

SEAT
LA LARGA
MARCHA

- La marca no desaparece
- Las claves de la crisis
- 40 años de historia

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

12 de octubre 1993 • Núm. 521 • 350 ptas.

Al Volante

ROVER 600

YA EN ESPAÑA



PRUEBA
AUTOMATICOS

RENAULT 19
Y OPEL ASTRA
A FONDO

Lo Ultimo



EL TOYOTA CELICA CAMBIA DE CARA



Otro Mercedes para la historia.



Mercedes presenta el primer Diesel Multiválvula del mundo.

►1936. Mercedes presenta el primer motor diesel del mundo montado en un vehículo de serie.

►1993. Mercedes continúa añadiendo páginas a la historia del automóvil, presentando el primer motor diesel del mundo con técnica de 4 válvulas por cilindro. Un motor con las prestaciones de un turbo-

diesel, pero aún con más ventajas: reducción drástica de la emisión de partículas, gases y del consumo, aumentando la potencia en un 20%.

►Nada será como antes. A partir de ahora, todos los motores diesel del mundo tienen como referencia a Mercedes. Es el tiempo que nos ha tocado vivir. Es la nueva Clase E.

La nueva Clase E.
Los Mercedes de nuestro tiempo.



Mercedes-Benz

Motor 16



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

Director:
Ángel Carchenilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta, Manuel Doménech. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M^a Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Luis M. Turnes (diseño).** **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Ángel Robledo, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** José Robledo, Ramón Rodríguez. **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. **Secretaría 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^a Gómez-Morán (Jefe), José M^a Ormazábal.

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 Archa y M^a Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera.

Publicidad Zona Cataluña: Pere Calais-Ruó. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Irujo. **Director de Publicidad Internacional:** M.Ángel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 5^a planta. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. **Fax:** 424 41 05. **VALENCIA:** Antiguo Paseo de Valencia, 58, 1^a 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. **Fax:** 373 68 83. **ANDALUCÍA:** Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. **Fax:** 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San 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).

E S T A S E M A N A



50
Honda
Prelude
2.2
VTEC.

PUNTO DE MIRA	6	MOTOS	92
ACTUALIDAD	12	Aprilia 125 RS Extrema	
Salvar Seat		DEPORTE	96
SU CASO	20	Seat Toledo Marathon	
AL VOLANTE	22	Subida al Fito	100
Rover 600		Gran Premio	104
Nuevo Ford Mustang	28	Camión de España	
Mercedes C36	34	A Todo Gas	110
LO ÚLTIMO	36	FIRMA DE LA CASA	114
Toyota Celica '94			
A FONDO	38		
Opel Astra 1.6i GLS Automático			
Renault 19 RT 1.8 Automático	46		
Honda Prelude 2.2 VTEC	50		
TÉCNICA	58		
Seguridad Ford			
PRECIOS	61		



92
Aprilia
125 RS
Extrema.



28
Al volante:
Ford
Mustang.

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

¿COMO DISFRUTAR DE LA NOVEDAD CON LA CONFIANZA DE LO YA EXPERIMENTADO?



Ruiz Nicoli

LO ULTIMO DE LOS CREADORES DEL COMPACTO.

BMW fue pionera en aplicar la tecnología y la exclusividad de las grandes berlinas en un automóvil de menor tamaño. Así nació el concepto compacto, que ha alcanzado su cima en los nuevos Serie 3.

Porque conservando la máxima habitabilidad, ofrecen, al mismo tiempo, la movilidad propia de automóviles de menores dimensiones.

Y porque presenta importantes novedades.

Dos Nuevas Berlinas: 318is y 325tds turbodiesel; y **tres Nuevos Coupés:** 316i, 325i Cabrio y M3.

Y la brillantez de los **nuevos motores** del 316i y 318i.

LA NOVEDAD MAS EXPERIMENTADA.

Una gama que contando con grandes innovaciones y lo último en diseño le brinda, además, la tranquilidad de lo que ya ha sido plenamente probado.

La misma experiencia que nos permite ofrecerle trece modelos con distintas carrocerías y motorizaciones, donde disfrutar del más amplio confort interior, tanto para el conductor como para sus acompañantes.

Y, por supuesto, del compromiso de BMW en materia de seguridad, que incluye, entre otras cosas, **ABS de serie.**

LOS NUEVOS COMPACTOS DE LA SERIE 3.



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 autopistas 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.

EQUIPAMIENTO DE SERIE: ABS. Dirección asistida. Elevalunas eléctrico. Cierre centralizado con desconexión automática de corriente del motor. Retrovisores eléctricos. Faros de óptica elipsoidal. Amortiguadores de gas. Parachoques autorregenerables. Indicador de Intervalos de Servicio. Indicador de consumo instantáneo. Pre-equipo de audio con seis altavoces. Crash-sensor.



Salvar SEAT

YA nos hemos recuperado del primer susto que amenazaba con borrar del mapa la marca SEAT, nuestro entrañable sello automovilístico, aquél que nos trae el recuerdo del legendario «Seiscientos» que tanto nos ayudó a viajar por nuestras provincias y conocernos unos a otros un poco mejor en los difíciles, pero apasionantes, años 50 y 60. Aquello significaba el principio del desarrollo, y el anagrama de SEAT era su bandera, bandera que sigue ondeando desde hace 40 años. Cuarenta años llenos de éxitos y dificultades que todos los de esta generación hemos identificado especialmente porque forman parte de nuestra historia personal.

Pero una vez más llegan las dificultades y las luces rojas se han encendido, esta vez con más intensidad que en otras ocasiones.

Es hora de reflexionar en profundidad sobre las interrogantes, algunas de ellas sorprendentes cuando han salido estos días a la luz. Ha llegado la hora de mostrar soluciones de futuro. Los máximos responsables de Volkswagen, junto con las máximas autoridades estatales, autonómicas y sindicales deberían empezar por

aclarar sus posturas, para entre todos llevar este barco a buen puerto. No debemos olvidar que esta crisis es la punta de un iceberg que afecta a todo el sector del automóvil en Europa y muy especialmente en España, donde la Administración carece hasta el momento de la sensibilidad necesaria para crear un marco adecuado que haga a nuestra industria más competitiva con respecto a otros mercados de trabajo.

Ángel Carbenilla

N.D. - Como primer paso importante en nuestro objetivo de mejorar la calidad de MOTOR 16, Javier Montoya, hasta ahora Jefe de Área de CAMBIO 16, acaba de ser nombrado Jefe de Edición de esta revista que en los próximos meses celebrará su Décimo Aniversario.

N.D. - Nota para nostálgicos. Vuelve el Ford Mustang, que conserva el «look» de los 60 con prestaciones de un deportivo de los 90, pero no se hagan muchas ilusiones, en principio no vendrá al mercado español, confórmense con escuchar a los Beatles en su último relanzamiento.

P U N T O D E M I R A

AGNELLI Y ROMITI SE QUEDAN EN FIAT

PARA sorpresa del mundo, Giovanni Agnelli, de 72 años y presidente de Fiat, que había anunciado que dejaría el cargo en junio del 94 e incluso que su hermano Umberto sería su sucesor, ha decidido mantenerse en el poder hasta el final del ejercicio económico de 1996. Esta decisión repercute también en el administrador delegado Cesare Romiti, de 70 años, cuya jubilación se esperaba a mediados del próximo año, por lo que ahora permanecerá en el cargo otros tres.

La continuidad de Agnelli y Romiti al frente de Fiat rompe con las reglas de limitación de edad para personal directivo en Italia pero, según señala un comunicado de Fiat, es necesario eliminar esta norma para asegurar a los accionistas la **estabilidad en la dirección**, en un momento crítico para las empresas italianas, según informa el corresponsal de Motor 16 en Italia Giancarlo Perini.

Por otra parte, el fuerte incremento de capital social, previsto para los próximos cinco años, y la permanencia de Agnelli y Romiti en la dirección, han sido bien aceptados tanto en el mundo del motor como en los círculos financieros. La inyección masiva de capital confirma la seriedad de la dirección en inversiones a medio plazo y su conocimiento de cómo conseguir el dinero necesario mientras también se reafirma la dirección de Fiat Auto Spa con la continuidad de Agnelli y Romiti.



DOS PUERTAS PARA EL CAMRY

TOYOTA acaba de presentar en Estados Unidos una nueva versión del Camry. Su característica principal reside en la carrocería de dos puertas en lugar de las cuatro que tenía la berlina. La línea se mantiene semejante a la del modelo original, pero con unos montantes más fluidos. Asimismo, la habitabilidad interior apenas se ha modificado y el acceso a las plazas posteriores se realiza a través de las generosas puertas. En lo que se refiere a la mecánica no hay tampoco grandes diferencias. El motor es el **V6 de tres li-**

tros y las suspensiones son algo más firmes que en la berlina, lo cual confiere al vehículo un carácter mucho más deportivo.

Finalmente, hay que decir que el nuevo Toyota Camry dos puertas será construido exclusivamente en la planta que la marca nipona tiene en **Kentucky** (Estados Unidos) y desde allí se exportará a Europa y Japón. No hay planes todavía sobre su llegada a España, pero no sería descabellado pensar que a lo largo del próximo año comenzaran a llegar las primeras unidades.

S E M A F O R O S

Otra vez los aparcamientos del Aeropuerto de Barajas vuelven a ser protagonistas de estas páginas. Parece que las continuas quejas no sirven para nada y a la constante falta de plazas a ciertas horas de la mañana se añade la costumbre de dejar sólo una taquilla de pago, sin tener en cuenta la llegada masiva de vuelos y viajeros. No nos cansaremos de repetir la necesidad de planificar los horarios para evitar que los usuarios a la llegada a Madrid tengan que padecer hasta más de una hora de espera para poder pagar y sacar el coche del aparcamiento.

«Lleno, por favor» es una nueva serie que, a imagen y semejanza de «Farmacia de Guardia», ha comenzado a emitir Antena 3 Televisión. En esta ocasión la farmacia se ha convertido en una estación de servicio y el protagonista, Alfredo Landa, es un gasolinero cuyas preocupaciones son el Real Madrid, Franco y la Iglesia. Entre sutidores y envases de aceite, los actores se mueven a sus anchas creando divertidas situaciones. Ya era hora de que los guionistas se acordasen del tema de la automoción, no para dramatizar sino para hacerlo protagonista de una serie con humor.

B R E V E S

♦ **MERCEDES EN ALABAMA** Después de cinco meses de deliberaciones, Mercedes-Benz, construirá su fábrica en Estados Unidos en la ciudad de Tuscaloosa, Alabama. La compañía alemana invertirá 300 millones de dólares (39.300 millones de pesetas) en la nueva planta, que comenzará a funcionar en 1996 y dará empleo a unos 13.000 trabajadores. Mercedes cuenta ya con una planta de fabricación de camiones en Carolina del Norte. Por otro lado, BMW anunció el año pasado su intención de construir una fábrica en Carolina del Sur.

♦ **MAZDA CON PÉRDIDAS** La compañía japonesa Mazda ha anunciado que espera perder unos 32.000 millones de yenes (32.400 millones de pesetas) al término del año fiscal 1992/93 —que se cierra en marzo—, frente a los 12.000 millones de yenes de pérdidas inicialmente previstos. Con las primeras pérdidas de Mazda desde 1975.

♦ **RECICLADO DE VEHÍCULOS** Anfac y la sociedad Royira han iniciado una experiencia piloto sobre reciclaje de vehículos. Esta iniciativa, para la que los fabricantes instalados en España han cedido 400 vehículos dados de baja, pretende obtener una aproximación real a la problemática con que se encontrará un centro de reciclaje que se instalara en España.



♦ **SCANIA CAMBIA DE NOMBRE**
La empresa filial del fabricante sueco de camiones Scania, ha anunciado el cambio de su nombre. A partir de ahora Scania Vehículos S.A. pasará a denominarse Scania Hispania S.A. De esta forma, se normaliza la denominación de la empresa en España. Al acto de presentación del nuevo nombre acudió el presidente del grupo Saab-Scania, Leif Ostling (en la foto), quien también es el presidente de la nueva sociedad Scania Hispania. El señor Ostling anunció para este año un balance positivo a pesar del tremendo descenso de los mercados de los vehículos industriales. El secreto de este balance reside en la buena actuación de la empresa al anticiparse a la crisis actual con un severo plan de reducción de costes. Para 1994 también se



NISSAN Y CITROËN AMPLÍAN OFERTA

CON un precio de venta fijado en 1.199.000 pesetas, Nissan ha iniciado la comercialización del Micra 1.0 L cinco puertas, una nueva versión que completa la ya amplia gama de este modelo. Con motor catalizado de inyección electrónica multipunto y 16 válvulas, el Micra 1.0 L, cinco puertas, dispone de 55 caballos de potencia y cuenta con un generoso equipamiento estándar.

Por su parte, Citroën también acaba de lanzar una serie especial de los populares AX 11i y 14D, bautizada con el sugestivo nombre de Tha-

lassa —mar en griego—. Los nuevos AX, excepto en las versiones base, gozan de un equipamiento especial y pintura metalizada. Incluido el IVA y el impuesto de matriculación, los precios de los nuevos Citroën van desde 1.156.000 pesetas que cuesta el Thalassa 11i básico con tres puertas, hasta 1.469.438 pesetas que cuesta el Thalassa 14D cinco puertas. Como opciones Citroën ofrece, por 150.000 pesetas, el aire acondicionado y para los modelos base la posibilidad de pintura metalizada por 20.454 pesetas.

COMERCIAL RENAULT

EL Consejo de Administración de Fasa-Renault ha dado luz verde a la creación de una nueva filial que se encargará de la comercialización de los vehículos de la marca. La nueva sociedad, que se denominará RECSA, comenzará a funcionar a partir del 1 de enero de 1994 y su capital social pertenecerá íntegramente a Fasa-Renault, que pre-

tende, con la creación de esta filial, separar la actividad comercial e industrial para agilizar la gestión. El presidente de RECSA será Luc Alexandre Menard, en la actualidad director comercial de la marca en la zona Sur de Europa, y el director comercial de Fasa-Renault, Gabriel Gil Royo, ha sido designado como director general de la nueva compañía.

GILERA CONTRA LAS CUERDAS

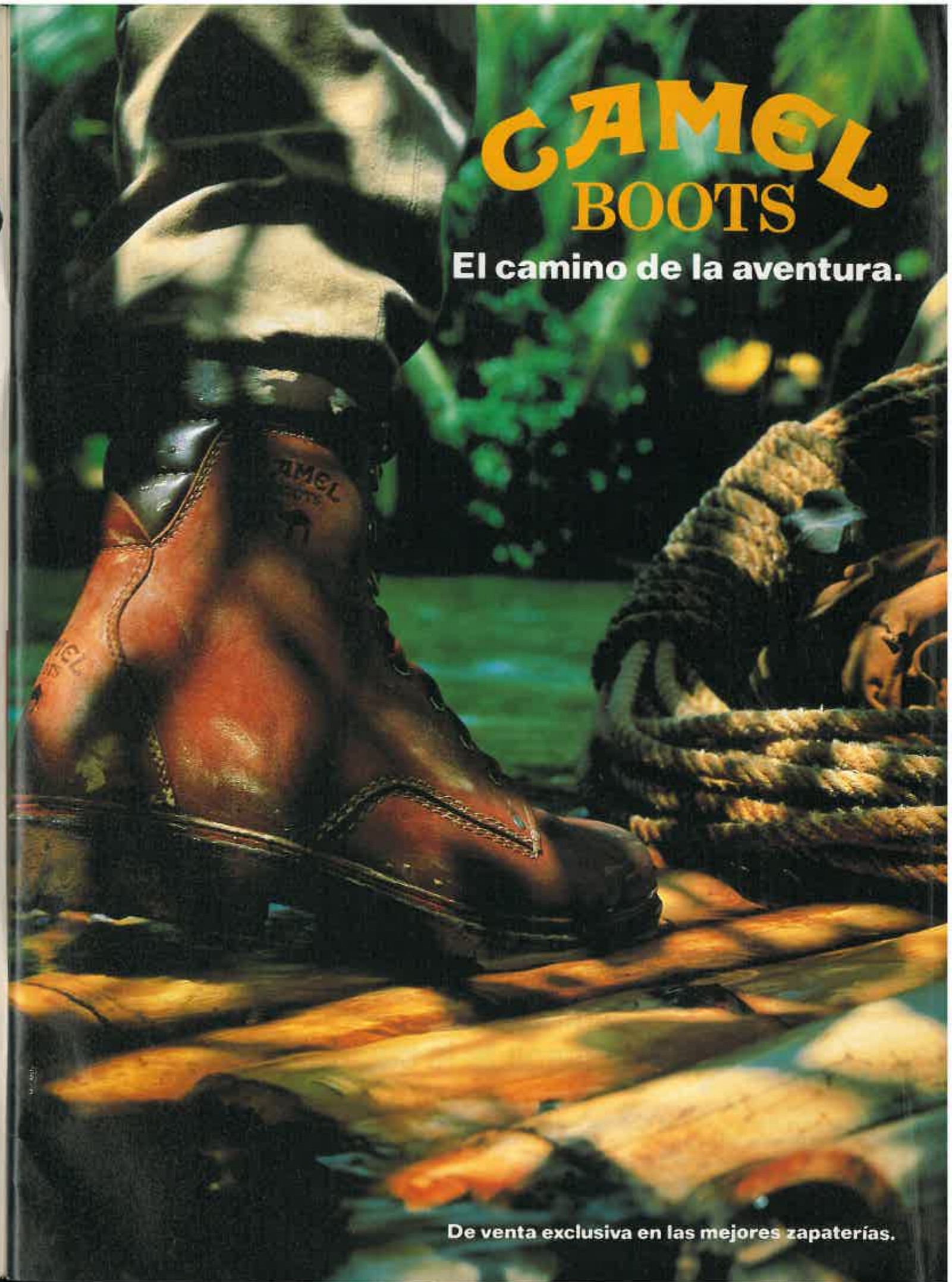
PIAGGIO Veicoli Europei, el mayor Grupo europeo en el sector de la moto acaba de hacer público un comunicado anunciando el cierre de la fábrica de Arcore, donde hasta ahora producían las motocicletas de la marca Gilera. Este cierre significa el despido de sus 369 trabajadores, que, según la nota de Piaggio, serán integrados en otros



puestos del Grupo. El cierre de la fábrica de Arcore es producto de la enorme caída de las ventas de las motocicletas de la cilindrada de 125 centímetros cúbicos que sólo en Italia ha sido del 40 por ciento en este último año. Por el momento, Gilera seguirá funcionando en la factoría de Pontedera aunque su futuro no está aún claro.



anticipan beneficios y se espera que en 1995 se puedan empezar a notar los efectos de la recuperación. Scania se encuentra en este momento en el quinto puesto entre los productores mundiales de camiones y autobuses y está especializado en los transportes pesados con una gama de motores que va desde 193 a 675 caballos. Scania cuenta en España con una red de 28 concesionarios, además de 24 talleres autorizados. El volumen de negocio en España para 1993 se estima en 12.434 millones de pesetas lo que representa el noveno puesto mundial para Scania Hispania y un 5 por ciento del volumen total del grupo.



CAMEL BOOTS

El camino de la aventura.

De venta exclusiva en las mejores zapaterías.

A U T O S O N I D O

♦ **PORTÁTIL NEC P100**
 Este nuevo modelo de la prestigiosa firma de telefonía NEC pertenece a la tercera generación de teléfonos portátiles. Esto ha permitido aprovechar los más sobresalientes detalles técnicos de sus antecesores el P3 y el P4, y sobre todo se ha incluido en el desarrollo de un aspecto tan importante para estos aparatos como es la autonomía. Así, el nuevo P100 ofrece tres horas continuas de conversación y 94 horas en espera lo que le sitúa a la cabeza del mercado. Dispone de un micrófono superior de ruido y una antena ultrasensible que mejora la recepción de la señal. Destaca también por la simplicidad de uso. El precio recomendado por la marca para este modelo es otro detalle relevante: 79.500 pesetas.



SEGURIDAD PARA EL AUTOMÓVIL

ALPINE, una de las marcas líderes en sistemas de Car-audio digitales, presenta una línea de alarmas para automóvil. Incorporan activación automática o manual, función de pánico, posibilidad de manejo de 2 ó 4 vehículos con el mismo mando a distancia, salidas exteriores que permiten manejar otros elementos electrónicos como el techo solar, detectores específicos para prevenir posibles intentos de violación del sistema (rotura de cristales, impactos, movimientos o inclinación del vehículo) y además en el **modelo 8040** se incorpora un sistema de radar para evitar las falsas alarmas. Este radar controla tanto el interior del vehículo como el espacio más cercano al mismo. La fiabilidad de este sistema es prácticamente del cien por cien, eliminando además falsas alarmas originadas por motivos diversos, como golpes de otros coches al aparcar. Los mandos a distancia disponen de un

microprocesador que puede efectuar hasta 5.000 trillones de combinaciones, con lo que es imposible detectar el código que controla el sistema. Por último, destaca el innovador mando a distancia **modelo 8041**. Es un mando de cristal líquido que dispone, entre otras funciones, de *display* de tiempo, hora y contador de tiempo de parking con capacidad de control de hasta cuatro vehículos.



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



No es el Típico 4x4. Nuestros Ingenieros han Hecho Algunos Cálculos más a la Hora de Diseñarlo.



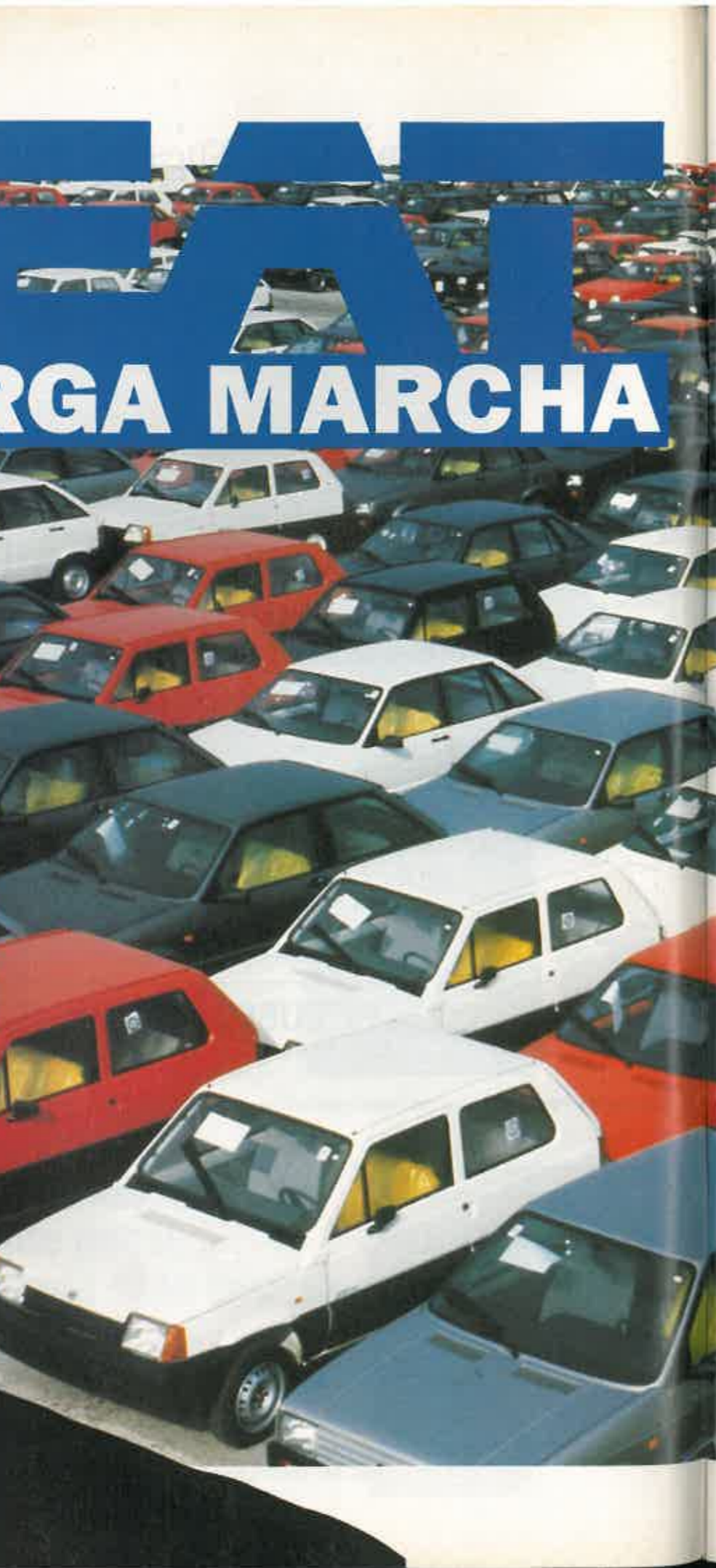
Mitsubishi Montero. Motores turbo diesel y V6 gasolina. Robustez mecánica. Transmisión Super Select 4x4. Amortiguadores regulables. Equipamiento completo. Suavidad en los mandos. Diseño elegante y dinámico. Acabado perfecto. Usted ya conoce los cálculos que han hecho nuestros ingenieros a la hora de diseñarlo. Compruebe ahora los resultados.

