

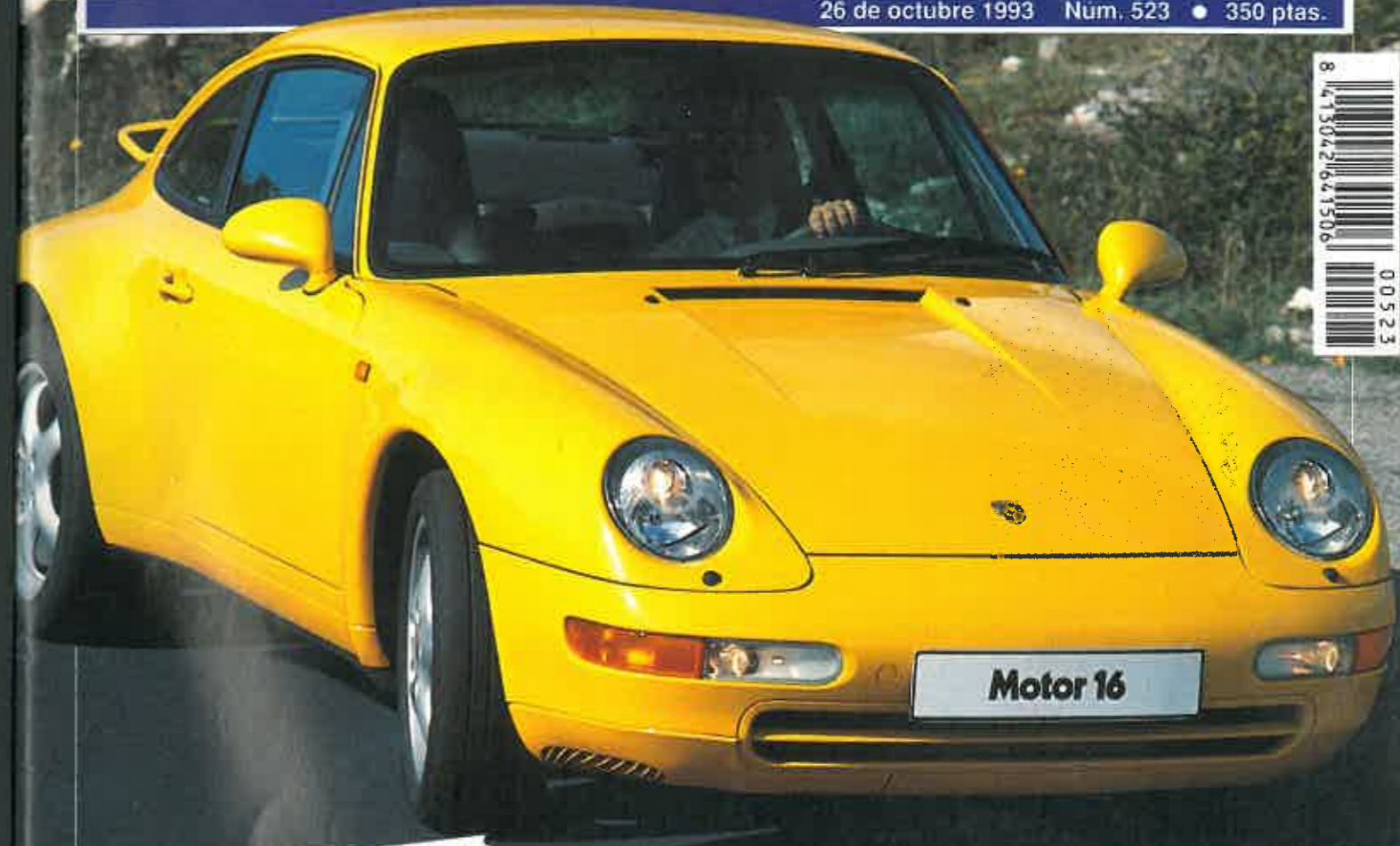
A FONDO BMW 325 TDS: UN AVIÓN DIESEL

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

26 de octubre 1993 Num. 523 • 350 ptas.



● **AL VOLANTE DEL 911 CARRERA**

● **30 AÑOS DE HISTORIA**

● **356: SU ANTECESOR**

ESPECIAL PORSCHE 911





SE ABRE UN NUEVO CURSO

AHORA NO SE TE PUEDEN CERRAR LAS PUERTAS



Ahora, más que nunca, las puertas del Central Hispano 20 están abiertas para tí. Con un **CREDITO ESTUDIANTE** que no sólo te adelanta el importe de tu matrícula en unas condiciones excepcionales, sino que además te ayuda en la compra de libros y gastos de estudios.

Y además, con un montón de productos a tu medida:

CREDITO PERSONAL 20, CREDITO BECA 20, CUENTA 20...

Todo esto y mucho más lo tienes en el Banco de los jóvenes.

Estamos abiertos hasta las 19.00 horas.

Este es tu Banco. Ven con tu gente.



**HASTA EL 30
DE NOVIEMBRE
LA AGENDA
UNIVERSITARIA
DE REGALO
AL ABRIR
UNA CUENTA.**

Central Hispano 20
EL UNICO BANCO EXCLUSIVO PARA JOVENES

Motor 16



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

Director:
Angel Carhenilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta, Manuel Doménech. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Oleario Torralba. Jefe de Edición: Javier Montoya. Redactores jefe: M^a Jesús Benet (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, Angel Robledo, Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: José Robledo, Ramón Rodríguez. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia), Daniel Monteverde (Japón), Giancarlo Parini (Italia), Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Alfonso Aguilera (motocicletas), 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: María Sedano. Coordinadora: María Gil

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha y M^a Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina.

Zona Andalucía: Blanca Martínez de Irujo. Director de Publicidad Internacional: M. Angel Durá.
Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tlf: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promociones: 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: Bernastegi, 1, 5^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguu Reino de Valencia, 58, 1^a 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tlf. 79 45 18. Fax: 79 02 52.

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

ojb
MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP COPY.
RIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.

EURO
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



PUNTO DE MIRA	6	PRECIOS	67
SU CASO	14	MOTOS	97
SALÓN DE TOKIO	16	Honda VFR 750 F/94	
ESPECIAL PORSCHE 911	26		
Desde 1932 hasta el infinito			
Treinta años y un día	34		
El día después	38		
A FONDO	46		
BMW 325 TDS			
FRENTE A FRENTE	54		
Rover 827 Si, Jeep Grand Cherokee 4.0, Renault Espace V6		DEPORTE	102
		Rallye Faraones	
		Finales Internacionales	106
LOS HOMBRES	62	Renault	
Entrevista a Louis Schweitzer		A Todo Gas	110
		FIRMA DE LA CASA	114



97
Honda
VFR 750
F '94



54
Rover 827
Si, Jeep
Grand
Cherokee
4.0,
Renault
Espace
V6

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos Precios extranjero: 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 autovías y en la gestión coordinada del tráfico en las ciudades.

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

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.



Señor Ministro

PRODUCE preocupación leer unas recientes declaraciones del ministro de Economía y Hacienda, **Pedro Solbes**, en las que aborda la crisis del automóvil y echa «la cuenta de la vieja» cuando se refiere a la posible rebaja de la fiscalidad con que se gravan las ventas de coches: «Cada punto menos supondría 8.000 millones de pesetas para el fisco, un punto no serviría para nada, ¿cinco, diez...? Estaríamos hablando ya de cantidades importantes. En todo caso, puede ser preferible dar ayudas fiscales que apoyos financieros».

Esta falta de definición, a estas alturas del problema, es la que arroja un jarro de agua fría sobre un sector tan necesitado de comprensión en momentos difíciles. Porque si no, ¿cómo es posible que el ministro no contraste estas cantidades con las que ha dejado de ingresar Hacienda con la bajada de ventas? O que nos explique cuánto le cuesta al Estado el subsidio de desempleo por la pérdida de puestos de trabajo. Quizá, para hacer declaraciones, debería esperar a que su colega de Industria, **Juan Manuel Eguigaray**, le cuente lo que piensan los japoneses sobre la necesidad de cambiar la legislación laboral española si queremos que sigan invirtiendo en nuestro país. También sería conveniente echar un ojo al resto de Europa y comprobar que estamos entre los países con más elevadas cargas fiscales. Sea como fuere, sólo queda la solución de salir del terreno de las palabras y estudiar en profundidad la realidad en la que nos encontramos, para poder actuar en consecuencia cuanto antes.

La industria del automóvil en este país se lo merece Señor Ministro.

N. del D. La próxima semana, en **Motor 16**, vamos a adelantar nuestra cita con los lectores al martes. Esto forma parte de los cambios que estamos introduciendo, con el objetivo de ofrecerles una atractiva y solvente revista del motor. En este número que tiene en sus manos hay un buen ejemplo: el tratamiento que damos en páginas especiales a un coche de ensueño, el Porsche 911. Este especial está elaborado por nuestro Director adjunto Manuel Doménech, un enamorado y especialista de este mítico deportivo que nos cuenta sus 30 años de historia y su constante evolución para llegar al siglo XXI.

Ángel Carbenilla

U N T O D E M I R A



CÓDIGO A LA ITALIANA

CON 28 millones de conductores y un ordenamiento jurídico farragoso, Italia es uno de los países europeos más complejos en materia de tráfico. Prueba de ello es la entrada en vigor de un nuevo Código de la Circulación, sólo **9 meses después** de que el anterior fuese profundamente modificado.

En el nuevo Código hay novedades tan poco comunes en Europa como:

- Todos los pasajeros deberán utilizar cinturones de seguridad, en todas las plazas y en todas las circunstancias. Se prevé un periodo de adaptación para los automóviles que no dispongan de cinturones traseros.

- Obligatoriedad de utilizar asientos para niños cuando son menores de 3 años.

- Las velocidades máximas permitidas son de 70 Km/h en ciudad, excepto en determinados cascos urbanos en los que su trazado recomienda limitarla a 50 Km/h. En carretera el límite es 110 y en autopista 130. Desaparece la limitación por cilindradas.

- Transportar animales domésticos queda regulado: sólo uno por vehículo y siempre en compartimentos especialmente adaptados.

- Se contempla la posibilidad de establecer tasas por el uso de automóviles en zonas peatonales o limitadas de las ciudades.

- Los ciclomotores aumentan su velocidad máxima a 45 kilómetros por hora. Es obligatorio el casco y la luz encendida y sólo podrán transportar a una persona. Tampoco las bicicletas podrán transportar a más de una persona y se establecerá una norma de construcción y homologación.



NISSAN NEGOCIA

FUE necesario llegar a la situación desesperada de Seat para que el Gobierno tomara conciencia de la grave crisis por la que atraviesa el sector del automóvil en España. Una crisis que se está recrudeciendo a pasos agigantados porque a la precaria situación de la marca española, para la que buscan soluciones Administración, empresa y sindicatos, se ha unido la delicada situación de Nissan Motor Ibérica y la no menos conflictiva viabilidad de Suzuki Santana. Si la solución de Volkswagen para Seat pasa por la reconversión de la fábrica de **Zona Franca** en un parque de proveedores y el traslado de la producción del Toledo a la moderna factoría de Martorell, solución a la que se oponen los sindicatos, en el caso de Nissan, la empresa, junto con la casa matriz japonesa, estudia un plan de viabilidad en el que presumiblemente perderían el empleo más de mil trabajadores. Este plan no contempla la retirada del capital japonés ni el cierre de ninguno de los cinco centros de producción que tiene Nissan Motor Ibérica, aunque la productividad actual se deberá mejorar y continuarán las reducciones de producción.

Sin embargo, la situación económica de la filial japonesa es sumamente delicada, situación mucho más comprometida tras el anuncio de la casa matriz de suspender los 23.000 millones de pesetas previs-



tos como ampliación de capital. Teniendo en cuenta que las previsiones elevan a 40.000 millones de pesetas las pérdidas previstas a finales de año -en los seis primeros meses de 1993 fueron 23.000 millones- no es de extrañar la amenaza de Nissan Motor Company al Gobierno de retirarse del territorio español si la constantemente reclamada flexibilidad laboral no se produce. La inmediata reacción del Ministerio de Industria con el viaje de su titular, Juan Manuel Eguigaray, a Japón ha detenido esta amenaza prometiendo a los empresarios nipones que el Gobierno pedirá al Parlamento la modificación del marco legal laboral para flexibilizar el mercado de trabajo. Flexibilización que permitirá reducir los 7.000 puestos de trabajo con que

actualmente cuenta la empresa española, en 1.100, casi el doble de las 600 bajas previstas en Nissan Motor Ibérica a principio de año cuando las previsiones más razonables apenas se acercaban a la caída real que el mercado ha sufrido y al consecuente aumento disparatado de las pérdidas. No hay que olvidar que si las ventas de turismos han sufrido una caída importante, el descenso de los vehículos industriales -un 40 por ciento- ha supuesto una debacle para una compañía como Nissan Motor Ibérica que basa su volumen de negocio, en la producción de vehículos comerciales.

Por su parte, Santana Motor, filial de la japonesa Suzuki, atraviesa una de las mayores crisis financieras de su historia, aunque la empresa y la Junta de Andalucía están luchando para que la factoría de Linares siga en pie.



S E M A F O R O S



El Gobierno canario da un ejemplo más de la falta de sensibilidad de la Administración hacia todo lo que gira en torno al mundo del automóvil. Para hacer frente a sus necesidades presupuestarias en materia educativa no se le ha ocurrido mejor idea que subir el precio de las gasolinas en diez pesetas litro. Con esta medida se espera recaudar alrededor de 14.000 millones de pesetas. Los estudiantes de las islas deberán estar agradecidos a quienes usen sus vehículos, aunque el coste social de esta medida puede tener repercusiones negativas sobre los precios.



Uno de los responsables de la reducción de la capa de ozono es el gas cloro fluorocarbonado, normalmente denominado CFC. Pues bien, Volvo continúa en su lucha por la supresión de la utilización del mencionado gas en los sistemas de aire acondicionado y ofrece a sus usuarios un conjunto de elementos que convierten los viejos equipos de aire acondicionado con CFC en sistemas «limpios». Ni que decir tiene que Volvo, desde hace algún tiempo no utiliza CFC en sus nuevos coches. Esta iniciativa, por ahora, es exclusiva del fabricante sueco.

BREVES

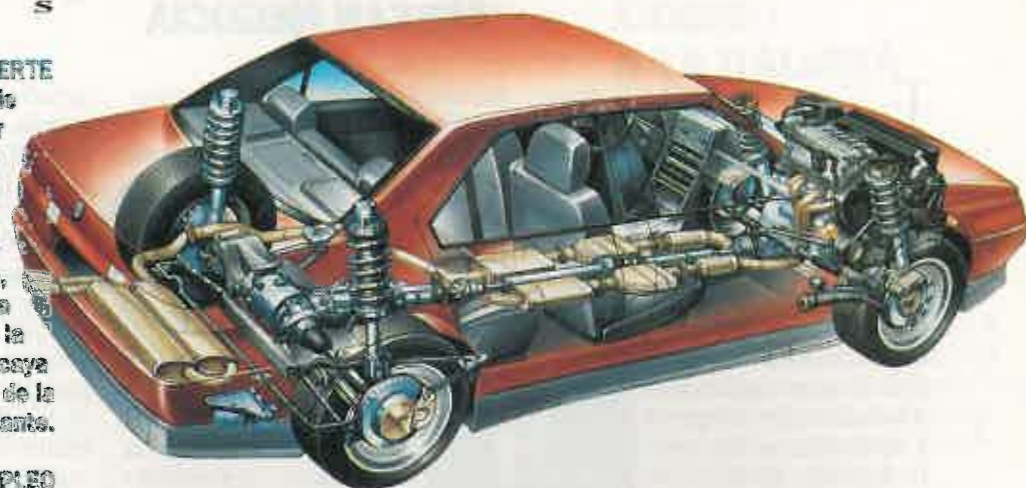
♦ **EUROPISTAS INVIERTEN**
Cuatrocientos millones de pesetas va a invertir Europietas, la concesionaria de la autopista Bilbao-Behobia, en la variante de la CN-884 a su paso por Amorebieta, según el convenio que ha firmado con el Estado y la Diputación Foral de Vizcaya para la construcción de la citada variante.

♦ **FERRARI REGULA EMPLEO**
El fabricante italiano también está sufriendo las consecuencias de la crisis y anuncia una nueva regulación de empleo, la tercera en año y media. Los directivos de Maranello han previsto que esta regulación, que se efectuará en cuatro periodos distintos de



quince días, afecta a mil de los 1.200 empleados de la marca. Las cadenas de montaje se pararán y sólo se librarán el departamento deportivo y la cadena de montaje del nuevo 488 (en la foto), único modelo que tiene vendida su producción antes de salir de la fábrica.

♦ **REPSOL CON SHELL Y TOTAL**
Con la adquisición del cinco por ciento de la compañía Logística de Hidrocarburos (GLH), por el que ha pagado 22.800 millones de pesetas, Shell se convierte en el cuarto accionista de esta compañía en la que Repsol, con un 31,4 por ciento, continúa siendo el principal accionista. La Intersiteva ha intensificado los contactos del grupo español con Total para llegar a un acuerdo de intercambio de suministro en España y Francia y no se descarta la posible entrada de la compañía francesa en el capital de GLH.



ALFA ROMEO 164 Q4 : AL TRASLUZ

UN mes antes de su presentación oficial, Alfa Romeo ha desvelado las interioridades de su nuevo modelo: el Alfa Romeo 164 Q4. Se trata de la máxima expresión entre los coches de serie que fabrica la marca milanesa.

Bajo una carrocería de 164 se esconde una potente mecánica de seis cilindros en V de tres litros de capacidad que desarrolla **230 caballos**. Para transmitir esta enorme potencia al asfalto se ha incorporado una transmisión a las cuatro ruedas directamente evolucionada del prototipo Proteo que se presentó en el Salón de Ginebra de 1991. Otras sorpresas se refieren a una suspensión posterior totalmen-

te nueva para poder acoplar la transmisión, así como la incorporación de una nueva caja de cambios de seis velocidades.

La electrónica está presente en casi todas las facetas del coche. El diferencial central es de acoplamiento viscoso, pero está gestionado por una centralita electrónica en combinación con el sistema antibloqueo de frenos ABS. De esta forma ambos mecanismos no se interfieren. La incorporación de llantas de 16 pulgadas ha permitido mejorar los frenos.

A mediados de **noviembre** se hará la presentación oficial de este coche que no llegará a España hasta 1994.

PREMIADO SIN PREMIO

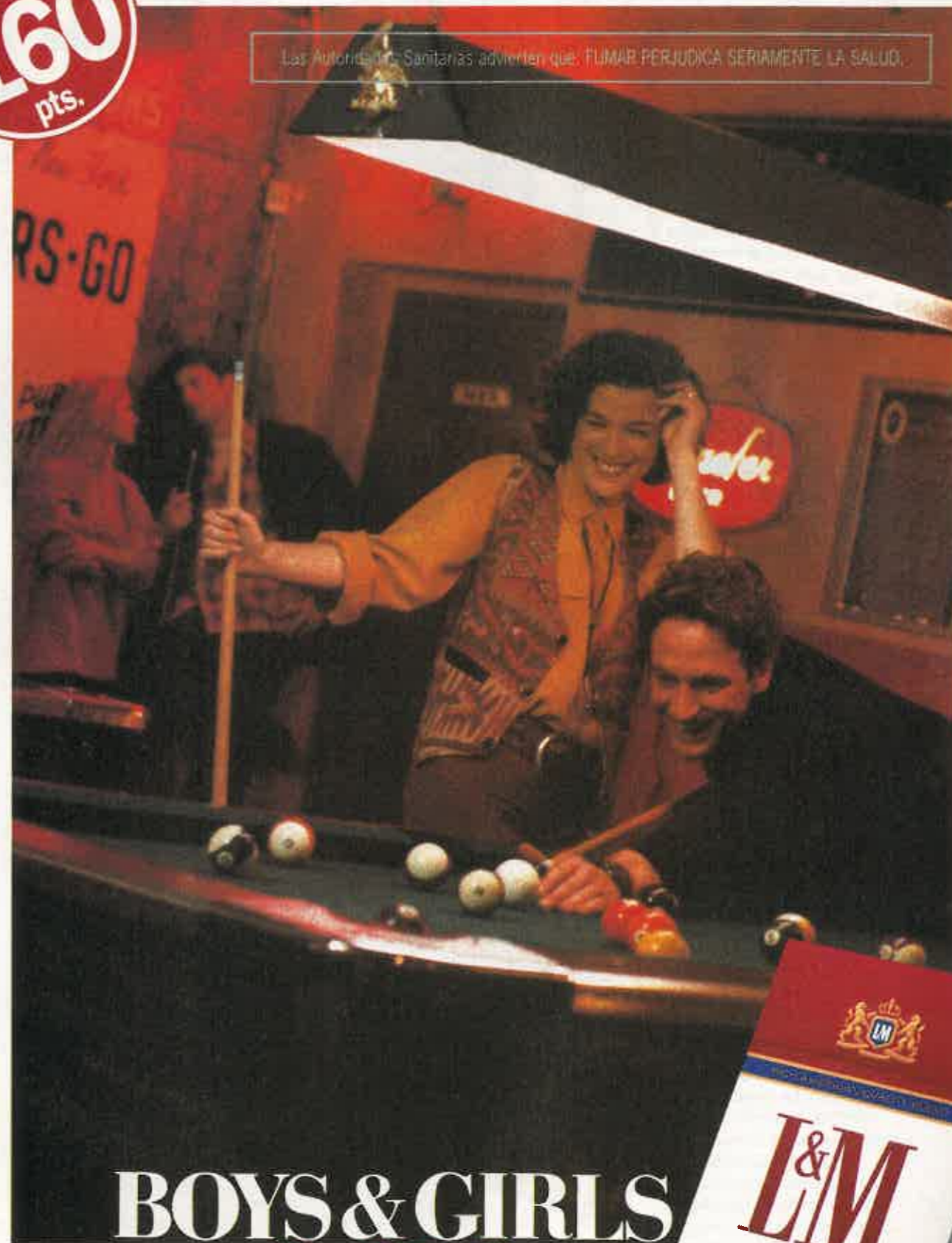
AÚN no ha recibido su premio pero, tras la ratificación del jurado, Jesús Cortés Caminero es el brillante ganador del **VIII Premio BMW** de pintura con su obra titulada «El sueño del arqueólogo sobre un desnudo de Revelló». El acto de entrega, que coincidía con un concierto homenaje al Maestro Andrés Segovia, se vio enturbiado por una oscura acusación de plagio a la obra ganadora. Por eso, a la espera de una nueva reunión del jurado, la Reina Doña Sofía, a quien acompañó la Princesa Irena de Grecia, tan solo efectuó la entrega de las diez Medallas de Honor que correspondieron a los artistas: Andrés Cillero, Belén Elorrieta, Joaquín Hidalgo, Paloma Hinojosa, Iris Lá-



zaro, Salvador Monto, Haruhito Ota, Francisco Pistolessi, Javier Sargazazu y Ricardo Sánchez.

