza de toros de Valencia ante 12.000 espectadores. El piloto catalán logró imponerse en la final al pentacampeón mundial Jordi Tarrés, que finalizó segundo, y al reciente ganador del Trial de Finlandia Steve Colley.

«hummel»



Hummel, primera marca especializada en equipaciones deportivas y Sport Wear, se lanza ahora a competir sobre ruedas patrocinando a BALBA CAMINO, joven promesa con importantes triunfos en su palmarés.

La firma de este contrato contribuye al ímpetu de Hummel en su proyección hacia nuevos sectores en el mundo de la moda deportiva.

**hummel**  
SPAIN, S.A.

C/ Concha Espina 8 - 7ª Izq. - 28036 Madrid  
Tmo.: (91) 561 19 05 - Fax: (91) 561 19 24



## Consumidores de gasolina

**L**OS españoles tardamos en adaptarnos a las nuevas situaciones más de la cuenta y así nos luce el pelo. La cuestión que me inspira estas líneas se centra en la nueva situación que vivimos desde que desapareció el **Monopolio de Petróleos del Estado**, para pasar a una situación de libre mercado en lo que a combustibles se refiere. No somos conscientes de que la gasolina es un bien de consumo más, igual que lo es el pan, los cebollinos o los zapatos. De la misma forma que el consumidor exige en el supermercado que el producto tenga unas condiciones mínimas de calidad, precio, presentación y servicio, el conductor debe exigir en la gasolinera. Desgraciadamente, los españoles tenemos poca educación de consumo y, en el caso de las gasolineras, ninguna. Así pues, no se entiende cómo hay gente que sigue parando a repostar en estaciones de servicio donde no se puede poner el pie en el suelo sin quedarse pegado a la grasa acumulada de años y años, o gasolineras cuyos servicios parecen museos de enfermedades venéreas y todo un sinfín de desatinos que son moneda corriente. También hay que decir, que se aprecia el esfuerzo que están realizando las diferentes **compañías petrolíferas** en este sentido, pero desgraciadamente todavía queda mucho de la época anterior y, en muchos sitios, la mejora se ha limitado a sustituir el antiguo cartel por uno más vistoso con los colores del suministrador de turno. Es el conductor, como un consumidor más, el que

tiene que exigir y denunciar esta situación. El tiempo y la creciente competencia del sector hará que aquellos puntos de venta no deseables mejoren o vayan a la quiebra. Esta presión por parte de los clientes, o sea los conductores, también pondrá fin a hechos anómalos tales como que haya que pagar lo mismo por un litro de gasolina en una **gasolinera-autoservicio** que en una con dependientes. En los países con tradición en estas cuestiones, el aborro que supone no contar con personal, revierte en un precio ligeramente inferior en los combustibles. Otra práctica que han puesto muchas compañías de moda desde que aparecieron las gasolineras de 98 octanos sin plomo, es la desaparición de los surtidores de la gasolina de 95 octanos sin plomo. Este tipo de gasolina nos acerca a Europa y permite que nuestros coches rindan al máximo, pero de ahí a obligar a todo el mundo a pasar por el aro, hay mucho trecho, sobre todo si se tiene en cuenta que el precio de esta gasolina es **libre**, por lo que se podría llegar a dar el caso de que en una estación de servicio de nuestras desabastecidas autovías nos obligasen a pagar el litro de gasolina de 98 sin plomo para nuestro flamante coche catalizado a 150 pesetas el litro (por ejemplo), o seguir hasta el siguiente poste que no se sabe dónde está. No hay una obligación legal en este aspecto, pero sí que puede existir el rechazo de los clientes, que puede ser mucho más eficaz.