MITSUBISHI MONTERO



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

SEAT LA LARGA MARCHA



ACTUALIDAD

No se concibe la realidad automovilística española sin Seat. Sin embargo, su continuidad ha sido puesta en entredicho durante estos días, tras descubrirse la más grave crisis financiera de su historia. Más de 100.000 millones de pesetas puede llegar a perder durante este año, algo que en Volkswagen no pueden consentir y que como primera medida ha costado la cabeza del presidente de la empresa española, Juan Antonio Díaz Álvarez. Los gobiernos centrales y autonómicos negocian su salvación.

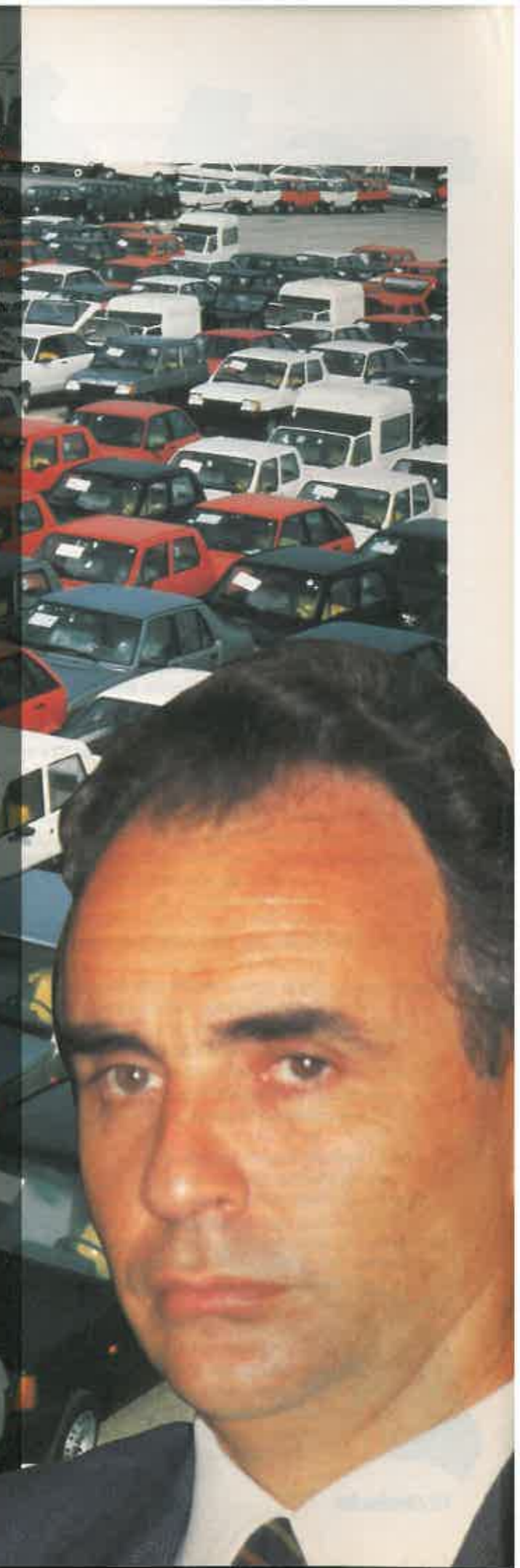
CUANDO saltó a los medios informativos la noticia de las pérdidas de 100.000 millones de pesetas previstas para el año '93 en Seat, un alto ejecutivo español mostró su asombro. No le cabía en la cabeza que una desviación de presupuestos de esta naturaleza pasara inadvertida. «Alguien, en Seat o en Volkswagen, no ha hecho bien sus deberes», comentaba. Hace 15 días, en el despacho del presidente del Gobierno se recibió una llamada desde Alemania. El presidente de Volkswagen, Ferdinand Piëch, quería hablar con Felipe González con la máxima urgencia. El presidente se encontraba reunido y Ana Navarro, secretaria de González, le sugirió que hablase con el vicepresidente Narcís Serra.

En una larga conversación, Piëch le informa que la situación de Seat es crítica, mostrándose sorprendido de que el Gobierno español no estuviese informado. Serra se pone en contacto con el ministro de Industria, Juan Manuel Eguía, quien, a lo largo de los días siguientes, habla con Piëch en dos ocasiones más. En una de ellas, el presidente de Volkswagen informa al ministro español que al rechazarse el plan de saneamiento propuesto por Díaz Álvarez, el presidente de Seat le ha presentado la dimisión, que «acepta inmediatamente». Sigue sin entender cómo el ejecutivo español aún no ha contactado con el Gobierno. En cambio, Díaz Álvarez sí mantuvo una reunión con Jordi Pujol y con el consejero de Industria de la Generalidad, Antoni Subirà.

Serra y Eguía fijan fecha para un encuentro con Piëch y Arriortúa el jueves 7 en Madrid. Pero finalmente, se reúnen un día antes

en un intento de ganar tiempo. Piëch «está de acuerdo con los principios generales expuestos por el Gobierno español, que también hacen hincapié en el mantenimiento de la planta de Landaben», según se expresa en el comunicado emitido tras la entrevista. Inmediatamente, los responsables de Volkswagen parten hacia Barcelona, donde se entrevistan con Jordi Pujol. Quieren dar seguridad al Gobierno español y al autonómico de que Seat no va a desmantelarse. El hombre clave, una vez más, será Ignacio López de Arriortúa, a quien tendrá que informar directamente el nuevo presidente de Seat.

Hay otros aspectos de Seat que conviene conocer. En primer lugar, que la novísima planta de Martorell, inaugurada esta primavera, no estaba funcionando según lo previsto. El arranque de la producción ha sido más laborioso de lo esperado. Los controles de calidad (muy severos en Volkswagen) estaban reduciendo la capacidad de producción. Tenía que haber alcanzado 1.200 unidades diarias y a finales de verano, sólo se producían 950. El director contratado para gestionar Martorell, Clive Griffiths, fue cesado y sustituido por el español Ramón Bultó, que en los últimos años ha realizado una excelente labor en la planta de Landaben, colocando los niveles de calidad del Polo muy por encima de la media de su categoría. Para Díaz Álvarez fue una contrariedad tener que prescindir de Griffiths, que venía avalado por una buena labor en las plantas de Honda y Nissan en Gran Bretaña, como experto en sistemas de producción a la japonesa. A los pocos meses de la llegada de Bultó a Martorell, la producción ya





PRODUCCION DE TURISMOS. GRUPO SEAT-VW ESPAÑA



ha alcanzado las 1.200 unidades diarias previstas y se espera llegar a 1.500 a finales de año.

Otro disgusto para Díaz Álvarez ha sido la ruptura de los acuerdos con Suzuki para la posible fabricación de un modelo de reducido tamaño, que sustituiría al Marbella. Estos acuerdos no eran muy del agrado de López de Arriortúa, que es un acérrimo enemigo de los japoneses y que preferiría una nueva planta en Amorebieta o incluso reestructurar Zona Franca, según sus conocidos proyectos industriales.

Seat se debate pues en otro periodo delicado de su historia. No es la primera vez. Es su sino. Lo que está claro es que hay vocación de seguir. Su futuro pasa posiblemente por una reconversión dura y, como decía un representante de la compañía: «en todo caso, las decisiones van a tomarse rápidamente; es el estilo de Piëch y Arriortúa.» Desde el Ministerio de Industria se lanzó un mensaje claro: «No te rindas». La Consejería de In-

reuniones se han sucedido. El *planning* inicial se fue variando según el curso de los acontecimientos. Incluso, durante la visita del Rey al País Vasco, Arriortúa, invitado por los empresarios vascos a la recepción, aprovechó para entrevistarse con el ministro Eguigaray, a quien por cierto no conocía, pese a que ambos son paisanos.

La plana mayor de VW, con Piëch a la cabeza se desplazó, en dos aviones privados a un hotel de Cabo de Gata (Almería) para preparar las reuniones con



1.500
Desde 1983 hasta 1992. Producción: 158.788



640
Desde 1987 hasta 1993. Producción: 787.349

el Gobierno español, en las que fijaron las claves de la crisis que, al día siguiente expondrían al vicepresidente Serra. Estas eran:

—El endeudamiento de Seat. Durante los últimos cuatro años, Seat ha invertido más de 400.000 millones de pesetas. La proporción de inversiones anuales sobre la cifra de ventas ha sido en el 92 de, nada menos, que el 30,2 por ciento, cuando lo habitual en el sector es destinar a inversiones entre un 6 y un 8 por ciento. Esta magnitud ha obligado a un fuerte endeudamiento externo. Casi la mitad de este endeudamiento (el 47,2 por ciento) proviene de préstamos otorgados por Volkswagen en marcos; el 24

por ciento, procede de entidades financieras, principalmente del Banco de Europa de Inversiones y el 28,9 por ciento restante se ha cubierto con ampliaciones de capital.



850
Desde 1968 hasta 1990. Producción: 577.448

—La devaluación. El retraso en la devaluación de la peseta no ha beneficiado a Seat. La primera se produjo en septiembre y la segunda en noviembre, cuando, por contra, la mayoría de las exportaciones de Seat se produjeron en el primer semestre del año. Y cuando la situación fue favorable, llegó la recesión en los mercados europeos. Entre los meses de septiembre y diciembre, las exportaciones descendieron un 15 por ciento. Lo cierto es que Seat comenzó a ser competitiva cuando el mercado europeo se encontraba en sus niveles de demanda más bajos.

—Red exterior. Seat es la única marca española que exporta a través de una red de distribución propia, por lo que debe asumir estos costes comerciales, cosa que no ocurre con Renault, General Motors o Ford, que exportan a sus matrices, sin costes de distribución.

—Fábrica de Zona Franca. Se tomó la decisión de construir Martorell, precisamente porque la factoría de la Zona Franca era obsoleta. Ya

en 1990 se había planteado la posibilidad de cerrarla y trasladar todas las líneas de montaje (excepto el Volkswagen Polo) a Martorell. Pero la necesidad de alcanzar una producción de 600.000 coches anuales, aconsejaba mantener la fundición, algunas prensas y ciertas partes del montaje. El propio Carl Hahn, el antecesor de Piëch en la presidencia de Volkswagen declaraba en su día: «Teniendo en cuenta el desarrollo de Seat, sería estúpido renunciar a Zona Franca». En vista de



124/1430
Desde 1968 hasta 1980. Producción: 874.920

que todo apuntaba al éxito, se decide modernizar Zona Franca para producir el Toledo.

Lo malo es que con la llegada de la crisis a España y a Europa, la capacidad de 600.000 coches anuales es exagerada. Su futuro es más que problemático y ésta es la negociación más dura. Por si fuera poco, López de Arriortúa llegó a Volkswagen con el encargo de reducir costes, sin dudar en aplicar cualquier decisión por traumática que fuera.

La crisis de Seat se ve también con preocupación desde la Asociación Nacional de Fabricantes. «España no es una excepción a la crisis que padece Europa. Por si fuera poco, la Administración es muy poco sensible hacia los problemas del sector», comenta Enrique F. Laguilhoat, y añade que «es difícil pensar en la posibilidad de ayudas hacia el sector público, pues la normativa comunitaria deja pocos recursos para que el Estado actúe».

Desde el punto de vista sindical, la preocupación es aún mayor. Son conscientes de que la salvación de Seat pasa por despidos masivos, pero con límites. «Cuando nos abandonó Fiat, se sacrificaron casi 10.000 puestos de trabajo y no supuso ningún trauma. Pero de ahí a plantear el cierre de la Zona Franca hay diferencia». Para UGT «es inviable que sólo con Martorell se garantice la continuidad de la marca». ○

José María Cernuda
Con información de **Lourdes Bravo y María Jesús Beneit**

ACTUALIDAD

FERDINAND PIËCH: «LÓPEZ DE ARRIORTÚA NO REEMPLAZARÁ A DÍAZ ÁLVAREZ.»

Al día siguiente de la «división» de Díaz Álvarez, MOTOR 16 ha conversado con Ferdinand Piëch. «No es posible que López de Arriortúa sustituya a Díaz», asegura.



124 SPORT COUPÉ
Desde 1971 hasta 1973. Producción: 21.214



850 COUPÉ
Desde 1967 hasta 1974. Producción: 84.946

«Necesitamos a López en Wolfsburg. La marca Volkswagen representa el 67 por ciento de nuestra actividad... Para Seat buscamos un hombre o una mujer española. Por el momento, la transición está asegurada por Peter Walter, el director de Investigación». Piëch añade que el déficit de Seat es «intolerable» y es el principal responsable de las pérdidas que sufrirá Volkswagen este año.

El presidente de Volkswagen se ha desentendado de Juan Antonio Díaz Álvarez igual que hace algunos meses lo hizo con el francés Daniel Godevert. Aún no había pasado un año desde que en Wolfsburg sólo tenían palabras de elogio hacia Díaz Álvarez, cuando el nuevo presidente del constructor alemán dedicaba duras críticas a su gestión como presidente de Seat. Ocurrió en el pasado Salón de Frankfurt.

En opinión de los especialistas, la gestión de Díaz Álvarez no es mejor ni peor de lo que era hace un año, pero la crisis lo ha pasado factura; una crisis especialmente dura en España. Además, como Godevert, había sido elegido por el equipo del anterior presidente, Carl Hahn, lo que no dejaba de ser un dato desfavorable a los ojos del sucesor de Hahn. Lo cierto es que nadie se ha sorprendido por lo ocurrido en Wolfsburg. La magnitud de las pérdidas de Volkswagen, agravada por el déficit inesperado de Seat exigía tomar una medida espectacular. La declaración de Piëch no ha sorprendido a nadie: «Cuando las cosas no funcionan en alguna de nuestras sociedades, no castigamos a los obreros sino a sus directores». A los obreros les toca después...

Los iniciados, que conocen la valía de Díaz Álvarez y que piensan que hay pocos hombres de su talla en Seat, se preguntan quién lo podrá reemplazar. Se preguntan también cómo reaccionarán los sindicatos españoles ante un plan de visibilidad mucho más riguroso que el presentado inicialmente por Díaz Álvarez y rechazado en Volkswagen.

JUAN ANTONIO DÍAZ ÁLVAREZ: DE LA QUÍMICA AL AUTOMÓVIL

Juan Antonio Díaz Álvarez tenía 42 años cuando Juan Miguel Antónzaras, lo fichó como director comercial en 1981. Los catalanes de Egon Zenker fueron tajantes: es el mejor. Díaz Álvarez realizó una formación de ingeniero químico. Fue primero investigador en Dow Chemical. Durante dos años estuvo en la sede europea de esta compañía en Zurich, ocupándose de las actividades internacionales del grupo y fue allí donde adquirió nociones de alemán, que sin duda años más tarde le servirán de gran ayuda. Poco después entró en Elopacivos filó Tinto, pero ya en el área comercial e inició los primeros contactos con Seat como suministrador de elementos plásticos.

Cuando Antónzaras abandona Seat en el 83, propone a Díaz Álvarez como su sucesor. Tanto Carl Hahn, entonces responsable de Volkswagen, como Werner Schmidt, que preside el Consejo de Vigilancia de Seat, aceptan y apoyan al nuevo hombre, aunque piden «la ayuda de cuadros superiores de Alemania», que desentendrán en España con sueños que Seat jamás hubiera podido garantizar. Hahn va incluso más lejos. En el mismo día de la firma del acuerdo de compra de Seat por parte de Volkswagen manifiesta públicamente: «No esperamos beneficios de Seat antes de 1990». Convertido en presidente de la corporación española, Díaz Álvarez es también nombrado miembro del directorio de Volkswagen con voz y voto. Cada semana deberá tomar un avión hacia Wolfsburg. Horas del día cuando Díaz Álvarez presentó al estatio mayor de Volkswagen en Martorell el prototipo del Toledo, es Ferdinand Piëch, entonces responsable de la marca Audi el que se muestra más entusiasmado y manifiesta: «Usted dice que va a fabricar 600 unidades por año y yo le aseguro que tendrán tanto éxito, que se verá obligado a producir 900 antes de 12 meses. Piëch no había previsto aún la crisis del automóvil, de la que Díaz Álvarez será su víctima más emblemática.

Edouard Seldler



132
Desde 1973 hasta 1980. Producción: 108.753



133
Desde 1974 hasta 1981. Producción: 202.599



127
Desde 1972 hasta 1980. Producción: 1.397.982



131
Desde 1975 hasta 1984. Producción: 410.107



SPORT
Desde 1975 hasta 1979. Producción: 19.341



128
Desde 1976 hasta 1979. Producción: 31.893



PANDA
Desde 1980 hasta 1987. Producción: 463.824

LAS PLANTAS INDUSTRIALES DE SEAT

ZONA FRANCA

Primeras instalaciones de Seat, en Barcelona. Se fabrican el Toledo, Marbella y Seat Trans. Con una plantilla de 10.500 trabajadores se producen 1.500 vehículos diarios. Es una planta envejecida, pese a que ha recibido importantes inversiones para modernizar sus líneas de montaje cuando se comenzó a fabricar el Toledo.

MARTORELL

Nuevas instalaciones, inauguradas por el Rey en el pasado mes de febrero. Se produce el Ibiza e iniciará en las próximas semanas la producción del Córdoba. Con 5.500 trabajadores tiene una producción actual de 1.200 unidades diarias y una capacidad total de 2.000 al llegar a implantarse un tercer turno de trabajo. El total invertido en su construcción ha sido de 244.500 millones de pesetas.

FABRICAS DE SEAT-VW EN ESPAÑA			
MODELOS	PRODUCCION	INABILIAJORES	
ZONA FRANCA (BARCELONA)	TOLEDO, MARBELLA, TRANS	1.500 / DIA	10.500
MARTORELL (BARCELONA)	IBIZA	1.200 / DIA	5.500
LANDABEN (PAMPLONA)	POLO	1.000 / DIA	8.000

LANDABEN

Instalaciones inauguradas por Seat a la decapación Anñi. En la actualidad sólo se fabrica el Volkswagen Polo para todos los países del mundo. También se producen motores para el Seat Toledo. Acaba de ser vendida a Volkswagen por 100.000 millones de pesetas. Con una plantilla de 8.000 trabajadores, produce 1.030 coches diarios.

CENTRO DE DESARROLLO DE MARTORELL

Una de las «niñas mimadas» de Seat. En él se desarrollan nuevos modelos, y es el centro pionero en investigación técnica. Construido en los tiempos en los que la firma caminó sola, tras el abandono de Fiat, cuenta con 850 trabajadores, en su gran mayoría técnicos cualificados.

**La historia de Seat
40 AÑOS
NOS CONTEMPLAN**

El 13 de noviembre de 1953, santos Leandro y Martín, salía de la fábrica de la Zona Franca de Barcelona el primer Seat 1400. Cuarenta años han transcurrido desde entonces.

Cuarenta años que han marcado la vida de España. Cuarenta años en los que la transformación ha sido tan intensa que, parafraseando a Alfonso Guerra, «no lo conoce ni la madre que la parió». Ya no queda de Franco (que inauguraría oficialmente la fábrica en junio del año siguiente) ni siquiera la placa conmemorativa de sus dos visitas a la fábrica, que comenzó a construirse en 1951 por el ingeniero militar José Ortiz de Echagüe. Seat ha sido la empresa española por excelencia, aunque su capital haya estado en manos de Fiat y Volkswagen, de Italia y Alemania, en diversas épocas de la historia.

Nació Seat con la vocación de motorizar a los españoles, apenas salidos del hambre de la posguerra. Fue una idea en conjunto del ministro de Industria, Planelles y del presidente del INI, Suances, pero sugerida por el mismísimo Franco. Como no se fiaba de la capacidad de su Gobierno para llevar a cabo tan ambicioso plan, a través de su hermano Nicolás, permitió la implantación en Valladolid de la francesa Renault, de la mano de los banqueros Coca.

La historia de Seat es la historia de la automoción española. Todo comenzó en 1948 cuando el Instituto Nacional de Industria compró a Fiat la licencia para fabricar en España los coches de la marca italiana. Entre este momento y la aparición de la primera unidad a las puertas de la nueva fábrica iban a transcurrir cinco años. En este tiempo, se constituyeron cerca de 250 empresas dispuestas a suministrar componentes para los pri-

meros coches españoles que, según las disposiciones de la época, deberían ser en un 65 por ciento de procedencia nacional.

Con una plantilla inicial de 950 personas, Seat comenzó a producir coches. Primero el 1400, el coche de los directores-generales y del 091, de las películas de Manolo Morán y los primeros taxis. Tres años después, comienza su andadura el Seat 600, el verdadero protagonista de la motorización. Comenzó con una cadencia relativamente escasa, pero en 1960 ya producía 23.000 unidades al año de un coche que costaba 75.000 pesetas, pero por el que se llegaba a pagar hasta 250.000 al afortunado propietario de una «adjudicación». Por entonces, el precio de un 600 suponía el sueldo de tres años de un maestro, el equivalente a más de diez millones de pesetas de hoy! Se comprende que había pocos maestros con coche.

A lo largo de los años 60, Seat si-

gue incrementando imparablemente su producción, destinada en su práctica totalidad a abastecer al mercado interior. En 1966 se producen ya más de 100.000 coches anuales, con tres modelos, el 1400, el Seat 600 y el Seat 850. En 1968 se produce el lanzamiento de la serie 124, con un alarde publicitario desconocido en la época. Un año después, Seat celebra la fabricación de la unidad número 1.000.000. En la fábrica de la Zona Franca de Barcelona trabajan 25.000 «productores», la gran mayoría de los cuales nunca habían oído hablar de UGT ni, por supuesto, de Comisiones Obreras.

LLEGAN LOS ITALIANOS

Los años del despegue económico transcurren con bonanza para los fabricantes. Hay mercado para todos. Seat mantiene con Fiat excelentes relaciones y el traspase de informaciones técnicas es fluido.

Fiat tiene en cartera la producción de un modelo que va a revolucionar los años 70, el 127. Su fabricación planteaba un difícil problema técnico. Al ser un tracción delantera, las transmisiones, y más concretamente las juntas homocinéticas, impedían su

producción en España, donde sólo se habían fabricado coches con tracción trasera. Por aquellos años, Fiat mantenía un extraño idilio con la francesa Citroën y a punto estuvieron de fusionarse. Fruto de aquel acercamiento, surgió una empresa mixta Seat-Citroën, instalada en la Zona Franca de Vigo, que iba a permitir fabricar en España el 127 y los Citroën GS.

Corre el año 1972 y comienzan a apuntarse las primeras alianzas entre las multinacionales del automóvil. Ford anuncia su implantación en España, aprovechando unas condiciones muy favorables para las inversiones extranjeras. El presidente del INI, Juan Miguel Antoñanzas, es el primero en darse cuenta de que la vida de Seat como fabricante independiente, sin desarrollo propio, no tenía futuro. Una de dos: o iniciaba un periodo de inversiones brutales para ponerse a la altura de sus rivales continentales, o buscaba su absorción por parte de una multinacional poderosa.

Antoñanzas es, sin duda, el hombre clave en la historia de Seat. Ingeniero industrial, entra a trabajar con Eduardo Barreiros en la fábrica de Villaverde. Tras diez años, en los que toma el pulso al mundo de la automoción, pasa a ITT, desde donde capitanea la reconversión de Marconi y conoce los conflictos laborales más duros del franquismo tardío. Allí se labra una justa fama de negociador hábil y aterriza en el Instituto Nacional de Industria y como presidente, responsable último de Seat.