FULL AMERICAN FLAVOR.
160
pts.

Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.



Juntos por placer.

BREVES

◆ CETRAA DENUNCIA

La Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines, Cetras, ha hecho público un comunicado en el que denuncia la escasa sensibilidad mostrada por Gobierno y representantes sindicales al pretender aumentar para 1994 un 12 por ciento la cotización de los trabajadores autónomos, cotización que, según apunta Cetras, ya subió más del 12 por ciento para 1993.

◆ CINCO MILLONES POR EL ROLLS DE CUGAT

Cinco millones de pesetas fue el precio que alcanzó el Rolls-Royce del músico Xavier Cugat en la subasta que se celebró en Auto-Retro y en la que la transacción económica más alta



fue la venta de otro modelo de la misma marca británica que alcanzó una cotización de nueve millones de pesetas.

◆ COMPRADORES UNIDOS

Unicon es una empresa que ha nacido para buscar la mejor oferta a los usuarios interesados en comprar un nuevo coche. La novedosa idea consiste en reunir el mayor número posible de compradores y negociar directamente con los concesionarios para lograr un buen descuento. Si la operación se realiza y el cliente compra el vehículo, Unicon, como comisión por su gestión, cobra el 23 por ciento del descuento conseguido. Los interesados en esta oferta pueden llamar al teléfono de Madrid 402 90 61, ext. 1512.

MOTOR 16, SORPRESAS LOS MARTES

PREOCUPADO por ofrecer siempre lo mejor a sus lectores, Motor 16 no cesa de evolucionar, y evolución significa cambios.

Entre estos cambios, junto al esfuerzo de todo el equipo para ofrecer la mejor y más completa información del mundo del motor, destaca la variación del día de salida. A partir del próximo número nuestros lectores tendrán los martes su cita semanal con esta revista, en lugar del viernes como era habitual hasta ahora.

También, a partir del próximo número, se inicia una nueva colección de cinco bonitos y originales «pins» de marcas automovilísticas.



Con los próximos cinco ejemplares de MOTOR 16, se regalará cada uno de estos «pins».

HONDA SE SALVA

Si las cifras de ventas en el sector del automóvil resultan pesimistas, en el sector de la moto el panorama es desolador. En los nueve primeros meses del 93 las matriculaciones han bajado con respecto al mismo periodo del año anterior en más de un 51 por ciento. En lo que se refiere a marcas, Honda sigue siendo la número uno con casi 14.000 unidades, aunque representa

una preocupante bajada respecto a 1992. Los motivos de esta caída son muy variados, siendo la crisis económica general y la saturación de un mercado relativamente joven las principales causas. A corto plazo las expectativas de recuperación son muy escasas, ya que la depreciación de la peseta frente a la moneda japonesa influirá muy negativamente en la próxima campaña.

DIRECTO AL PÚBLICO

LEJOS de convertirse en una mera exhibición de todo cuanto la tecnología puede hacer en pro del automóvil, el **Salón de Bolonia** mantiene su apuesta por lograr un mayor acercamiento entre el fabricante y sus clientes. En su nueva edición, del 4 al 12 de diciembre, el público se convertirá en el máximo protagonista de una de las muestras más multitudinarias de Europa. Para ello, los organizadores han dispuesto una amplia sala informatizada donde los más de 1,2 millones de visitantes previstos podrán obtener información impre-



sa sobre la oferta del mercado, tanto en automóviles como en motocicletas; desde las características técnicas al precio, sistemas de financiación y datos de los distribuidores más cercanos a su domicilio. Una idea que ha encandilado igualmente a las empresas expositoras, que podrán cuantificar el resultado de sus inversiones al disponer de datos concretos sobre quiénes están interesados en sus productos así como de las operaciones de compra realizadas. Las entradas pueden adquirirse en la Piazza Costituzione, Viale Aldo Moro y Via Michelino de Bolonia. El horario de visita es de 9 a 18 horas en días laborables y hasta las 19 horas los fines de semana.

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

◆ **SEGUIR AVANZANDO**
 Las novedades en el sector de la telefonía móvil se suceden sin pausa. Una de las marcas líderes en el sector, Panasonic, presentaba recientemente en Alemania su último y sofisticado producto: el EU2000. Este nuevo aparato tiene un peso de sólo 245 gramos y un tamaño que, como se puede ver en la fotografía, es realmente mínimo. Puede almacenar en su memoria 50 números e incluso es posible ampliarla con una tarjeta SIM. Pero la máxima novedad es la incorporación del sistema GSM (Global System for Mobile Communications), un sistema digital que facilitará al usuario hacer llamadas desde cualquier punto de Europa. El GSM ya funciona en varios países europeos y se espera que para principios del próximo año esté en marcha también en España.



EL SONIDO DEL FUTURO

EN la última edición del «Internationale Funkausstellung», una de las mayores ferias mundiales de audio y vídeo, que se celebra cada dos años en Berlín, Pioneer presentaba una revolucionaria serie de nuevos modelos.

Este sistema, denominado ODR (Optical Digital Reference), combina la más avanzada tecnología con la transmisión de señal digital-óptica desde las fuentes de sonido hasta los amplificadores. Desde la primera mirada al controlador del sistema ODR, instalado en el salpicadero del automóvil, queda patente que no se trata de un radiocasete común. En lugar del panel frontal lleno de botones, característico de los modelos de alta gama, el RS-K1 tiene únicamente un *display* LC enmarcado en un cuadro frontal de titanio gris. El manejo del sistema se lleva a cabo a través de una unidad instalada junto al asiento del conductor.

La principal fuente de sonido para el sistema ODR es el cambiador de CD. El cambiador, de 12 discos, está instalado en el maletero y conectado al controlador del sistema, a la unidad DSP y a los amplificadores, a través de los cables de fibra óptica y la línea IP-Bus, que permiten la transmisión directa de señales digitales a través del sistema. La calidad de sonido con este sistema es muy elevada.

El siguiente componente de la cadena del sistema ODR es la unidad DSP, RS-P1. Este procesador digital de señales permite un completísimo control sobre el campo sonoro del automóvil. El ODR incluye el radiocasete controlador del sistema, el reproductor de CD múltiple, la unidad DSP, tres amplificadores y los cables de conexión. El precio anunciado es de aproximadamente 1.200.000 pesetas, sin incluir los altavoces, ¡Ni el coche!

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 18



Esto seguro que es bueno.

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

RENAULT
 EL PLACER
 DE VIVIRLOS



UN COCHE PARA SUBIR

S OY un lector radical de Motor 16 y me ha llegado el momento de comprar el primer coche. Mi idea es la de adquirir un Suzuki Vitara Hard Top i, con aire acondicionado. Pero... ¿Green ustedes que es un coche demasiado perezoso para hacer puertos de montaña? ¿Disminuye mucho la potencia el hecho de llevar el aire acondicionado conectado? Y si no... ¿Qué coche me recomiendan? Les felicito por su revista, es la mejor que se encuentra en los kioscos.

Sergio Carbonell
Barcelona

R.- Si se trata de puertos de montaña, pero atravesados por caminos forestales, puede que disfrute enormemente; sin embargo, no es el coche ideal para emplearlo en subir puertos de montaña por carretera y con el aire acondicionado conectado. Puede decirse que subiría sin problemas pero no lo suficientemente rápido. Como no conocemos sus necesidades no nos atrevemos a aconsejarle otro vehículo. Si va a salir mucho al campo (tòdo terreno) y le gusta el Suzuki Vitara, adelante, no se sentirá defraudado.

UNA CARRETERA MORTAL

E L sur de España está repleto de carreteras peligrosas, en las que se matan muchas personas al año incrementando estadísticas erróneas y poco fiables, las de la DGT. Pasó con la carretera que une Jaén con Granada y, después de cientos de muertes, salieron a la luz oscuras maniobras de estafas en señalización y maniobras políticas. Personalmente he vivido una situación similar en otra carretera del sur, la que va de Los Barrios a Jerez, la conocida «ruta del toro» por Alcalá de los Gazules. Muchas

curvas, un mal trazado, un asfalto reciente, pero muy deslizante, se combina para provocar montones de accidentes, de los que pocas veces tiene la culpa el conductor. La última vez que recorrí esta ruta llovía, y comprobé cómo volcaban un turismo y dos camiones y otros dos coches se salían espectacularmente. ¿Casualidad? ¿Exceso de velocidad? ¿Fallos humanos? No, solamente chapuzas y más chapuzas, y mucho dinero desviado a algún bolsillo.

Fernando P. Lazño
Sevilla



ALEMÁN O JAPONÉS

P OR razones de trabajo resido en Melilla desde hace algún tiempo. Tenía la intención de adquirir un automóvil alemán de tipo medio, aprovechando que en esta ciudad son más asequibles. Sin embargo, las últimas subidas del marco (o bajadas de la peseta, mejor dicho) me han llevado a la duda. Y es que, ahora mismo, si me gasto algo más, puedo acceder a las berlinas japonesas: Accord, Galant, etcétera.

Pero tengo cierto reparo a los coches japoneses. Me parecen muy sofisticados, que tienen demasiadas piezas y mucha electrónica, con los inconvenientes que ello puede suponer: muchas averías «tontas», pero que te dejan días sin el coche, tener que acudir sólo a talleres muy especializados, dificultad de suministros de recambios...

He hablado del tema con personas más entendidas en mecánica y no me aclaro: unos opinan como yo, pero, para otros, mayor número de piezas puede significar reparaciones más frecuentes, pero más baratas.

Manuel Flores Vaduz
Melilla

R.- Sus dudas, hoy en día, care-

cen de fundamento. En primer lugar, el Honda Accord o el Toyota Carina E se fabrican íntegramente en Inglaterra, por lo que pueden tener los mismos problemas de suministro de piezas que un alemán. Otras marcas japonesas cuentan con un servicio postventa y unas garantías totalmente razonables. En segundo lugar, un vehículo japonés «normal», es tan sofisticado como su equivalente alemán. La electrónica es condición indispensable para que, en la actualidad, cualquier coche funcione óptimamente.

RETROVISORES EMPAÑADOS

D ESEARÍA que me diesen información respecto a la posibilidad de que exista en el mercado algún producto, mecanismo o aparato para mejorar la visibilidad en los retrovisores exteriores. Me explicaré: principalmente en situaciones de lluvia o niebla la visibilidad general se reduce considerablemente. Con la ayuda de los limpiaparabrisas, trasero y delantero, se consigue mejorar, pero, ¿y los retrovisores exteriores? ¿Cómo eliminar las gotas de agua adheridas tanto al propio espejo retrovisor como a los cristales de las puertas? ¿Conocen ustedes algún remedio? Mi automóvil es un Citroën BX 14 TRE.

Vicenc Pérez Álvarez
Barcelona



R.- Algunas marcas, de las que poseen en su cantera automóviles de gama alta, ofrecen espejos exteriores antivaho, que son aquellos que van provistos de una pequeña resistencia como la luneta térmica. A pesar de ello, y por experiencia, le podemos decir que las gotas de agua no hay manera posible de quitarlas. Manteniendo las lunas delanteras sin vaho hay que acostumbrarse a ver con gotas incluidas. Lo sentimos, pero no hay otra solución.



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?

TOYOTA

El Salón de Tokio es el escaparate ideal para ver el potencial industrial y de diseño de los incansables fabricantes nipones. Este año muchos de estos fabricantes japoneses han mostrado algunos de sus triunfos en el Salón de Francfort, pero lo más interesante se podrá ver a lo largo de esta semana en Tokio. Por otra parte, en las últimas ediciones, los fabricantes europeos más osados han aprovechado el evento para presentar sus productos. Este es el caso de Audi que ha desvelado su nueva berlina A8 con el revolucionario motor de doce cilindros en doble V. La tendencia general de los productos y prototipos presentados en este Salón de Tokio apuntan hacia una racionalización del automóvil. Los grandes superdeportivos o los diseños futuristas han dejado paso a proyectos más accesibles en los cuales el ocio se encuentra siempre presente, sin olvidar la ecología. Aun con su imponente despliegue, el Salón de Tokio es un fenómeno local, y serán pocos los modelos que llegarán a Europa.

Daniel Monteverde



TOYOTA AXV-V
Esta es la última versión del prototipo de coche para desplazamientos interurbanos. Destaca por un coeficiente aerodinámico de 0,20 y un motor de cuatro cilindros con un avanzado sistema de inyección directa de gasolina.



TOYOTA RAUM II
Basado en el prototipo Raum, que se presentó en Francfort, esta nueva edición mejora las cualidades de habitabilidad con diez centímetros más de altura interior. También tiene una suspensión neumática regulable.



TOYOTA CARINA ED
Esta es una versión especial de la popular berlina de la marca, que se diferencia del resto de los Carina por su equipamiento especial, en el que destaca el toque deportivo de las llantas y el alerón.



TOYOTA CORONA Exiv
Esta es también una versión especial que sólo está prevista para el mercado local japonés. Sus diferencias radican en el equipamiento y dispone de un motor de cuatro cilindros y dos litros de capacidad con culata de cuatro válvulas por cilindro.



TOYOTA RAV4
Este es un cuatro ruedas motrices de carácter urbano. La suspensión es independiente a las cuatro ruedas y dispone de un diferencial autoblocante sobre el eje posterior. Los frenos disponen de un sistema antibloqueo ABS perfectamente compatible con el sistema de tracción a las cuatro ruedas.



TOYOTA MEGACRUISER
Se podría decir que se trata de la réplica japonesa del Hummer americano. Tiene un imponente motor de 4,1 litros con inyección directa turbodiesel y suspensión independiente.

TOYOTA CELICA
Esta es la novedad más importante de la marca, está especialmente dirigida al mercado americano. Además de la versión con carrocería coupé, se presentará un Celica descapotable que llegará a materializarse como un producto de serie.

NISSAN

NISSAN SKYLINE GT-R
La nueva generación de este deportivo hereda un largo historial de éxitos en competición. Su motor es un seis cilindros biturbo con tracción y suspensión independiente a las cuatro ruedas y una electrónica muy avanzada.



NISSAN RASHEEN
Con un diseño que se podría calificar de simplón, el Rasheen es un coche con unas tremendas posibilidades. Se trata de un cuatro ruedas motrices urbano que incorpora una central multimedia con lector láser, con lo que las posibilidades de uso son infinitas.



NISSAN SILVIA
Para el mercado local lo más importante es el lanzamiento del nuevo Silvia. Esta es la sexta generación de este modelo. Dispone de un motor dos litros con turbo de 220 caballos o de una versión atmosférica de 160.

NISSAN MISTRAL
Este atractivo todo terreno no es otra cosa que la versión para el mercado japonés del Nissan Terrano II que se produce en Barcelona. En este mercado se ofrece únicamente con el motor 2.7 turbodiesel. Las diferencias residen en una personalización exterior específica para este mercado.



HONDA

SALON DE TOKIO



HONDA RAFAGA
Al igual que el Ascot, el Rafaga se quedará en Japón. Es una versión de corte más deportivo del Ascot, con un motor de cinco cilindros montado longitudinalmente. En este modelo la cilindrada es de dos litros con culata de 4 válvulas por cilindro. La potencia es de 160 caballos y tiene un cambio automático de cuatro velocidades.

HONDA ASCOT
Esta atractiva berlina no llegará a Europa, ya que se trata de un modelo exclusivo para el mercado japonés. Con unas dimensiones externas de 4,5 metros, destaca por el clásico estilo de su diseño exterior. Dispone de un silencioso motor de cinco cilindros y 20 válvulas.



HONDA EVX
Este pequeño coche eléctrico incorpora la última tecnología de Honda en este campo. Una nueva generación de baterías fácilmente reciclables y la utilización de paneles solares hacen del EVX un coche con muchas aplicaciones en nuestros días.



HONDA FSR
Esta es la berlina del futuro en la cual se han reunido sistemas de ayuda a la conducción que incrementan la seguridad y el confort. Un sistema inteligente de navegación vía satélite, pintura reflectante y un freno accionado por radar en caso de emergencia son algunos ejemplos.





DAIHATSU MULTIPERSONAL 4
Sobre una mecánica de Daihatsu Rocky se ha realizado un todo terreno de carácter claramente recreacional en el cual no hay concesiones a la funcionalidad. Se encuentra a caballo entre lo que es un todo terreno y un deportivo de dos plazas.



DAIHATSU ULTRAMINI
Este prototipo es la muestra más clara de cómo se puede aprovechar el espacio. Es la solución a la movilidad en las grandes urbes, sin renunciar al nivel de confort de una berlina. Es manejable y económico.



DAIHATSU MIDGET II
Esta es la fórmula que se propone para solucionar el problema del reparto urbano. Un pequeño Pick Up que destaca por su facilidad de maniobra.

DAIHATSU PERSONAL COUPE
En este caso la atractiva carrocería de dos puertas y corte clásico esconde una mecánica de Daihatsu Charade. En su interior hay una configuración de las denominadas 2+2 que resulta ideal para el uso urbano.



SUBARU JUSMIN
Con este diseño se ha pretendido realizar un coche mínimo, es decir reunir en 2,5 metros de largo todo lo que necesita un conductor. Monta un motor de cuatro cilindros de 800 centímetros cúbicos, con cuatro válvulas por cilindro.



SUBARU SUREN
Aunque tiene tracción a las cuatro ruedas se trata de un coche de asfalto enfocado hacia una utilización profesional, pero apto para el ocio. Tiene un motor boxer de 2,5 litros con una gran elasticidad, ideal para las tareas más duras.

SUBARU LEGACY
En el nuevo Legacy se ha cambiado todo salvo su filosofía. Sigue siendo un familiar de excelente nivel tecnológico con sus motores de cuatro cilindros boxer de 16 válvulas y potencias entre 125 y 250 caballos. También tienen sistemas de tracción a las cuatro ruedas.



SALON DE TOKIO

La Tecnología de la Perfección.



Radio-CD Alpine 7900 M.
Cambiador 3 CD.
Sistema interredio QDE.

Sumido en toda su expresión, elevada a la categoría de arte. Líneas suaves y elegantes para un diseño inconfundible. Inimitable. Radio-CD Alpine 7900 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 definitivamente superior en Car Audio. Alpine Digital Car Audio Systems: la Tecnología de la Perfección.



Radio-cassette Alpine 7525 R. Función Control CD Skid - RDS - Cassette extraíble.



ALPINE

Car Audio and Communication Systems



MITSUBISHI SUPER GREAT
Este prototipo es un claro ejemplo de la tecnología más avanzada aplicada a los grandes transportes. Suspensión activa, frenos con ABS, sistema antideslizamiento y mecanismos para la carga y la descarga sin intervención humana.



MITSUBISHI LYNX
Un avance de lo que puede ser la entrada de Mitsubishi en el campo de los mini todo terreno. Mide menos de 3,3 metros de largo y tiene un motor turbo de cuatro cilindros.