Victor Piccione



# LAS PRUEBAS DE FUEGO DE UN TODO TERRENO.



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

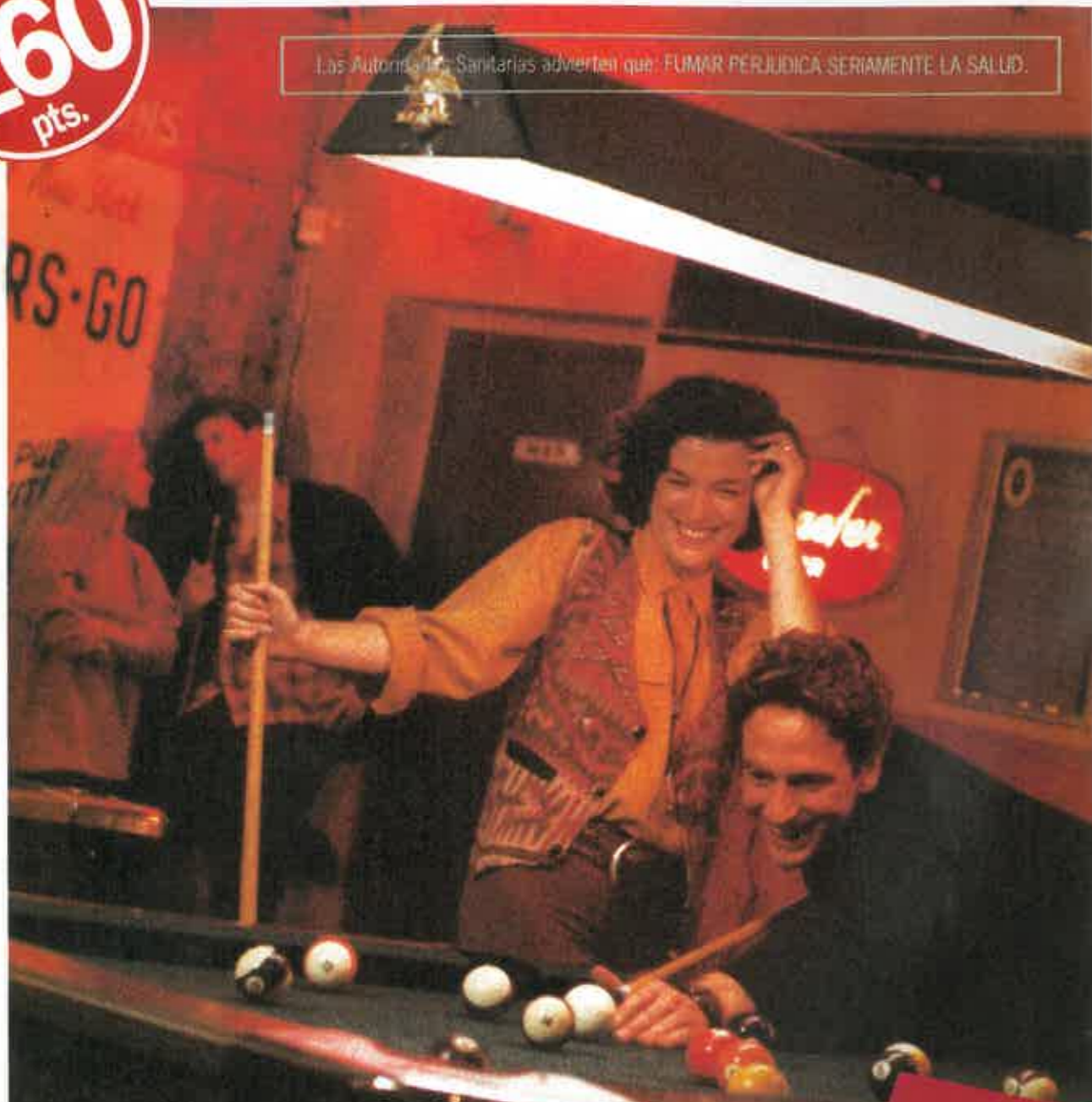


Conduce con ventaja.



FULL AMERICAN FLAVOR  
**160**  
pts.

Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.



**BOYS & GIRLS**  
**L&M**



Juntos por placer.



FÓRMULA 1 DE AYER Y DE HOY

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

28 de septiembre 1993

Núm. 519 • 350 pts.

*BMW 320i frente a MERCEDES C220*  
**EL DUELO DEL AÑO**



**AL VOLANTE**  
**CHRYSLER NEON**  
**APUESTA POR**  
**EUROPA**