Por su cuenta y riesgo, se desplaza a Turín para contactar con Humberto Agnelli, quien poco después se traslada a Madrid para continuar con las conversaciones. Fiat continúa interesada en Seat. Le atrae el mercado español, la capacidad de producción y la red comercial de Seat.

En plena ebullición política, tras la muerte de Franco en el 75, Antoñanzas, por indicación de Pérez de Bricio, ministro de Industria, pasa a ocupar la presidencia de Seat con el encargo específico de llegar a un acuerdo con

QUIÉN ES QUIÉN



JUAN ANTONIO DÍAZ ÁLVAREZ
Presidente de Seat desde enero de 1984. Tras pasar por Dow Chemical y Explosivos Río Tinto, ingresó en la compañía en 1983 como director general comercial. Ha sido presidente con el INI, con Fiat y con Volkswagen y uno de los empresarios más carismáticos de España.



FERDINAND PIËCH
Presidente de Volkswagen en sustitución de Hahn. Sobrino de Ferdinand Porsche, ha dirigido la firma Audi hasta 1983 en que pasa a dirigir la casa matriz. Tiene fama de ser un hombre implacable, pero en los últimos tiempos ha mostrado una cierta piedad.



IGNACIO LÓPEZ DE ARRIORTÚA
Vicepresidente de Volkswagen. Su fichaje desde General Motors, donde era uno de sus vicepresidentes, ha causado toda una conmoción en la industria del automóvil, al ser acusado de espionaje industrial por su anterior empresa. Es especialista en negociación de coches y en la gestión con los proveedores.



PETER WALZER
Presidente en funciones de Seat tras la dimisión de Díaz Álvarez. Doctor en Ingeniería, entró en Volkswagen en 1971 en el departamento de Investigación y Desarrollo, para dirigir el Departamento de motores en 1977. En 1980 es destinado a Seat como vicepresidente ejecutivo, responsable del área técnica y en 1973 pasa a ser vicepresidente del Comité Ejecutivo, desde cuyo puesto ha pasado a ocupar la presidencia interina sustituyendo a Díaz Álvarez.



CARL HAHN
Ex presidente de Volkswagen, principal valedor de Juan Antonio Díaz Álvarez y responsable de la compra de Seat por Volkswagen. Cedió en la presidencia el día 1 de enero al cumplir la edad reglamentaria.



JUAN MIGUEL ANTOÑANZAS
Miembro del Consejo de Administración de Seat. Fue presidente de la compañía entre 1976 y febrero de 1984. Negoció la llegada de Fiat, capitaneó la época independiente de la compañía española, tras el abandono de los italianos y encareció la llegada de Volkswagen. Abandonó la presidencia por motivos económicos. En la actualidad es el presidente de la firma de cazafantasmas Ruessel Reynolds.

LA FÁBRICA DEL RÉGIMEN
Francisco Franco inauguró en 1953 la primera fábrica de Seat en la Zona Franca del puerto de Barcelona.



Fiat, que se firma en 1979. Fiat pasa a tener el 41 por ciento de la acciones y Seat tiene una capacidad de producción de 400.000 unidades, sumadas las factorías de la Zona Franca y de Landaben, que había comprado en 1972, obligada por el Gobierno, ante el cierre de Authi. El número de trabajadores es considerado excesivo por todos los expertos, nada menos que 32.000. Los dirigentes de la marca española pasan a un segundo plano, siendo el responsable

prevista para el último día de junio de 1980 y que asciende a 50.000 millones de pesetas.

La plana mayor de Fiat, los dos hermanos Agnelli, el consejero delegado, Cesare Romiti y Vittorio Ghidella se desplazan a Madrid para entrevistarse con el presidente del INI, José Miguel de la Rica. La visita apenas dura un cuarto de hora; los italianos se limitan a comunicar que no acudirán a la ampliación de capital y que en los siguientes días mantendrán nuevos

lados sus contratos con Fiat por dedicarse a trabajar para la empresa española) y producido en colaboración con dos firmas alemanas, Karmann y Porsche. Por vez primera en su historia, la firma de Stuttgart permite que se utilice su nombre en un motor para otra marca. Las palabras «System Porsche» estampadas en las tapas de culata de los Seat de aquellos años previos al Ibiza, iban a ser una excelente tarjeta de visita para conquistar los mercados europeos, en los que Seat tiene que crear una modesta red comercial para vender sus productos fuera de las fronteras

Simultáneamente, los 127 y los Ritmo tienen que ser modificados pa-



Desde 1979 hasta 1983. Producción: 128.416



Desde 1982 hasta 1988. Producción: 187.817



Desde 1981 hasta 1985. Producción: 208.926



Desde 1982. Producción: 701.118



Desde 1984. Producción: 1.259.384



Desde 1985 hasta 1991. Producción: 233.908



Desde 1981. Producción: 220.541

ejecutivo Piero Fusaro, un hombre llegado de Ferrari.

EL DIVORCIO

Sin embargo, muy pronto los italianos se dan cuenta de que la operación española es un caramelo envenenado. La crisis generada por la guerra de Oriente Medio llega tarde al automóvil, pero es demoledora. En España, iniciado el proceso liberalizador, los automóviles de importación son cada vez más demandados y la implantación de General Motors complica aún más las cosas.

Apenas seis meses después de firmado el contrato con Fiat, rumores sobre un posible abandono de éste corren por los mentideros madrileños. Se desmienten, pero lo cierto es que los italianos no anuncian su intención de acudir a una ampliación de capital

contactos para buscar una salida. De la Rica y el ministro Carlos Bustelo quieren llevar a Fiat ante los tribunales internacionales, pero una vez más, el sentido común de Antoñanzas se impone e inicia inmediatamente la búsqueda de acuerdos para continuar «con Fiat, pero sin Fiat». Romper súbitamente los acuerdos de cooperación técnica significaría el fin de Seat.

A trancas y barrancas, cediendo unas veces y manteniéndose firme otras, el equipo de Antoñanzas logra consolidar acuerdos de producción de los modelos en venta y asegura la exportación de 100.000 unidades anuales del Panda para Fiat.

Aquellos años fueron especialmente difíciles para Seat. Se luchaba en tres frentes: buscar un big brother para el futuro; poner los cimientos para intentar proseguir solos si nadie se interesaba en la empresa española; y asegurarse la supervivencia para los dos años siguientes.

EL NOMBRE DE IBIZA

Nace así la idea de desarrollar un coche nuevo, desde la primera a la última pieza. Un coche susceptible de venderse en España y en el exterior, barato de producción y cuyo desarrollo no se demorara más de tres años (cuando lo normal es entre cuatro y cinco). La apuesta era difícilísima, pero se cumplió con la llegada del Ibiza.

Bautizado durante dos años como S-1, su diseño fue encargado al italiano Giorgio Giugiaro (que vio cancelados

ra poder venderse como Seat. Nacen así el Fura y el Ronda, pero Fiat interpondrá un complicado pleito internacional argumentando que no eran sino evoluciones de sus modelos y por tanto, no podían ser vendidos en el extranjero como Seat.

Antoñanzas no para. Primero consigue un préstamo del INI de 150.000 millones de pesetas para refloatar la compañía, de la que Fiat se deshizo por el valor simbólico de una peseta por acción. Después, se dedica a visitar a posibles «novios» con quien casar a su chica. No había mucho donde escoger. Los americanos, sumidos en una profunda crisis y con tecnología obsoleta, no podrían ofrecerle nada. Quedaba Japón... y Volkswagen.

OTROS SOCIOS

Su primer objetivo es Japón. En cuatro ocasiones se desplaza, con su equipo de confianza, para visitar a los responsables de Toyota y Nissan. Pero le ofrecen migajas. Nada que garantizara el futuro de la sociedad. Con Toyota apenas logra una promesa para montar furgonetas, que llegarían a Barcelona por piezas, sólo necesitadas del ensamblaje final.

A Nissan llega tarde. Apenas unos meses antes se había llegado a un acuerdo para construir en Gran Bretaña una moderna fábrica, cabeza de

puente de Japón en el Viejo Continente. Por pocos días, hoy Seat no está fabricando el Nissan Primera.

En marzo de 1980, Antoñanzas conoce a Werner Schmidt, director comercial de Volkswagen, durante un encuentro de empresarios europeos en Francfort. Tras una breve charla en la que analizan las posibilidades de colaboración entre ambas firmas, acuerdan mantener el contacto. Schmidt informa de esta conversación al presidente de VW, Toni Schmücker, quien se muestra interesado por dos razones. La primera, porque el mercado español era poco menos que virgen para sus productos, que no llegaban al 1 por ciento de penetración. En segundo lugar, porque tras la instalación de Ford y Opel, sólo faltaban ellos en España.

Comienzan a lo largo del 81 las conversaciones, con un hombre al frente de la delegación española, Juan Antonio Díaz Álvarez, recién llegado a la cúpula directiva de la compañía española. Con gran

discreción se llega a firmar una carta de intenciones en junio del 81 y las delegaciones quedan emplazadas para una reunión de ambos presidentes en el salón de Francfort, en septiembre. Pero en agosto, Schmücker sufre un infarto de miocardio y tiene que dejar la presidencia en manos de Frederick Thomeé, un hombre de segunda fila que no toma decisiones hasta su sustitución, en los primeros días de 1982.

PRESIDENTE HAHN

La llegada de Carl Hahn a la presidencia de Volkswagen no puede ser más favorable para Seat. Desde el primer momento es el principal valedor de la opción española. Pero no es fácil para Hahn concretar el proyecto. La oposición del Gobierno de Baja Sajonia (poseedor del 20 por ciento de las acciones de VW) y de los sindicatos a invertir fuera de Alemania, ralentiza la operación. Pero surge una «segunda

vía», que gusta a ambas partes, como comienzo de una etapa de mayor cooperación: la producción por parte de Seat de algunos modelos de Volkswagen. Se acuerda fabricar en Zona Franca el Passat y el Santana, en exclusiva para el mercado interior y en Pamplona, el Polo, para todos los mercados. Simultáneamente, Seat se hace cargo de la distribución de todos los productos Volkswagen y Audi en España. Es la nata de las fresas. Sin ningún desembolso, VW se encuentra con más de 1.200 puntos de distribución en un país que puede absorber un millón de coches al año. Algo que a Ford y General Motors les ha costado años y miles de millones.

Sumando la fabricación del Panda, encargada por Fiat; la construcción de coches para Volkswagen; y la producción propia de Fura y Ronda, Seat comienza a ser viable. Los tribunales internacionales le dan la razón y dictaminan que sus coches no tienen nada que ver con los italianos y por tanto se pueden vender en cualquier país. Se ve luz al final del túnel y el futuro Ibiza ya es casi una realidad.

LA ERA DÍAZ ÁLVAREZ

Pero la solución sigue siendo la absorción. Ahora las negociaciones ya no se entablan desde una posición de clara inferioridad. El tiempo corre algo

más a favor de la marca española.

Antoñanzas no admite un decreto del Gobierno socialista por el que se limita el sueldo de los directivos de empresas públicas. Nadie puede cobrar de las arcas del Estado más de los 7.000.000 de pesetas que gana Felipe González, por lo que el presidente de Seat, tras haber dado el plazo de un año para que lo piensen, deja la compañía en manos de Juan Antonio Díaz Álvarez, quien prosigue los contactos con Volkswagen.

Para llegar a la compra de las acciones, los alemanes quieren una empresa modernizada y rentable. El Estado va a gastar 280.000 millones de pesetas para poner al día la planta de

Zona Franca y capitalizar la empresa, que puede de esta manera deshacerse de sus cargas financieras (más de 150.000 millones de pesetas). Los ciñentos de la compañía se estremecen con algunas medidas impopulares, como la reducción de plantilla en más de 6.000 trabajadores o el traslado de la gerencia a Barcelona. Pero nadie se queja. Unas indemnizaciones pródigas, pagadas por el Estado, convierten a Seat en una empresa sumamente apetecible. Una empresa que incluso la quiere Fiat. Pero es ya demasiado tarde para los italianos. El día 27 de diciembre de 1985 Seat pasa a ser propiedad de Volkswagen. No se podía esperar más, porque el 1 de enero, España se incorporaba a la CE y los organismos comunitarios no hubiesen aceptado la ayuda estatal.

Por 716 millones de mar-

cos, compran el 51 por ciento del capital social. Al año siguiente, otros 336 millones les permitirán hacerse con el 75 por ciento de las acciones. Un último plazo, en 1990, lleva a Volkswagen a la propiedad del 99,99 por ciento de Seat, tras un desembolso de 351 millones de marcos. Ya es todo suyo.

Luego vendrían el Toledo y el Córdoba...pero eso es ya otra historia. ○

J.M.C.



AL VOLANTE DEL 124 SPORT COUPÉ El Príncipe Juan Carlos visitó en varias ocasiones la planta de Seat. Ya como Rey inauguró Martorell.



EL SEAT 600 PARA EL MUNDO El popular 600 no sólo fue la base de motorización de España, también inició las exportaciones.



SUSTITUTO DEL R-21 TURBO

TENGO un R-21 Turbo que va a cumplir cinco años y 65.000 kilómetros y estoy pensando en cambiarlo. Me gusta andar fuerte y sentir la potencia del coche y he disfrutado plenamente con mi actual vehículo. El único «pero» ha venido por parte del resto de la familia, que se quejan de la incomodidad del efecto aceleración que se produce al andar fuerte, por el carácter del turbo (se marean). Estoy pensando en el Escort Cosworth, aunque tengo un cierto temor de que sea demasiado radical e incómodo para el uso mixto que voy a darle. Agradecería una comparación en este sentido con el R-21 y su opinión al respecto o sugerencias alternativas. Quisiera un vehículo que supere, o al menos iguale, en garra al 21 Turbo.

Ignacio Álvarez
Barcelona

R.- No nos extraña que sus acompañantes sufran del cuello y se mareen, el tirón de un turbo poco progresivo, combinado con una conducción deportiva, castiga sin piedad a todo el que no vaya agarrado al volante. Afortunadamente llegó la tracción total, que de alguna manera neutraliza la respuesta de la sobrealimentación poniendo las cosas en su sitio. El Escort Cosworth no es una mala elección, pero si prefiere mantener el estilo de carrocería de su 21, dos buenos elementos son el Vectra y el 405 Turbo, ambos con tracción total y potencia de sobra. En cualquiera de los tres encontrará lo que busca sin castigar tanto a su familia.

ALFA ROMEO 155 1.7 TS

TENGO la intención de cambiar próximamente mi actual coche, y tenía en mente comprarme un Alfa Romeo 155 TS, ya que se ajus-

ta al presupuesto del que dispongo y me parece razonable en cuanto a relación precio/equipamiento. Mi consulta es la siguiente: los Alfa Romeo no tienen muy buena fama en el «mundillo» cotidiano en cuanto a calidad, problemas de mecánica y mantenimiento caro en general. Me gustaría conocer vuestra opinión al respecto y si habéis probado el coche en cuestión en algún número. La utilidad que pienso darle al coche es una conducción normal, algún que otro viaje largo y bastantes escapadas de fin de semana con dos o tres personas y no mucha conducción por ciudad.

Andreu Soler
Sabadell



R.- Alfa Romeo arrastra una fama inmerecida de un tiempo a esta parte. La llegada del 164, y más recientemente del 155, ha roto de una vez por todas con todos los dimes y diretes que corrían sobre la marca italiana. En concreto, el modelo en el que usted está interesado cuenta con un motor fiable que ofrece una gran elasticidad y un consumo muy aceptable. Sólo hemos realizado una toma de contacto, pero nos pareció suave y dispuesto en todo momento para acelerar sin titubeos con un sonido muy atractivo.

BUENA CAMPAÑA

QUISIERA hacer llegar, a través de esta carta, mi más sincera felicitación a los responsables del anuncio televisivo de promoción del VW Vento. Después de las numerosas críticas recibidas con motivo de la campaña «Maldito coche», de promoción del Golf III, parecen haber abandonado esa línea para seguir una radicalmente distinta, más positiva y razonable. ¿Posible



influjo indirecto de nuestro compatriota Arriortúa? Me gusta porque hay una clara llamada a la reflexión y a la prudencia al volante. Es como advertirnos que, si no usamos racionalmente su producto, de nada sirven sus investigaciones en materia de seguridad. Es la línea que deberían seguir con la totalidad de sus productos y aparcar las ideas que incitan al salvajismo y a la imprudencia al volante.

Emilio Martín
Teruel

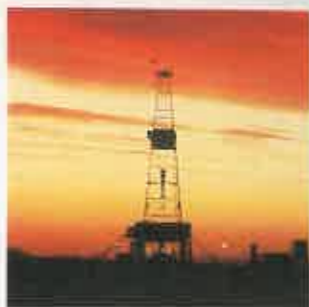
PLÁSTICOS TÓXICOS

HE leído en una publicación extranjera que algunos de los plásticos con los que están fabricados los salpicaderos de los coches, al calentarse con la acción del sol, desprenden olores que en ocasiones pueden resultar tóxicos. En dicha publicación aseguran que los gases desprendidos por estos componentes llegan a producir dolores de cabeza y mareos. Quisiera saber si realmente es cierta esta afirmación.

Carlos Mantian
Barcelona

R.- Algunos de nuestros redactores son capaces, tras años de experiencia, de reconocer la marca de un coche por el olor de su interior. Cada fabricante utiliza unos componentes plásticos específicos que, al igual que un televisor, una minicadena o un enchufe, desprenden un olor característico y, a menudo, definible. Esto no quiere decir que sean necesariamente tóxicos. Hoy en día, cualquier plástico está probado y homologado previa utilización, por lo que es imposible que pueda ser nocivo para la salud. Ocurre lo mismo en los plásticos utilizados en la fabricación de automóviles que, además de las pruebas pertinentes que pasan todos sus componentes, deben soportar temperaturas superiores a los 100 grados antes de pasar los test de resultados.

Siempre
que nos
necesites,
allí
estaremos.



Exploración Petrolífera



Refinerías



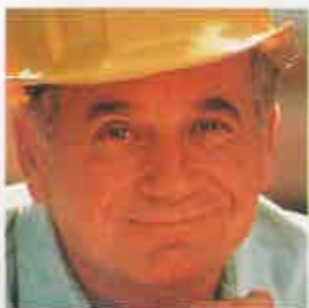
Gasóleo Doméstico



1.400 Estaciones de Servicio



Líder 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.



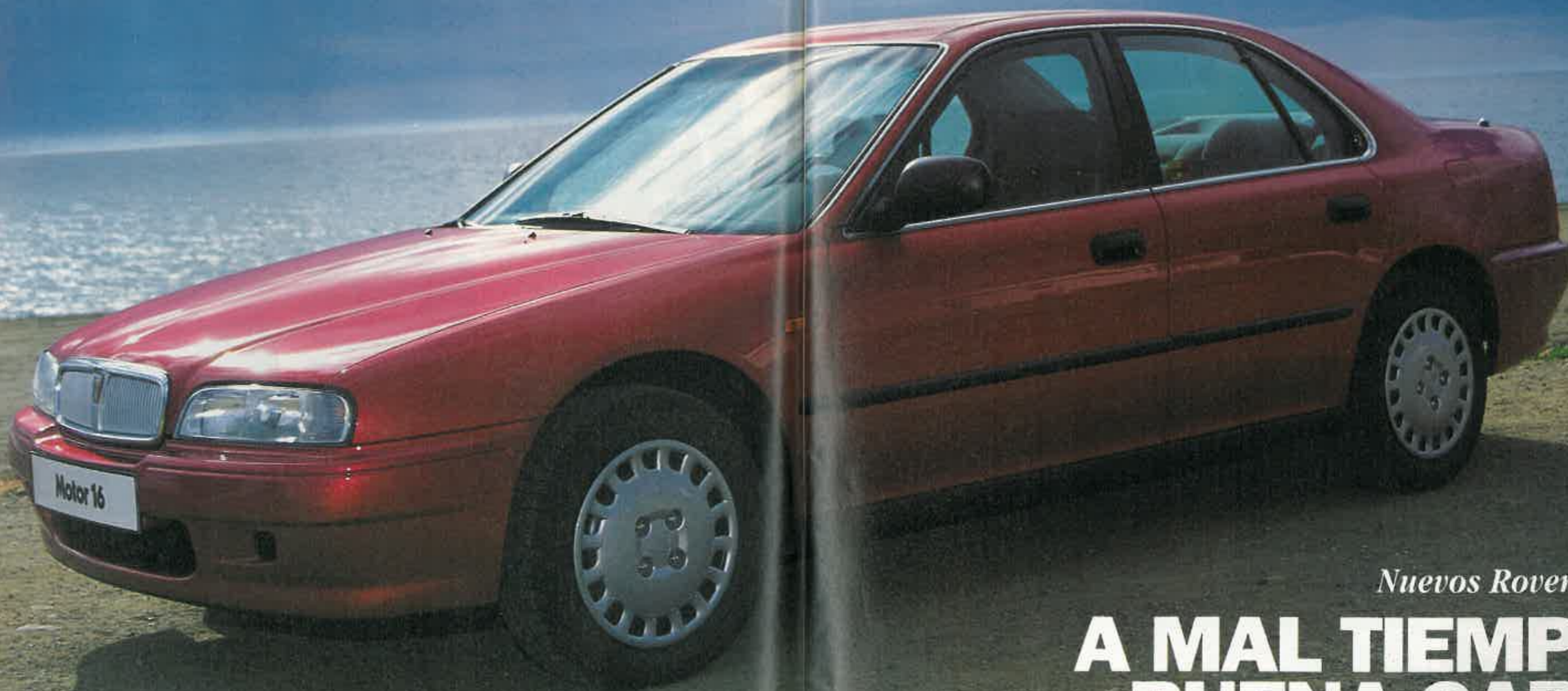


No corren buenos tiempos en la industria automovilística y, sin embargo, muchos hacen caso del viejo refrán: «A mal tiempo...». Rover utiliza su nueva Serie 600 para ello.

620Si

Las primeras unidades de su flamante Serie 600. El momento no puede ser peor y, sin embargo, el excelente aspecto del coche, junto a la agresiva política de precios que vie-

ne utilizando Rover en los últimos tiempos, hacen presagiar otro éxito. La categoría en la que se encuadra el nuevo producto inglés, la del extremo superior del segmento medio, es nueva para Rover. Hasta ahora, y a pesar de contar a su favor con virtudes como refinamiento, tradición o lujo, Rover no se había aventurado a desafiar a marcas con amplia experiencia en este terreno, como



Nuevos Rover 600

**A MAL TIEMPO
BUENA CARA**



AGRADABLE
Los interiores de la Serie 600 son agradables y lujosos. Son, salvo las inserciones de madera, prácticamente idénticos a los de su hermano de sangre, el Honda Accord.

Audi o BMW. Ahora con el 600 lo hace, y de qué manera.

El recién llegado comparte plataforma, motores y otros muchos elementos con el Honda Accord; sin embargo, al Rover se le ha proporcionado una identidad muy clara y que nada tiene que ver con aquél.

Una parrilla retro, cromados repartidos adecuadamente por la carrocería, líneas suaves y estilizadas, el 600 conserva los típicos valores ingleses, combinados con motorizaciones y equipamientos bastante adecuados a las exigencias del cliente de este segmento. Es cierto

que los nuevos Rover 600 no disponen ni en opción de *airbag* (la marca asegura que lo tendrá listo más adelante); tampoco se ofrece el ABS, ni siquiera con sobreprecio en el modelo menos potente, el 620i, decisiones que parecen poco acertadas, dado el momento de concienciación que atraviesa el sector en cuanto a seguridad se refiere. Sin embargo, globalmente se puede hablar de equipamiento completo y lujoso y, sobre todo, de precio. El Rover 600 más barato con motor de dos litros de cilindrada y 115 caballos de potencia cuesta, con aire acondicionado, dirección asistida, sistema de alarma con inmovilizador, elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado e inserciones de nogal en el salpicadero, 2.675.000 pesetas. Como mínimo medio millón más barato que sus más directos rivales (léase Audi 80 y Serie 3 de BMW).