MITSUBISHI MUM 500
Con sólo 2.570 mm de largo este micro coche resulta ideal para las congestionadas ciudades japonesas. Tiene un motor de tres cilindros con medio litro de capacidad y muy económico.

MITSUBISHI PAJERO FIELD GUARD
Además de su atractivo diseño externo, este Pajero tiene soluciones mecánicas tales como su altura variable en diez centímetros y una capacidad de vadeo de 80 centímetros, ideal para trabajar en zonas húmedas.



SUZUKI EE-10
No se trata de un micro coche cualquiera. Este prototipo de cuatro plazas dispone de dos motores. Delante tiene un motor de tres cilindros y 660 cc alimentado por metanol, mientras que detrás tiene un motor eléctrico y un conjunto de baterías.

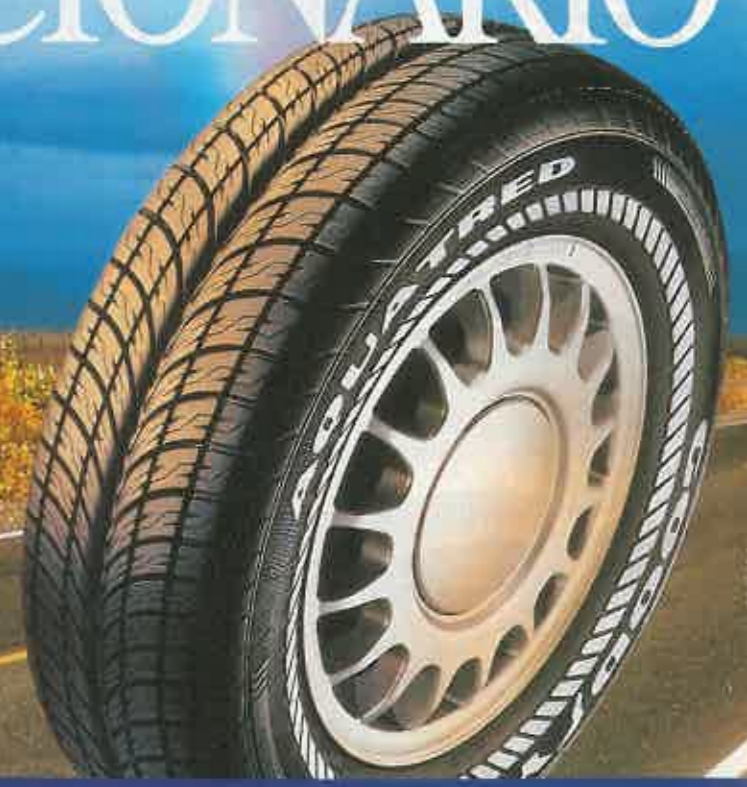


SUZUKI WAGON R
Este pequeño microbús tiene un carácter claramente ciudadano y juvenil. En su interior se pueden alojar con bastante amplitud cuatro adultos. Su versatilidad permite una utilización como pequeña furgoneta.

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

SALON DE TOKIO

mazda
Automóviles

MAZDA GRAND MARVIE
Esta es una evolución del Proceed Marvie, en la cual se han alargado las vías cinco centímetros para mejorar el comportamiento a alta velocidad. Sobre el techo se han incorporado raíles para los equipajes.



MAZDA BONGO BRAWNY
Esta versión especial del Bongo está especialmente indicada para el ocio al aire libre. El equipamiento incluye camas, cocina, una nevera, aire acondicionado y todo lo necesario para el camping al más alto nivel.



MAZDA PROCEED
Este coche está pensado para los amantes del campo. Sobre el techo se levanta una tienda con dos camas. En el interior hay otras dos, además de una pequeña cocina.

MAZDA CAPELLA CARGO
Este proyecto anticipa lo que puede ser la versión familiar del Mazda 626, con la ventaja adicional de contar con un sistema de tracción a las cuatro ruedas. Los esquemas de suspensión son los de un turismo, pero con unos tarados que hacen posible transitar por caminos de tierra sin riesgos.



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.



LA HISTORIA DEL PORSCHE 911

DESDE 1932 HASTA EL INFINITO



Generación tras generación, el Porsche 911 ha ido evolucionando hasta convertirse en el modelo 911 Carrera que traspasará el siglo XX.

Año 1993. Treinta años contemplan la vida del deportivo más popular y seductor de la historia del automóvil, pero sus bases se sentaron treinta años antes y no se sabe cuándo acabará una trayectoria plagada de éxitos y marcada por una evolución continua.

«Butzi» Porsche ha entrado en la leyenda por haber diseñado

el deportivo más popular de toda la historia del automóvil.

911

ESPECIAL PORSCHE

CUANDO a alguien se le dice, simplemente, 911, ya sabe a que se están refiriendo. Todo el mundo conoce el deportivo de Porsche, todos lo respetan y muchos querrían poseer uno. Elegido constantemente como el «mejor coche deportivo del mundo» ha intentado ser imitado por muchos pero nadie lo ha conseguido, es un coche irreplicable y lo seguirá siendo. Su historia, muy larga en el tiempo, es conocida, pero está tan llena de acontecimientos que muchos de sus episodios son dignos de tener en cuenta.

Los orígenes del 911 se remontan mucho más allá del año en que vio la luz, en 1963. En efecto, 30 años antes de su diseño —en 1932— un ingeniero de origen checoslovaco, Ferdinand Porsche, recibió el encargo de Adolf Hitler de diseñar un coche para el pueblo, que se denominaría Volkswagen. Era un coche muy avanzado para su tiempo y estaba animado por un



LAS PRIMERAS DIFERENCIAS CON RESPECTO AL PORSCHE 901.
Los escudos de los paragolpes definían al modelo que empezó a comercializarse en 1964.

motor de cuatro cilindros boxer refrigerado por aire. De él se han construido más de 20 millones de ejemplares y aún se produce en México y se va a producir de nuevo en Brasil. Cuando Ferry Porsche creó la firma de deportivos en la ciudad de Stuttgart, se basó en el coche de su padre, Ferdinand, para crear su primer modelo, el 356 del que más tarde se derivaría el 911; para el que se mantendría el concepto de motor trasero refrigerado por aire y el principio de base: su adaptación a la vida de todos los días y una duración en el tiempo

superior a lo normal. Sin embargo, se cortó todo lazo tecnológico con aquel primer Volkswagen pues nuevas exigencias imperaban en 1963.

Dado el éxito del 356 y las constantes demandas de los clientes Porsche para contar con un modelo que le sustituyera, Ferry Porsche puso a todo su equipo a trabajar en esa dirección. Diversas opiniones fueron formuladas en el seno de la empresa, y la que más cuerpo fue tomando fue la de crear un modelo de cuatro plazas basado en el 356. Se estudiaron propuestas de una berlina, un coupé y un cabriolet con esa configuración. Los tres eran interesantes, pero Ferry Porsche se decidió por un verdadero sustituto, un nuevo modelo dotado, además, de un motor de seis cilindros. Su hijo mayor había dibujado uno de los proyectos del nuevo coche.

«Butzi», cuyo nombre no era otro que

ETAPAS DE UNA LARGA VIDA

1963. Se presenta en el Salón del Automóvil de Francfort el Porsche 901, dibujado por



«Butzi» Porsche, hijo mayor de Ferry Porsche. Su misión, sustituir al 356.

1964. Tras la oposición de Peugeot a la denominación «901», el nuevo deportivo de Porsche se comercializa bajo el nombre «911». Su precio de venta: 22.900 marcos alemanes de entonces.

1965. Juzgado el 911 como demasiado caro por los clientes de la marca, la firma Porsche decide sacar una versión «pobre», denominada 912, con el motor del 356; un cuatro cilindros de 90 caballos de potencia. Costaba 16.250 marcos. En septiembre aparece la versión Targa para los 911 y 912. Se caracterizaba por tener el techo móvil. El Porsche

911, homologado en enero en categoría Gran Turismo, logra el quinto puesto en el Rallye de Montecarlo, conducido por Herbert Linge y Peter Falk.

1966. El 21 de septiembre sale de fábrica el Porsche número 100.000, un 912 Targa equipado como coche de policía. El motor de seis cilindros sufre su primera evolución, de 130 caballos pasa a 160 y da lugar a la versión 911 S. Aparece la primera rueda de aleación ligera con llanta de anchura variable.

1967. Aparece el Porsche 911 T, una versión aligerada en potencia (110 caballos) y en precio. Se desarrolla el cambio semiautomático de cuatro velocidades Sportomatic.

1968. El Porsche 911 se proclama campeón de Europa de rallyes y consigue un histórico doblete en el Rallye de Montecarlo con Elford-Stone y Toivonen-Tiukkainen, ambos con Porsche 911 T. En el 911 se atrasa el centro del eje trasero,

por lo que su distancia entre ejes pasa de 2.211 milímetros a 2.268. Aparecen novedades técnicas como el corrector de altura hidroneumático para la suspensión delantera, la inyección indirecta mecánica y el circuito de frenos con cuatro discos de ventilación interna.

1969. El motor pasa de dos a 2,2 litros, lo que da lugar a tres versiones diferentes: 911 T, de 125 caballos; 911 E de 155; y 911 S, de 180. Nueva victoria en Montecarlo, esta vez con Waldegaard-Helmer sobre un 911 S.



1971. Tercera generación de motores: 2,4 litros de cilindrada y una menor relación de compresión.

1972. Aparece la inscripción «Carrera» en el Porsche 911, concretamente 911

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



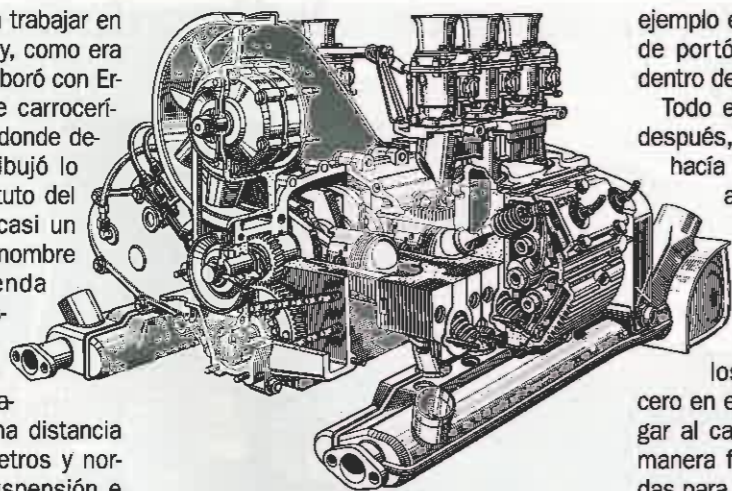
MMC AUTOMOVILES ESPAÑA, S. A. MARIA TUBAU, 4. 28050 MADRID.

911

ESPECIAL PORSCHE

Ferdinand Alexander, empezó a trabajar en la firma de su padre en 1957 y, como era un apasionado del diseño, colaboró con Erwin Komenda, responsable de carrocerías. Fue en ese departamento donde demostró su talento y donde dibujó lo que para él debía ser el sustituto del 356. Se trataba de un 2+2, casi un cuatro plazas, que recibió el nombre codificado de Tipo 7. Komenda construyó tres prototipos de este Tipo 7, pero cada vez se hacía más grande y pesado y no cumplía con las premisas establecidas por Ferry Porsche: una distancia entre ejes limitada a 2,20 metros y normas concretas referidas a suspensión e implantación del motor.

Ferry Porsche pronto se dio cuenta de que Komenda no tenía en cuenta sus directrices y que además intentaba modificar el diseño de su hijo en función de sus gustos personales. Para Ferry Porsche estaba clara la situación y, dadas las diferencias existentes entre su hijo y Komenda, trató por todos los medios de buscar el camino para adecuar el estilo propuesto por su hijo con los imperativos de trabajo del ingeniero Komenda. Y así, tras aceptar la



UN SEIS CILINDROS DE NUEVO CUÑO
Este motor boxer de seis cilindros se creó para el 901. Desarrollaba 130 caballos de potencia.

compañía Reutter el desarrollo de los planos del coche, el proyecto Tipo 7 fue una realidad que no hacía muy feliz a Komenda; aunque pronto se sintió seducido por el resultado. Las únicas modificaciones al proyecto de «Butzi» las puso Reutter y se tuvieron en cuenta aunque con el paso del tiempo se aplicaron en otros Porsche. Un

ejemplo era la luneta trasera, que oficiaba de portón para introducir los equipajes dentro del coche.

Todo esto sucedía en 1962, y un año después, en el Salón de Francfort, el 901 hacía su presentación mundial, un año antes del comienzo de su producción. Entonces, en otoño de 1964, la sociedad francesa Peugeot informaba a Porsche de que tenía la exclusividad sobre los números de los modelos de tres cifras que llevaran un cero en el centro. Esa circunstancia dio lugar al cambio de denominación y de esa manera fueron las siglas «911» las elegidas para entrar en la leyenda.

La sorpresa que se creó en el Salón de Francfort fue mayúscula, tanto como la opinión desfavorable del público, que encontraba al nuevo coche «demasiado anguloso». Los más radicales dijeron que el 911 «no era un Porsche». Sin embargo, Ferry Porsche no se desanimó por las críticas recibidas, pues su opinión era que «lo que seduce desde el primer momento pierde rápidamente su atractivo inicial. Por contra, si un cierto grado de continuidad se conserva, la seducción permanecerá. El

Carrera RS 2.7. Exteriormente se caracteriza por un alerón trasero en «cola de pato».



Con 2,7 litros de cilindrada y 210 caballos, alcanzaba 245 km/h. En la carrocería del 911 desaparecen los cromados plata en favor de los negros.

1973. Todos los modelos equipan el nuevo motor de 2,7 litros. También se distinguen por llevar paragolpes pegados a la carrocería, y de su mismo color, equipados con amortiguadores. Ve la luz un derivado de competición del Carrera RS. Denominado RSR 3.0, tiene 310 caballos y se impone en la célebre carrera de la Targa Florio con Müller-Van Lennep.

1974. Por primera vez se incorpora un turbocompresor al motor boxer seis ci-



lindros del 911, dando lugar a una versión de competición, el 911 Carrera RSR Turbo, de 2,1 litros de cilindrada y 500 caballos de potencia. Se emplea esa técnica en la sene, con el 911 Turbo, de tres litros y 260 caballos. Los asientos con apoyacabezas integrados y laterales prominentes revolucionarían el mundo del automóvil.

1975. Porsche fue la primera marca en utilizar, en serie, chapa de acero galvanizada en la carrocería de su 911.

El 911 Turbo y el 911 Carrera 3.0 disponen de servofreno y auxiliar de embrague, importantes novedades técnicas que, poco más tarde, recibirán todos los modelos de la gama 911.

1977. El 3 de junio sale de las cadenas de montaje de Stuttgart-Zuffenhausen el Porsche 250.000, un 911 S 2.7 coupé. Se utiliza la inyección Bosch K-Jetro-

nic en el 911. El 911 SC ve la luz. Su motor de tres litros desarrolla 180 caballos y consume un 17 por ciento menos.

1979. Para el mercado americano, el Porsche 911 es el primer coche deportivo equipado de serie con catalizador regulado por sonda lambda.

La potencia del Porsche 911 SC tres litros pasa de 188 caballos a 204.

1982. Aparición del 911 en versión cabriolet. Su capota llevaba como refuerzos unos perfiles de acero.

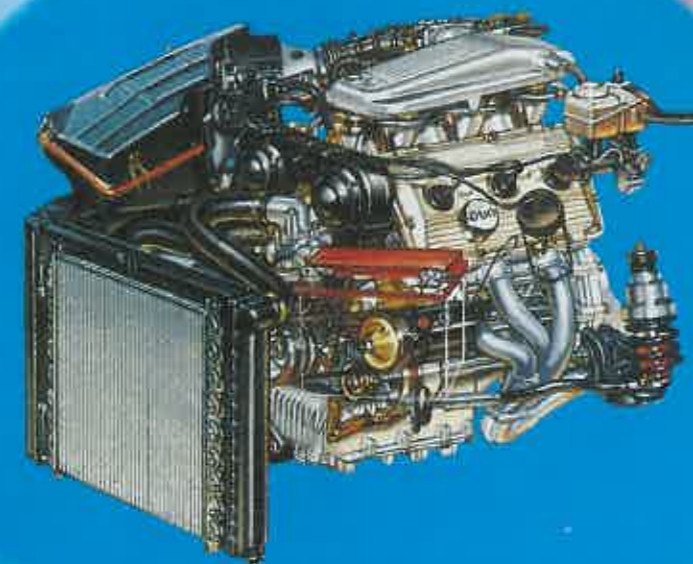
1983. El 911 cumple 20 años y para mostrar su desarrollo futuro se presenta en el Salón de Francfort un vehículo laboratorio derivado del Porsche 911.

Se llamó 959 y tenía tracción integral a las cuatro



360.000 unidades construidas. El 80 por ciento sigue rodando.

EL NUEVO CONCEPTO DE PROTECCIÓN INTEGRAL



-40°C

+110°C

Paraflu¹¹

EL PRIMER PROTECTOR DE RADIADORES.

PARAFLU 11 ES UN FLUÍDO, QUE ASEGURA LA MÁXIMA PROTECCIÓN DEL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN DE SU MOTOR. CALIDAD RECONOCIDA Y HOMOLOGADA POR LOS CONSTRUCTORES MÁS IMPORTANTES.

SU UTILIZACIÓN LE GARANTIZA LA MÁXIMA PROTECCIÓN CONTRA:

1.- PUNTO DE EBULLICIÓN. EN CLIMAS EXTREMADAMENTE CÁLIDOS PARAFLU 11 LE ASEGURA LA PROTECCIÓN DEL CIRCUITO DE REFRIGERACIÓN INCLUSO A TEMPERATURAS DE +110°C. ALARGANDO ASÍ LA VIDA DE SU MOTOR.

FL IBERIA S.A.

2.- PROTECCIÓN GLOBAL DE LOS COMPONENTES DEL CIRCUITO.

PARAFLU 11 PROTEGERÁ SU MOTOR DE LA CORROSIÓN DE: ALUMINIO, COBRE, FUNDICIÓN, HIERRO, ACERO Y CAUCHOS (TUBOS Y JUNTAS). ADEMÁS ES UN GRAN ANTICALCÁREO.

3.- BAJAS TEMPERATURAS.

PARAFLU 11 PERMITIRÁ A SU VEHÍCULO COMPORTARSE EN LAS MEJORES CONDICIONES AUNQUE LA TEMPERATURA EXTERNA LLEGUE A

LOS -40°C

911 ESPECIAL PORSCHE

T O D O S L O S 9 1 1

Año	Modelo	Motor	Cms	CV	Peso	Km/h	Producción
1963	901	6 cilindros	1.991	130	1.000	210	13
1964-67	911(2,0)	6 cilindros	1.991	130	1.080	210	10.723
1965-69	912	4 cilindros	1.582	90	995	180	32.867
1967-69	911 S (2,0)	6 cilindros	1.991	150	1.030	225	5.056
1968-69	911 T (2,0)	6 cilindros	1.991	110	1.080	200	6.318
1968	911 L (2,0)	6 cilindros	1.991	130	1.080	210	11.610
1969	911 E (2,0)	6 cilindros	1.991	140	1.020	215	2.826
1970-71	911 T (2,2)	6 cilindros	2.195	125	1.020	205	15.082
1970-71	911 E (2,2)	6 cilindros	2.195	155	1.020	220	4.927
1970-71	911 S (2,2)	6 cilindros	2.195	180	1.020	220	4.691
1972-73	911 T (2,4)	6 cilindros	2.341	130	1.050	205	16.933
1972-73	911 E (2,4)	6 cilindros	2.341	165	1.050	220	4.406
1972-73	911 S (2,4)	6 cilindros	2.341	190	1.050	230	5.094
1973	911 Carrera RS 2.7	6 cilindros	2.687	210	1.075	245	1.590
1974	911 Carrera RS 3.0	6 cilindros	2.993	230	600	245	109
1974-75	911 (2,7)	6 cilindros	2.687	150	1.075	210	
1976-77	911 (2,7)	6 cilindros	2.687	165	1.075	210	17.260
1974-77	911 S (2,7)	6 cilindros	2.687	175	1.075	225	17.124
1974-75	911 Carrera 2,7	6 cilindros	2.687	210	1.075	240	3.353
1974-77	911 Turbo (3,0)	6 cil-turbo	2.994	260	1.140	250	3.227
1975	911 E	4 cilindros	1.971	90	1.180	178	2.092
1976-77	911 Carrera 3,0	6 cilindros	2.994	200	1.120	230	3.691
1978-99	911 Turbo (3,3)	6 cil-turbo	3.299	300	1.300	260	17.425
1978-79	911 SC	6 cilindros	2.994	180	1.160	220	
1980	911 TC	6 cilindros	2.994	188	1.160	225	57.972
1981-83	911 SC	6 cilindros	2.994	204	1.160	235	
1984-85	911 Carrera (3,2)	6 cilindros	3.164	231	1.210	245	
1986-89	911 Carrera (3,2)	6 cilindros	3.164	217	1.210	240	49.629
1984	911 SC/RS	6 cilindros	2.994	250	980	225	20
1987-89	959	6 cil-turbo	2.848	450	1.450	317	283
Desde 89	911 Carrera 4	6 cilindros	3.600	250	1.450	260	*19.085
Desde 90	911 Carrera 2	6 cilindros	3.600	250	1.350	260	*32.141
1991-92	911 Turbo	6 cil-turbo	3.299	320	1.470	270	3.808
1991	911 Carrera RS	6 cilindros	3.600	260	1.220	260	2.398
1992	911 Turbo S	6 cil-turbo	3.299	361	1.290	290	80
Desde 93	911 Turbo 3,6	6 cil-turbo	3.600	360	1.470	280	*75
1993	911 Aniversario	6 cilindros	3.600	250	1.450	260	

* Producción hasta enero de 1993



resto no es más que cuestión de modas». No cabe duda de que el profesor Porsche tenía razón, pues con el paso de los años el 911 no cesó de ver cómo su éxito iba creciendo, tanto en el mercado como en la competición pues, como buen deportivo, desde muy joven se inició en el deporte. Fue en 1965 cuando debutó en el Rallye de Montecarlo y consiguió la victoria en su categoría y la quinta posición final. Luego, en esa prueba se impuso cuatro veces, en 1968, 1969, 1979 y 1978. En manos de pilotos privados lograría en 30 años tal número de victorias que es imposible de cuantificar. Este año, la última victoria de un 911 aconteció en las 24 Horas de Le Mans, donde se impuso en categoría GT.

Se había creado un mito que, con el paso de los años, fue sometido a una evolución continua, una evolución tan grande que aquel coche de 1963 poco tiene que ver tecnológicamente con los Porsche Carrera 2 y 4 que, ahora mismo, han sido sustituidos por un nuevo modelo que no podía responder a otro nombre que el de Porsche 911 Carrera. A partir de él se escribirá una nueva historia, pero será cuando el siglo XXI haya dado comienzo. ○

M. Doménech

ruedas. El 911 Carrera, ya con 3,2 litros de cilindrada, desarrolla 231 caballos de potencia gracias a un sistema de inyección enteramente electrónico y al encendido programado Bosch Motronic.

1984. Porsche gana el famoso Rallye París-Dakar con un 911 Carrera equipado con transmisión integral.

1986. Nueva victoria en el Rallye París-Dakar, esta vez con un Porsche 959.

1987. Una pequeña serie especial de 283 ejemplares del 959 será vendida a clientes Porsche seleccionados. En Francfort se presenta el Porsche 911 Speedster en memoria del 356 del mismo nombre y configuración de carrocería biplaza. Porsche festeja su decimosegunda victoria en las 24 Horas de Le Mans, obtenida por el Porsche 962 de motor seis cilindros turbo refrigerado por agua. Es la décima victoria del motor seis cilindros boxer.



1988. Con ocasión del 25 aniversario del Porsche 911, se presenta el modelo Carrera 4, con tracción a las cuatro ruedas controlada electrónicamente. Será el primer Porsche de tracción total fabricado en serie. Su motor alcanza los 3,6 litros de cilindrada, y la potencia los 250 caballos.

1989. Ferry Porsche cumple 80 años y aparece el Carrera 2 en versiones de cambio manual y Tiptronic; un revolucionario cambio semiautomático que se puede utilizar como si fuera manual.

1990. En Ginebra se presenta un nuevo 911 Turbo con catalizador de tres vías, dirección asistida, sistema antibloqueo de frenos y una potencia de 320 caballos. El airbag para conductor y pasajero se adopta en todos los Porsche.

1991. En recuerdo de aquel impresionante Carrera RS 2.7 de 1973 aparece un nuevo 911 Carrera RS. Se trata de



un 911 Carrera 2 convenientemente aligerado y con 260 caballos de potencia.

1992. Dos nuevas versiones del Porsche 911: el Carrera Speedster basado en el Carrera 2, y el 911 Turbo 3.6 de 360 caballos de potencia.

1993. En el Salón de Barcelona aparece un nuevo RS, de 3,8 litros de cilindrada y una potencia de 300 caballos. Es el 911 atmosférico (aunque no de serie) más potente de la historia, justo cuando se cumplen 30 años de su nacimiento. Pero el 911 no muere. De nuevo el Salón de Francfort sirvió de marco a la presentación del nuevo Porsche 911, que mantiene la filosofía del modelo aparecido en 1963. Y la historia continúa...



Hasta este año han aparecido 37 versiones del Porsche 911.

NUEVO CITROËN ZX flash



Ha nacido la nueva serie especial Citroën ZX Flash. Escápate con un campeón. Escápate con el nuevo Citroën ZX Flash. Heredero de toda la potencia, seguridad y robustez del Citroën ZX Rallye-Raid. Campeón de los Rallyes más duros del mundo y de nuevo vencedor este año de los Rallyes de la Baja Portugal y Baja Aragón 93. Escápate con sus brillantes motores gasolina y diesel. Líderes en potencia en su segmento diesel con sus 71 CV. Escápate con un nuevo modelo lleno de personalidad y estilo, con

crisales tintados, volante deportivo regulable en altura, tapicería exclusiva de terciopelo, distintivo lateral específico, moldura de protección lateral, cuentarrevoluciones...

Escápate con el nuevo Citroën ZX Flash. Un verdadero campeón en estilo y equipamiento.

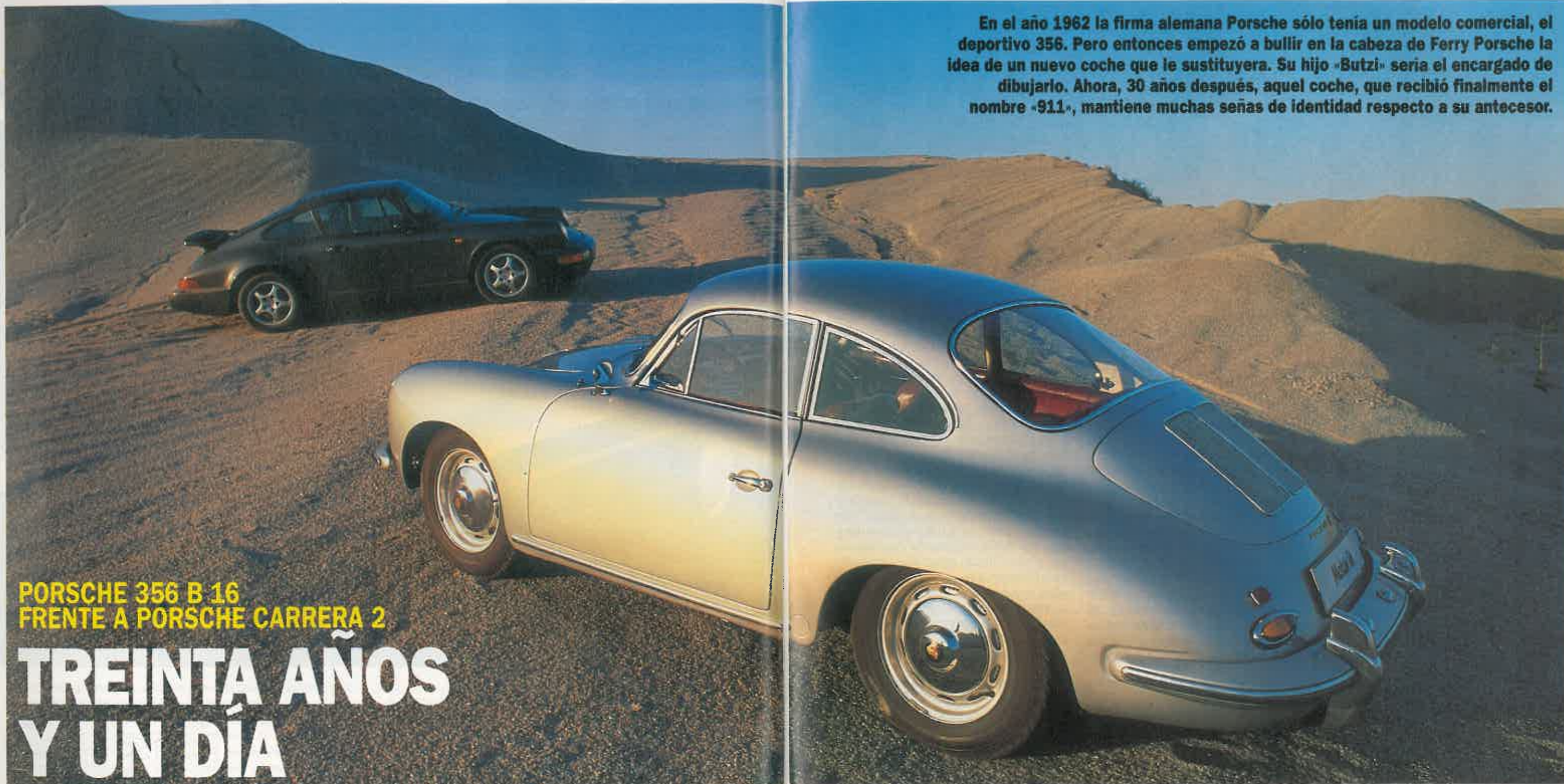
Modelos	Precio*
Citroën ZX 1.4i Reflex 3p	1.370.000
Citroën ZX 1.4i Flash 3p	1.480.000
Citroën ZX 1.4i Flash 5p	1.540.000
Citroën ZX 1.9 Flash Diesel 3p	1.640.000
Citroën ZX 1.9 Flash Diesel 5p	1.700.000

GAMA CITROËN ZX DESDE **1.370.000** PTAS*



* Precio recomendado. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y oferta promocional. Válido hasta fin de mes para vehículos en stock. No acumulable a otras ofertas promocionales.

CITROËN ZX FLASH. RAZA DE CAMPEON



**PORSCHE 356 B 16
FRENTE A PORSCHE CARRERA 2**

TREINTA AÑOS Y UN DÍA

FUE el Salón de Francfort de 1963 el marco elegido para su presentación oficial. Entonces respondía a las siglas «901», tal como se creó un año antes; pero tuvieron que ser cambiadas en

1964 porque el cero en el centro de cualquiera otros dos números era ya patrimonio de Peugeot.

El nacimiento del Porsche 911 no fue tarea fácil, pues iba a sustituir a un mo-

delo de éxito que llevaba 15 años en el mercado. Pero fueron los propios clientes de la marca los que impulsaron a Porsche a efectuar el cambio. Estimaban mucho al Porsche 356 pero querían algo más. Ferry

En el año 1962 la firma alemana Porsche sólo tenía un modelo comercial, el deportivo 356. Pero entonces empezó a bullir en la cabeza de Ferry Porsche la idea de un nuevo coche que le sustituyera. Su hijo «Butzi» sería el encargado de dibujarlo. Ahora, 30 años después, aquel coche, que recibió finalmente el nombre «911», mantiene muchas señas de identidad respecto a su antecesor.

Porsche aceptó el reto y así nació el deportivo más popular y apreciado de cuantos se han hecho nunca. El Porsche 911 no sólo tenía un nuevo diseño, una carrocería distinta y más aerodinámica, aun-

que partiendo de idénticas premisas, sino que para él se concibió un nuevo motor, también «boxer» como el del Porsche 356. Eso trajo consigo un incremento de precio que pronto motivó protestas de

quienes querían un nuevo coche sin tener que desembolsar una cantidad mayor de dinero. Por ese hecho, no sólo el Porsche 356 se mantuvo hasta 1965 (el Porsche 911 empezó a comercializarse a princi-

Crear el 911 no fue fácil pues sustituía a un mito, el 356.

En sus 30 años todo ha cambiado en el 911, menos la línea.



prios de 1964) sino que en Stuttgart se vieron obligados a realizar una versión pobre del 911, con el motor de cuatro cilindros del 356, que resultaba más económica pero disfrutaba de la recién estrenada carrocería. Esa versión, que tuvo un éxito tan rápido como rotundo, fue denominada «912».

FIEL A SU IMAGEN

De aquel primer Porsche 911 de 1963, con sus 130 caballos, al actual hay nada menos que 30 años y una constante evolución que ha permitido que el último modelo, Carrera 2, alcanzara 250 caballos de potencia; eso sin contar las versiones RS, ya que la última en aparecer, con motor de 3,8 litros, ha acreditado la increíble cifra de 300 caballos; siempre hablando de modelos con motores atmosféricos, pues los equipados con motores turbo han llegado a los 381 caballos.

En tan largo periodo de tiempo ha cambiado en el Porsche 911 casi todo, pero

la línea, con retoques continuos, se ha mantenido fiel al primitivo dibujo, por lo que respira ese viejo sabor del diseño original del primer Porsche de verdad, el 356 aparecido en 1948. Llegados a este punto, cabe mencionar la inteligencia de «Butzi» Porsche al crear su carrocería, que mantiene las líneas maestras del Porsche 356 en un afán de continuidad que ya lleva vigente 45 años, y eso tratándose de un coche deportivo de altas prestaciones.

La inspiración que motivó en «Butzi» Porsche el 356 a la hora de desarrollar el 911 se observa en infinidad de detalles de todo tipo. A una afinidad de diseño de carrocería se une una identidad inequívoca en sus habitáculos, donde incluso la disposición de los pedales —colgados— permaneció inalterada en aquel moderno coche de 1963 que ha llegado tan fresco como en el día de su presentación 30 años después. Con sólo observar las fotografías que ilustran este reportaje uno se da perfecta cuenta de la similitud de

la arquitectura interior de ambos coches. Dos amplias plazas delanteras se enfrentan, en cada caso, a unos salpicaderos cuyo diseño no denota apenas el paso del tiempo; lógicamente el volante y los mandos son muy distintos, como distinta es la información que se ofrecía en el año 63 en el 356 y en el 93 en el Carrera 2, pero las formas generales son muy parecidas. También los dos coches tienen idéntica disposición trasera, dos pequeñas plazas, casi transportines, cuyos respaldos se abaten para dejar una mayor superficie de carga; porque los «maleteros», por llamarlos de alguna manera al seguir la forma del capó delantero, sólo permiten alojar en su interior poco equipaje y la rueda de repuesto. No cabe duda, el gran «Butzi» mantuvo, a rajatabla una filosofía que, con el paso de los años, se ha convertido casi en eterna.

Mecánicamente, sin embargo, la evolución ha sido constante. Aquel día antes del nacimiento del 911, el Porsche 356 B T6, en la versión probada por Motor 16,



Con la nueva remodelación este deportivo cumplirá 40 años.



tenía un motor boxer de cuatro cilindros refrigerado por aire, de 1,6 litros de cubitaje, 90 caballos de potencia y una alimentación basada en dos carburadores de doble cuerpo de la marca Solex. Por supuesto, la batería que montaba era de seis voltios; la de 12 se servía sólo como opción.

El 911 lució, como primeras armas, un motor, también boxer refrigerado por aire, de seis cilindros y con una cilindrada de dos litros. Su potencia era de 130 caballos y la alimentación estaba asegurada por nada menos que seis carburadores Solex agrupados de tres en tres. Su cambio, manual, tenía cinco velocidades. La diferencia era ostensible.

Pues bien, a lo largo de sus 30 años de vida, el 911 no ha parado de evolucionar, tanto en el aspecto mecánico (siempre el mismo seis cilindros boxer) como en transmisión (con dos cambios automáticos, Sportmatic y Tiptronic, ambos modelos de avance tecnológico cuando se aplicaron al 911) y en suspensión. De he-

cho, entre aquel primitivo 901 de 1962 y el Carrera 2 de 1993 hay tan pocos puntos en común que parecen coches totalmente distintos vestidos por una misma carrocería.

FILOSOFÍA DEPORTIVA

De todas formas, tanto el 356 como el Carrera 2 de ahora mismo, tienen otra cosa más que les une, su comportamiento, el placer de conducir que deparan al que se sienta al volante; ambas cosas inherentes a la filosofía de su fabricante, una filosofía que han aplicado y aplican a todos sus modelos y que, lógicamente, se mantiene, se acrecienta todavía más en el nuevo Porsche 911 Carrera, ese nuevo modelo que permitirá al coche deportivo más popular del mundo cumplir 40 años de edad, traspasar la frontera del siglo XX sin que su historia tenga, aun entonces, un final previsible.

M. Doménech

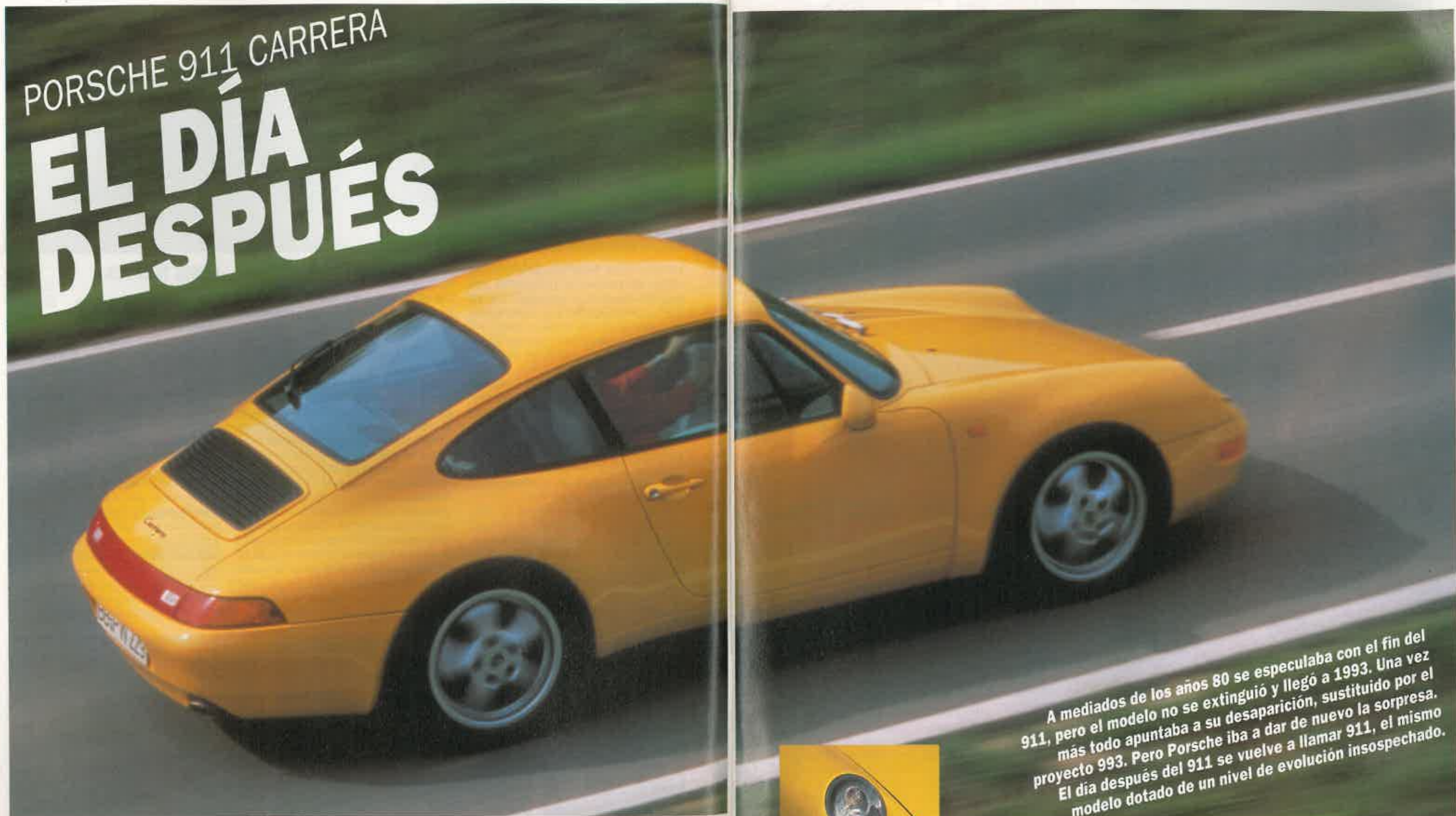


El primer 911 tenía un motor de seis cilindros con 130 caballos.