El Rover 620 Si, siguiente modelo de la gama, cuesta 2.995.000 pesetas. Va equipado con motor de 131 caballos, cierre centralizado por control remoto, asiento trasero abatible por mitades asimétricas, elevalunas eléctricos traseros, mayor utilización de madera, retrovisores eléctricos y térmicos y posibilidad de montar como opción sistema de antibloqueo de frenos. Pero este modelo tiene un hermano llamado Si Lujo, en el que se añade de serie el ABS, el techo solar eléctrico, las llantas de aleación, los asientos de cuero, el asiento del conductor regulable en altura, una mayor utilización de piel y madera y la opción del cambio automático con un precio total de 3.425.000 pesetas. Por último, el modelo más potente que ofrece Rover, el 623 Si, con mecánica de 2,3 litros de cilindrada y 158 caballos, tiene un precio de 3.850.000 pesetas. Cuenta, además de con todo el equipamiento enumerado anteriormente, con unos neumáticos más anchos y de perfil bajo, un pequeño *spoiler* en el maletero, asientos de piel y un interior más deportivo. Las dos únicas opciones ofrecidas para esta serie son: la pintura metalizada (42.800 pesetas) y la caja automática (200.000 pesetas).

En la toma de contacto con el nuevo coche sólo se presentaron las dos motorizaciones más peque-

ñas, con 115 y 131 caballos. En ambas, el resultado no puede ser más positivo. Se trata de eficaces berlinas de lujo muy compactas y en las que se aprecia un chasis robusto combinado con un esquema de suspensiones mucho más razonable que el utilizado por ejemplo en la Serie 800. Su amplitud permite que cuatro adultos viajen sin estrecheces y no lleguen al techo (algo normal en las plazas traseras de una carrocería de estas características). El maletero es profundo y admite un volumen de equipaje interesante. Las motorizaciones probadas no poseen un carácter especialmente agresivo, pero mueven el conjunto con agilidad. Una dirección dema-

siado asistida y un radio de giro anormalmente alto son los únicos puntos negativos observados en estos 300 primeros kilómetros. ○

A. Mas



FICHA TECNICA

	620i	620Si	623i
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997	1.997	2.259
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,0 a 1	9,5 a 1	9,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	115 CV/ 5.300	131 CV/ 5.400	158 CV/ 5.800
Par máximo / r.p.m.	17,5 mkg/ 4.200	18,2 mkg/ 4.800	21,0 mkg/ 4.500
TRANSMISION			
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,8	11,8	11,8
Frenos. Sistema(Del/Tras)	D. v./D. ABS en opción	D.v./D. ABS en opción	D.v./D. ABS de serie
SUSPENSIONES			
Delantero	Independiente	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	1.255	1.310	1.315
Largo/ancho/alto (mm)	4.645/1.715/1.380	4.645/1.715/1.380	4.645/1.715/1.380
Capacidad del depósito (l)	65	65	65
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,8	10,1	8,8
Velocidad Máxima (km/h)	198	201	217
Consumo Urbano (l/100 km)	10,2	11,1	11,1
A 90 km/h (l/100 km)	6,5	6,9	6,9
A 120 km/h (l/100 km)	8,0	8,3	8,6

REVOLUCIONARIO

AQUATRED
by Goodyear

Un neumático innovador y seguro como ninguno. Con diseño "Doble Agarre" y canal central, como ninguno. Para una adherencia en seco y en mojado fuera de lo común. Como ninguno.

GOODYEAR

Siempre por delante

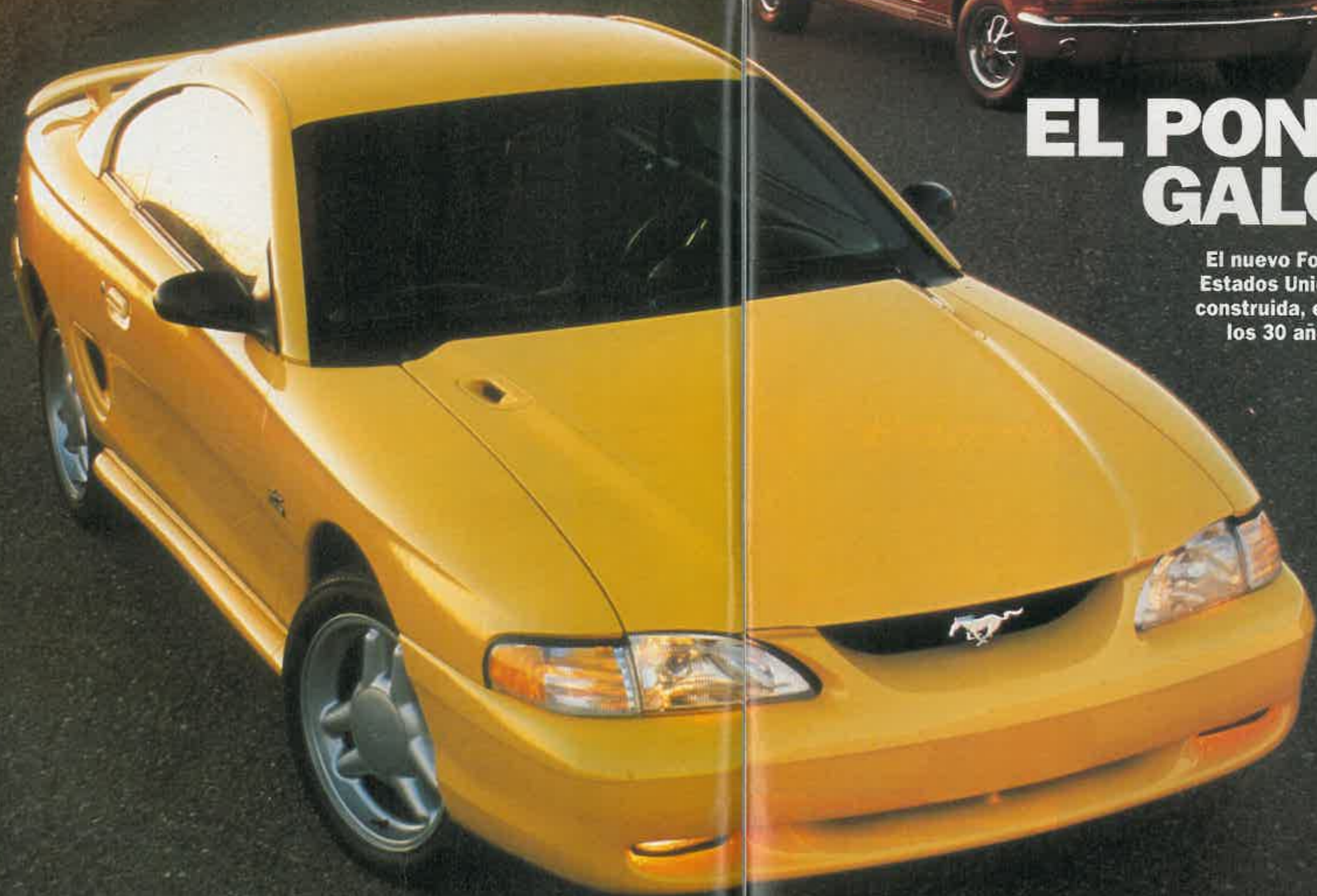
-ERES LA UNICA QUE,
DESPUES DE HABER LLEGADO
HASTA AQUI, RESULTA
QUE TOMAS EL J&B SIN HIELO.



EL UNICO QUE ES UNICO.



AL VOLANTE



Ford Mustang

EL PONY SIGUE GALOPANDO

El nuevo Ford Mustang, recién presentado en Estados Unidos, es, sin duda, la mejor versión construida, equipada y con más estabilidad de los 30 años de historia del popular modelo.

Y la historia es algo que el equipo de diseño de Ford no olvida. El techo largo y la parte trasera corta, las formas de la carrocería en los laterales y el emblema del pony galopando en la calandra delantera son un recuerdo del original Mustang, el modelo con mayor éxito en el verano de 1964. Para asegurarse el sentimiento nostálgico exacto del coche, Ford reunió a cientos de personas miembros de clubes de Mustang y



BUENA ACCELERACIÓN
El Mustang V8
pasa de cero a cien en sólo siete segundos.

otros aficionados a coches deportivos y les preguntó lo que les gustaría en la nueva generación de Mustang. La respuesta fue clara como un cristal. Ellos querían un Mustang que tuviera el look del original de los años 60 pero con las prestaciones, comportamiento y confort de un coupé deportivo de los 90.

El nuevo Mustang se presenta en

versiones coupé y cabrio. Las motorizaciones son un V6 de 3,8 litros y un V8 de cinco litros. A principios del año 94 aparecerá una versión Cobra, con 250 caballos, de elevadas prestaciones. El motor V6 sustituye al anterior de cuatro cilindros del Thunderbird y el V8 es el mismo que montaba el último Mustang. Al público americano no le gustan los motores multivál-

vulas y prefiere propulsores con mayor capacidad cúbica a muchos árboles de levas.

Ford ha hecho un gran esfuerzo en mejorar el comportamiento, gracias a una suspensión más firme y, sobre todo, por el incremento de la rigidez torsional de la carrocería. En el nuevo Mustang Cabrio es, por lo menos, un 150 por ciento superior a la del modelo anterior. En carretera, en las zonas donde la versión antigua vibraba y se agitaba como un mal imitador de Elvis Presley, el nuevo coche parece una roca sólida; esta apreciación es especialmente reseñable en el descapotable. El equipo de diseño del Mustang debería haber desarrollado una suspensión independiente trasera para reemplazar al anticuado eje rígido. Sin embargo, un presupuesto limitado sólo ha permitido cambiar la posición de los amortiguadores y el empleo de neumáticos 245/45 montados en llantas de aleación ligera de 17 pulgadas. Lo que el coche pierde en precisión de trazada, lo recupera en agarre.

Otras cuestiones se plantean en la carretera, cerca de la Ruta 33, donde Motor 16 tuvo la oportunidad de conducir el nuevo Mustang. Las marcas del asfalto «serpentean» el camino a través de las Montañas de Santa Inés en California ofreciendo, milla a milla, curvas muy cerradas y estrechas como si fueran varias montañas rusas seguidas. El nuevo Mustang se mostró seguro, equilibrado, con un

FICHA TÉCNICA



V6

V8

MOTOR

	V6	V8
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en V	8 en V
Cilindrada (c.c.)	3.797	4.924
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,0 a 1	9,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	145 CV / 4.000	215 CV / 4.200
Par máximo / r.p.m.	29,8 mkg. / 2.500	39,4 mkg. / 3.400

TRANSMISION

	V6	V8
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENOS

	V6	V8
Sistema	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	n.c.	n.c.
Frenos. Sistema (Del/Tras)	Discos Vent./Tamb.	Discos Vent./Tamb.

SUSPENSIONES

	V6	V8
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Eje rígido	Eje rígido

PESO Y DIMENSIONES

	V6	V8
En orden de marcha (kg.)	1.390	1.500
Largo/ancho/alto (mm)	4.610 / 1.823 / 1.342	4.610 / 1.823 / 1.342
Capacidad del depósito (l)	n.c.	n.c.

PRESTACIONES Y CONSUMOS

	V6	V8
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,5	7,0
Velocidad Máxima (km/h)	201	217
Consumo Urbano (l/100 km)	n.c.	n.c.
A 90 km/h (l/100 km)	n.c.	n.c.
A 120 km/h (l/100 km)	n.c.	n.c.



¿POTENCIA SUFICIENTE?
Los 215 caballos del motor V8 del Ford Mustang no son comparables con los 275 del Chevrolet Camaro.



Esto seguro que es bueno.

¿Qué culpa tienes tú de que te guste lo bueno?



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS



TAMBIÉN CABRIO
La versión descapotable ofrece una rigidez torsional muy superior a la del modelo anterior. El airbag es para conductor y pasajero.



comportamiento previsible y seguro. Sí, en carretera bacheada, a buen ritmo, el coche puede que se desvíe de la trayectoria en mitad de la curva y los pasajeros «sufren» las vibraciones de la carrocería al atravesar badenes o rodadas, pero nunca llega a ser incómodo.

El enorme V8 desarrolla 215 «musculosos» caballos y casi 40 metros por kilo de par motor, lo que proporciona un buen *punch* a baja velocidad; por encima del régimen de potencia máxima (4.000 revoluciones

por minuto) el motor suena forzado y parece que le falta «aliento». Por poner una crítica, es que no hay «suficiente» potencia. El nuevo motor V8 del Chevy Camaro, que será el rival más cercano del Mustang, rinde 275 caballos por casi el mismo precio; el Camaro es mucho más potente y agresivo que el Ford. En los Estados Unidos, el Mustang más vendido será probablemente la versión con el motor V6. Es una gran mejora respecto al anterior cuatro cilindros de 2,3 litros, cuyas prestaciones eran casi de

peatón. Aunque el motor V6 no es demasiado potente sobre el papel —desarrolla 145 caballos—, sus buenas «maneras» en carretera se deben al elevado par motor.

En el interior, el nuevo Ford ha sido diseñado imitando con mimo al modelo original. La forma del cuadro de instrumentos es la misma del primer Mustang, e incluso el pony aparece en el centro del volante. Pero no hay nada viejo en cuanto al sistema de seguridad, *airbag* para conductor y acompañante, o el alucinante sistema de sonido de 460 vatios y ocho altavoces. Los asientos deportivos son muy confortables, con una tapicería agradable al tacto, y la instrumentación es completa. Lo más destacable es que la calidad se puede palpar por primera vez en la historia del coche. En las plazas traseras no es mucho el espacio para las piernas y la distancia al techo desde el asiento podría ser mayor.

Lo más triste es que Ford no tiene previsto vender el coche, quizá el más famoso de todos los deportivos americanos, en España. El nuevo Probe ha cubierto cualquier hueco del segmento que el coche del Pony podría ocupar.

Howard Walker



Esto es lo bueno, con total seguridad.



Air Bag.

El inflado automático, en milésimas de segundo, del Air Bag en el volante, protege al conductor en caso de colisión frontal.



Cinturones de seguridad delanteros con pretensor.

Un eficaz sistema tensa en 20 milisegundos el cinturón de seguridad, ajustándolo firmemente al cuerpo y mejorando su eficacia.



Barras de protección lateral.

Hacen más resistente el habitáculo protegiendo a los ocupantes en caso de impacto lateral.

Y además **ABS**, Dirección Asistida, cinturones de seguridad traseros, reglaje en altura de faros desde el interior, reglaje lumbar y en altura del asiento del conductor, volante regulable en altura. Y además aire acondicionado en opción. Todo para que disfrutes del confort y la deportividad de los 137 CV. de un gran coche, con la tranquilidad de viajar seguro. Para que vivas lo bueno, con total seguridad.

Renault 19

16 Válvulas

¿Qué culpa tienes tú de que te guste lo bueno?

Mercedes C36 AMG

TRAJE A MEDIDA

En el pasado Salón de Francfort, Mercedes sorprendió con la presencia del C36, primer producto desarrollado conjuntamente entre la marca de la estrella y el famoso preparador alemán AMG. Ahora, en una primera prueba, el resultado de la unión está a la altura de todas las expectativas.



CUERO BICOLOR
Los artesanos de AMG utilizan con gusto el cuero en dos tonos en el interior del C36.



La historia de AMG se remonta a 27 años atrás, cuando Hans-Werner Aufrecht se asoció con Erhard Melcher para sacar partido de su experiencia en el departamento de pruebas de Daimler Benz. Desde entonces hasta hoy, los diferentes modelos de la marca han sido objeto de distintos estudios y mejoras para satisfacer las necesidades de los clientes más exigentes de Mercedes. El C36 es un paso adelante en la consolidación de la tradicionalmente buena relación entre las dos empresas. El interés de la marca en AMG queda bien patente por las estrechas relaciones que mantienen en las actividades deportivas de los coches alemanes. De hecho, hace un par de años, Mercedes intentó participar financieramente en el preparador, pero las leyes antimonopolio impidieron llevar a cabo la operación.

De las cadenas de Mercedes, en Bremen, salen las unidades hacia la planta de AMG en Affalterbach. Aquí llegan los coches sólo con los elementos que van a ser conservados en su modificación. Los motores, el tren de rodaje, los frenos y los elementos sujetos a transformación se montan aquí para, posteriormente, unirse a las redes de distribución de la marca, donde se puede adquirir el modelo acogiéndose a las condiciones de venta y garantía del resto de los modelos Mercedes. La capacidad de producción de AMG va a permitir fabricar 600 C36 al año. En España habrá que esperar hasta la próxima primavera, ya que su comercialización está prevista para el mes de abril. Su precio está por definir, pero a la vista de lo que cuesta en Alemania se puede aventurar que rondará los diez millones de pesetas.

Para realizar esta transformación se parte de un Mercedes C280 Sport, cuya cilindrada se ha incrementado al aumentar el diámetro y la carrera originales del motor. Con las modificaciones introducidas, el carácter de este seis cilindros ha cambiado totalmente. Su potencia es elevada, pero llama más la atención el excelente par. La carrocería tiene unos discretos apéndices aerodinámicos y la suspensión ha sido rebajada en diez milímetros. Los frenos delanteros son los del Mercedes 600 SL, mientras que los pos-

teriores son los del 420 E. Las enormes llantas de 17 pulgadas no permiten que el Mercedes C36 pase desapercibido. En el interior también se aprecia el artesanal trabajo de AMG. El volante y el pomo de la palanca de cambios están forrados de cuero en tonos grises y negros. El equipamiento de serie es muy completo, con doble *airbag* entre los elementos más destacables.

Esta corta toma de contacto ha sido suficiente para entrever las enormes posibilidades del C36. En cuanto se pone en marcha el coche se nota cómo el motor empuja como un tractor. Aunque el C36 sólo está disponible con caja de cambios automática de cuatro velocidades, se han elegido unos desarrollos bastante cortos, que permiten unas aceleraciones brillantes para un coche que pesa más de tonelada y media. Curiosamente, la influencia de este peso apenas se nota en su comportamiento. El coche toma las curvas con mucha seguridad y se puede rodar bastante más rápido de lo que el sentido común aconseja, sin poner en peligro la integridad de la chapa. Los frenos detienen el coche en pocos metros, con el único inconveniente de tener un ABS un tanto sensible que actúa rápidamente. La fenomenal potencia del motor no plantea problemas de motricidad, ya que las enormes gomas y el sistema antipatinamiento ASR se encargan de tamizar los desmanes. La dirección es rápida y precisa, aunque excesivamente asistida para un coche de corte deportivo. ○

Texto y fotos: **Victor Piccione**

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal, de seis cilindros en línea. **CILINDRADA:** 3.606 cc. **ALIMENTACIÓN:** Inyección electrónica multipunto. **POTENCIA MÁXIMA:** 280 CV a 5.750 r.p.m. **PAR MÁXIMO:** 39,3 mKg a 4.000 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** A las ruedas posteriores. Caja de cambios automática de cuatro velocidades. **CHASIS:** Suspensión independiente a las cuatro ruedas. Llantas de aleación de 7,5 x 17 pulgadas delante y 8,5 x 17 detrás. Neumáticos: 225/45 ZR 17 delante y 245/40 ZR 17 detrás. Peso: 1.485 kgs. Frenos de disco ventilados en las cuatro ruedas con sistema antibloqueo ABS. **PRESTACIONES:** Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,7 s. Velocidad máxima: 250 km/h.

Toyota Celica '94

SE HIZO LA LUZ

Los grandes faros están otra vez de moda. Durante años todos los diseñadores se han preocupado de ocultarlos y, sin embargo, en la última versión del Toyota Celica, que ahora ve la luz, se hace alarde de unos generosos ojos.

La sexta generación del Toyota Celica ya está en marcha. Ha sido fruto del trabajo de los tres centros de diseño que la marca tiene repartidos en Japón, Estados Unidos y Europa y, aunque la mecánica del coche no ha experimentado modificaciones de importancia, la carrocería es totalmente nueva. Se han tenido en cuenta las tendencias vistas en el diseño del Supra y del MR2. Además se mantiene la alta cintura de la carrocería y el bajo techo, aunque los montantes posteriores se han reducido para permitir una mejor visión hacia atrás.

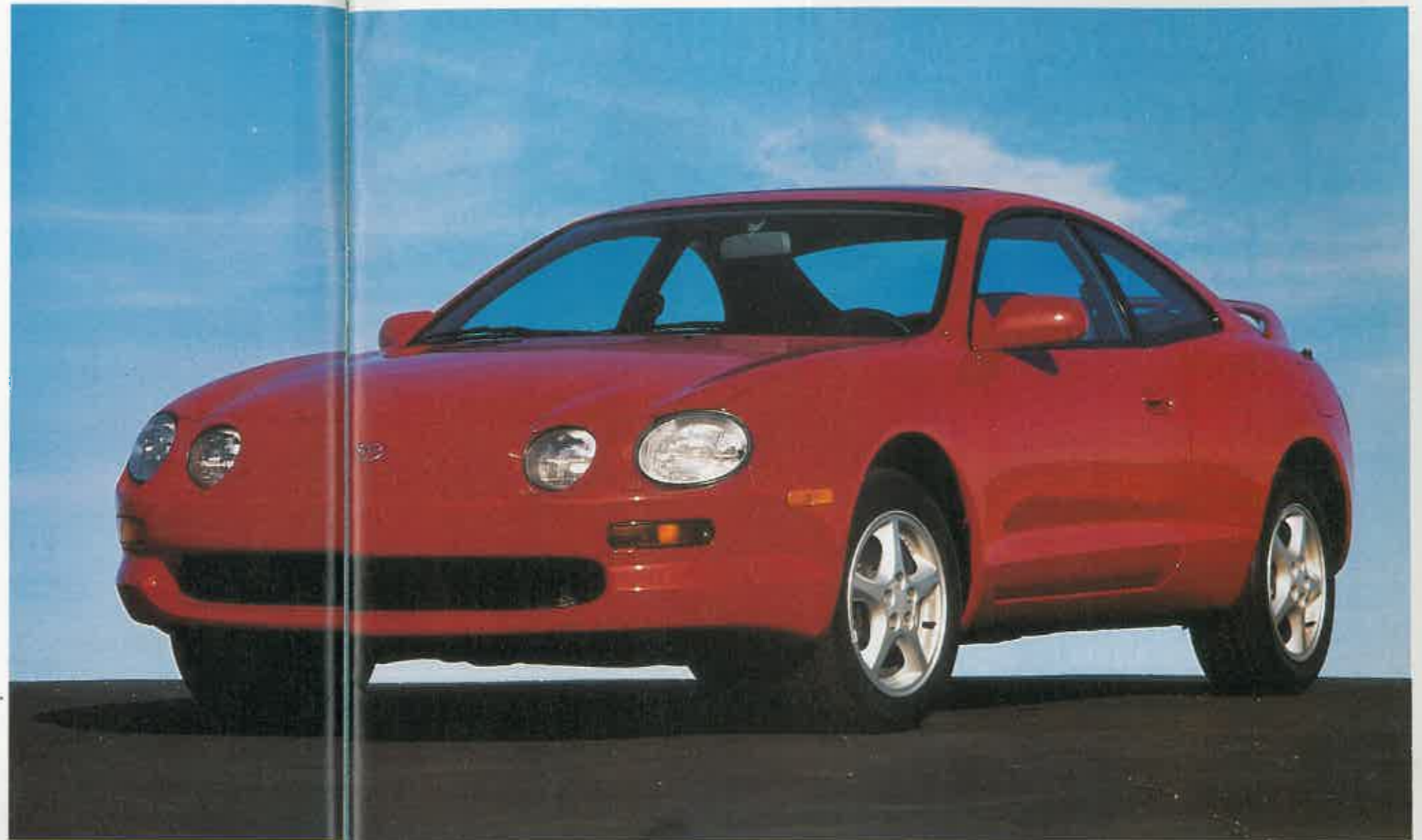
En el aspecto mecánico, lo más destacable es el tratamiento de adelgazamiento al que ha sido sometido el coche. El resultado ha sido un ahorro de 115 kilos conseguidos a base de utilizar materiales muy ligeros, como el aluminio, en aplicaciones tradicionales del acero.

Este aligeramiento viene acompañado de una mejora en la rigidez de la estructura. Los técnicos de la

marca anuncian una mejora del 20 por ciento en este apartado. Las suspensiones delantera y trasera han sido montadas en subchasis para mejorar su funcionamiento y reducir el nivel de ruido y vibraciones en el habitáculo.