FICHA TÉCNICA

	356 B T6	CARRERA 2
MOTOR		
Disposición	Trasero longitudinal	Trasero longitudinal
Nº de cilindros	4, horizont. opuestos	6, horizont. opuestos
Cilindrada (c.c.)	1.582	3.600
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	2 carb. doble cuerpo	Inyección electrónica
Compresión	9,0 a 1	11,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	75 cv / 5.500	250 cv / 6.100
Par máximo / r.p.m.	12,3 mkg. / 4.300	31,6 mkg. / 4.800
TRANSMISIÓN		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 4 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENSOS		
Sistema	Palanca y leva	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	—	11,5
Frenos. Sistema (Del./Tras)	Tambor	Discos Ventilados
SUSPENSIÓN		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg.)	950	1.380
Largo (chasis) (mm)	4.010 / 1.670 / 1.330	4.290 / 1.650 / 1.320
Capacidad del depósito (l)	50	77
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de 0 a 100 (km/h/s)	13,2	5,8
Velocidad Máxima (km/h)	185	264
Consumo Urbano (l/100 km)	—	15,6
A 90 km/h (l/100 km)	7,6	8,0
A 120 km/h (l/100 km)	8,5	9,8

PORSCHE 911 CARRERA
**EL DÍA
DESPUÉS**



El 911 Carrera goza de una nueva estética, pero conservando



A mediados de los años 80 se especulaba con el fin del 911, pero el modelo no se extinguió y llegó a 1993. Una vez más todo apuntaba a su desaparición, sustituido por el proyecto 993. Pero Porsche iba a dar de nuevo la sorpresa. El día después del 911 se vuelve a llamar 911, el mismo modelo dotado de un nivel de evolución insospechado.



la forma de ser tradicional del Porsche 911.

911

ESPECIAL PORSCHE

PORSCHE ha conseguido, una vez más, su objetivo: por un lado mantener su tradición, su historia; y por otro, crear un vehículo que, aunque aparentemente es igual al modelo que sustituye, encierra en su interior tantas novedades de todo tipo que le convierten en algo completamente diferente.

El cuaderno de cargas, establecido por Porsche para la creación de su nuevo modelo, establecía mantener el espíritu, la filosofía y el estilo 911, y de ahí que se haya respetado el nombre mítico que, además,

y según palabras de los propios responsables de la firma de Stuttgart, será la clave del éxito de Porsche en el futuro. De esas premisas iniciales nace la identidad, pero también la diversidad en cuanto a estilo, línea, diseño, agilidad, prestaciones, seguridad tanto activa como pasiva y ecología. En una palabra, en Porsche han logrado conservar las características típi-

cas haciendo del nuevo modelo una realidad inconfundible. El diseño, la línea del nuevo Porsche 911 Carrera, participa de muchos conceptos a la vez. Fundamentalmente se basa en el 911 de siempre, pero en su carrocería se observan rasgos del 959 —un frontal más aligerado,

más aerodinámico, y una zaga más larga, más inclinada— y del 928 y el 968 en cuanto a la disposición de los grupos ópticos delanteros que, al mismo tiempo, tienen mucho que ver con los que Porsche utilizó en el prototipo Boxster. Se trata de unos conjuntos integrados, elipsoidales, que mejoran mucho la iluminación del nuevo coche. Lateralmente se observa la evolución de las dimensiones. El 911 Carrera es un poquito más corto, algo más bajo y mucho más ancho.

Mientras la distancia entre ejes se conserva, las vías de-



FICHA TECNICA



911 CARRERA

MOTOR	
Disposición	Trasero longitudinal
Nº de cilindros	6, horizont. opuestos
Cilindrada (c.c.)	3.600
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	11,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	272 cv / 6.100
Par máximo / r.p.m.	33,6 mkg. / 5.000
TRANSMISION	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual 6 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	11,5
Frenos, Sistema(Del/Tras)	Discos Ventilados.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.370
Largo/ancho/alto (mm)	4.245 / 1.735 / 1.300
Capacidad del depósito (l)	74,5 (92 op.)
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	5,6
Velocidad Máxima (km/h)	270
Consumo Urbano (l/100 km)	17,9
A 90 km/h (l/100 km)	7,4
A 120 km/h (l/100 km)	9,1

SÓLO EN APARIENCIA
Aunque pueda parecer igual al anterior modelo, el 911 Carrera es radicalmente distinto por las soluciones a él aplicadas. La mayoría de sus piezas son nuevas, y hasta las dimensiones del coche se han modificado como fruto de una acertada evolución.

cas haciendo del nuevo modelo una realidad inconfundible.

El diseño, la línea del nuevo Porsche 911 Carrera, participa de muchos conceptos a la vez. Fundamentalmente se basa en el 911 de siempre, pero en su carrocería se observan rasgos del 959 —un frontal más aligerado,



lantera y trasera también son de mayor tamaño. Llama la atención la disposición y el diseño de los limpiaparabrisas. Al juntar los apoyos de las raquetas se obtiene una superficie de barrido más amplia. En la zaga, se ha modificado algo el conjunto rejillado ventilación del motor/alerón, más fino y enrasado en la carrocería que en el Carrera 2, los grupos ópticos están unidos por una banda de plástico y las dos salidas del escape dan mucha más personalidad a toda la zaga.

Por cierto, el nuevo sistema de escape goza de mayores volúmenes en el catalizador y en los silenciosos para, así, poder cumplir con los actuales requisitos sobre emisión de gases de escape.

En el interior, todo sigue casi igual que antes. De hecho, tan sólo

El 911 tiene un motor más potente y de mejor rendimiento.

**¿QUÉ DIRÍA
TU MAMÁ
SI TE VIESE
CON ERISTOFF?**

VODKA
ERISTOFF
Un lenguaje distinto.



911

ESPECIAL FORSCHE



SIN CAMBIOS EN EL HABITÁCULO

Casi nada ha sido cambiado en el interior del nuevo 911 Carrera. Si el salpicadero continúa estando vigente, y resulta estéticamente bello, algunos mandos podrían haber sido mejorados.

ha variado el diseño de los asientos. Ni siquiera han aprovechado la ocasión para utilizar unos mandos más racionales, más modernos.

El motor sigue siendo el mismo del Carrera 2, el tradicional seis cilindros de 3,6 litros de cubitaje, pero se ha modificado con el fin de obtener 22 caballos suplementarios de potencia y optimizar su rendimiento; lo que se hace patente con unas mayores progresividad y agilidad a

bajo número de revoluciones. Admisión, mecánica del cigüeñal, nueva gestión de la inyección, válvulas hidráulicas autoajustables y una mayor rigidez flexional y torsional lo han hecho posible. Para servir a este motor se emplea un nuevo cambio manual de seis velocidades, cuyas relaciones de cambio van de maravilla a las características de aquél. También se ofrece la versión semiautomática Tiptronic como opción, modificada en cuanto a la

electrónica pero no en las relaciones de cambio. En lo referente a la suspensión, aparte de las variaciones sufridas en el eje delantero, conservando el mismo esquema, se ha empleado un eje totalmente nuevo, multibrazo, para la parte trasera, que es responsable de una mejora sustancial en el comportamiento del coche. Ahora, el 911 Carrera tiene una mejor estabilidad en todo momento y una mayor capacidad de tracción a pesar del incremento de potencia del motor. La capacidad de frenada se ha incrementado y la dirección se mueve con rapidez y precisión. En el terreno del comportamiento es donde más se aprecia la enorme evolución sufrida por el nuevo 911.

Su comercialización en el mercado español se efectuará en los primeros días



MAYOR PERSONALIDAD EN LA ZAGA

No sólo los paragolpes están integrados en la carrocería, sino que los grupos ópticos están unidos y aparece un doble escape.

del mes de noviembre y, al respecto, hay que decir que el precio del coupé será de 11.523.000 pesetas. La versión Cabrio, que se presentará en enero de 1994 en el Salón de Detroit y que empezará a venderse en primavera, también tiene asignado precio: 13.042.000 pesetas. La versión de cuatro ruedas motrices aparecerá más tarde. El equipamiento del 911 Carrera es muy extenso, aunque cuenta con muchas opciones como el techo practicable, el limpiavientos trasero, el sistema antideslizamiento, las llantas de 17 pulgadas y la tapicería de cuero. ○

M. Doménech

El eje trasero multibrazo le dota de un gran comportamiento.



Si quieres dar la nota, entra en el nuevo Escort. Prepárate a vivir todo un recital en medidas de seguridad. Porque el nuevo

Ford da la nota.

Escort, además de airbag de serie, te ofrece un sonido a todo riesgo: los Sistemas de Audio Ford. Para que disfrutes de una seguridad de altos vuelos: panel de seguridad desmontable, luz intermitente y superficie reflectante al desmontar el panel, código de seguridad de cuatro dígitos, adhesivos antirrobo,... hasta registro de la matrícula del vehículo en pantalla. Ven a conocer los Sistemas de Audio Ford. El sonido que mejor sintoniza con tu Escort.

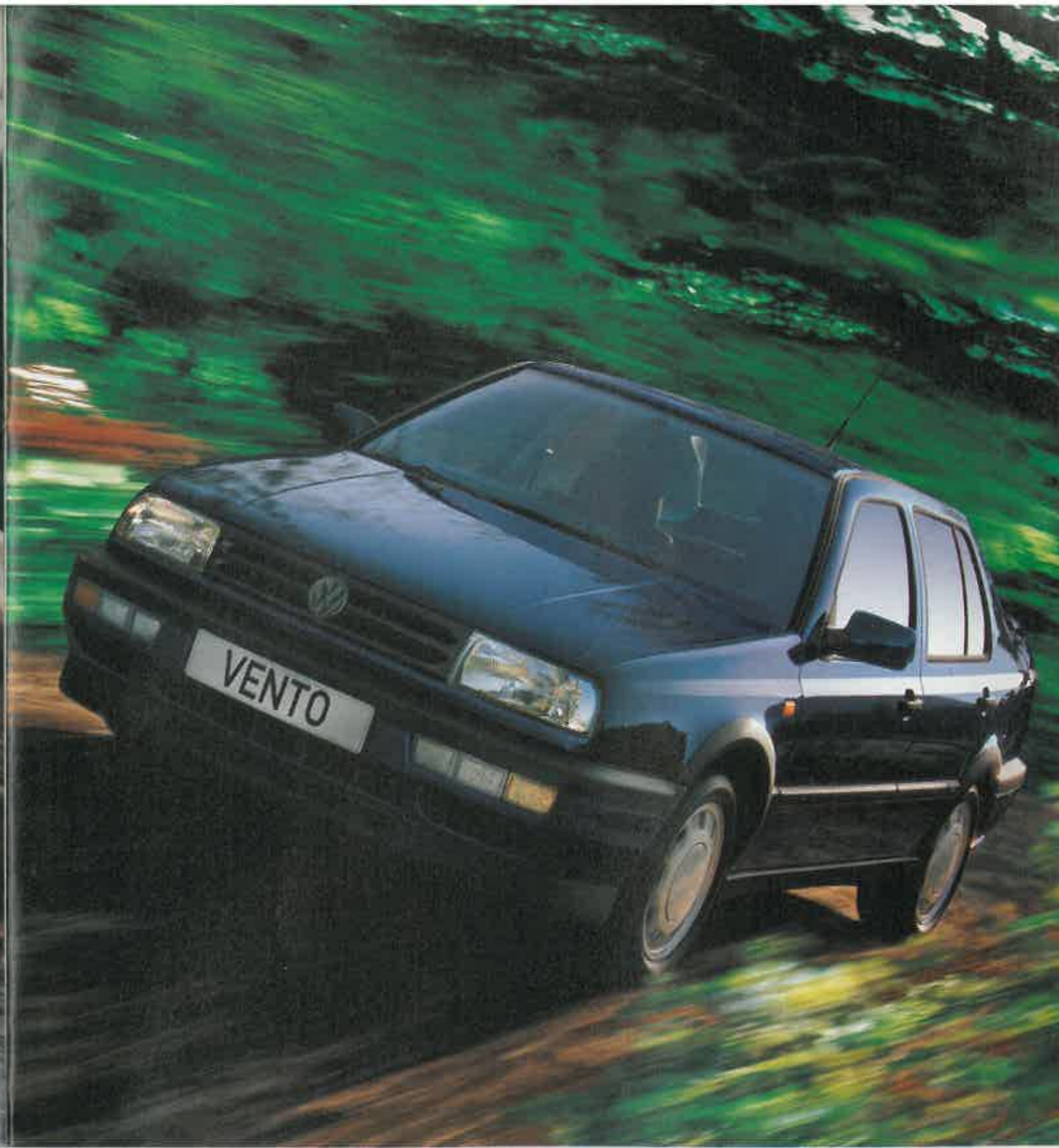


Seguridad Total



SISTEMAS AUDIO





Hemos equipado al Vento con estructuras

Ese conductor que se salta un stop. El que se distrae. El que siempre va con prisas. Las retenciones en las autopistas.

¿No cree que hay suficientes motivos para tomarse muy en serio la cuestión de la seguridad vial?

En Volkswagen, nos hemos adelantado diseñando un coche que ya cumple con las más estrictas normativas europeas y americanas en materia de seguridad.

Con una estructura reforzada. Con materiales que absorben la energía de

impacto y la conducen a la parte posterior. Con elementos de la carrocería que se deforman calculadamente.

Un coche que puede equipar frenos ABS, para no perder el control del vehículo en una frenada brusca. Con el diferencial antibloqueante EDS

reforzadas por una cuestión de supervivencia.

que evita que alguna rueda gire en vacío al perder adherencia y asegura una dirección correcta.

Hemos previsto Airbag para conductor y Airbag para acompañante como equipamiento opcional pero muy recomendable.

El Vento. Todo lo que la más avanzada tecnología automovilística es capaz de hacer en prestaciones, confort y equipamiento. Y sobre todo en seguridad. Aunque la seguridad, también depende de que usted conduzca con precaución.

Gama Vento desde 1.695.000 pts.
Precio final recomendado (IVA, transporte, impuesto de matriculación y promoción incluidos).

 **Vento**

BMW 325 TDS

UN AVIÓN DIESEL



La opinión de todo el que se ha subido a este coche es que «va como un avión». No es la primera, ni será la última vez, que un BMW vaya así; sin embargo, el que este comentario se refiera a un diesel ya no es tan normal. El 325 TDS rompe todos los esquemas.



VIRTUDES

Brillantez mecánica
Comportamiento en seco
Acabado impecable

BMW 325 TDS

PRECIO: 4.323.000 PTAS.

Plazas traseras justas
Precio elevado
Aire acondicionado opcional

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16

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

AUNQUE fue Mercedes en 1936 la primera marca en el mundo que comercializó un automóvil con motor diesel, y la que ha presentado innovaciones técnicas muy importantes a lo largo de su historia, ha sido su eterna rival, BMW, la que, de un tiempo a esta parte, lidera este campo, al desarrollar y comercializar con éxito algunos de los diesel más rápidos, silenciosos y económicos del mundo.

El BMW 325 TDS es una buena

bién es capaz de romper los esquemas al conductor actual más experimentado y dejar «de piedra» al propietario de cualquier diesel, sea cual sea su potencia.

La utilización del *intercooler*, que enfría el aire de admisión después de ser comprimido por el turbo sobre el motor de seis cilindros, turbo de 2,5 litros que monta a secas la versión TD (115 caballos), junto con un equipo electrónico para la gestión de la inyección y el encendido, han ejercido un efecto milagroso, con un considerable aumento de potencia, hasta los 143 caballos, y proporcionalmente un nivel de prestaciones muy elevado. Hay que resaltar que, como ya ocurrió con el 525 TDS, se han conseguido mejorar en las pruebas los tiempos pro-

potencia. Basta con que la aguja del cuentarrevoluciones supere las 1.500 vueltas para que el motor responda en cualquier marcha sin desmayos y de forma progresiva hasta el límite. Las excelentes recuperaciones en marchas largas, sin necesidad de reducir, facilitan la conducción y la hacen más agradable. Ni la precisión ni la rapidez del cambio obstaculizarían, de ninguna manera, su mayor utilización.

Al 325 TDS tampoco le delata el sonido a diesel, simplemente porque suena igual o menos que muchos coches de gasolina. Además, los técnicos alemanes han aislado a la perfección la célula habitable, impidiendo que los pasajeros sufran las incomodidades de una sonoridad elevada. El ralenti estaba fijado



COMPACTO Y ELEGANTE
La línea del 325 TDS es suave y elegante y sus formas muy compactas. Su velocidad máxima supera los 210 kilómetros por hora, batiendo todos los records del segmento de los diésel.

muestra de ello, con sus 143 caballos y sus increíbles prestaciones, sólo comparables a las de algunos rápidos vehículos deportivos, no precisamente movidos por gasóleo.

Más brillante, por ejemplo, que un Golf GTi, más suave y silencioso que muchos vehículos de gasolina, económico, compacto, elegante..., sólo otro diesel deja tan buen sabor de boca, su hermano mayor el 525 TDS, con idéntico motor pero, claro está, penalizado por algo más de peso (130 kilogramos).

El turbodiesel más potente de la Serie 3 rompería todos los esquemas a Rudolph Diesel, quien, en 1894, consiguió hacer funcionar el primer motor térmico racional basándose en el principio de la compresión-ignición. No obstante, hay que reconocer que este coche tam-

porcionados por BMW, tanto en aceleraciones como en recuperaciones, algo poco habitual, ya que los datos de fábrica de cualquier marca suelen ser demasiado optimistas.

No ha ocurrido lo mismo con el consumo (difícil batir las cifras tan ajustadas de la marca, conseguidas en condiciones ideales); sin embargo con el 325 TDS el conductor puede llegar a consumir 6 litros a los cien a una media de 90 Km/h. y poco más de 12 litros intentando exprimir al máximo los 143 caballos. Estas cifras, dada la agilidad con la que es capaz de moverse el coche, podrían hacer palidecer a más de un conductor de un vehículo de gasolina equivalente.

Pero, tan sorprendente como las prestaciones o el consumo, podría calificarse la forma de entregar la

en la unidad de pruebas en 700 revoluciones, sin que el coche presentase una vibración anormal y, por supuesto, con una menor molestia acústica en una utilización urbana.

Si la brillantez del motor supera todas las expectativas, no ocurre lo mismo con el habitáculo, por las pocas diferencias respecto a otros modelos de gama, incluido el apretado espacio de las plazas traseras. Este nuevo modelo recibe algunas modificaciones en el tapizado, ahora en terciopelo, y en el sistema de apertura de la guantera; sin embargo, y a pesar de que el acabado y la calidad de los materiales mantiene la línea habitual de calidad, el equipamiento y la presentación no son todo lo brillantes que deberían corresponderse con un vehículo de este nivel y este precio.



DEMASIADO SENCILLO
Es el cuadro del 325 TDS, el aire acondicionado es opcional; sin él, la presentación resulta aún más sencilla. No parece un coche de más de cuatro millones. Eso sí, el ajuste y la calidad de materiales se mantienen al nivel de siempre.



ALGO JUSTITO
Es el habitáculo de la Serie 3, sobre todo en lo que concierne a las plazas traseras. Tanto en altura al techo como en anchura, el 325 TDS no ofrece medidas destacables. El maletero está bien, sin excesos. El nuevo tapizado de los asientos es muy agradable. El impresionante motor de seis cilindros, 2,5 litros de cilindrada y 143 caballos convierte al BMW en el más rápido del mundo.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionados mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.498 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80,0 mm. Carrera: 83,0 mm. Compresión: 22,0 a 1. Potencia máxima: 143 CV(105 Kw) a 4.800 rpm. Par máximo: 26,5 mkg (260 Nm) a 2.200 rpm. Alimentación: Electrónica digital diésel. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 34,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 42,9 Km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de brazos telescópicos, con barra transversal triangular y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazo central con barra longitudinal y doble brazo transversal, muelles y barra estabilizadora. Neumáticos: 205/60 R 15. Llantas de acero de 61/2J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en seco: 1.350 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD
A 26,9 km/h de promedio **9,2**

CARRETERA
A 90 km/h de crucero **6,0**
En conducción rápida **12,2**

AUTOPISTA
A 120 km/h de crucero **7,9**
A 140 km/h de crucero **9,5**

CONSUMO MEDIO POND.
Litros 100/km **8,1**

AUTONOMIA MEDIA
Kilómetros recorridos **750**

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **213**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **17,1**

1.000 m salida parada **31,0**

De 0 a 100 km/h **10,2**

Recorriendo (metros) **186,6**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **18,7**

400 m desde 40 km/h en 5ª **21,7**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **33,4**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **38,2**

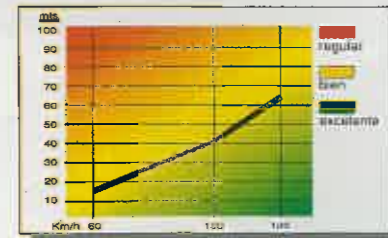
De 80 a 120 km/h en 4ª **8,4**

recorriendo (metros) **245,2**

De 80 a 120 km/h en 5ª **10,6**

recorriendo (metros) **295**

FRENOS

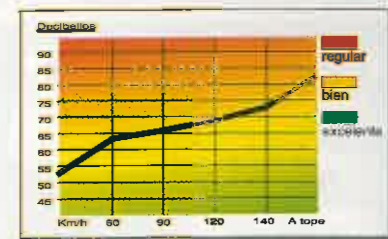


A 60 Km/h: **14,4.**

A 100 Km/h: **40,8.**

A 120 Km/h: **64,3.**

SONORIDAD



Al ralentí: **53,5.**

A 60 Km/h: **63,7.**

A 90 Km/h: **65,7.**

A 120 Km/h: **68,8.**

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

A Tope: **82,5.**

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 572 02 22 .