El comportamiento del coche ha mejorado al endurecerse el tarado de las suspensiones. Asimismo, el mecanismo de la servodirección es ahora algo más directo y permite una mejor sensibilidad. También la timonería del cambio de marchas ha sido modificada y éste resulta ahora más preciso de utilización. Aunque los motores no han sido modificados, la reducción en el peso permite unas ligeras mejoras en prestaciones y consumos.

En el interior es donde se aprecian las diferencias más notables. El nuevo diseño ha apurado algo más las posibilidades del tamaño externo para conseguir más amplitud interior. Las plazas delanteras son sólo algo mayores que en el an-



PEQUEÑO ALERÓN
En la parte posterior de las versiones GT se aprecia un pequeño apéndice aerodinámico que las diferencia del resto.



VERSIÓN BARATA

Además de las versiones altas de la gama, denominadas GT, el Celica ST se venderá en Estados Unidos a un precio muy competitivo.

terior modelo, mientras que en el asiento posterior se han conseguido tres centímetros extras para las piernas y en el espacio de la cabeza. Los asientos son de nuevo diseño, con un aspecto mucho más deportivo y un mullido acorde con el tipo de usuario.

Tal y como exigen los tiempos, el nuevo Celica sale de fábrica con *air-bag* para conductor y acompañante, así como con un sistema de bloqueo del cinturón de seguridad para fijar sillitas de niños. En el nuevo diseño se ha colocado la radio y el freno de mano más cerca del conductor.

Aunque el coche acaba de ser presentado oficialmente en Estado Unidos, hasta el año que viene no llegará a España.

Howard Walker/V.P.

GRANDES OJOS
Los grandes faros caracterizan la línea del nuevo Celica. Bajo la nueva carrocería sólo hay cambios de matiz.

A FONDO

Automáticos europeos:
Opel Astra y Renault 19

MAS FACIL TODAVIA

Desde que en 1940 General Motors introdujo en la gran serie una caja de cambios totalmente automática, con el Oldsmobile, llamada Hydra-Matic, este sistema de transmisión ha recorrido un largo camino. Básicamente igual en su función y en sus planteamientos mecánicos, su perfeccionamiento ha seguido paralelo a las demás técnicas automovilísticas. Recientemente, con la introducción de la electrónica en el sistema de cambio automático, la precisión de funcionamiento ha conseguido casi la perfección. Además, el cambio automático se ha popularizado en gran medida, ha alcanzado el segmento medio, representado en estas dos pruebas.

VIRTUDES

Funcionamiento del cambio
Rendimiento del motor
Calidad general

OPEL ASTRA 1.6i GLS AUTOM.
PRECIO: 2.148.000 ptas.

Alreación del habitáculo
Ruidos aerodinámicos
Peso elevado

DEFECTOS

VIRTUDES

Funcionamiento del cambio
Habitáculo confortable
Calidad de acabados

RENAULT 19 RT 1.8 AUTOM.
PRECIO: 2.236.000 ptas.

Asientos blandos
Precio superior
Mayor diferencia de consumo

DEFECTOS



MERCADO DE AUTOMÁTICOS, TERRENO DESCONOCIDO

El mercado de los automáticos sigue unas misteriosas pautas aún por descubrir.

Lo que sí es una realidad es que en el Mediterráneo no ha calado demasiado esta simplificación en la conducción. Mientras que el 18,2 por ciento de los conductores suizos, un 10,4 por ciento de los británicos y un 7,1 por ciento de los holandeses optan por un coche automático, sólo un 2,3 por ciento de los franceses hacen otro tanto. En Italia y en España, este porcentaje es aún más bajo, siendo prácticamente inexistente. Para hacerse una idea de estas acusadas diferencias de un país a otro, basta fijarse en que, en 1990, mientras que en Francia se vendieron 51.250 automáticos, en Gran Bretaña se alcanzaron unas ventas de 238.500. Tomando datos de la venta de automáticos de España y en los segmentos más populares, en los primeros ocho meses de este mismo año se vendieron: 132 Ford Fiesta GLX 1.3, 242 Opel Astra 1.6i GLS, 11 Opel Vectra 2.0i CD, 131 Peugeot 205 1.6, 116 Peugeot 405 SRI, 130 Renault Clio Baccara, 69 Volkswagen Golf GL 1.8 y 14 Volkswagen Vento GL 1.8. Cifras, como se ve, bajísimas para un parque automovilístico tan poblado.

Opel Astra 1.6 Automático

MANDO A DISTANCIA

Dentro de unos años, los sistemas de cambio manual parecerán tan obsoletos como ya es hoy levantarse del sofá para cambiar de canal televisivo. Coches como el Opel Astra 1.6 se encargan de aleccionar sobre ello y, por qué no, hacer un poco más comodones a los conductores al afrontar las atestadas carreteras.



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

Las máquinas están para facilitar el trabajo al hombre. Eso es una evidencia que en este caso también se cumple. La cultura del zapping, las programaciones y los automatismos electrónicos van a dejar mucho tiempo libre para otros menesteres. En el caso del automóvil, el

cambio automático supone una importante reducción de trabajo para el conductor, no sólo por el manejo del embrague y la palanca de cambios, sino porque evita prestar atención al régimen de giro y funcionamiento del motor. Las ventajas que ello supone en cuanto a cansancio y estrés son muchas y las modernas transmisiones automáticas deciden y actúan en lugar del conductor con una precisión infalible.

Para el Opel Astra, la gama 93 incluyó una moderna caja de cambios automática, adaptada a la motorización 1.6i, elección muy lógica si se

tiene en cuenta el compromiso entre economía y buena respuesta de que dispone esta motorización. La caja, de cuatro relaciones, está controlada electrónicamente dependiendo del régimen de giro instantáneo; además, dispone de un embrague de bloqueo para el convertidor del par motor. Esto último evita las oscilaciones en el régimen cuando se viaja a una velocidad constante y su función es ajustar al máximo el consumo de combustible a la velocidad de cruce.

Por otra parte, la caja de cambios electrónica dispone de tres programas a elegir, según el tipo de conduc-

ción o las condiciones ambientales en las que se rueda. Una es la Económica, idónea para la ciudad o viajes por autopistas y autovías donde la respuesta del motor pasa a ser un factor secundario. Otra modalidad es la Sport, que se conecta mediante una tecla en el pomo de palanca y que confiere mayor aceleración y eleva el régimen de giro en los cambios de marcha, buscando una conducción más eficaz en carreteras de montaña o cuando se quiere disponer de más nervio para adelantamientos o mantener cruceros en buenas carreteras. Por fin, y mediante

CALIDAD TRADICIONAL
Los materiales y el acabado que luce el Astra no se desmarcan de los habituales en la marca Opel. De diseño moderno, el tablero y los mandos son muy funcionales y agradables al tacto.



CONDUCTA INVERNAL
Además de los dos programas posibles en la palanca de cambio, normal y sport, una tecla al lado del mando adecúa la respuesta de la transmisión a firmes deslizantes o climatologías Invernales. Los asientos son cómodos, pero se echa de menos algo más de aireación y sitio en las plazas traseras. La palanca selectora no tiene seguro y puede inducir a error.





ELOGIO del AIRE
según RANGE ROVER

AIRE. Siempre presente, siempre desapercibido. Nunca le damos importancia porque nunca nos falta. El nuevo sistema de suspensión neumática de Range Rover es un tributo al aire. El elemento capaz de avanzar por los parajes más recónditos. Capaz de conquistar lugares casi inaccesibles. Aquellos que nadie antes vio. Aquellos parajes que nadie antes pisó.

RANGE ROVER VOGUE SE: Motor V8, 3,9 l. y 182 CV. Nuevo sistema electrónico de suspensión neumática (permite adaptar su altura a las condiciones del terreno). El nuevo sistema electrónico de control de la tracción garantiza un total dominio en las condiciones más duras de conducción, incluso fuera de la carretera. Gama Range Rover desde 3.589.000 ptas.*

* Precio final recomendado incluido IVA, transporte e impuesto sobre matriculación.



LAND ROVER **RANGE ROVER**

FICHA TECNICA



MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.598 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 79 mm. Carrera: 81,5 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 100 CV(73,5 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 13,7 mkg (135 Nm) a 3.400 rpm. Alimentación: Inyección multipunto. Combustible: Gasolina 95 octanos.

TRANSMISIÓN

Tracción delantera. Caja de cambios automática de cuatro marchas con tres programas (económico, potencia e invierno) Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 10,45. En 2ª a 1.000 rpm: 19,84 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 29,36 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 39,67 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: Cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,43 vueltas. Diámetro de giro: 10,5 metros

FRENOS

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

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente con triángulo inferior y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente de eje torsional y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 175 /65 R 14. Llantas de acero de 5,5 x 14.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 980 kg. Capacidad del depósito de combustible: 52 l.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 27,2 km/h de promedio	12,8
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,2
En conducción rápida	14,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,8
A 140 km/h de crucero	10,8
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	504

otro pulsador en la base de la palanca marcado con el símbolo de la nieve, puede elegirse el programa invernal. Esta opción sirve para pisos deslizantes, en los que hay que evitar cualquier brusquedad en la transmisión, y adecúa el cambio a pasar de una marcha a otra, tanto en aceleraciones como en reducciones, de forma suave y conservando el máximo de motricidad.

Así pues, las posibilidades del Astra automático llegan más allá de la pura comodidad y se convierten en una garantía de economía y seguridad. La nueva caja mejora sustancialmente a la anterior opción automática mecánica que equipaba a la versión 1.8i. Ésta quedó sustituida en la gama por la mecánica-electrónica, más moderna.

Los cien caballos del motor 1.6i quedan lógicamente un poco merma-



PUNTO IMPORTANTE
En los automáticos son los frenos, en el Opel Astra cumplen muy bien su cometido.

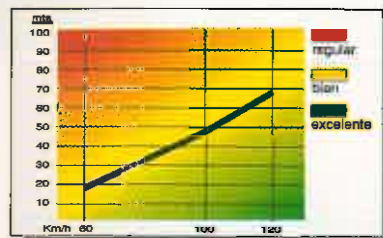
dos por la transmisión automática. La quinta marcha, de largo desarrollo, de la caja manual permitía una velocidad punta de casi 190 km/h que lógicamente ahora se ven reducidos en una decena de kilómetros por hora (recuérdese la posibilidad de elegir en el cambio manual dos relaciones distintas: corta o larga). Sin embargo, este motor, sin duda lo más sobresaliente del Astra 1.6i, no queda amordazado por la nueva transmisión y ofrece unas prestaciones excelentes y unas respuestas muy agradables en su utilización.

El equilibrio conseguido en esta versión automática entre funcionalidad y confort es óptimo. Al contrario que en otros coches, no se echa en falta la transmisión manual en ningún momento y, es más, tras acostumbrarse durante una temporada a utili-

PRESTACIONES

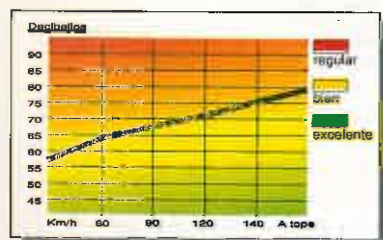
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	179,9
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,6
1.000 m salida parada	34,2
De 0 a 100 km/h	12,4
Recorriendo (metros)	207,9
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	-
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	-
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,5
recorriendo (metros)	271
De 80 a 120 km/h en 5ª	-
recorriendo (metros)	-

FRENOS



A 60 Km/h:	19,1
A 100 Km/h:	48,1
A 120 Km/h:	68,7

SONORIDAD



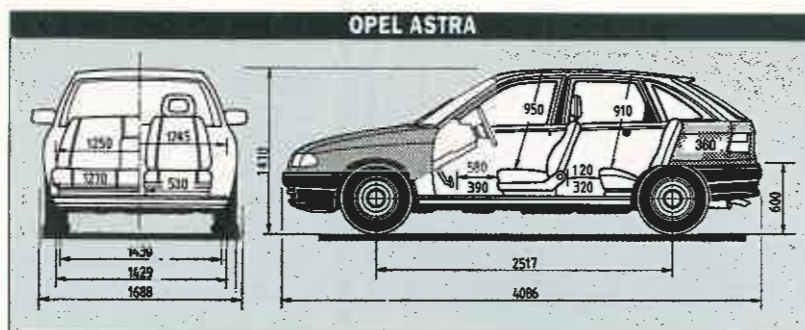
Al ralentí:	57,1
A 60 Km/h:	64,3
A 90 Km/h:	67,6
A 120 Km/h:	71,1
A 140 Km/h:	75,2
A Tope:	78,1

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00

Garantía: Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España.

A FONDO



EQUIPAMIENTO

Aunque más barato que el R-19, el Astra ofrece, sin embargo, la asistencia en la dirección como equipo de serie. Éste se completa con elevallunas eléctricos y cierre centralizado. Además se ofrece la interesante opción del ABS, algo muy aconsejable para aumentar la seguridad. En referencia al R-19, el Astra tiene otra ventaja comercial al ofrecer el aire acondicionado algo más barato, a un precio de 140.000 pesetas.



CÓMODO COMPACTO
La verdad es que llevar el Astra automático se convierte en un cómodo placer. El excelente motor 1.6i de 100 caballos no pierde sus cualidades y la transmisión funciona de una forma muy precisa y agradable.

zar el Astra automático en los desplazamientos cotidianos, no es nada extraño inclinarse por este último en una hipotética elección.

Lo cierto es que la conducción se hace mucho más descansada y despreocupada, sin constatar una significativa diferencia de tiempo invertido en los desplazamientos ni en consumos aunque éstos, como siempre ocurre con los cambios automáticos, son un poco más elevados. En este sentido hay que recordar el mínimo consumo del motor 1.6i lo que, trasladado a la versión automática, sigue siendo una de las virtudes del coche.

Los cambios se producen con rapidez y sin tiempos muertos, recuperando muy bien en marchas largas gracias a la gestión electrónica. La posibilidad Sport permite rodar deprisa

sin dificultad y con un nervio inusual en una motorización de 1.600 automática. Por lo demás, las cualidades del Astra siguen inalterables en este tipo de mecánica. Es decir, habitáculo amplio con un gran maletero, materiales de excelente calidad y un comportamiento muy adecuado para un uso polivalente entre ciudad y carretera. Las sólo 124.000 pesetas de diferencia respecto al modelo manual no parecen ser un freno suficiente ante la elección, más cómoda y apta para todos los públicos, que supone la versión automática. Eso sí, en uno como en otro caso, habrá que sumar otras 140.000 del aire acondicionado si se quiere disponer del confort Astra al completo.

Juan Luis Soto
Fotos: Ramón Rodríguez



Ritmo seguro. Ya no tienes que cargar con tu radio cada vez que bajas del coche. Ni preocuparte de que no esté cuando regreses.

Ritmo Ford.

Ahora Ford, con sus Sistemas de Audio, además de calidad de sonido y ritmo, te da seguridad y comodidad: panel desmontable, luz intermitente y superficie reflectante al desmontar el panel, y código de seguridad de cuatro dígitos. Incluso puedes grabar la matrícula de tu coche (sólo 2006R).

Ven a conocer los Sistemas de Audio Ford. El sonido que mejor sintoniza con el ritmo de tu Fiesta.



Seguridad Total



SISTEMAS AUDIO



Renault 19 1.8 RT automático

EFECTO SEDANTE

Acaba de llegar al mercado español otra interesante versión de cambio automático. Se trata de una de las berlinas medias más completas y que, ya en su versión manual, se ha revelado para una gran mayoría de conductores como una de las más cómodas, siendo hasta ahora uno de los líderes del segmento.

La razón estriba seguramente en sus consumos, mucho más ajustados, y en que la inyección monopunto se adapta mejor a una curva de par uniforme y sin pendientes acusadas, algo que se combina mejor con el particular funcionamiento de un cambio automático.

Lo cierto es que esta mecánica se ha mostrado igual de brillante con esta nueva transmisión. A lo largo de la prueba se ha ido apreciando de manera creciente, no ya sólo la comodidad de simplificar la conducción, sino las virtudes de una mecánica muy satisfactoria en todos los terrenos. Efectivamente, y



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

HA sido uno de los grandes bastiones de Renault en España. Líder en su segmento prácticamente desde su llegada, el R-19 RT con motor 1.7 de 95 caballos e inyección monopunto, quedó relegado a un segundo lugar en el

trono con la llegada de un hermano mayor, el que incorporaba el motor 1.7 i.e. de 107 caballos. Pero no por ello el motor de 95 caballos ha perdido su vigencia, ya que mantiene un perfecto equilibrio entre prestaciones, consumos y una conducción muy agradable. Prueba de ello, es que ha sido elegido por los ingenieros de la marca para acoplarle el nuevo cambio automático de asistencia electrónica AD4 (la misma que usaba el Renault Scenic, *concept-car* en forma de burbuja, presentado en el Salón de Barcelona).

empezando por la ciudad, lugar donde el cambio automático cobra especial relevancia, no se tarda en constatar una notable precisión de funcionamiento de esta caja automática de cuatro relaciones. La asistencia electrónica permite dos programas diferentes por los que se puede optar pulsando una doble tecla en la base de la palanca de cambios. El C o «confort» actúa de forma más tranquila y a regímenes bajos, con lo que el consumo baja considerablemente.

Una vez en carretera, si se quiere

TODO A MANO
La buena ergonomía del R-19 se ve potenciada por la comodidad del cambio automático.



DOS PROGRAMAS
Electrónicos son posibles con la caja de cambios automática del Renault: confort y sport, según el tipo de carreteras o de conducción. El habitáculo del R-19 sigue siendo de los más confortables de su clase. El seguro de la palanca selectora evita equivocarse en la elección de la marcha.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.794 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,7 mm. Carrera: 83,5 mm. Compresión: 9,7 a 1. Potencia máxima: 95 CV(69,9 Kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 14,8 mkg (145 Nm) a 2.750 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 97 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción delantera. Caja de cambios automática con mando electrónico de cuatro marchas. Convertidor de par. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 25,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 37,1 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 10,4 metros

FRENOS

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

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de brazos elásticos, levas transversales y barra estabilizadora, barra de torsión y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazos tirados, barras de torsión transversales y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 175 /70 x 13". Llantas de chapa de 5" x 15".

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.080 kg. Capacidad del depósito: 55 litros

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 29 km/h de promedio **10,5**

CARRETERA

A 90 km/h de crucero **6,8**

En conducción rápida **11,2**

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero **9,4**

A 140 km/h de crucero **10,7**

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **9,4**

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **416**

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **165,3**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **19,7**

1.000 m salida parada **36,1**

De 0 a 100 km/h **14,8**

Recorriendo (metros) **255,3**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **16,8**

400 m desde 40 km/h en 5ª

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **33,0**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª

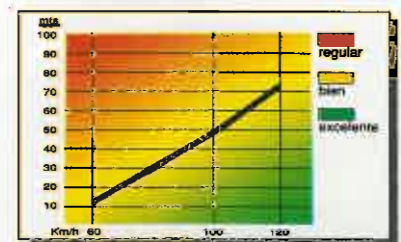
De 80 a 120 km/h en 4ª **11,9**

recorriendo (metros) **340,2**

De 80 a 120 km/h en 5ª

recorriendo (metros)

FRENOS

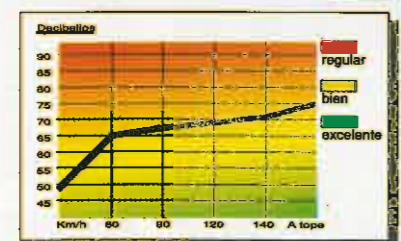


A 60 Km/h: **20,2**

A 100 Km/h: **49,2**

A 120 Km/h: **74,2**

SONORIDAD



Al ralentí: **49,6**

A 60 Km/h: **65,8**

A 90 Km/h: **67,8**

A 120 Km/h: **69,5**

A 140 Km/h: **71,3**

A Tope: **75,5**

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: FASA Renault S.A.. Carretera Madrid-Burgos kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00.

Garantía: Un año sin límite de kilómetros.

Red de postventa: 1.350 puntos de asistencia en toda España.

optar por respuestas más energéticas, el programa S o «sport» hace que el cambio estire más el régimen de giro en busca de mejores aceleraciones y recuperaciones.

Además, y como en la mayoría de los cambios automáticos modernos, la palanca de selección del cambio admite un uso manual a la hora de las reducciones, ampliando las posibilidades de conducción en carreteras de montaña. Para circular normalmente por carreteras nacionales, el *kick down* actúa cuando se acelera a fondo en caso de necesidad y la transmisión manda entonces toda la potencia disponible a las ruedas.

Como particularidad de la caja automática de Renault, cabe mencionar ciertas «dudas» que le asaltan cuando, por ejemplo, se mantie-



POCAS DIFERENCIAS
La transmisión automática no merma demasiado las prestaciones ni eleva significativamente los consumos del R-19.

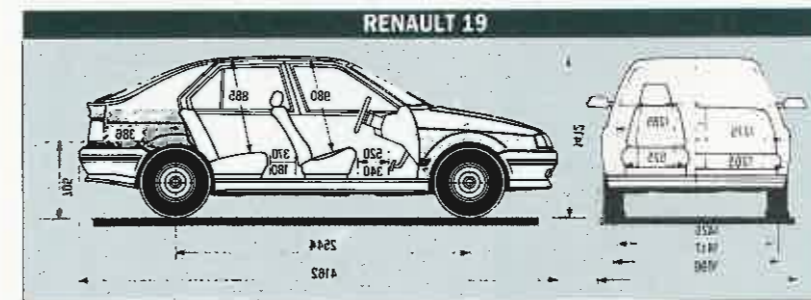
ne estable el acelerador en ciertos regímenes. Entonces, el cambio eleva las revoluciones por minuto pero sin llegar a engranar la siguiente relación. Por ello el conductor debe acostumbrarse a ser más «explícito» en sus deseos y acelerar o decelerar de una forma clara y detectable por el cambio.

Por todo ello, el R-19 no pierde un ápice de su personalidad y, si bien lógicamente no consigue las mismas prestaciones en cuanto a velocidad máxima y aceleraciones que la versión manual, la supera infaliblemente en recuperaciones. Y es que los automáticos juegan con la ventaja de «pensar» por el conductor y adelantarse a la reducción de desarrollos.

Otro factor importante y que siempre ha perjudicado a los automáticos frente a los manuales es el consumo, algo más elevado siempre en los primeros. En el caso del Renault 19, la inevitable diferencia se mantiene en unos márgenes

EQUIPAMIENTO

El equipamiento de la versión automática del R-19 RT es idéntico al de la versión manual. Incluye elevalunas eléctrico y el cierre centralizado. Pero lo que se echa de menos, nada más ponerse al volante, es la dirección asistida y, más tarde, el aire acondicionado, elementos imprescindibles para aprovechar todo el confort que puede ofrecer esta berlina. Su opción le costará al comprador 227.000 pesetas sobre el precio básico. Además, no puede montar ABS.



muy aceptables, aunque siempre consuma más que el manual. Cuando el coche rueda a velocidad de crucero, es cuando la diferencia en consumo se estrecha, hasta alcanzar niveles muy cercanos al modelo

manual, lo que demuestra una buena gestión de la caja electrónica.

Por lo demás, el comportamiento del Renault 19 conserva todas sus cualidades innatas. Los frenos, componentes que cobran una espe-

cial relevancia en los automáticos, cumplen su función con resistencia y eficacia.

El cómodo habitáculo y las suspensiones no hacen sino potenciar el confort que supone disponer del cambio automático y los desplazamientos cotidianos se hacen verdaderamente agradables en contraste con el aumento de estrés que indudablemente supone el trabajo de embragar y cambiar manualmente cada pocos segundos.

Las 200.000 pesetas que separan a la versión automática de la manual no parecen una cantidad excesiva, sobre todo en los casos de conductores que realizan gran número de kilómetros, y que quieran aprovechar la comodidad de una caja de cambios automática. Si además quieren sumar otro elemento de confort, el aire acondicionado, el precio del R-19 1.8 RT Automático se eleva demasiado. ○

Juan Luis Soto

Fotos: José Antonio Díaz

La Tecnología de la Perfección



Radio-cassette Alpine 7525 R. Función control CD Shuttle. RDS. Carátula extraíble.