Garantía: Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia en toda España.



PRECISO Y RÁPIDO
El cambio no puede ser más agradable. Tiene una precisión increíble y se maneja con rapidez, sin apenas esfuerzo.

El tener que pagar casi 300.000 pesetas por el aire acondicionado, cuando el precio del coche supera los cuatro millones de pesetas, sólo se les ocurre a los alemanes de BMW o Mercedes y, al menos en España, esta política está fuera de toda lógica.

Pero, siguiendo con la habitabilidad, hay que decir que es uno de los puntos más críticos de esta versión. El maletero presenta un volumen de carga normal, nada extraordinario, y en las plazas traseras se encuentran algunos obstáculos a tener en cuenta por los que quieren aprovechar el espacio al máximo. Es difícil que las piernas rocen en el respaldo delantero; sin embargo, los pies no pueden introducirse bajo el asiento y el túnel central, extremadamente voluminoso, complica

OPCIONES

Catalizador: 123.513 pesetas. Diferencial autoblocante: 101.124 pesetas. Volante deportivo: 43.927 pesetas. Suspensión deportiva M-technic: 42.998 pesetas. Airbag para conductor (incluye volante de cuero): 137.222 pesetas. Columna de dirección ajustable en altura: 20.968 pesetas. Neumáticos de perfil bajo: 37.292 pesetas. Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera: 197.192 pesetas. Pintura metalizada: 96.527 pesetas. Techo corredizo mecánico: 146.913 pesetas. Techo corredizo eléctrico: 198.359 pesetas. Elevadores eléctricos delanteros y traseros: 88.079 pesetas. Bolsa portaesquíes: 36.821 pesetas. Asientos traseros abatibles: 55.341 pesetas. Calefacción para asientos delanteros: 72.534 pesetas. Regulación de faros desde el interior: 11.412 pesetas. Faros antiniebla: 37.292 pesetas. Aire acondicionado: 268.067 pesetas. Control automático de velocidad: 69.673 pesetas.

PIEL INVENCIBLE.



Piel invulnerable.
Piel protegida contra las agresiones.
Piel sana y bien cuidada.
Tonificada, suave y perfectamente hidratada.
Con CIBLE, la línea de tratamiento para el Hombre.
Diez productos hipoalergénicos, de acción hidratante y antiinflamatoria.
Para el afeitado y para después del afeitado. Para el cuidado y la higiene personal.
Piel invencible, de una vez por todas.
CIBLE EN TU FARMACIA.

CIBLE
LÍNEA DE TRATAMIENTO PARA EL HOMBRE

Para más información escribe a: Rosa Mª Valls, Farmacéutica, LABORATORIOS FLORANI, Apdo. 27.034, 08035 BARCELONA.

EQUIPAMIENTO

El equipamiento del BMW 325 TDS se puede considerar bastante ajustado si tenemos en cuenta el precio final del coche. El ABS, los elevalunas eléctricos delanteros, el cierre centralizado con antirrobo, la dirección asistida y los retrovisores eléctricos, entre otros elementos, son de serie; sin embargo, hay que pagar casi 300.000 pesetas por el aire acondicionado, lo cual no es muy comprensible.

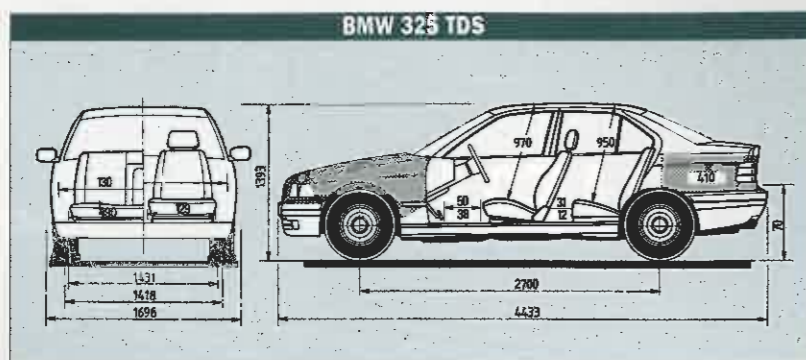


EFICAZ EN SECO

Las prestaciones, casi de deportivo, del 325 TDS provocan en mojado desmanes del tren trasero, sobre todo en marchas cortas y carreteras muy viradas. En seco se puede ir muy rápido.

FRENTE A SUS RIVALES

Pocos fabricantes han llegado tan lejos en la investigación y desarrollo de motores diesel tan potentes, silenciosos y brillantes como el de este BMW. Ni siquiera Mercedes, que comercializó el primer diésel «como es debido», ha llegado por el momento a poner en aprietos a BMW, a pesar de que el reciente lanzamiento de su diesel multiválvula ha revolucionado el sector. Hasta que llegue la versión turbo, y como se pudo comprobar en la prueba que realizó Motor 16 hace unas semanas de este multiválvula, el rendimiento decepciona, aunque indudablemente la emisión de partículas contaminantes disminuya. Así las cosas, y como dentro de la competencia no se puede encontrar ningún rival equivalente, se tendría que echar cuentas dentro de la propia marca para encontrar alguna alternativa. Si no se realizan más de 30.000 kilómetros al año, ¿merece la pena gastarse 600.000 pesetas más que un 320i? Si al comprador no le gusta correr, ¿podría conformarse con el 325 TD?



las cosas a un quinto ocupante si es adulto. La altura al techo tampoco es la más idónea si se superan los 1,85 metros; la elevación del asiento trasero, respecto a los delanteros (debido a la situación del depósito de combustible debajo del asiento posterior), reduce este espacio a la mínima expresión.

Dada la potencia, el par y las prestaciones del 325 TDS (junto a su condición de tracción trasera) se tendría que hablar de un comportamiento muy bueno, siempre que las condiciones del piso sean favorables. El excelente y rígido bastidor, combinado con unas suspensiones absolutamente lógicas, que respetan el confort ofreciendo una eficaz comportamiento, permiten que el conductor afronte todo tipo de situaciones con seguridad.

En piso deslizando por lluvia, tierra o nieve, las cosas pueden complicarse si se realiza una conducción deportiva, y el tren trasero puede llegar a perder su trayectoria. Esta reacción es ahora bastante previsible y, sin duda, sabrán afrontarla los que la lleven a cabo. El antibloqueo de frenos es de serie y no hay nada que objetar respecto a su funcionamiento, así como en lo que se refiere a la eficacia de los cuatro discos.

El BMW 325 TDS cuesta, a igualdad de equipamiento, 600.000 pesetas más que su equivalente en gasolina, el 320i de 150 caballos. Esto quiere decir que, sin tener en cuenta la depreciación, menor en un diesel, habría que realizar unos 50.000 kilómetros al año para amortizar esa diferencia en un periodo razonable de dos años. Realizando «sólo» 30.000 kilómetros, el tiempo de amortización sube hasta los cuatro años.

De toda esta estadística se deduce, de forma lógica, que el comprador de este vehículo tiene que ser un viajero empedernido, al que le guste ir rápido, con necesidad de un coche de representación y al que no le importe pagar un sobrepago de medio millón respecto al 325 TD de 115 caballos (otro estúpido vehículo), para disfrutar del diesel más veloz que existe ahora en el mundo. ○

Andrés Más
Fotos: José A. Díaz

Fotos realizadas en el centro de oficinas del Parque Empresarial San Fernando de Henares.

FERVE nic

F-609



DOCE funciones diferentes reunidas en un solo aparato

COMPRUEBA:

- 1 BUJIAS
Alta tensión y aislamiento
- 2 DIODOS DE ALTERNADORES
- 3 TAPAS DE DISTRIBUIDOR
Alta tensión y aislamiento
- 4 LAMPARAS
6-12 Voltios
- 5 MEDIDA DE RESISTENCIAS
(Rotor de alternador)
Ohmetro digital
- 6 MEDIDA DE RESISTENCIAS
(Estator de alternador)
Ohmetro digital
- 7 NIVEL DE CARGA
Baterías 6-12 Voltios
Voltímetro digital
- 8 BOCINAS
6-12 Voltios = / ~
- 9 CARGADOR DE BATERIAS
6-12 Voltios 4 Amperios
Voltímetro digital
- 10 LUZ PORTATIL
6-12 Voltios
- 11 BOBINAS DE ALTA
Automóviles y motocicletas
- 12 CONDENSADORES
Prueba de fugas

EL COMPROBADOR MAS COMPLETO, PRACTICO Y SENCILLO DE MANEJAR

imprescindible

PARA SU TALLER DE REPARACIONES



FERVE®

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL

*Para más información llame a: FERVE, S.A. (977) 660804 - Apartado 7 - 43700 EL VENDRELL

FRENTE A FRENTE

CONCEPTOS DIFERENTES

	BERLINA	MONOVOLUMEN	TODO TERRENO
	<ul style="list-style-type: none">● Comportamiento y seguridad.● Confort de marcha.	<ul style="list-style-type: none">● Amplitud y funcionalidad.● Confort de marcha.	<ul style="list-style-type: none">● Versatilidad de uso.● Amplitud y capacidad de carga.
	<ul style="list-style-type: none">● Maletero limitado.● Uso exclusivo sobre asfalto.	<ul style="list-style-type: none">● Distribución de la climatización.● Altura externa del vehículo.	<ul style="list-style-type: none">● Consumo y mantenimiento caros.● Altura externa del vehículo.



Rover 827Si / Jeep Grand Cherokee 4.0 / Renault Espace V6

SIGNOS EXTERNOS

Los tiempos cambian y los gustos también. Hace unos años parecía impensable que un conductor de elevado nivel adquisitivo se planteara la duda que aquí se presenta. ¿Qué me compro?, ¿una berlina, un todo terreno o un monovolumen familiar? Sobre el papel todos ofrecen más o menos lo mismo, potencias semejantes, precios aproximados y una imagen externa que deja muy claro el estatus social de su afortunado conductor.

LOS tres modelos que ilustran esta prueba ejercen como representantes de tres segmentos que, a pesar de sus enormes diferencias, son una clara opción de compra para un amplio espectro de usuarios. La escena podría ser la siguiente: una familia con cinco o más miembros, que busca un coche con un precio en torno a los cuatro o cinco millones se enfrenta a una oferta de lo más variado. La situación se resume de la siguiente forma. El papá, generalmente el elemento más tradicional de la familia optaría por la berlina, con la cual se satisfacen sus gustos por la conducción a la vez que se cumplen sus aspiraciones en cuanto a imagen. Por su parte la mamá, guiada por el típico sentido práctico femenino, se sentirá inclinada hacia un monovolumen en el que se puede meter todo sin apreturas y viajar cómodamente. En cuanto a los chavales, no queda la menor duda, el todo terreno es el más divertido y «mola un montón».

Esta ficticia situación se plantea cada vez con más frecuencia, por lo que se han reunido un Rover 827, un Jeep Grand Cherokee y un Renault Espace V6 Automático, para analizar durante unos días las ventajas y los inconvenientes de cada uno de estos conceptos. Normalmente, la decisión no se toma de acuerdo con las necesidades racionales de cada familia, sino por impulsos del momento que nada tienen que ver con la lógica. Entre los tres modelos elegidos hay diferencias de precio, pero en este nivel unos miles de pesetas más o menos no resultan decisivos. En esta ocasión, la comparación se realiza en un nivel económico alto, pero las conclusiones se pueden aplicar exactamente igual a coches de menor precio. Hay que tener en cuenta, que se puede optar por un todo terreno desde un millón de pesetas y hay versiones de monovolumen desde poco más de dos millones mientras que coches familiares tipo *break* se pueden obtener por mucho menos. La decisión, como siempre es suya, pero antes compare y podrá evitarse algunas sorpresas.



COMPORTAMIENTO

EN este aspecto las cosas están muy claras. Hoy por hoy, y a pesar de la gran evolución de los vehículos todo terreno y de los monovolumen, el comportamiento y la seguridad de una berlina quedan por encima de toda duda. Es fácil entender que las características de peso altura y suspensiones de una berlina convencional no son comparables con las de un enorme todo terreno.

En contra de lo que mucha gente cree, los todo terreno no son más seguros que los coches convencionales, sino todo lo contrario. Un todo terreno roza las dos toneladas de peso y son mucho más altos. Esto implica unas distancias de frenada más largas, una estabilidad peor y, en general, un seguridad activa inferior. También hay que tener en cuenta que los todo terreno utilizan un tipo de neumático que por sus características de dureza y dibujo tienen un nivel de adherencia inferior a los que utiliza un coche.

Por su parte, un monovolumen se encuentra a caballo en estos aspectos entre ambos. Aunque tienen un peso superior al de una berlina, los esquemas de la suspensión suelen ser semejantes. En cuanto a la facilidad de conducción hay pequeñas diferencias, pero no se puede decir que haya una clara ventaja de ninguno de los tres tipos de coche. En el caso del Jeep Grand Cherokee, el motor es un seis cilindros en línea y de cuatro litros de capacidad. El cambio de marchas es automático y a pesar de sus grandes dimensiones, se maneja con mucha soltura.

Una de las grandes ventajas de un todo terreno en su utilización urbana reside, precisamente, en su altura sobre el resto del tráfico. Esto permite al conductor anticiparse a situaciones al tener una mejor visión. Algo parecido pasa en con los monovolumen. El Renault Espace de la prueba contaba con el nuevo cambio de marchas automático que facilitaba mucho la conducción.



CARROCERÍA

EN este apartado habrá que evitar cualquier tipo de juicio estético, ya que sobre gustos hay mucho escrito, pero todo equivocado. De los tres conceptos de automóvil evaluados queda claro que el más práctico es el Renault Espace. Conseguir alojar siete adultos en menos de cuatro metros y medio de longitud total, resulta francamente interesante. Es evidente que el milagro no es total, ya que con los siete asientos utilizables, el Espace se queda casi sin maletero, pero por lo menos se puede disfrutar de la alternativa. Hay que tener también en cuenta que estos coches tienen una excelente modulabilidad, es decir que se puede configurar su interior de forma que el coche se adapte lo mejor posible a las necesidades de cada momento.

Para los viajes largos, este tipo de vehículo es ideal. La amplitud, sobre todo si se viaja con niños, resulta un elemento muy relajante. Es, en definitiva, otra forma de viajar. El Jeep Grand Cherokee también goza de una enorme capacidad interior. En este caso no se dispone de tercera fila de asientos, pero hay modelos en el mercado que ofrecen esta posibilidad, con lo cual sus características se acercan mucho a las de un monovolumen. Por tratarse de un todo terreno con unas suspensiones pensadas para las dificultades del campo, este tipo de coches resultan ideales para utilizarlos a plena carga, además de estar perfectamente dotados para tirar de un remolque.

Una berlina de este segmento ofrece un excelente nivel de confort para cuatro adultos, o cinco en el mejor de los casos, pero no puede competir con la amplitud que ofrecen sus rivales. Los maleteros en este nivel son generosos, pero no llegan a disponer de la versatilidad de un monovolumen o un todo terreno. Otro cantar es cuando se habla del confort de suspensión. En una berlina las oscilaciones de peso son inferiores, por lo que se puede optar por

FRENTE A FRENTE



JEEP GRAND CHEROKEE
Destaca por contar con airbag en su equipamiento de serie.



RENAULT ESPACE
Su posición al volante requiere una cierta adaptación.



ROVER 827SI
La postura al volante de una berlina es la ideal para largos recorridos.



COMO UN SALÓN
En un Renault Espace hay infinidad de posibilidades para disfrutar de un viaje.



tarados blandos y cómodos. Esto, sin embargo, no es tan fácil de conseguir en sus rivales. Aunque el Espace probado conseguía un excelente compromiso entre comodidad y fiabilidad al contar con un eje posterior autonivelante.

Las posibilidades que ofrecen las carrocerías del Espace y el Grand Cherokee crecen enormemente si la familia en cuestión disfruta de su ocio al aire libre. Con unas colchonetas y una tienda de campaña se puede transformar cualquiera de estos vehículos en una modesta autocaravana. En el caso del Espace, se pueden retirar las dos filas de asientos delanteros para conseguir una enorme superficie libre y perfectamente plana.

CLÁSICOS
Los asientos posteriores del Rover (derecha) y Grand Cherokee (izquierda), son amplios pero de corte convencional.



LA AMPLITUD de acceso a las plazas posteriores también varía sensiblemente dependiendo del tipo de coche. El Grand Cherokee (izquierda) tiene el inconveniente de su altura. El Espace (centro) es el mejor en este aspecto, mientras que el Rover (derecha) se sitúa en un término medio.



CURIOSAMENTE el modelo más complejo de los tres, es el que resulta más económico en el momento de la compra. El Jeep Grand Cherokee (3.796.064 pesetas) tiene un precio muy razonable para el completo equipamiento y la calidad general que ofrece el coche. Sin embargo, a la larga, los todo terreno resultan caros de mantener. En primer lugar, unas pólizas de seguros muy caras y que en muchos casos no cubren los desperfectos que se hayan producido durante su utilización fuera de la carretera. Los mecanismos de transmisión a las cuatro ruedas requieren un mantenimiento específico y el consumo se resiente por las características de peso y aerodinámica del coche. Son, pues, coches caros de mantener.

En lo que se refiere a las berlinas y los monovolumen, hay precios para todos los gustos, ya que la oferta ha crecido considerablemente en



los últimos años. El Renault Espace V6 (4.820.000 pesetas) es en estos momentos el monovolumen más caro, pero también el más emblemático del mercado. Sus gastos de mantenimiento y seguro son seme-

jantes a los de cualquier berlina del mismo precio y potencia. El punto desfavorable se presenta cuando se estudia el consumo. El mayor peso y una aerodinámica menos eficiente que la que presenta una berlina, se dejan notar cada vez que el conductor se coloca ante el surtidor de combustible.

El factor económico no debe de ser decisivo, pero sí que hay que tenerlo en cuenta.

CONCLUSIÓN

La decisión final dependerá de una serie de factores que puede variar mucho, pero en primer lugar habrá que preguntarse: ¿qué coche necesito?

La respuesta a esta pregunta puede eliminar algún contendiente. Compararse un todo terreno por el simple hecho de ir más alto que el resto es un fenómeno digno de ser estudiado por un psicólogo, sobre todo cuando el hecho real es que estos vehículos son menos seguros y más caros de mantener que una berlina normal. Del mismo modo, una familia de menos de cuatro miembros no necesita las siete plazas de un Espace. Las cifras del mercado son elocuentes respecto a

FRENTE A FRENTE

las apetencias de los conductores españoles. En 1992 se vendieron 48.813 coches del segmento D, es decir berlinas de la categoría del Rover 827 Si. En lo que va de año se han vendido 26.624 unidades, lo que significa una importante caída del segmento.

En lo que se refiere a los todo terreno, en 1992 se vendieron 55.415 vehículos, incluidos también los modelos más baratos. Este año la cifra acumulada hasta septiembre es de 33.452 unidades lo cual también es una importante caída. Por su parte los monovolumen distan todavía mucho de ser un fenómeno de masas. En 1992 se vendieron 2.624 unidades mientras que en lo que va de año, se han vendido 2.357 unidades. Esto quiere decir que este pequeño segmento se encuentra en alza en este momento. La racionalidad se va imponiendo. ○

Victor Picclone
Fotos: Ramón Rodríguez

FICHA TÉCNICA

	ROVER	RENAULT	JEEP
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en V	6 en V	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.675	2.849	3.960
Nº válvulas por cilindro	4	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,0 a 1	8,75 a 1	8,75 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	169 cv/5.900	153 cv/5.400	185 cv/4.700
Par máximo / r.p.m.	22,9 mkg/4.500	23,4 mkg/2.500	29,6 mkg/3.950
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantera	Delantera	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Autom. 4 velocidades	Autom. 4 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS			
Sistema	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida	Recirculación, asistida
Diámetro de giro (m)	11,4	11,0	11,0
Frenos. Sistema (Del/Tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Tambor
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Eje rígido
Trasera	Independiente	Eje rígido	Eje rígido
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	1.460	1.480	1.680
Largo/ancho/alto (mm)	4.880/1.730/1.390	4.429/1.795/1.707	4.489/1.800/1.649
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,3	11,0	10,6
Velocidad Máxima (km/h)	209	197	181
Consumo Urbano (l/100 km)	14,5	13,3	18,1
A 90 km/h (l/100 km)	8,5	10,2	11,5
A 120 km/h (l/100 km)	9,5	13,4	12,8
PRECIO (ptas)	4.980.000	4.820.000	3.796.064

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD



MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.



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

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 1 series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.

Louis Schweitzer, presidente de Renault-Volvo

«ES PREFERIBLE CRECER JUNTOS»

Salvo sorpresas de última hora, Renault y Volvo fusionarán sus actividades el 1 de enero de 1994, bajo la autoridad de Louis Schweitzer, elevado a la cúpula del directorio común y bajo la autoridad moral de Pehr Gyllenhammar, presidente del Consejo de Vigilancia.