Radio-CD Alpine 7980 M. Cambiador 3 CD. Sistema antirrobo QRB.

Sonido en toda su expresión, elevado a la categoría de espectáculo.

Líneas suaves y elegantes...

Radio-CD Alpine 7980 M, primer cambiador de discos compactos para salpicadero y Radio-cassette Alpine 7525 R.

Los máximos exponentes de una tecnología líder de máximo rendimiento que sorprenden incluso en su precio.

Como toda la gama Alpine.

Una generación superior de

componentes que marcan un estilo inconfundible, inimitable, en Car Audio. Alpine Digital Car Audio Systems: la Tecnología de la Perfección.



Car Audio and Communication Systems

Honda Prelude 2.2 VTEC

COMO UN AVION

Hace casi dos años Honda renovó su coupé Prelude. El sucesor sólo tenía en común con el modelo original el nombre, puesto que todo lo demás era nuevo, incluso la filosofía del modelo, que ahora es mucho más deportivo. La versión 2.2 VTEC es una clara muestra.



A FONDO

VIRTUDES

Confort de marcha
Rendimiento del motor
Comportamiento

HONDA PRELUDE 2.2 VTEC

PRECIO: 4.4450.000 ptas.

Plazas posteriores justas
Nivel sonoro elevado
Peso excesivo

DEFECTOS

DISÑO	★★★★
ACABADO	★★★★
PRESTACIONES	★★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★★

RECTIFICAR es de sabios. Y Honda lo ha hecho. No es que con el Prelude hubiera cometido algún error, sino que se habían quedado cortos. Cuando se realizó la prueba del Honda Prelude 2.3 (ver Motor 16 Nº 454), todo eran murmullos de admiración, acompañados de un cierto halo de decepción. Este coupé ofrecía tremendas posibilidades, pero se tenía que conformar con unos «modestos» 160 caballos. No es que el coche anduviese mal, sino que el potencial admitía mucha más energía. Con el tiempo, los técnicos de Honda han satisfecho las

PRUEBA
Motor 16

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 dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.156 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 87,0 mm. Carrera: 90,7 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 185 CV(136Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 21,6 mkg (212 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Multipunto. Catalizado. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,5 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Sistema de dirección sobre las cuatro ruedas. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 9,7 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 280 mm). Traseros: Discos (ø 265 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de doble triángulo superpuesto y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de doble triángulo superpuesto y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/55 R 15. Llantas de aleación de 6,5x15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.320 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 26,9 km/h de promedio **10,7**

CARRETERA

A 90 km/h de crucero **8,0**

En conducción rápida **15,4**

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero **10,4**

A 140 km/h de crucero **11,5**

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **10,5**

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **520**

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **233,4**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **15,9**

1.000 m salida parada **29,0**

De 0 a 100 km/h **7,9**

Recorriendo (metros) **123**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **17,1**

400 m desde 40 km/h en 5ª **18,5**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **30,9**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **33,7**

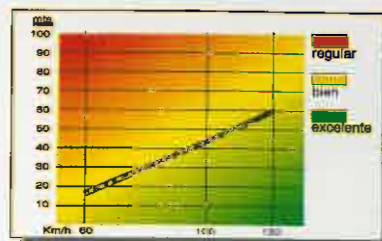
De 80 a 120 km/h en 4ª **8,5**

recorriendo (metros) **250**

De 80 a 120 km/h en 5ª **10,1**

recorriendo (metros) **282**

FRENOS

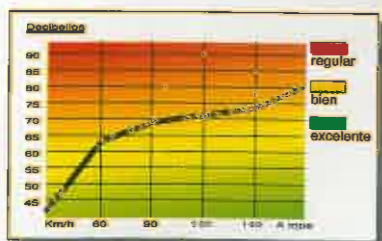


A 60 Km/h: **15,9.**

A 100 Km/h: **42,3.**

A 120 Km/h: **59,5.**

SONORIDAD



Al ralentí: **41,1.**

A 60 Km/h: **63,8.**

A 90 Km/h: **68,9.**

A 120 Km/h: **71,8.**

A 140 Km/h: **73,9.**

A Tope: **80,8.**

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Honda Automóviles España, S.A. Carretera C-246, kilómetro 8,7. 08830 Sant Boi de Llobregat (Barcelona). Teléfono: (93) 370 80 07. **Red de postventa:** 35 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** Dos años sin límite de kilometraje.

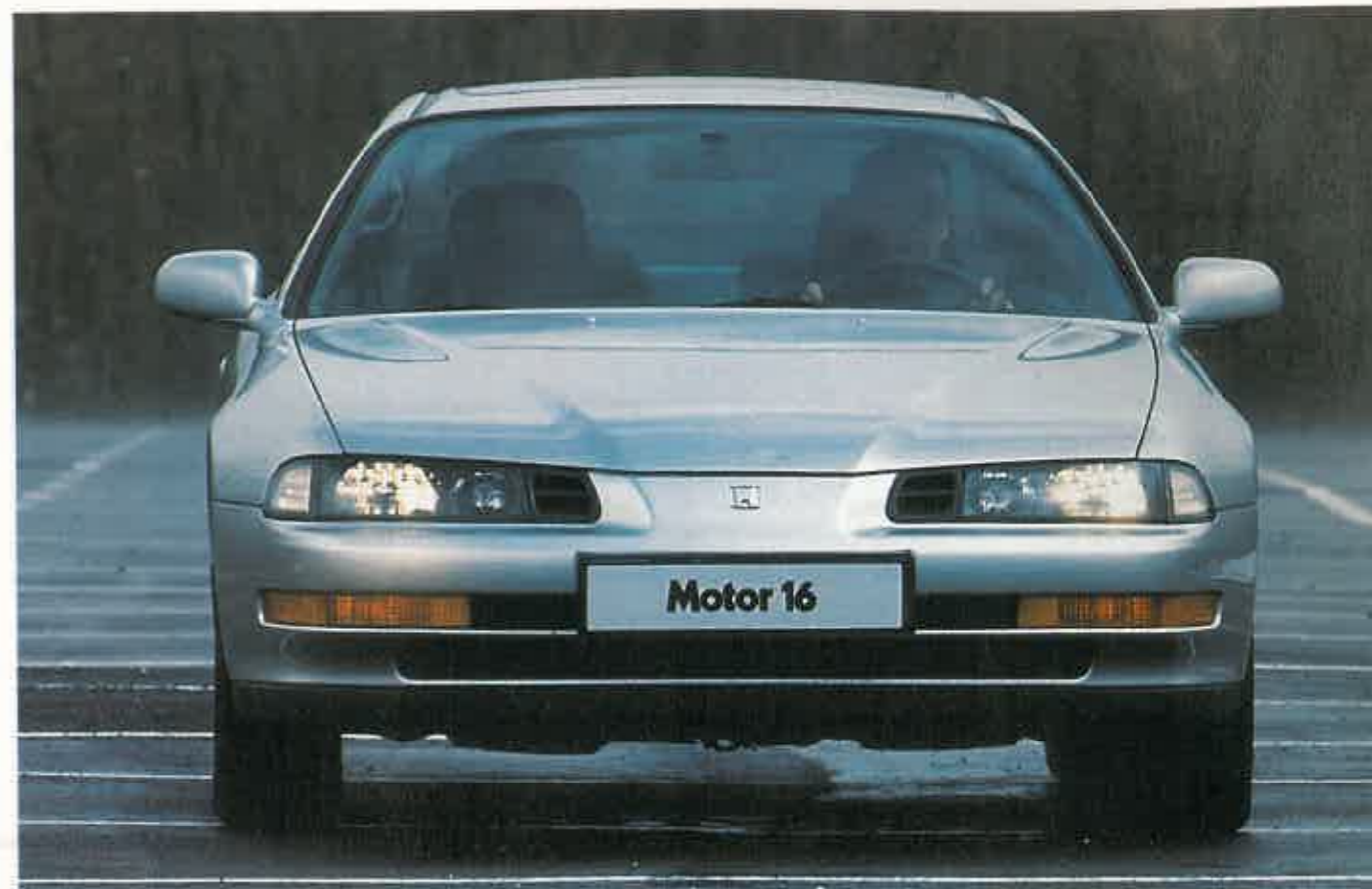
LA DISTRIBUCIÓN VTEC

PARA el profano, las modernas tecnologías tienen un alto contenido de brujería, y así puede parecer que las siglas VTEC respondan a algún tipo de conjuro. Pues no, estas cuatro letras quieren decir Valve Timing Electronic Control, o lo que es lo mismo, control electrónico de la apertura de las válvulas. El efecto sobre el rendimiento del motor de los sistemas variables de distribución es altamente beneficioso, puesto que permite que en cada régimen los gases fluyan a través de la cámara de combustión en el momento apropiado y a la velocidad más adecuada. En el caso del fabricante japonés Honda, tal vez nos uno se encuentra frente al sistema más avanzado, en el cual se ha volcado gran parte de la experiencia obtenida de la Fórmula 1. Su funcionamiento resulta bastante complejo, pero en pocas



palabras se puede decir que un microprocesador manda una válvula que hace fluir líquido lubricante a gran presión por el interior de los árboles de levas de forma que las levas modifiquen su posición en función del régimen del motor.

De esta forma se mejora considerablemente el par a bajo régimen, mientras que cuando se sube de vueltas se consigue una mayor potencia, lo que significa una mejor respuesta en cualquier régimen. Por lo tanto, no hay brujería sino la más avanzada tecnología.



pretensiones de los conductores más exigentes y ofrecen una versión de 185 caballos que no llega a colmar el tremendo potencial del coche, pero lo pone a la altura de deportivos de mucho nombre y millones. La solución de los ingenieros nipones no ha sorprendido a nadie, ya que era de esperar que tarde o temprano este modelo se beneficiase del sistema de distribución variable VTEC. Estos 25 caballos suplementarios de la versión 2.2 marcan una diferencia importante respecto

al motor 2.3. Unas aceleraciones fulgurantes una respuesta del motor muy viva a cualquier régimen y una suavidad de marcha difícilmente igualable. Y todo esto por 4,5 millones de pesetas. No está nada mal.

Externamente no se aprecian diferencias respecto a la versión de 1992. La línea es atractiva y muy fluida. Se trata de un coche grande, ya que de paragolpes a paragolpes hay nada más y nada menos que 4,4 metros. Sin embargo, por dentro es un coche de los denominados

2+2, siempre y cuando los segundos sean niños dispuestos a sufrir las consecuencias de un espacio muy reducido. Si bien en el asiento delantero el conductor y el acompañante se encuentran muy a gusto, detrás puede llegar a desaparecer el espacio para las piernas en cuanto los asientos delanteros vayan un poco hacia atrás. De hecho, si el conductor mide más de 1,80 metros, es más que posible que no se pueda sentar nadie detrás.

Según y como se mire, esto pue-

EQUIPAMIENTO COMPLETO
El coche lleva de serie, entre otras muchas cosas, elevadores eléctricos, cierre centralizado y espejos exteriores regulables desde el mismo mando.

BUENA ESTABILIDAD
Gracias a un eficaz sistema de dirección a las cuatro ruedas, el comportamiento en pisos deslizantes es bueno, debido al perfecto guiado del tren posterior.



de ser una ventaja a la hora de dar de lado a una pertinaz suegra, pero también puede disuadir a aquellos que busquen un coupé con cierta utilización familiar. El puesto de conducción destaca por su excelente diseño. Los asientos delanteros son

muy cómodos y los mandos quedan al alcance de la mano. El «pero» hay que ponerlo en la escasa y poco visible instrumentación. Justo delante del conductor quedan el velocímetro y el cuentavueeltas, y en el centro del salpicadero, el termómetro y el

indicador del nivel de combustible. Estos dos instrumentos están mal situados y son poco visibles cuando hay mucha luz en el exterior.

El equipamiento es razonable, ya que en el precio del Prelude se incluye todo lo que aparece en la uni-

dad de pruebas. El inevitable cierre centralizado, elevalunas eléctricos y retrovisores exteriores con mando a distancia, se complementan con elementos tales como el *airbag* o el techo solar con accionamiento eléctrico. Todo esto con una presentación y calidad de acabado bastante cuidada. Lo que no gusta tanto es el aspecto de algunos plásticos que decoran el interior, ya que desmerecen del resto del conjunto.

Como decíamos, encontrar la posición idónea al volante es un juego de niños. La visibilidad es razonable para tratarse de un coche deportivo. En las maniobras marcha atrás la visión queda un tanto reducida por lo elevado de la trasera. En ciudad se maneja como un kart. La dirección es rápida y precisa y la ayuda adicional que supone el sistema de dirección a las cuatro ruedas facilita enormemente las maniobras. Con el Prelude es sorprendente lo fácil que resulta aparcar, sobre todo en los estacionamientos en batería de las calles más angostas. El poli-

A FONDO



UN MOTOR DE 185 CABALLOS
El motor de 2,2 litros proporciona unas aceleraciones fulgurantes, dignas de coches con un rendimiento superior.

facético motor funciona a las mil maravillas en ciudad, ya que su elasticidad permite rodar sin apenas tocar el cambio de marchas. La tercera velocidad es casi como un cambio automático.

Pero donde el coche es una au-

téntica gozada es en carretera. En cuanto se sale de la urbe, los kilómetros caen sin sentir. En poco tiempo el conductor toma las medidas al coche que parece no tener límites. El tren delantero muestra una gran firmeza y parece que nada

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.**

Solicite información Tel. 900 155 000.

* IVA en Península y Baleares, incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y promoción.



Cuore Sportivo



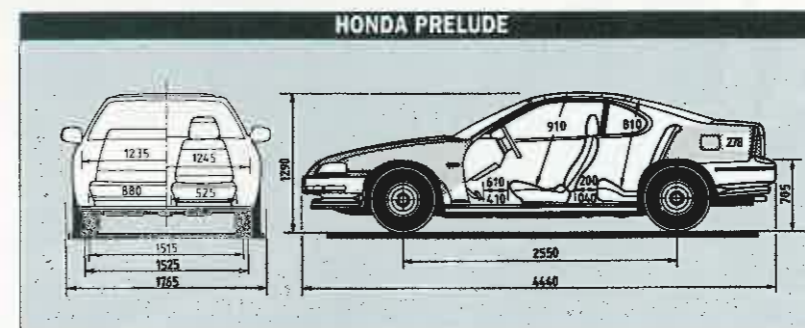
SÓLO CABEN NIÑOS

A pesar de los 4,4 metros de longitud, el espacio en el asiento posterior es muy reducido, con un mínimo sitio para las piernas. El acabado es muy bueno aunque la calidad de algunos plásticos desmerece del resto del conjunto.

puede hacer cambiar la trayectoria marcada por el volante. Para conseguir romper la neutralidad de reacciones del coche, es necesario correr más de lo que el sentido común indica. Las carreteras de primer orden y las autopistas no plantean el menor inconveniente. En estas condiciones, el confort de marcha es digno de una berlina. La rumorosidad del motor se mantiene dentro de lo razonable mientras no se suba demasiado de vueltas. Las relaciones de cambio están bien adaptadas a las características del motor y como acostumbra Honda, el manejo de la palanca es sensacional. Si el camino es por carreteras de segundo orden con ánimo de hacer chillar los neumáticos, sorprende el buen hacer de este coche, sobre todo si se tiene en cuenta que por peso y tamaño no es un vehículo pensado para culebrear por carreteras de montaña. La nobleza de las reacciones hace que se pueda conducir muy rápido sin ser sorprendido por algún desmán. En curvas muy cerra-

EQUIPAMIENTO

El Honda Prelude incluye en su equipamiento de serie *airbag*, techo solar eléctrico, cierre centralizado, apertura del depósito de combustible desde el interior, elevalunas eléctricos, aire acondicionado y regulación de apoyo lumbar en los asientos delanteros.



FRENTE A SUS RIVALES

De todos los coupés deportivos que se encuentran en el mercado, el Honda Prelude se enfrenta directamente con el Audi 2.8 E V6 (4.772.000 pesetas) y con el Nissan 200 SX Turbo (4.200.000 pesetas). De éstos, el Honda es el que más satisfacciones ofrece a la hora de conducir. Es el único que tiene sistema de dirección a las cuatro ruedas y de equipamiento tampoco anda mal. El Audi tiene la ventaja de ser un verdadero cuatro plazas, aunque el motor es algo perezoso. Por su parte, el motor sobrealimentado del Nissan tiene mucha garra, pero es un tracción posterior que requiere buenas manos para domarlo.

das el coche manifiesta su condición de tracción delantera con una ligera tendencia a seguir de frente que se corrige rápidamente con el acelerador. El sistema de dirección a las cuatro ruedas es eficaz, sobre todo sobre pisos deslizantes, ya que guía perfectamente el eje posterior. El sistema que emplea Honda en este modelo es bastante rápido de reacción, hasta el punto que si el coche es sometido a una prueba de *slalom* se notará el beneficioso efecto del eje posterior direccional.

Sin duda, el Honda Prelude es un coche que puede hacer de todo menos dejar frío. Un fenomenal rendimiento del motor, una estabilidad de primera y un completo equipamiento de serie son sus mejores bazas. Su precio resulta muy razonable, teniendo en cuenta el equipamiento y la sofisticada tecnología, y no hay que olvidar el sorprendente parco consumo de gasolina en utilización cotidiana.

Victor Piccione

Fotos: Ramón Rodríguez

La tecnología que conecta personas y automóviles

FUJITSU TEN, siempre a la vanguardia de la tecnología, se enorgullece de dar a conocer sus nuevas creaciones. Diseño, construcción y prestaciones con un único objetivo: Conseguir el mejor sonido sobre ruedas.



FUJITSU TEN

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA: MUSICOM, S.A.
 Tel. (93) 675 32 12 - Fax. (93) 675 35 52
 Apdo. Correos 252 - 08190 Sant Cugat del Vallés - Barcelona

Ford apuesta por la seguridad

CONCEPTO GLOBAL

En el curso de unas interesantes jornadas técnicas, Ford ha mostrado sus últimas aportaciones a la seguridad, que incorporan ya o van a incorporar en sus próximos modelos.

AUNQUE los fabricantes tienen cada día menos capacidad para sorprender, lo cierto es que la concepción global de la seguridad por parte de Ford es un aspecto que ofrece cierta novedad. Bajo la denominación DSE (Dynamic Safety Engineering), los técnicos de desarrollo de la marca han querido coordinar todos los aspectos de seguridad, desde el proyecto inicial del coche. Cualquier fabricante es capaz de ofrecer un sistema airbag o unas barras de protección lateral. Es fundamentalmente una demanda de marketing. Otra cosa es que estos elementos se integren y se interrelacionen, aumentando sus beneficios.

Este programa no es nuevo: comenzó a introducirse en el Escort y alcanzó la madurez en el Mondeo. Los futuros coches de la compañía, el Scorpio del '94, el novovolúmen del '95 o el futuro Fiesta están mediatizados por el programa de seguridad. Entre los elementos destacables, ca-

TRACCIÓN TOTAL
Nueva generación del sistema de control de tracción para el Scorpio. A la derecha, una carrocería de aluminio, cuyo peso se ha reducido en un 65 por ciento respecto a otra convencional.



be señalar la protección contra impacto lateral. Esto va más allá que el simple añadido de una barra de acero dentro de la puerta. Ford ha rediseñado también la plancha de metal que rodea la apertura de la puerta, la propia puerta con sus barras y el suelo de la plataforma.

El airbag para conductor y pasajero se complementa con un sistema de pretensado de los cinturones de seguridad, que reducen la holgura y que se complementa con nuevos carretes de inercia que reducen el estiramiento del cinturón.

En el aspecto de la seguridad activa, una nueva generación de ABS y de control de tracción, se combinan con las suspensiones "quadra-link" recientemente introducidas en el Mondeo.

Finalmente, mencionar el intenso trabajo en el control de emisiones contaminantes, adaptándose a las normativas del año '96 y del año 2000, en que se prevé una reducción del 90 por ciento para la primera fase y del 96 por ciento para el inicio del siglo que viene.

J.M.C.

MOTOR V6
En la primavera del año '94, el Mondeo estrenará el nuevo motor de 6 cilindros en V estrecha (60 grados), que rinde entre 155 y 165 caballos de potencia, con unos niveles de emisiones reducidísimos.



Aprilia RS 125 Extrema



La última creación del fabricante trasalpino es casi una réplica de las motos utilizadas en el Mundial. Pese a ser una 125, su fabuloso aspecto recuerda más a las motos que compiten en la cilindrada del cuarto de litro.

DESPUÉS del enorme éxito cosechado en los últimos años, desde la aparición de la AF1 hasta la más actual Sport Pro, los técnicos de Aprilia no han dejado un momento de trabajar sobre uno de los modelos con más éxito de la marca. La categoría de los 125 centímetros cúbicos ha sido, sin duda, uno de los mercados que más se ha extendido en los últimos años, y por ello los responsables de la marca se han volcado con todos los medios posibles para seguir siendo el número

VIRTUDES

Diseño espectacular
Frenos
Comportamiento

APRILIA RS 125 EXTREMA

PRECIO: 510.025 ptas.

Asiento pasajero
Postura muy forzada
Respuesta motor en baja

DEFECTOS

SOMBRA DE GRAND PRIX



PRUEBA
Motor 16

FICHA TECNICA

MOTOR:

Monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por agua. Diámetro por carrera: 54 x 54,5 mm. Cilindrada total: 124,8 cc. Relación de compresión: 14,5 a 1. Potencia máxima: 34 CV a 11.500 rpm. Par máximo 2,1 Kgm a 10.800 rpm.

ALIMENTACIÓN:

Un carburador Dell'Orto VHSB 34 LD con difusor de sección oval. Encendido electrónico.

TRANSMISIÓN:

Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR:

Chasis de doble viga inclinada en fundición de aluminio. Horquilla delantera tipo Upside & Down con barras de 40 mm de diámetro y de 120 mm de excursión. Suspensión trasera con monoamortiguador de progresividad variable y basculante con dos brazos asimétricos, tipo banana en fundición de aluminio. Freno delantero de disco de 320 mm. de diámetro con pinza de doble pistón en paralelo. Freno posterior monodisco de 220 mm de diámetro y pinza de bombín simple. Neumático delantero 110/70x17". Neumático posterior 150/60x17".

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.345 mm. Longitud máxima: 1.990 mm. Altura máxima: 1.120 mm. Anchura máxima: 615 mm. Altura del asiento: 700 mm. Peso en seco: 115 Kgs. Depósito de combustible: 14,5 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 49,9 km/h de promedio	5,7
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,4
CARRETERA	
Conducción deportiva	6,7

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	166
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,5

CUADRO COMPLETO
Al igual que el resto de la moto, el cuadro de instrumentos está muy bien realizado y en él se encuentran todos los indicadores necesarios para conocer el buen funcionamiento de la moto. Tan sólo se echa en falta un indicador del nivel de la gasolina



ro uno. Su última creación, la Extrema 125, es fruto de la experiencia adquirida en las motos del mundial, tanto del octavo como del cuarto de litro. Basta decir que la temporada pasada la marca italiana logró conquistar la corona mundial en 125, y todo ese esfuerzo realizado, tarde o temprano, tenía que verse reflejado en una moto de calle.

Pero centrándonos en la propia Extrema, lo primero que salta a la vista es su elegante diseño, un diseño que se ha ido puliendo en las sucesivas versiones que Aprilia ha ido creando año tras año. En esta última creación, no queda la más mínima duda de cuál ha sido la base en la que se han apoyado los diseñadores de la marca de Noale, la Aprilia 250 que ha pilotado durante esta temporada Loris Reggiani. A simple vista, nadie diría que se trata tan sólo de una ciento veinticinco. Su tamaño, unido al llamativo chasis de aluminio, hace pensar como poco en una

MATERIALES DE PRIMERA
Tanto el basculante como el chasis o el subchasis del colín trasero están realizados a partir de los moldes empleados en las motos del Mundial. Aquí radica buena parte del secreto del magnífico comportamiento de la Extrema.



rabiosa dos y medio. Hasta el más mínimo detalle ha sido cuidado para dotar a la nueva Aprilia de un aspecto de moto grande. Desde el guardabarros delantero, perfectamente diseñado para guiar el flujo del aire hacia el radiador, hasta su impresionante carenado, han sido objeto de un trato exquisito. Este último ha recibido una gran remodelación respecto a sus predecesores, y ahora la protección que ofrece al piloto es realmente eficaz, permitiendo una conducción más relajada.