EL capital del nuevo conjunto industrial será en un tercio sueco y francés en los dos tercios restantes. La sociedad Renault-Volvo será francesa de derecho y su sede será la misma que la actual de Renault, en Boulogne-Billancourt, en los alrededores del oeste de París.

El hombre fuerte de la asociación, Louis Schweitzer, de 50 años, fue jefe del gabinete del ex primer ministro Laurent Fabius y es en la actualidad presidente y director general de Renault. Esta entrevista, en exclusiva para Motor 16, es la primera que concede tras la fusión de ambas empresas, para hablar precisamente de este acuerdo, pero antes, comenta brevemente algunos aspectos de Renault.

«No nos van peor las cosas que a nuestros competidores, es una coyuntura espantosa para todo el mundo... En penetración, seguimos bien en nuestros mercados tradicionales, pero en cifras absolutas, la cosa no marcha nada bien».

¿Qué piensa de las declaraciones del nuevo presidente de Volkswagen, ofreciéndole algunos consejos?

«Es muy amable por su parte. Pero no podemos dormirnos en los laureles, conociendo por ejemplo los esfuerzos considerables por mejorar la productividad que han llevado a cabo Volkswagen, Mercedes y BMW. Hubo un tiempo en el que en la industria, se creía que bastaba con un pequeño golpe de timón para que todas las cosas volvieran a su sitio; pero hoy día,



nos hemos convencido de que hay que estar en un esfuerzo continuo, en un permanente proceso de ajuste del rumbo».

¿Sería usted capaz de hacer un pronóstico de las empresas que este año obtendrán beneficios?

«No. Solamente diré que Renault tendrá un resultado de explotación positivo en el sector del automóvil. Globalmente, no lo sé».

Usted ha dicho que esta fusión

LA EMPRESA

RENAULT-VOLVO. Sexta compañía mundial en cifra de negocios en 1992, con 241.000 millones de francos (5,3 billones de pesetas).

200.600 empleados

Segundo productor europeo de automóviles de turismo y vehículos pequeños comerciales.

Segundo productor europeo de camiones de más de 15 toneladas, con 73.488 unidades en 1992.

rendirá unos beneficios globales de 30.000 millones de francos (unos 650.000 millones de pesetas) de aquí al año 2000, ¿puede ser más preciso?

«A grosso modo, la mitad en automóviles y la otra mitad en vehículos industriales. Renault y Volvo tienen cada uno la mitad de cada mitad. En total, cuatro cuartos, los cuales se reparten en 15.000 millones para cada uno. Los principales ahorros se obtendrán en las compras, las inversiones y la investigación».

Ustedes han hecho ya mucho en estos campos y también en materia de planificación, calidad y comercio. ¿Qué va a ser nuevo?

«La velocidad en la toma de decisiones que permite la unidad de mando».

¿Piensa que efectivamente va a haber una unidad en el mando?

«Con un Directorio, sí».

¿No se basa todo en sus buenas relaciones con el señor Pehr Gyllenhammar?

«Es bueno que me entienda bien con él. En caso contrario no lo habríamos llevado a cabo. Dicho esto, es evidente que Gyllenhammar jugará un papel importante, nada desdeñable en esta asociación».

La prensa sueca piensa que el acuerdo no es favorable para Volvo.

«No estoy de acuerdo con que la prensa se haya mostrado contraria. En Suecia existe un consenso entre el Gobierno y los sindicatos, cualquiera que sea el partido en el poder. Vol-



vo es la primera empresa del país y por tanto un símbolo y lo que está claro es que Volvo pierde su autonomía con esta alianza. Pero esto no significa que exista oposición al acuerdo».

¿Cree usted que Volvo tenía otra alternativa?

«Volvo hizo su elección en 1990 sabiendo perfectamente que era la más pequeña de las dos compañías. ¿Habríamos podido sobrevivir solos? Tal vez, pero para ambos es preferible crecer juntos. Es posible que Renault hubiese podido elegir otra empresa, pero no había ningun-

rencia a los coches, pero me ocupé desde hace tiempo de los camiones. Desde que estoy en Renault».

Algunos dicen que Gyllenhammar es más competente que usted en materia de coches, lo que hará aumentar su peso específico dentro del consorcio.

«La competencia y la experiencia de Gyllenhammar hacen que sus consejos sean preciosos».

Sorprende que el señor Capron, responsable de Renault Vehículos Industriales, no sea miembro del Directorio.

«Los acuerdos prevén que sólo

responsable de los camiones Volvo en Estados Unidos, ¿quiere ello decir que allí habrá una fusión entre Volvo y Mack?

«Volvo y Mack están llamadas a colaborar si las autoridades americanas lo aceptan, tal y como nosotros creemos que va a ocurrir. Pero se mantendrán dos marcas y dos redes, como en cualquier otra parte del mundo».

¿Cuándo Renault y Volvo no serán más que una?

«Hemos anunciado que queremos, para el día 3 de enero, tener una sociedad de mando único, Renault-Volvo. El resto, proseguirá».

¿Cuál será la estrategia?
«Crecer para el beneficio. Tenemos una estrategia de desarrollo, enfocada a ganar dinero».

Los camiones Volvo irán bien, sin duda, ¿pero cree en el futuro de los coches Volvo?

«Absolutamente. No hubiésemos llegado a ningún acuerdo con Volvo si no creyésemos en su futuro. Creo mucho en el futuro de Volvo por su imagen, por su capacidad técnica, sus valores simbólicos y los cualitativos, que implican su esfuerzo en medio ambiente y seguridad. Volvo no es solamente un nombre».

No parece muy claro el futuro de las marcas generalistas y su presencia creciente en el terreno de los coches especializados. Sobre si el público aceptará durante mucho tiempo desembolsar grandes sumas de dinero para comprar coches competidores de los fabricantes especializados; sobre todo, si estas marcas especialistas son BMW o Mercedes.

«No solamente Volvo se ha recuperado en Estados Unidos, sino que la marca ha logrado reemplazar su serie 200 por la serie 800, más sofisticada y más cara. Volvo se ha reposicionado allí, donde ha logrado interesar a otra clientela. Desde luego, Volvo no dejará de progresar y de ofrecer al público un buen producto por su dinero».

¿Mantendrá Volvo su esfuerzo por alcanzar el 1 por ciento de penetración en los mercados donde está presente?

«¡Espero más!»
Sus competidores dicen que es muy difícil fusionar dos marcas.
«Es verdad. Pero no olvidemos



SÓLO DIRÉ QUE RENAULT TENDRÁ ESTE AÑO UN RESULTADO DE EXPLOTACIÓN POSITIVO EN EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL.

na con la que nos complementáramos tan bien».

El sector en el que están fuertes ambas compañías son los vehículos pesados y es precisamente en este terreno donde es más difícil colaborar.

«Sí, porque somos directamente competidores. Sin duda, la unidad de mando permitirá ir más lejos gracias a la velocidad en la toma de decisiones y al beneficio de tiempo que ello supone. Esto es más necesario cada día y gracias a la fusión, las cosas van a cambiar».

¿Se va a ocupar usted también de los camiones?

«Conozco mejor lo que hace refe-

otros dos franceses se sentarán en el Directorio. Tras muchas reflexiones, hemos considerado que lo mejor era contar con la presencia de dos directores generales adjuntos, Faure y Gras. Creo que los miembros del Directorio sabrán perfectamente trabajar en equipo. Esta ha sido una de las causas principales de su selección».

Además del Directorio, ¿habrá un comité de Dirección?

«Usted se anticipa. Esta es la fórmula en Renault, sin Directorio, pero con un Comité Ejecutivo. Pero no será necesariamente la fórmula en Renault-Volvo».

Usted tiene en el Directorio al



EL FUTURO DE UNA EMPRESA PASA POR LA COMPETITIVIDAD Y ÉSTA IMPLICA UN CONTROL RIGUROSO DE LOS COSTES.

que no se trata de fusionar dos marcas, sino dos empresas. Esta es toda la dificultad de nuestro desafío. Incluso aunque los productos tengan componentes idénticos, su aspecto y sobre todo, su concepción, no serán los mismos».

¿Y mantendrán siempre las dos marcas, Renault y Volvo?

«Desde luego».

Hay quien piensa que usted hubiera preferido un acuerdo con Mitsubishi en lugar de con los suecos, ya que ésta producirá sus coches en la fábrica holandesa de Volvo.

«No».

Se le ha visto a usted en la fábrica de Nedcar.

«Porque Renault-Volvo tiene el 50 por ciento del capital».

Conocerá, por tanto, muy de cerca cómo trabaja Mitsubishi.

«Desde luego. Y es muy interesante. Es una de las razones por las cuales hemos aceptado en 1990 la idea del acercamiento entre Volvo y Mitsubishi».

Perdone la insistencia, pero yo creo que la opinión pública sueca no es muy favorable al acuerdo.

«Yo no he percibido lo mismo. La aceptación del acuerdo ha sido buena en Suecia, según me ha parecido a mí, vuelvo a repetirlo».

¿Qué es lo que más le gusta de Gyllenhammar?

«Tiene mucha vista. Es audaz, intuitivo y tiene encanto personal; es capaz de prever el futuro y de formar a la gente».

Es chocante que la privatización de Renault, previa a su fusión con Volvo, sea la responsabilidad de un hombre de izquierdas como usted.

«Un director de empresa no se pasea por ahí agitando sus banderas políticas».

¿O es que se evoluciona cuando se está durante unos años al frente de una empresa?

«Lo que es evidente es que el futuro de una empresa pasa por la competitividad y que esta competitividad implica un control riguroso de los costes. No se puede ir contra esta verdad. La obligación de quienes dirigimos una empresa es asegurar su éxito».

Edouard Seldler

¡¡ 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 !!

Made in U.S.A.

PYLE
Subwoofer Systems



COMPRAR Y VENDER



MOTOR-MONT

TODO EN VEHÍCULOS DE IMPORTACIÓN
Carretera de la Mata, 115. Pol. Ind. Mata-Rocafonda
Tel: (93) 790 80 09 Mataró.

**ULTIMAS NOVEDADES MUNDIALES
ENTREGA INMEDIATA
SERVICIO TECNICO PROPIO**



CHEVROLET CORVETTE COUPE 5,7 Litros, 304 c.v.

NUEVOS MODELOS 94

TOYOTA SUPRA TWIN TURBO, 320 C.V.
CHEVROLET BLAZER K «FULL SIZE»
CHEVROLET BLAZER S-10 «FULL EQUIP»
CHEVROLET CORVETTE LT1
CHRYSLER NEW YORKER
HONDA CIVIC COUPE EX, 125 C.V., DOBLE AIRBAG
HONDA CIVIC SI, 125 C.V., DOBLE AIRBAG
NISSAN PATROL GR

SELECCION VEHICULOS OCASION

MERCEDES 300 E AUTOMATICO «91»
LANCIA THEMA 8.32 BY FERRARI «91»
VW GOLF GTI 16V «89»
FIAT TIPO 1.4 DGT «89»
SUZUKI SWIFT GTI 1.3 16V «88»
GMC JIMMY SLE 4X4 «91»
RANGE ROVER VOGUE EFI «86»



EAGLE VISION-CHRYSLER CONCORDE



CAMARO Z28 275 c.v. 6 vel., doble airbag



NISSAN QUEST 93-NOVEDAD MUNDIAL

BOYACA VENDE BMW M-3 PARA C.E.T.
MÁXIMA EVOLUCIÓN TEL.: (91) 7 47 88 00



RANGE ROVER turbo D. 2 puertas, A/A. Blanco. Perfecto estado. Entrada 185.000 ptas. 41.000 ptas./mes. Azona, 62. Tel: (91) 726 17 17.

FORD Escort 1.3 CL, M-JX, pocos kms. Re-

cién revisado, garantía 12 meses, Facilidades 20.000 ptas. mes. Azona, 62. Tel: (91) 726 17 17.

CITROËN BX GTI 16V. Full equipo, M-JM. Inmejorable estado. Garantía 12 meses. Azona, 62. Tel: (91) 726 17 17.

VOLKSWAGEN Corrado G-60. M-LD. Muy buen precio. Perfecto estado. Garantía 12 meses. Facilidades. Azona, 62. Tel: (91) 726 17 17.

BMW 520i. GC-I. Burdeos, año 77. Gran ocasión. 250.000 ptas. Azona, 62. Tel: (91) 725 86 21.

FORD Probe, azul. Entrega inmediata. Precio interesante. Azona, 62. Tel: (91) 725 86 21.

FORD Explorer. Último modelo. Precio interesante. Admitimos cambio. Azona, 62. Tel: (91) 525 86 21.

JAGUAR XJC 4.2 coupé. Verde, año 78.

Excelente estado. 1.500.000 ptas. Azona, 62. Tel: (91) 525 86 21.

VOLKSWAGEN Escarabajo 1.2, clásico, Pasado a 12 voltios. Recién estaurado. Azona, 62. Tel: (91) 525 86 21.

LANCIA Beta Spider. GC. Naranja. Año 78. Muy buen estado. 590.000 ptas. Azona, 62. Tel: (91) 725 86 21.

FORD Transit bus. Nueve plazas. Color rojo. M-NK. Año 92. Excelente estado. Entrada 190.000 ptas. 51.000 ptas. al mes Azona, 62. Tel: 725 86 21.

BMW 323i. Rojo. Año 82. Muy cuidado. Oportunidad. 350.000 ptas. Azona, 62. Tel: (91) 725 86 21.

FORD Fiesta Cheers, A-CC. Año 92. Excelente estado. Entrada 79.000 ptas. 21.400 ptas. mes. Azona, 62. Tel: (91) 725 86 21.

¡ANUNCIARSE HOY!

Enviar a

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

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

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

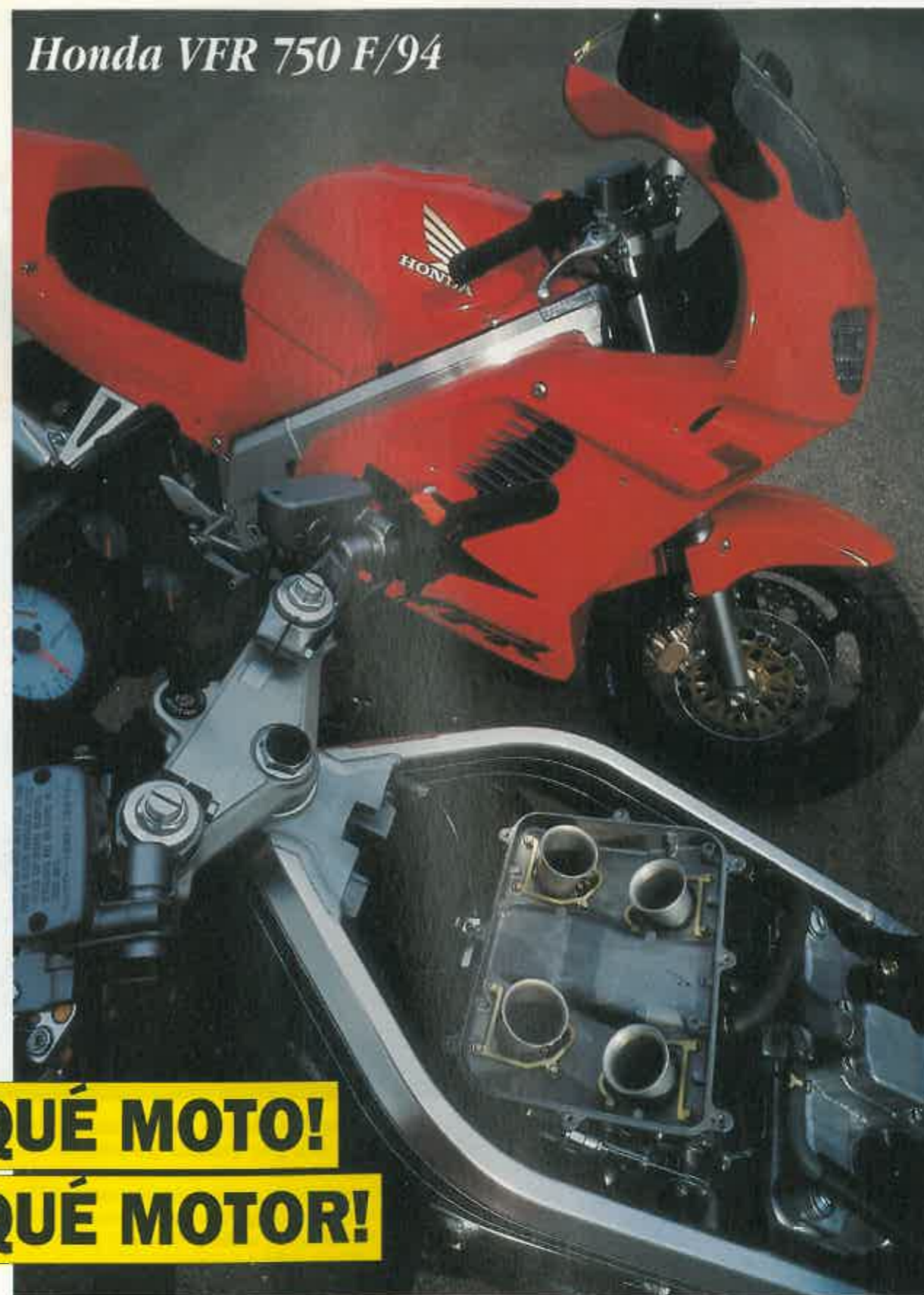
Teléfono _____

Firma _____



Motor 16

Honda VFR 750 F/94



¡QUÉ MOTO!

¡QUÉ MOTOR!

RABIOSO
La respuesta del motor de la VFR es lo más significativo en este nuevo modelo.

Es la última versión de las míticas VFR, que han triunfado en todos los circuitos y en las carreteras del mundo. Este modelo sintetiza los valores ya existentes en la versión 93 y ofrece grandes mejoras de motor, estabilidad, estética y accesibilidad.

DESDE cualquier punto de vista, la estirpe de las VFR representa en el motociclismo el reto tecnológico más importante de esta década. Todo comenzó con el desafío que Honda lanzó a sus rivales con la inolvidable NR 500. Aquella moto, símbolo de la extrema tecnología nipona, nació bajo el signo del desafío. Por una parte, pretendía demostrar al mundo que un motor de cuatro tiempos podía prevalecer sobre las rabiosas motos de medio litro y de dos tiempos y, por otra, decidió enfrentarse al reto que representaba realizar y desarrollar un propulsor de cuatro cilindros en V de dimensiones muy reducidas. Aquel éxito frustrado quedó aletargado durante algunos años y de su embrión nació la estirpe de las VF, unas motos singulares con un carácter peculiar, altamente apreciadas por los puristas de la mecánica.

BRILLANTE HISTORIAL

Desde la aparición de la primera VF, que adoleció de la moda de las llantas delanteras de 16", Honda emprendió el camino más difícil, en el que nadie creía. Lograr una moto de gran turismo con talante deportivo, dotada de una parte ciclística sofisticada y, además, equipada con el motor tetracilíndrico en V más complicado y caro de construir de cuantos figuraban en el mercado, representaba algo más que un reto. Sin embargo, el coloso nipón triunfó totalmente en su propósito, y las VFR, aparecidas a finales de 1985, terminaron por escribir una de las páginas más importantes de la historia del motociclismo moderno. Su éxito en carretera se reafirmó en los circuitos, las RVF y las VFR 750 R/RC 30 sembraron el pánico tanto en los campeonatos de resistencia como en los de Superbikes. Al mismo tiempo, las VFR 750 F de turismo se afirmaron en el mercado al ocupar un puesto singular en el que se combinaba con éxito la total fiabilidad mecánica con la sofisticación, el comportamiento impecable con la escasa manutenzione, todo ello basado en unas dificultades de producción y de costos, que sólo Honda ha sabido superar con la maestría demostrada.

Para muchos devotos del síndrome VFR 750 F, la versión de 1993

representaba el ápice de un camino que había llegado a su fin con un triunfo indiscutible; por el contrario, la maravillosa base de la VFR ha dado lugar a una ulterior mejora y, por lo tanto, al nacimiento de la nueva VFR 750 F (tipo ED).

Después de su presentación estética en el Salón de París -que algunos profetas de las dos ruedas calificaron de escasamente interesante- en España, en el técnico circuito de Jerez de la Frontera y carre-

teras limítrofes, se ha constatado con la prueba dinámica que la nueva VFR 750 F es considerablemente diferente de su antepasada, y reafirma su liderazgo entre las motos de turismo con carácter deportivo con más autoridad que nunca.