La postura de conducción, con un asiento reducido a la mínima expresión, sigue siendo tan forzada como en anteriores versiones, sobre todo para aquellos que superen el 1,85 de estatura. En este caso, todo el peso del cuerpo descansa sobre las muñecas y los hombros, y al cabo de no muchos kilómetros se siente la necesidad de realizar una pequeña parada. En cuanto al pasajero, éste no aguantará más de diez minutos subido a esa altura, en la que tendrá que luchar constantemente contra el viento. Definitivamente, la Extrema está diseñada para disfrutar a solas de la conducción.

El comportamiento de la nueva RS está claramente condicionado por el conjunto chasis/suspensiones. El primero de ellos es un doble viga inclinado de grandes dimensiones fa-

bricado en aluminio de bajo espesor, mientras que las suspensiones están formadas por una horquilla delantera invertida y un monoamortiguador en la parte trasera que trabaja sobre un innovador basculante de dos brazos asimétricos tipo «banana» realizado en aluminio. Precisamente este elemento ha sido uno de los cambios más radicales que ha introducido Aprilia respecto a sus anteriores modelos, en los que se recurría a un monobrazo.

En carretera, el resultado no podía haber sido mejor. En zonas viradas ofrece un comportamiento muy noble, permitiendo entrar en las curvas con una facilidad pasmosa. Los cambios de dirección se realizan a la perfección gracias a la robustez de su chasis y a la precisión de su dirección. En carreteras abiertas o autopistas, el comportamiento está más condicionado por el motor. Este pequeño propulsor ofrece 34 caballos de potencia a un régimen de 11.500 revoluciones por minuto. La gran novedad radica en la válvula de escape que, si bien ya existía en los anteriores modelos, ahora está controlada por una centralita electrónica. Esta válvula se abre totalmente una vez que se superan las 7.500 revoluciones, a partir de las cuales se nota un fuerte empujón. Circulando por encima de este régimen de vueltas, es posible mantener unos cruceros en torno a los 150 kilómetros por hora, gracias también a la buena protección del carenado, disponiendo además de un remanente de potencia para salir de cualquier situación apurada. Por debajo del mencionado régimen, la Aprilia se muestra muy perezosa, siendo necesario hacer uso del cambio.

Para el final uno de los aspectos más sobresalientes de la Extrema, los frenos. Los 320 milímetros de diámetro del disco delantero y su pinza de doble pistón ofrecen una potencia de frenada increíble y un tacto asombroso. Es posible detener la moto con un solo dedo y, gracias al correcto funcionamiento de la horquilla invertida, no existen reacciones extrañas. En cuanto al disco posterior, éste colabora mucho a la hora de detener la moto, pero resulta más brusco que el delantero. ○

Alfonso Aguilera
Fotos: José Robledo

Seat Toledo Marathon **EL BOLIDO DEL DESIERTO**

Ajenos a los vientos de tormenta que soplan en la empresa, en Seat Sport trabajan con todo el entusiasmo del mundo para sacar adelante un proyecto cuyo objetivo es conquistar la Copa del Mundo de Raids. Para ello han construido un vehículo muy especial: el Toledo Marathon.

SEAT Sport es una isla dentro de Seat. Allí unos hombres llenos de entusiasmo, unos hombres por cuyas venas circula gasolina en lugar de sangre, diseñan, construyen, preparan y hacen correr algo por lo cual son capaces de dar todo lo que llevan dentro. Y es que Seat Sport es un centro de alta tecnología, un centro de diseño punta de cuyos trabajos luego se nutre la propia empresa del mismo modo que ellos se apoyan a su vez en los enormes recursos de la casa madre, los medios que les brinda el Centro Técnico de la empresa. El último hijo de estos hombres está ya crecidiendo y maduro para competir, en realidad ya lo ha hecho y nada mal por cierto. Su nombre es Seat Toledo Marathon.

«Este proyecto comenzó con el Ibiza Marathon en 1989 pero luego se paró debido a los cambios de la FISA y en 1991 se reinició ya con la base Toledo. Durante el año pasado se construyó y desarrolló el coche y este año lo hemos sacado a las pistas», explica Enrique Pons, responsable técnico de Seat Sport. Los resultados han sido muy alentadores puesto que si en la primera carrera no pudieron tomar parte más que en el prólogo por culpa de un depósito defectuoso, «un depósito comprado a un fabricante extranjero de



NACIDO PARA CORRER
El aspecto exterior del Marathon define claramente sus posibilidades. El interior reúne todas las características de un auténtico coche de competición para afrontar los raids.



MÁQUINA VOLADORA

CADA vez que Seat Sport presenta en sociedad a uno de sus hijos, lo cual, por desgracia, no es cada 15 días, se puede apreciar, y casi medir, cómo se va progresando en el terreno de fuera de la carretera. Del Ibiza Bimotor ya impresionaron la agilidad y la ligereza, del Audi de Raids, la potencia y cómo avanzaba imparable por el terreno. Hoy, el Toledo Marathon ofrece la última puesta al día en este aspecto. Este aparato avanza seguro y deprisa, pero eso no es novedad. Lo que deja absolutamente obnubilado al que se sienta al volante es la forma de «comerse» los baches, cómo se «traga» los terraplenes, y cómo «aterrija» tras los largos vuelos que Servía le hacía dar.

En la prueba a la que este enviado especial le sometió, el coche llegó frente a una pared de tierra, ascendió a toda velocidad, en segunda —a más de 5.000 revoluciones— y cuando ésta se acabó, el Marathon emprendió el vuelo. La sensación era



A TODA PRUEBA
El sistema de amortiguación posterior tiene reminiscencias de las utilizadas en motocross con un recorrido de 30 centímetros.

prestigio, con todas las homologaciones y bendiciones habidas y por haber y que resultó ser una regadera en cuanto lo llenamos a tope», explica Pons. En la segunda, la Baja Aragón, José María Servía luchaba por la tercera plaza y yendo pegadito a su hermano Salvador en una pista veloz y polvorienta, no pudo evitar una piedra y se tuvo que conformar con el décimo puesto final. El otro coche, con Neveu como piloto, más inexperto y con estrictas órdenes de terminar, finalizó octavo. «Pero lo importante es que ninguno de los dos Toledo nos dio problema alguno, lo que confirma que estamos en el buen camino», explica sa-

tisfecho Gabi Cortés, responsable de Seat Sport.

El futuro a partir de ahora pasa por correr en noviembre el Raid de Grecia, mientras que en la próxima temporada la cosa está por definir: «No haremos el Dakar, porque esta prueba necesita una preparación de seis meses y sin tener todavía el visto bueno es imposible afrontarla con garantías» expone Cortés, quien, de todos modos, comenta que «si todo va como esperamos, tomaremos parte al menos en cinco pruebas del Mundial de Raids, que son los resultados que se pueden computar». Evidentemente, ese «si todo es como esperamos» significa

si el presupuesto presentado recibe el visto bueno...

El coche es todo un entramado de tubos, con unas suspensiones de largo recorrido, todo ello envuelto en una carrocería que recuerda al Toledo de serie. En realidad de éste sólo se emplean el parabrisas, la mitad del techo, los faros y pilotos, las manecillas de las puertas y los anagramas.

Todo el proyecto se ha desarrollado en Seat Sport con intercambio con el Centro Técnico que dirige Vicente Aguilera y únicamente el motor, un cinco cilindros de origen Audi con turbo e intercooler, está preparado fuera de España: en Liechtenstein, por Lehmann.

Su gran baza son las suspensiones de largo recorrido, 30 centímetros, basadas en la técnica del motocross. «Con ello —explica Enrique Pons— tenemos una gran capacidad para superar obstáculos a alta velocidad sin hacer topes y consiguiendo que la rueda esté el máximo de tiempo en contacto con el

suelo: esa es la mayor virtud del Marathon», concluye.

Como datos significativos cabe citar las enormes llantas de 18 pulgadas, similares en tamaño a las de una motocicleta, los dobles amortiguadores para cada una de ellas, los triángulos superpuestos con barras de empuje para obtener una geometría variable, los tres diferenciales, los nueve radiadores: agua, combustible, intercooler, diferenciales, etc... Y toda la tecnología de telemetría capaz de analizar al detalle cualquier dato del automóvil como temperaturas, presiones, recorridos, etc... Y es que, aunque parece nacido únicamente para pegar botes en el desierto, ello no impide que en sus entrañas se esconda una tecnología absolutamente digna de la Fórmula Uno, porque en esos botes hay que poder ser el más veloz y el más resistente. Y eso, no es nada fácil. ○

José Luis Aznar

Fotos: Esteban Delgado



PARIENTES LEJANOS
A pesar del nombre las similitudes entre estos dos vehículos son realmente escasas.



como estar en una larga montaña rusa, siempre pensando: «en cuanto esto caiga al suelo...». Cuando el coche cae al suelo no pasa nada, ni se arrancan las ruedas, ni se machaca la columna del conductor: los amortiguadores se lo zampan todo como si nada. Inaudito.

Otro ejemplo. Se baja por un cortafuegos atravesado por caminos. Al llegar a ellos, el coche se da de morro en ellos y en lugar de que las ruedas delanteras salgan despedidas, la suspensión se machaque y los pilotos salgan por el parabrisas, se nota un golpe, pero tranquilo e impertérrito José María Servía sigue como si nada. Esa es la gran virtud del Marathon, no hay obstáculo que valga.

Por cierto, el Marathon también corre, frena y gira, pero eso... ¡lo hace cualquier coche de carreras!



EL RADIADOR MÁS LLAMATIVO
El Toledo Marathon incorpora nueve radiadores para los diversos líquidos, el del agua situado en el frontal es el de mayor tamaño

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

15%



FRENADA DE 90 A 80 km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ*

9%



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

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

MXT
MICHELIN



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

Campeonato de Europa de Montaña

LLEGA EL RELEVO

La Subida al Fito, última prueba puntuable para el Campeonato Europeo de Montaña, ha sido el juez final de cara a un título continental que tenía como pretendientes a dos españoles, Andrés Vilariño, campeón los últimos cuatro años que buscaba en tierras asturianas su quinto título consecutivo, y Pancho Egozcue, un navarro que optaba por primera vez a él con muchas posibilidades de éxito. Al final, un accidente de Vilariño puso en bandeja el ansiado título a un pletórico Egozcue.



CAMPEÓN SIN SUERTE Vilariño optaba al título en «El Fito», pero un fuerte accidente con tres heridos, en los primeros entrenamientos, echo por tierra todas sus esperanzas para lograr su quinto campeonato.

SIN embargo, tras «El Fito» nadie ha salido contento: Pancho Egozcue porque, además de lograr el título continental, quería ganar la prueba y no pudo, Andrés Vilariño porque un serio accidente en entrenamientos arruinaba sus posibilidades de victoria; el numeroso público porque sufrió las consecuencias de dos serios accidentes que tuvieron un saldo total de 14 heridos de diversa consideración y la organización porque dichos accidentes deslucieron una prueba en

la que tenían puestas sus esperanzas de futuro europeo.

En lo deportivo, el resultado, previsible, ha puesto de manifiesto la hegemonía española en Europa. Egozcue es el quinto campeón español consecutivo, sucediendo a Vilariño, vencedor en las anteriores cuatro ediciones. Si Vilariño se ha tenido que conformar con la tercera posición final, un andorrano, el joven Joan Vinyes, ha alcanzado el subcampeonato tras la victoria obtenida en «El Fito». En la división I el

resultado final ha sido más pobre y, así, Xavier Riera y su BMW del Central Hispano 20 sólo han alcanzado la quinta posición final; si bien hay que decir que no participó en las diez pruebas programadas. En Asturias fue tercero y, de haber vencido, hubiera sido subcampeón.

Una vez más se ha puesto de manifiesto que el Campeonato de Europa de Montaña está totalmente dominado por los pilotos españoles. Hace años, cuando dicho campeonato tenía más importancia que

ahora —aunque poco a poco va recuperando su antiguo renombre—, otro español, Juan Fernández, impuso su ley. Ahora, tras la victoria de Egozcue, el futuro sigue teniendo color español gracias a él y al campeón saliente, Vilariño y, tras ellos, hombres como Joan Vinyes (aunque sea andorrano), Luis Martínez y Altor Zabaleta están ahí para asegurar el futuro a medio y largo plazo.

Pero, sin duda alguna, el gran protagonista de esta última prueba del europeo, celebrada en Asturias,

ha sido Pancho Egozcue, brillante campeón 1993. Comenzó su andadura en el Campeonato de Europa en 1991, año en el que ya consiguió dos victorias, y desde entonces todo su esfuerzo se centró en obtener el título, que ha conseguido tan sólo dos años después, a pesar de tener como rival nada menos que a Andrés Vilariño, el piloto de Fuente-rabía que ha marcado toda una época con sus cuatro títulos consecutivos. Francisco «Pancho» Egozcue ha basado su triunfo en cuatro vic-

torias y en una regularidad modélica en las restantes seis pruebas de que constaba el campeonato; algo que no ha evidenciado su gran rival, Andrés Vilariño, cuya temporada ha sido un auténtico calvario de roturas de motores, pequeños problemas y, finalmente, un fuerte accidente en la prueba asturiana, debido a un intempestivo reguero de agua. De hecho, podía haberse proclamado campeón sin mucho esfuerzo y al final se ha tenido que conformar con una tercera posición

QUERÍA MÁS Pancho Egozcue se proclamaba en Asturias Campeón de Europa, pero quería más. Su ilusión era cerrar la temporada con una quinta victoria. Un inesperado trompo se lo impidió.





LOS HOMBRES CON MÁS FUTURO EN EL EUROPEO
Joan Vinyes, un andorrano de 24 años, se impuso en la «Subida al Fito». Tras él se clasificó Luis Martínez. Ambos representan el futuro de la hegemonía española en el Campeonato de Europa de Montaña. Serán, sin ninguna duda, los sucesores de Andrés Vilariño y Pancho Egozcue.

RIERA, OTRA ESPERANZA
Sin seguir el campeonato más que de forma esporádica, el catalán Xavi Riera ha sido quinto en la División I. En Asturias logró acabar en tercera posición en su grupo, a pesar de encontrarse algo indispuesto.



que sabe a poco para un hombre de su palmarés y sus cualidades.

Para los que no le conozcan, Pancho Egozcue es navarro, de Villava, y por tanto, paisano de un tal Miguel Indurain. Por eso Pancho se queja de que el protagonismo de Indurain en su pueblo ha hecho que nadie se acuerde de él, de sus dos subcampeonatos de Europa y de que este año optaba, con serias posibilidades, al título. A sus 37 años, y a pesar de su extenso palmarés, Egozcue ha padecido a lo largo de su carrera deportiva un sinfín de penalidades, siempre económicas, que en más de una ocasión han sido solucionadas por sus propios amigos, que le han llegado a prestar dinero a fondo perdido. Una vez finalizada la prueba, el flamante



PRIMER EXTRANJERO
De todos los pilotos foráneos presentes en Asturias, el más rápido fue Giulio Regosa, con Osella. Luchó duramente con Aitor Zabaleta para conseguir la tercera plaza, pero al final no la pudo alcanzar por unos pocos segundos.

campeón confesaba la importancia que para él tenía la «Subida al Fito». Le apetecía mucho ganar la prueba, pese a ser consciente de que se enfrentaba a un Joan Vinyes muy moti-

vado, ya que necesitaba la victoria para conseguir el subcampeonato y sin ella no tenía nada que perder. Egozcue quiere repetir título en el 94, pero primero tendrá que vender

CLASIFICACIONES
1º Joan Vinyes (Osella PA9 BMW), 4'47"250; 2º Luis Martínez (Osella PA9/90 BMW), 4'51"295. 3º Aitor Zabaleta (Lola T298 BMW), 4'56"661. 4º Giulio Regosa (Osella PA9/90 BMW), 4'57"153. 5º Pancho Egozcue (Osella PA9/90 BMW), 4'58"567... 10º Otakar Kramski (BMW M3), 5'33"347. 1º Grupo A.

CAMPEONATO EUROPEO
DIVISIÓN II. 1º Pancho Egozcue, 107 puntos. 2º Joan Vinyes, 88. 3º Andrés Vilariño, 87. 4º Rüdiger Faustmann, 61. 5º Giulio Regosa, 49 puntos. **DIVISIÓN I.** 1º Francis Dosières, 120 puntos. 2º Josef Kopecny, 107. 3º Otakar Kramsky, 105. 4º Antonin Charouz, 92. 5º Xavi Riera, 61 puntos.

su Osella para sufragar las deudas que ha contraído para poder acabar esta temporada; que ha acometido con un presupuesto muy justo. **Fotos: FOTOCURSA**

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

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



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

Si, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando solo 14.560 ptas.
 Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A. Giro postal n.º a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.
 D. _____
 Calle _____
 Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____
 Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____
 Precio suscripción
 España _____ 14 560 ptas América, África _____ 35 256 ptas
 Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____ 29 016 ptas Asia, Oceanía _____ 48 516 ptas

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

Otro año más, la fiesta camionera del Jarama fue todo un éxito, de espectáculo y de público. Pese a una climatología revuelta que no ayudó a la fiesta, el programa hizo hervir el agua de los radiadores y a una afición incondicional, año tras año con esta cita. Acompañados de los Campeonatos de Promoción Renault, los monstruos de más de mil caballos llegaban al circuito madrileño, a su última prueba del Campeonato Europeo a tope de fuerza.



TOPE DE VUELTAS
Trece carreras en total hicieron las delicias del público. Steve Parrish, izquierda, volvió a imponerse en Clase 3 con su potente Mercedes. Patrick Bourny, derecha, levantó al público con sus acrobacias de gran tonelaje.



DEPORTE

Gran Premio Camión en el Jarama

CARRERAS A LO GRANDE

SON los señores de la carretera. Monstruos de gran tonelaje que recorren diariamente todo el mundo. Quién no se ha asustado cuando, a través del retrovisor, ha visto cómo se acercaba uno de ellos dispuesto a tragarse cualquier cosa que se le pusiera por delante. Desde hace unos años, además, son los monstruos de los circuitos. Y lo demostraron en el Jarama.

Desde que en 1987 llegaron a España por primera vez, la progresión que esta especialidad deportiva ha registrado ha sido tan importante como el espectáculo que estos gigantes de la ruta proporcionan en cada carrera. Sofisticados motores de más de mil caballos, tiempos de carrera iguales a los que es capaz de conseguir un coche de las copas de promo-

val serio a lo largo del campeonato, el alemán Hans Georg van der Marwitz y su M.A.N. 19322, que fue el ganador de este último gran premio. Precisamente en esta categoría competía el único piloto español que ha completado todo el campeonato, el periodista madrileño Manuel Santos, quien consiguió quedar tercero.

Si el espectáculo está en la pista, no menos interesante resulta el trasfondo de este mundillo. Manuel Santos ha acabado la temporada desencantado de moverse con el resto de equipo, otras cuatro personas más, haciendo malabarismos con un presupuesto de 42 millones, que podían haber sido menos si M.A.N. no hubiera frenado su apoyo económico, y moviendo miles de kilos por las carreteras europeas.



SIN CONCESIONES
La Clase 3 es como la Fórmula 1 de los camiones, con potencias de 1.300 caballos. Manuel Santos y su M.A.N., patrocinado por Cepsa, consiguió la tercera plaza del europeo, Clase 1, pese a una rotura de última hora.

ción de coches pese a la limitación de velocidad a 160 kilómetros por hora conllevan una plástica insólita en los circuitos.

Divididos en tres clases, hicieron las delicias de un público completamente entregado, casi devoto de esos aparatos compuestos por más de cinco toneladas de acero. La clase 1, con motores hasta 11.950 centímetros cúbicos, la 2 hasta los 14.100 y la 3, hasta un máximo de 18.500. En la Clase 1 Mercedes llegaba al Jarama con el campeonato prácticamente en el bolsillo. El veterano Gerard Cuyenet sólo ha tenido un ri-

pero no es el único piloto con problemas, otros «modestos» siguen la competición con un lento itinerar por los diez grandes premios de la temporada. Los checos Matejovtski o Patocka con sus camiones Liaz, por ejemplo, acusan todavía el abismo que separa a los países del Este del resto de Europa. Una caja de cerveza Pilsen y muchos spaghetti suelen ser compañeros habituales en el paddock. A pocos metros de sus rústicos remolques, contrasta la encantadora casita de madera finlandesa de Minna Kuoppala, la única mujer que participa en el campeonato al volante de



DE TODAS LAS EDADES
Mientras que el cuarentón Perret se mantiene entre los mejores en Clase 1 (arriba), el treintañero piloto de motos Christian Sarron daba un recital de pilotaje y la veinteañera Minna Kuoppala ganaba una carrera de Clase 2.



ALGO MÁS QUE TELONEROS

La Fórmula Renault y las Copas Clio pusieron la otra nota de color en el Jarama. En la Clio Iniciación, ésta era la última prueba de la temporada y el título estaba en juego. Los «iniciados» salieron a comerse el mundo y el ganador de la carrera fue Paniagua, seguido por Muñiz y Pérez Fontán. Ahora sólo hay que esperar al pronunciamiento de una apelación para conocer quién es el vencedor de la Copa Iniciación: Mesalles o Muñiz.

En la Copa Clio 16V, Ignacio Hervás impuso su ley y se subió a lo más alto del podio, secundado por Arribas y Moya. A continuación, la Fórmula Renault levantó también al público de sus asientos. Si Galiano, Bosch y Rodríguez tuvieron el

mérito de ser, por este orden, los primeros en pasar por la meta, la batalla que se desencadenó detrás entre Bresciani, Izaguirre, los hermanos Burgueño, Mazzali y Fernández alteró los latidos del numeroso público que se dio cita en el Jarama.

CLASIFICACIONES

FÓRMULA RENAULT

1º Ricardo Galiano (Onon FR 93), 16 vueltas en 27:10"706. 2º David Bosch (Alpha FR 93), 21:12"955. 3º Gonzalo Rodríguez (V Diemen 93), 27:20"762.

COPA RENAULT CLIO 16V

1º Ignacio Hervás, 12 vueltas en 23:33"730. 2º Nicolás Arribas, 23:37"800. 3º S. Moya, 23:38"622.

COPA RENAULT CLIO INICIACIÓN

1º Guillermo Paniagua, 10 vueltas en 21:47"745. 2º R. Muñiz, 21:51"015. 3º José M. Pérez, 21:51"588.

ARTISTAS INVITADOS
Las Copas Renault completaron el espectáculo. En la Clio 16V el ganador fue Ignacio Hervás, mientras que en la Fórmula Renault no hubo rival para Ricardo G. Galiano.

un rutilante y potente Sisu con motor Cummins de 1.300 caballos. Esta secretaria de 24 años, soltera y con pinta de estudiante aplicada, no es lo que parece. Ya fue la mejor piloto de kart de su país en el 86, compite habitualmente en el campeonato de coches Subaru Sport y, para descansar, esquía, monta a caballo y practica el moto-cross.

Otros pilotos empezaron en los karts, como el compatriota de Minna y nuevo Campeón de Europa Clase 2 Harri Luostarinen o el estudiante alemán Markus Oesterich, que además ha encontrado tiempo entre examen y examen para ganar en 1990 las 24 Horas de Spa con un BMW. Pero se encuentran también otras trayectorias aún más curiosas. Es el caso del veterano piloto británico Steve Parrish; sus inicios fueron en las motos y consiguió ser Campeón del Mundo de 500 en 1978. Ahora, con un flamante Mercedes Benz de 1.600 caballos de potencia, es el rey de la Clase 3 de camiones, la más potente, y se divierte enseñando a sus rivales su patito de goma colocado tras la cabina, sobre la quinta rueda.

Otro motero, Christian Sarron está demostrando una agresividad y unos modos similares a los que le hicieron imbatible en sus años del mundial de motociclismo, sobre todo corriendo en mojado, y en el Jarama dio buena prueba de ello con una soberbia remontada en la clase 2 sobre su Mercedes-Benz 1733 S, con motor especialmente preparado para funcionar con Diester, un combustible derivado de aceites vegetales. Ver aparecer por el retrovisor a 160 por hora, apurando frenada, el morro del Zil de cinco toneladas de Alexander Markin, un piloto de pruebas ruso de 41 años, o al del Mack-Renault del experimentado francés Mark Perret, también un profesional del camión de 46 años de edad, no es una experiencia deportiva muy habitual.

Es precisamente esta generación de pilotos franceses, como el actual campeón Gerard Cuynet, de 54 años, el «impulsivo» Noel Crozier, de 46, o el más popular en el paddock, el alemán Heinz Dehnhardt, «El Abuelo», de 62, quienes han levantado durante la última década esta impresionante forma de ver las carreras en circuito. Pero el público del Jarama no sólo se fija en estos grandes pilotos extranjeros. Una vez al año, en la Clase Re-



A CUCHILLO
Axel Hegman y Gerd Korber ofrecieron un espectáculo electrificante rodando con el Mercedes y el Sisu como si se tratara de pequeños deportivos.

servada, unos cuantos aguerridos profesionales españoles «desenganchan» la tractora y salen a pista a demostrar de qué son capaces con material mucho menos sofisticado. Es el caso de los Pegaso Troner de Ángel

de Dios y Simeón Martín, o del Barreiros Negro de Fernando López y que levantó ovaciones por sus cruzadas en carrera.

Juan Luis Soto
Fotos: José Antonio Díaz

CLASIFICACIONES

CLASE 1 PRIMERA CARRERA

1º Hans George Van Der Marwitz (M.A.N.). 2º Manuel Santos (M.A.N.). 3º Jacques Perret (Mack-Renault).

CLASE 2 PRIMERA CARRERA

1º Minna Kuoppala (Sisu). 2º Gerd Korber (Sisu). 3º Noël Crozier (M.A.N.).

CLASE 3 PRIMERA CARRERA

1º Steve Parrish (Mercedes). 2º Axel Hegmann (Mercedes). 3º Heinz Werner Lenz (Phoenix-M.A.N.).

CLASE 1 SEGUNDA CARRERA

1º Hans George Van Der Marwitz (M.A.N.). 2º Alexander Markin (ZIL). 3º Jacques Perret (Mack-Renault).

CLASE 2 SEGUNDA CARRERA

1º Gerd Korber (Phoenix-M.A.N.). 2º Harri Luostarinen (Sisu). 3º Noël Crozier (M.A.N.).

CLASE 3 SEGUNDA CARRERA

1º Axel Hegmann (Mercedes). 2º Steve Parrish (Mercedes). 3º Markus Oestreich (Mercedes).

CAMPEONATO DE EUROPA CLASE 1

1º Gerard Cuynet (Mercedes). 2º Hans Georg Van Der Marwitz (M.A.N.). 3º Manuel Santos (M.A.N.).

CAMPEONATO DE EUROPA CLASE 2

1º HARRI LUOSTARINEN (Sisu). 2º Noël Crozier (M.A.N.). 3º Minna Kuoppala (Sisu).

CAMPEONATO DE EUROPA CLASE 3

1º Steve Parrish (Mercedes). 2º Axel Hegmann (Mercedes). 3º Markus Oestreich (Mercedes).

¡¡ GRAVES POR UN TUBO !!



Ahora, ya puedes superar, de manera definitiva, el sonido original de tu actual equipo de car-audio. Mótate uno de los genuinos Subwoofers Toobz PYLE. Una categoría única de altavoces que reproducen de forma excepcional, todo un torrente de frecuencias graves, creando una alucinante sensación de volumen en el interior de tu automóvil. Prácticamente sin instalación y fácil de transportar. Cambia de sonido, sin cambiar de equipo con los auténticos Subwoofers Toobz PYLE. Seguro que nunca has oído nada igual. Subwoofers Toobz PYLE: ¡¡Graves por un tubo!!



PYLE
Subwoofer Systems

Made in U.S.A.

XIII Superprestigio: Ganan los de fuera

COMO ha venido siendo tónica habitual durante todo el año, en la XIII edición del Superprestigio han sido también los pilotos extranjeros quienes han dominado frente a los españoles, pese a que éstos corrían, por cuarta vez, en casa. En 125, la primera manga se la adjudicó **McCoy**, una de las revelaciones de la carrera, mientras que la otra fue para **Waldmann** en dura lucha con **Giró**, quien le inculcó hasta el final. El triunfo en la general fue para el germano que había sido segundo en la primera por delante del citado **Giró** y **Aspar**. Éste en la segunda manga tuvo problemas de neumáticos. En el cuarto de litro, las tres mangas fueron un mano a mano entre **Captrossi** y **Romboni**. El primero fue el vencedor



en las tres, aunque su compatriota siempre estuvo rodando con él y además le superó en numerosas fases de la carrera. **Barros**, que excepcionalmente corría con las motos que pilotara **Kocinski** en los inicios de temporada, hizo un gran papel aunque rompió en la tercera manga y debió conformarse con ser quinto de la general por detrás de **Schmidt** y de **Roberts Jr**. El mejor español fue **Gibernau**, decimosegundo, mientras que **Puig** no pudo hacer nada, víctima de su mecánica, que le dejó abandonado tanto en los entrenamientos como en la carrera.

El día anterior se disputó el **Open Ducados**, que en 125 sirvió para darle ya el triunfo final a **Raudies**, mientras que **Aspar**, ganador de la carrera, fue descalificado a causa de irregularidades técnicas aunque el ex Campeón del Mundo no comparte el criterio de los comisarios. En 250, el mejor fue **Roberts Jr** por delante de **Gibernau** mientras que **D'Antin**, que luchaba por la victoria, cayó y se fracturó una clavícula, lo que le impidió participar al día siguiente en el Superprestigio con lo cual finaliza la temporada con mal sabor de boca. En Supersport **Riba** se impuso por dos décimas a **Amatriáin**.

Texto y fotos: **José Luis Aznar**

A TODO GAS



SUPERCOPA ZX

INCLUSO en años de crisis, la actividad deportiva se anima.

Citröen acaba de presentar una nueva **challenge** para el 94, bautizada SuperCopa ZX, que está llamada a ser el escalón intermedio entre las copas monomarca y el Campeonato de España de Turismos (CET), o tal vez algo más.

Lo cierto es que, pese a que **José María Barroso** (responsable de competición de la marca) presentaba esta competición con cierta modestia, conforme se conocían los detalles, se ponía de manifiesto la gran ambición que encierra.

El coche, una derivación del ZX 16 V, es un auténtico vehículo de carreras, con **200 caballos**, que ha realizado en las pruebas previas tiempos mejores que los coches de

división II del CET. Por poner un ejemplo: ha rodado en 1.47 en el Jarama y en 1.42 en Albacete.

La responsabilidad de esta eficacia es de **Piedrafita Sport**, que ha llevado a cabo un trabajo sumamente profesional, en el que destacan las pruebas por telemetría. El motor es de serie, subiéndose la relación de compresión hasta 11 a 1. La inyección, con un sistema integral Weber Alfa Plus de competición y la electrónica están adaptadas a esta SuperCopa. Una caja de cambios de seis marchas y un diferencial al 65 por ciento son todos los cambios del conjunto mecánico. Las suspensiones y frenos también han sido modificados, y se mantiene la dirección de serie. Las llantas son de 17 pulgadas con neumáticos Michelin 20/62/17.

En el aspecto deportivo, se celebrarán ocho pruebas (que podrían



ser ampliadas a nueve si se acude a Alcañiz), de las que se retendrán los cinco mejores resultados. El calendario está aún por decidir.

El coche se entregará totalmente terminado e incluso pintado con el color que desee el comprador. Su precio es de 4,5 millones de pesetas. Por cada carrera, habrá una prima de salida de 100.000 pesetas y otra ayuda de 500.000 pesetas al finalizar la temporada. Por tanto, 1.300.000 pesetas durante el año. La compra puede ser financiada por PSA Credit.

Es, pues, una oportunidad excelente para quienes quieren participar a un nivel muy alto, por un precio razonable. De hecho y a priori, parece más razonable para un piloto privado apuntarse a esta Supercopa que al CET, que podría verse limitado sólo a coches oficiales si la competencia mantiene el nivel.

Una alternativa lógica sería la de permitir a los ZX participar en el CET, con una **challenge** específica, pero para esto habría que modificar aspectos de la reglamentación.

En la prueba realizada con el coche laboratorio en el Jarama, el ZX demostró ser un vehículo dócil, potente y con una capacidad de frenada asombrosa. Su velocidad de paso por curva rápida es superior a la de los mejores coches del CET, gracias al diseño de la suspensión y a su escaso peso. Todo apunta al éxito y desde luego la espectacularidad de estas carreras, en las que se espera llegar a superar los 25 participantes en este primer año, está garantizada.

José María Cernuda

Fotos: **Ramón Rodríguez**

B O X E S

◆ RUSSELL, CASI CAMPEÓN

La prueba del Campeonato Mundial de Superbikes celebrada en el circuito inglés de Donington ha supuesto un enorme paso adelante en las aspiraciones por el título del piloto de Kawasaki, **Scott Russell**. El piloto americano se impuso en las dos mangas a su máximo rival en el campeonato, el británico **Carl Fogarty** piloto de la marca italiana **Ducati**.

◆ TRIAL DE LAS NACIONES

De nuevo la escuadra española de trial, integrada por el reciente Campeón del Mundo **Jordi Tarrés**, el subcampeón



Marc Colomer, **Amós Bilbao** y **Joan Pons**, ha logrado imponerse en el prestigioso Trial de las Naciones. La lucha principal se estableció entre los españoles y los británicos quienes a pesar de su mejor conocimiento del terreno no pudieron imponerse a la escuadra invencible española.

◆ AUDI EN FRANCIA

El campeonato de Superturismos francés tiene nuevo Campeón después de la prueba celebrada en el circuito de Montlhéry. La lucha entre el alemán **Frank Biela** con Audi 80 Quattro y el piloto de BMW, **Laurent Aiello**, se decidió por el primero, que ya había logrado el título en su país en el 81.

♦ **SE ACABÓ LA INDY**
La temporada de Fórmula Indy ha finalizado con la prueba disputada en el circuito californiano de Laguna Seca. Desde los primeros entrenamientos dominaron los Penske-Chevrolet de Emerson Fittipaldi y Paul Tracy. Por detrás, en la segunda línea, quedaba el Lola-Ford del campeón actual, Nigel Mansell. Éste sufrió un accidente que le obligó a abandonar la prueba en la que finalmente se imponió el joven Tracy a su compañero de equipo, cerrando así una brillante temporada.



♦ **COPA PORSCHE**
El próximo 10 de octubre se celebrará en el circuito de La Torrejón, en Alcobendas, la cuarta prueba de la Copa Porsche 930 GS. En esta



oportunidad, como ya es habitual, Porsche España participará con su coche VIP, que en anteriores ocasiones había sido conducido por Aivaró Bultó y Jordi Gené. En esta ocasión estará en manos del medallista olímpico de Sapporo Francisco Fernández Ochoa, que ya ha demostrado en otras competiciones que es un consumado piloto.

ARCARONS EN FARAONES

DESPUÉS de conseguir el tercer puesto en la primera etapa cronometrada, Jordi Arcarons recorrió los 370 kilómetros de la segunda etapa en un tiempo de 4 horas 32 minutos y 7 segundos imponiéndose por más de dos minutos a su compañero en **Cagiva** Eddi Orioli. Con esta victoria de etapa, Jordi consigue imponerse en la provisional lo que le da grandes expectativas de cara al triunfo final. En coches hay que destacar los problemas mecánicos de los **Citroën** de Salonen y Lartigue, centrándose la lucha entre Schlessler (Buggy), Al Hajri (Mitsubishi) y Auriol (Citroën). Sin embargo, por el momento no hay nada decidido puesto que los pilotos deberán enfrentarse ahora a las etapas más duras.



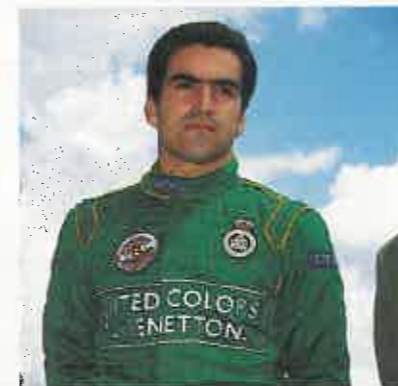
SUPERCROSS EN MADRID

POR cuarto año consecutivo se celebró en Madrid el **Supercross de la Comunidad**, otro rotundo éxito tanto de público como a nivel deportivo. El espectacular trazado diseñado para la ocasión en el Palacio de los Deportes dio cabida a varios de los mejores especialistas americanos y europeos. Otra vez el gran triunfador fue **Larry Ward** que impuso su Suzuki

a la Kawasaki del francés Yann Guedard y a la Yamaha de Mike Craig. Sin embargo, el premio a la espectacularidad fue para Guy Cooper, quien, por desgracia, se vio involucrado en varias caídas. El concurso de saltos fue también a manos de Ward. Entre los españoles hay que destacar la actuación de David Avilés que consiguió clasificarse séptimo en la manga final.

GENÉ SIN SUERTE

EL piloto catalán Jordi Gené parece perseguido por una racha de mala suerte. En la última carrera del Campeonato Internacional de F-3000, celebrada en el circuito francés de Magny-Cours, se vio obligado a abandonar en la primera vuelta tras sufrir un ligero toque con Oliver Beretta. A pesar de que los daños no fueron excesivos una varilla de la dirección se vio afectada, con lo que la retirada fue inevitable. En los primeros entrenamientos Jordi sólo pudo obtener el **decimotercer tiempo** y aunque el coche fue progresivamente mejorando, la aparición de la lluvia le relegó a salir en ese puesto en la carrera. Gené está ya apeado de



AL ROJO VIVO

COMO hace dos años, la gran batalla de los raids vuelve a librarse entre **Fernado Gil** (Suzuki 250) y **José Luis Steuri** (KTM 600). Gil se anotó un claro triunfo en la primera carrera del Campeonato de España, celebrada en Cofrentes (Valencia), donde Steuri consiguió la segunda posición imponiéndose a **Jordi Arcarons** quien quedó tercero.

La segunda prueba, que será la

penúltima, puesto que se ha suspendido el Raid del Atlántico, ha sido el Raid Montes de Osera-Villamayor celebrado en pleno desierto de los Monegros. En esta ocasión se impuso Steuri que además se hace con el liderazgo de la general aunque con sólo dos puntos de ventaja sobre Gil. Arcarons, por su parte, no pudo acudir a esta prueba ya que ha coincidido con el inicio del Rallye de los Faraones.

♦ **TYRRELL & FONDOMETAL**
Fondometal Technologies, una nueva compañía dependiente del Grupo Fondometal, acaba de establecer un contrato de colaboración por tres años con el equipo Tyrrell de Fórmula 1. Entre ambos desarrollarán estudios en los campos de la aerodinámica, simulación en computadores y nuevos sistemas de suspensión. El encargado de la división de aerodinámica será el prestigioso Jean Claude Migeot, artífice de diseños tan sorprendentes como el del Ferrari con «doble fondo plano» o el Tyrrell con motor de «ala de gaviota invertida». Por parte de Tyrrell será el ingeniero Harvey Postlethwaite el encargado del desarrollo de los futuros monoplazas.

TEAM ELF 93 DE FORMULA RENAULT



Oscar Cabeza



Josué Burguenio

En un Jarama abarrotado de público atraído por los camiones, se ha desarrollado la séptima prueba puntuable para el Campeonato de España de Fórmula Renault. Se empezaron los entrenamientos con Josué muy animado, ya que, con un gran trabajo en la puesta a punto de su vehículo, conseguía tiempos entre los mejores. A su vez, Oscar lograba también mejorar sus tiempos con respecto a los que consiguiera en este circuito la última vez. En la tanda de entrenamientos cronometrados, Josué, molesto en las primeras vueltas por otros coches y con problemas de frenos, no pudo conseguir su objetivo: la Pole. A medio segundo del primero, Josué ocupaba la séptima posición en la parrilla de salida. Por su parte, Oscar no conseguía, al iniciarse la tanda, dar una sola vuelta y tuvo que conformarse con la undécima posición. En ésta, la segunda carrera asistido por Philippe Bone, Josué tenía toda su confianza depositada en su monoplaza y partía con ansias de subir al podio. Tras una buena salida, entabló una espectacular lucha con Mazzali, poniendo los pelos de punta al público de la grada de línea de recta, ya que las ruedas de ambos coches casi se tocaban a más de 200 Km/h. Al final se imponía Josué. Oscar acabó en décima posición tras sufrir un percance con Bermúdez de Castro, lo que supuso un grave daño en la dirección de su coche, aunque pudo remontar a cuatro pilotos y acabar en esa posición.



TEAM ELF DE FORMULA RENAULT

Para ser feliz

LOQUILLO y sus Trogloditas airearon bien alto hace unos años que, para ser felices, querían un camión. No sé muy bien el porqué, pero desde la más tierna infancia el camión representa un cierto tabú de misteriosa simbología. Los chavales en el pueblo se pegan para que el tío Zacarías les dé una vuelta en el tractor. La desaparición de los autobuses urbanos de dos pisos sumó una frustración más a los niños de los 60. A pesar de los bellos deportivos a escala, el **trailer con tractora de chimeneas cromadas** ha suscitado una constante fascinación sobre las mentes infantiles.

Más tarde, al llegar el servicio militar, lo «chanchi» era apuntarse a conductor, y cuanto más grande era el artefacto a conducir mejor y más días de permiso prometía. Una vez apagadas esas fogosidades camioneras de primera juventud, el subconsciente sigue guardando una latente obsesión por lo camionero. La palabra sale sin querer para definir lo más rotundo o impresionante: «La señorita X está como un camión». Incluso nuestro Curro Jiménez antes de coger la jaca, el trabuco y la navaja se subió en el Pegaso de la serie «**Los Camioneros**» que registró cierto éxito durante los 70 entre el más celtibero público masculino de la inefable TVE.

El fenómeno de los coches de todo terreno, estudiado por sedudos e indiscutibles investigadores norteamericanos, tiene

mucho que ver con la sensación de poder y superioridad que emanan esas grandes máquinas de transporte terrestre.

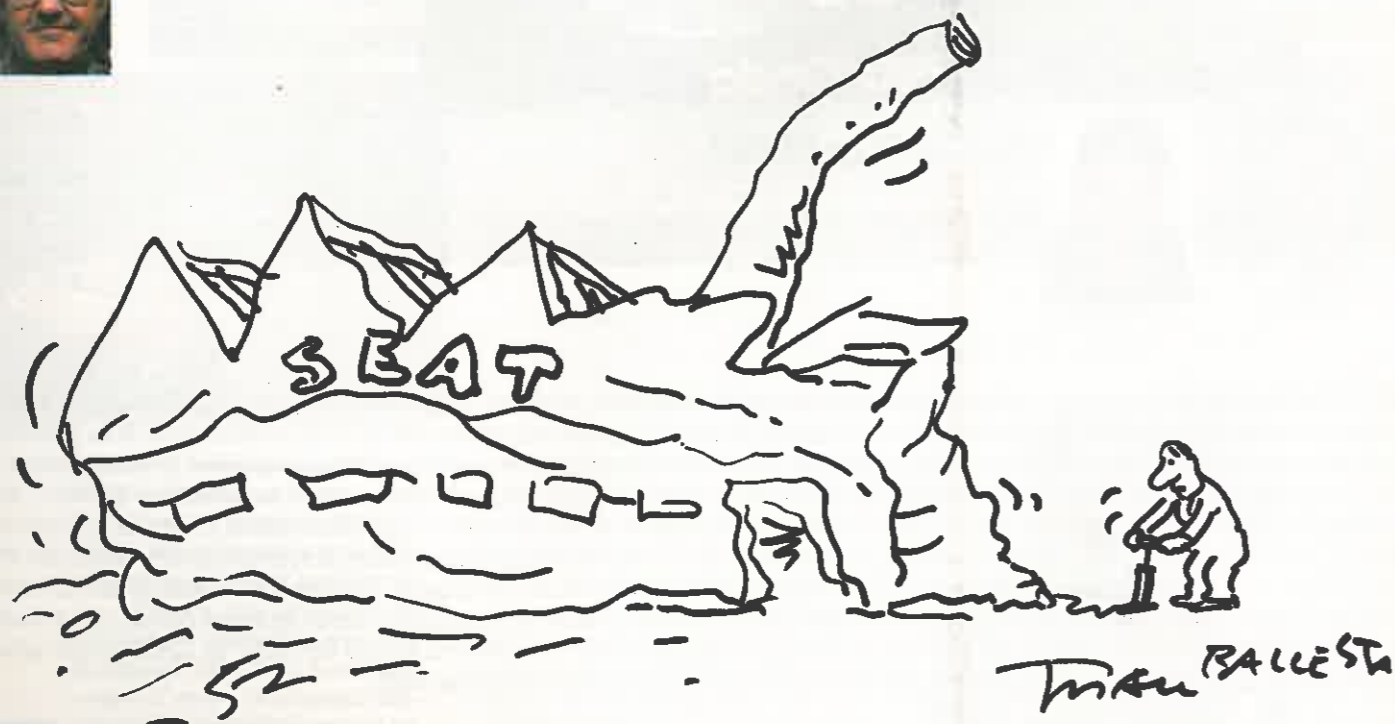
Y el domingo pasado se volvió a confirmar este fenómeno humano de atracción que los gigantes de la ruta ejercen sobre la mayoría.

Decenas de miles de personas asistieron al **Gran Premio Camión** de forma ordenada y reverencial. Las bocinas neumáticas de profundas notas marinas, las columnas de humo resulantes de quemar más de 60 litros de gasóleo cada cien kilómetros o el rechinar toneladas de metal deslizándose sobre los enormes neumáticos a punto de fundirse, llenan un circuito sin que los mejores ases del motor en otras especialidades consigan hacer lo propio. El trasfondo supera lo puramente deportivo y la explicación del fenómeno queda como un reto a algún psicoanalista de masas.

La fábula de Peter Pan, el mito del niño grande, se confirma en este deseo de querer el juguete más voluminoso y más vistoso. La plástica de esos dinosaurios con ruedas girando enloquecidos vuelta tras vuelta no tiene demasiada explicación estética para los estetas más puristas del mundo del automovilismo.

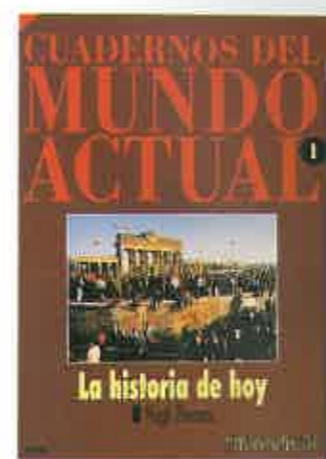
Tampoco se explicaban porqué preferíamos siempre el **rústico camión de bomberos rojo** del primo Jesús.

Juan Luis Soto



CUADERNOS DEL MUNDO ACTUAL

A la venta desde el 20 de septiembre



La historia de hoy en 100 Cuadernos

CUADERNOS DEL MUNDO ACTUAL. Una nueva forma de conocer e interpretar la historia más reciente. 100 Cuadernos de gran formato y de aparición semanal. Una colección imprescindible para conocer el mundo en que vivimos. Un material utilísimo para estudiantes, profesores y opositores.

■ Todas las semanas en su quiosco por sólo 295 ptas.

Historia 16

EN CITROËN

*Su coche usado,
con garantía europea
por escrito*

SELECCION
CITROËN EUROCACION
CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

Todas las marcas.
Todos los modelos.

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir. Con Garantía.

**Garantía Europea
hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de garantías por escrito. Con garantía nacional de 3 y 6 meses y garantía Europea de 12, 18 y 24 meses (según estado del vehículo).

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía Europea disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario, dentro del ámbito nacional.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.

SEAT
**LA LARGA
MARCHA**

- La marca no desaparece
- Las claves de la crisis
- 40 años de historia

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

12 de octubre 1993 • Num. 521 • 350 ptas.

Al Volante

ROVER 600

YA EN ESPAÑA



**PRUEBA
AUTOMATICOS**

**RENAULT 19
Y OPEL ASTRA
A FONDO**

Lo Último



EL TOYOTA CELICA CAMBIA DE CARA