En cuanto a la parte estética ha heredado unas cuantas pinceladas de la NR 750; de hecho, del modelo anterior sólo han quedado el guardabarros delantero y los intermitentes. El carenado, dotado de nueva



RODAR AL LÍMITE
En el circuito de Jerez se pudo comprobar su estabilidad a toda prueba. Con gran facilidad los avisadores de las estriberas rozaban contra el asfalto al negociar ciertas curvas.

aerodinámica y tomas de aire, está anclado al chasis de forma diferente, con lo que se ha conseguido mejor accesibilidad para desmontarla, más penetración aerodinámica y un ahorro de 850 gramos de peso. Junto a esto, el doble faro retraído y anatómico a la punta del carenado, le confiere un aspecto estético agresivo y elegante. Al mismo tiempo, el asiento y el colín de nuevo diseño ofrecen más confort de marcha tanto al conductor como al

pasajero, con la peculiaridad de tener incorporado bajo el asiento el arco de seguridad, que se puede ubicar en una abertura practicada en la parte inferior del chasis.

A raíz de la primera toma de contacto, surge una pregunta directamente relacionada con el nuevo comportamiento de la VFR 750 F ¿Qué ha cambiado en la parte ciclística? Y la sorpresa llega al descubrir que sólo se han practicado retoques. La estructura en U del

bastidor es la misma, y sin embargo, la distancia entre la parte inferior de la columna de la dirección y el eje del basculante que en el modelo 93 era de 658,5 centímetros, ha pasado a ser de 662,5. La viga del arco del chasis es algo más corta y, en consecuencia, la parte final incorporada a su estructura es más larga y más rígida. Todo esto ha permitido reducir el peso en 1,5 kilos, aunque se ha reforzado el basculante monobrazo Pro-Arm en los puntos

FICHA TECNICA

MOTOR:

Cuatro cilindros en V a 90°, lineales a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Cuatro válvulas por cada cilindro. Doble árbol de levas en cabeza. Distribución por cascada de piñones. Diámetro por carrera 70X48,6 mm. Cilindrada total 748 cc. Relación de compresión 11:1. Potencia máxima 100 CV a 10.000 rpm. Par máximo 7,4 Kgm. a 8.000 rpm.

ALIMENTACIÓN:

Cuatro carburadores Keihin VP-34 mm. a depresión. Encendido digital. Arranque eléctrico.

TRANSMISIÓN:

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

BASTIDOR:

Chasis de estructura en U de aluminio. Basculante monobrazo Pro-Arm de aluminio. Suspensión delantera de horquilla telescópica con barras de 41 mm. de sección y 130 mm. de excursión. Suspensión posterior Pro-Link con monoamortiguador y 130 mm. de excursión de la rueda. Freno delantero de doble disco de 296 mm. de diámetro y pinzas de cuatro bombines. Llanta delantera de 3.50-17" y posterior de 5.00-17". Neumático delantero de 120/70 ZR 17". Posterior de 170/60 ZR 17".

DIMENSIONES:

Longitud máxima 2.100 mm. Anchura máxima 720 mm. Altura máxima 1.185 mm. Distancia entre ejes 1.470 mm. Peso en seco 209 Kg. Capacidad del depósito de combustible 21 litros.

de máxima torsión sin alterar su longitud y conservando los 1.467 milímetros de la distancia entre los ejes.

Sin lugar a dudas, el motor es el componente más sorprendente de la VFR. Su estructura en V a 90 grados conserva los mismos cárteres y de los elementos móviles sólo ha cambiado el peso y el perfil de los pistones, así como los conductos de admisión y el escape de las culatas. Junto a esto, la batería de carburadores, anteriormente de tipo VD con campanas cilíndricas, se ha sustituido por los VP dotados de compuertas de guillotina y trompetas de admisión; todo esto ha condicionado el perfil de los árboles de levas y el calado de la distribución. En consecuencia, el escape, canaliz-

zado 4 en 2 en 1, es totalmente de nuevo diseño, con el fin de poder optimizar las modificaciones en la alimentación.

Respecto al cambio se ha conservado la estructura mecánica anterior, aunque los desarrollos son algo más cortos para estar en consonancia con el nuevo comportamiento del motor. Este último, con carburadores y sin lubricante ni líquido de refrigeración, alcanza el peso de 71,8 kilos, todo un récord tratándose de una mecánica cuatro cilindros en V.

Desde las primeras vueltas al trazado del circuito de Jerez, llama la atención la perfecta ergonomía, el confort de marcha y la docilidad en

torja de adaptabilidad a las curvas enlazadas de diferente ángulo, aunque los neumáticos en cuestión manifiestan buen comportamiento y un apoyo escalonado, pero un carácter turístico.

Sin lugar a dudas, lo más sorprendente, debido a los pocos cambios practicados, es el comportamiento del motor al contacto con un circuito como el de Jerez. Los retoques en el sistema de admisión y escape, han convertido a este propulsor en el más elástico de cuantos hay en el mercado. En primer lugar, se nota considerablemente que la VFR pesa diez kilos menos que el modelo anterior. A esto se suma que el nuevo propulsor res-



CIRCUITO ESTAMPADO
El panel de mandos está dotado de un circuito eléctrico impreso. Además del nuevo diseño, el escape cuatro en uno tiene diferente canalización



su manejo. Teniendo en cuenta que se trata de una moto destinada al turismo deportivo, sorprende tanto la precisión en la trazada como la propensión a inclinar tanto en las curvas que los avisadores de los reposapiés tienen razón de ser sólo en carretera. Mientras se conduce la VFR por la trazada del circuito, lo cual obliga a llevarla a sus límites, se comprueba una considerable me-



ponde con inmediatez desde las 3.000 revoluciones por minuto, y al llegar a las 7.000, su aceleración es sumamente progresiva y rabiosa hasta alcanzar las 11.500. Esta característica combinada con el escalonamiento de las seis velocidades, algo cortas, proporciona un rendimiento tan progresivo como rabioso, siempre y cuando se mantenga el régimen del motor entre las 7.000 y las 11.500 revoluciones por minuto. Incluso con la sexta velocidad engranada, situación en la que sería normal una respuesta «pastosa» y tardía, se descubre que el propulsor reacciona con un considerable brío.

Como se ha dicho en un principio,

MOTOS



RETOQUE DEFINITIVO
Sin variar la estructura del chasis se ha cambiado la parte final donde está anclado el basculante.

la VFR es una moto de turismo en un 70 por ciento y la parte restante es deportiva. A pesar de esta proporción, la parte ciclística, las suspensiones, los frenos y sobre todo el motor, dieron muestra de un comportamiento más que positivo en circuito. Evidentemente, una vez que la VFR entró en contacto con la carretera, mostró sus valores en la totalidad. Por las entrelazadas carreteras de la Andalucía extrema, teniendo en cuenta que en la mayoría de sus tramos la calidad del asfalto deja bastante que desear, se pudo comprobar que los neumáticos estaban totalmente a la altura de cualquier circunstancia; la geometría del chasis en combinación con las nuevas suspensiones infundían a la VFR una docilidad de comportamiento y una precisión en la trazada totalmente satisfactorias y,



PUNTOS CLAVE
El basculante Pro-Arm no ha variado de longitud. Sin embargo, se ha reforzado su estructura en los puntos de máxima torsión.

llegado el momento de entrar en contacto con tramos de asfalto en mal estado a velocidad elevada, la moto no perdía direccionalidad. Todas estas dotes, cada cual más apreciable, alcanzaban el nivel más alto cuando en la carretera con buen asfalto se alternaban curvas rápidas con pequeñas rectas. En dicha situación, resultaba difícil rodar por debajo de los 180 kilómetros por hora y, sin la menor aprensión, se podía alcanzar los 220 con total seguridad. Sin haber podido medir la velocidad máxima con rigor, se dedujo que la VFR puede alcanzar los 230 kilómetros por hora o algo más. Sin embargo, en esta moto lo verdaderamente interesante es la ergonomía combinada con las prestaciones. Sin la menor duda, ningún motor de «siete y medio» de los que hay actualmente en el mercado, aprovecha de mejor forma cien caballos de potencia. Con 4.500 revoluciones por minuto perfectamente aprovechables y con 7,4 Kg/m. de par motor en las 8.000 revoluciones y la elasticidad del motor en V mejorada con un desarrollo del cambio corto, se logran respuestas más que gratificantes.

A todo esto hay que añadir el aspecto estético de la nueva VFR, que se presenta en tres versiones: azul calipso, negro perlado frambuesa y rojo puro, igual al de la NR 750. Este último, al margen de ser el único tono llamativo, es el más acertado para esta moto, ya que le da el toque deportivo sin restarle sobriedad y elegancia. En conjunto, la línea estética está derivada de la NR con alguna pincelada de origen Ducati, especialmente si se contempla desde atrás. Pensada para satisfacer a motoristas de diferente índole, en ningún caso la VFR se verá afectada por el envejecimiento repentino causado por ciertas modas, valor que incrementa su entidad en el mercado. Respecto al precio, todavía no existen datos exactos, aunque se especula que en la primavera de 1994 se pondrá a la venta por una cantidad algo superior al millón y medio de pesetas. Esta cifra se ha de contemplar en base a la depreciación que la peseta padecerá, y al aumento previsible de todas las motos en España. ○

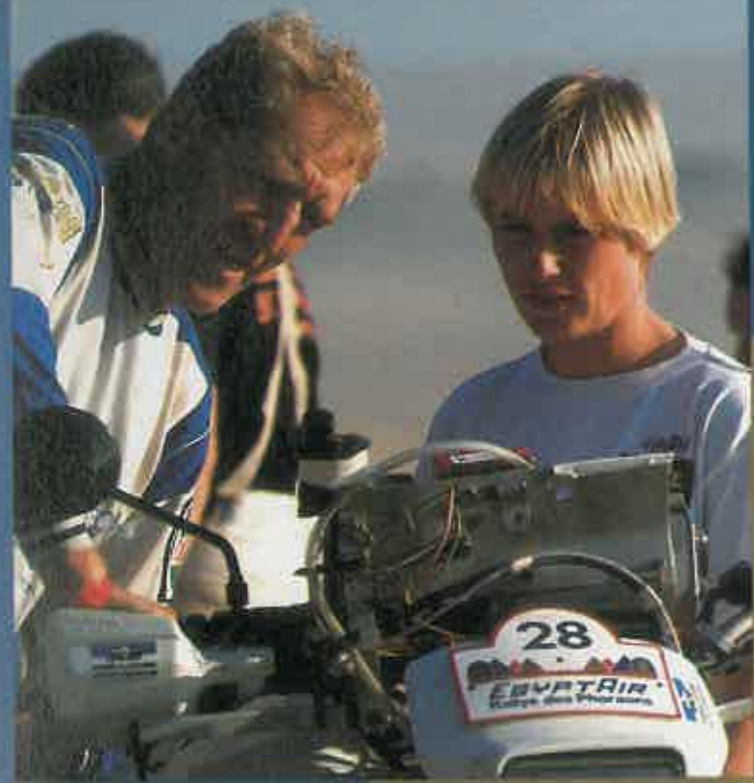
Texto y fotos: **Gigi Corbetta**

Rallye Faraones

IMAGENES



En fastos y nefastos se dividían los días en los gloriosos tiempos de la dinastía de los Ramsés. Las encarnizadas guerras entre los dioses Horus y Seth por dividirse Egipto, eran las que propiciaban que los días fueran buenos, amenazadores u hostiles. Con el paso de los siglos las cosas no han cambiado demasiado y de esta misma manera podrían denominarse las etapas para los participantes en esta decimosegunda edición del Rallye de los Faraones. Si nefastas fueron las primeras jornadas para el equipo Citroën, en las que se vieron obligados a abandonar la mitad de los coches de su escuadra, fastos fueron los resultados finales con la victoria de Salonen y el tercer puesto de Lartigue. Pero si alguien tuvo días nefastos, en los diez de carrera, fueron el piloto de Mitsubishi Al Hajri y el



desafortunado piloto español Jordi Arcarons. El primero de ellos recordará la etapa del 12 de octubre como una de las más dramáticas de su carrera deportiva. Un vuelco a dos kilómetros de la meta acabó con todas sus posibilidades de victoria. Lo del español es casi peor. A pocos kilómetros de la conclusión, un despiste le apartó de una victoria casi cantada. También nefasto debió ser para Serviá cuando cinco días antes de incurrir el rallye se enteró de que no tenía coche. Pero, finalmente, fasto y muy fasto debió ser el día 13 de octubre, cuando con un Mitsubishi de serie lograba llegar en una meritoria quinta posición a las pirámides egipcias. Los dioses estuvieron con él.

Fotos: José Antonio Díaz



Rallye Faraones
IMAGENES



PODIO INTERNACIONAL
Nicolas Arribas se subió al tercer escalón del podio en la carrera que se disputó entre los mejores pilotos europeos de la Clio 16V.



Finales Internacionales Renault

FIESTA EN NOGARRO

Víctor M. Fernández
Enviado especial

EL Circuito Paul Armagnac de la ciudad francesa de Nogaro recibía las finales internacionales de las Copas y los Campeonatos de Renault en toda Europa. El programa no podía ser más atractivo: nada menos que 18 carreras en las que iban a medirse los pilotos de 13 países europeos diferentes configuraban un fin de semana de carreras muy emocionante.

La brillante organización de Renault no dejó nada al azar y repartió entre las escuelas y colegios de la zona un total de 8.000 invitaciones, que permitieron al público más joven presenciar en vivo este espectacular evento y obtener el autógrafo de un invitado de excepción, el ganador del último Campeonato del Mundo de F-1, Alain Prost. A esto se añadió también la presencia de modelos históricos de la marca del rombo y jóvenes y viejas glorias de la competición que rodaron por el trazado del

circuito entre carrera y carrera: el potente Renault F-1 RA-30 de Patrick Tambay, que tantos éxitos obtuvo en la época de los brutales Fórmula 1 turboalimentados, el Alpine A-440 V6 Turbo, con el que Renault ganó las 24 Horas de Le Mans, el R-5 Turbo Tour de Corse de Ragnotti, el nuevo Clio 16V Grupo A de rallyes o el R-19 16V con el que Tim Harvey ha ganado este año una carrera del Británico de Turismos fueron los teloneros de excepción de esta prueba.

Renault ha celebrado sus Finales Internacionales. Este año, el lugar elegido fue el Circuito de Nogaro, un trazado muy técnico y exigente, situado en el sur de Francia. Las Copas Clio 16V, la Fórmula Renault y la Fórmula Renault Elf Campus completaron un atractivo programa en el que participaron la flor y nata de los pilotos europeos de la marca francesa y en donde los pilotos españoles tuvieron una destacada actuación en todas las pruebas.

BRILLANTE TEMPORADA
Tras su paso en el 92 por el Campeonato de España de Turismos, Oriol Serviá se ha hecho con el Subcampeonato de la nueva Fórmula Renault Elf Campus.

Ya en el terreno puramente competitivo, la presencia de los pilotos españoles no fue testimonial, brillaron con luz propia frente al resto de los competidores y dejaron ver que el nivel de los campeonatos nacionales tiene el listón muy alto.

Eduardo de Aysa hizo sonar el himno español con su brillante victoria en la carrera de la Eurocup Clio 16V, obteniendo así el subcampeonato final de este certamen. A pesar de que salía bastante retrasado de los puestos de cabeza, la carre-



TODO ARROJO
Aysa hizo una demostración de pilotaje ganando la carrera de la Eurocup Clio 16V. También se hizo con el subcampeonato de esta especialidad.



SUBCAMPEÓN
Iván Arias consiguió también el subcampeonato de la Eurocup de Fórmula Renault. Ragnotti (a la derecha) pilotó el Alpine A-440 vencedor de las 24 Horas de Le Mans.

VICTORIA CON AUTORIDAD
Ángel Burgueño no tuvo problemas para ganar la carrera nacional de Fórmula Renault. También fue el español mejor clasificado en las tandas de entrenamiento de la Eurocup.



TODA UNA ESCUELA
La Fórmula Renault Elf Campus es una escuela sensacional para formar a pilotos y mecánicos. La igualdad mecánica es total y las carreras muy emocionantes.

ra de Aysa fue todo arrojo y supo adelantar uno por uno a los rivales que le precedían hasta situarse en cabeza y pasar victorioso bajo la bandera de cuadros. En la Eurocup Clio 16V destacó también la actuación de Antonio Castro que pasó por línea de meta en séptima posición, mientras que, Díez Villarroel, no pudo tomar la salida a causa de un golpe cuando calentaba los neumáticos en la vuelta de preparilla.

En la Eurocup Fórmula Renault fue también brillante la participación española. Iván Arias se jugaba el subcampeonato y, aunque en carrera sólo pudo terminar en una discreta octava posición, la ventaja de puntos que poseía le permitió alcanzar el subcampeonato. Pero no fue el único triunfador en la prueba. David Bosch conseguía un excelente cuarto puesto en carrera y se hacía con el tercer puesto de la clasificación final. Peor suerte padecieron Ángel Burgueño y Luigi Mazzali: el primero partía en la cuarta posición de la parrilla y tuvo que abandonar la pista después de tener múltiples incidentes, mientras que Mazzali conseguía remontar hasta el puesto 16 tras realizar un trompo en carrera.

Éxito también para Nicolás Arribas, que se subió en el tercer escalón del podio en la carrera que se celebró entre los mejores participantes de las Copas Clio 16V de Europa. El juego fue realmente duro y los golpes y salidas de pista se sucedieron espectacularmente a lo largo de las 14 vueltas. Precisamente este marcaje dejó fuera de carrera a Iván Rodríguez, que tras ganar con superioridad la carrera de la Copa Nacional Clio 16V, tuvo que abandonar la carrera internacional en las primeras vueltas con la carrocería de su Clio algo maltrecha.

En la carrera del Campeonato de España de Fórmula Renault, la victoria fue para Ángel Burgueño poniendo, de esta forma, la lucha por el tí-



tulo al rojo vivo al ganarle la partida a su único rival para la victoria final, su compañero de equipo David Bosch, que acabó segundo. Gonzalo Rodríguez luchó con Burgueño por el primer puesto, pero al intentar adelantarle hizo un trompo que le situó en la cuarta posición, siendo Izaguirre el que ocupó el tercer escalón del podio. El Campeonato se decidirá en la carrera que queda por disputar en Jerez.

Oriol Serviá también daba una alegría al conseguir finalmente el subcampeonato de la Fórmula Renault Elf Campus, una especialidad que podría llegar a España en el año 95 y que destaca por la igualdad de condiciones en las que participan sus jóvenes pilotos, con una edad limitada hasta los 19 años. El piloto catalán tenía opciones de ganar el campeonato, pero un trompo en la segunda manga le obligó a salir bastante retrasado en la carrera final. A pesar de todo, logró la tercera posición y obtuvo, brillantemente, el subcampeonato. ○

DEPORTE

CLASIFICACIONES

EUROCUP FÓRMULA RENAULT

1º Olivier Couvreur (Alpa FR 93), 18 vueltas en 29'18"47; 2º Steve Hiesse (Martini MK 65), a 6"30; 3º Nicolas Minassian (Alpa FR 93), a 7"54; 4º David Bosch (Alpa FR 93), a 8"60; 5º Iván Arias (Alpa FR 93), a 28"26; 14º Javier Díaz (Alpa FR 93), a 1'06"58; 16º Luigi Mazzali (Van Diemen RF 93), a 1'21"17; CLASIFICACION FINAL: 1º Olivier Couvreur (Alpa FR 93). 2º Iván Arias (Alpa FR 93). 3º David Bosch (Alpa FR 93)

EUROCUP RENAULT CLIO ELF 16V

1º Eduardo de Aysa, 16 vueltas en 29'30"02; 2º P. Bourdais, a 0"41; 3º J. Gouhier, a 3"46; 4º B. Castagne, a 3"93; 5º F. Caruso, a 5"85; 6º S. Pirro, a 6"08; 7º Antonio Castro, a 10"64; 22º Joaquín Rodrigo, a 1'20"48; CLASIFICACION FINAL: 1º Salvatore Pirro. 2º Eduardo de Aysa. 3º Bernard Castagne.

RENAULT CLIO 16V INTERNACIONAL

1º Frédéric Fozard (F), 14 vueltas en 25'53"72; 2º Maurizio Campani (I), a 10"99; 3º Nicolás Arribas (E), a 13"46; 4º Enéa Carta (I), a 21"06; 5º Pim Van Riet (NL), a 23"02; 13º Albert Llovera (E), a 38"06;

COPA NACIONAL RENAULT CLIO 16V

1º Iván Rodríguez, 13 vueltas en 24'36"30; 2º Xavier Baltasar, a 0"48; 3º Leonardo Sabán, a 6"61; 4º Nicolás Arribas, a 11"96; 5º Ignacio Hervás, 23"24; 6º Pedro Payeras, a 25"12; 7º Albert Llovera, a 25"69; CLASIFICACION FINAL: 1º Ignacio Hervás. 2º Nicolás Arribas. 3º Iván Rodríguez.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE FÓRMULA RENAULT

1º Ángel Burgueño (Alpa FR 93), 15 vueltas en 23'33"59; 2º David Bosch (Alpa FR 93), a 3"78; 3º Manuel Izaguirre (Orion FR 93), a 9"49; 4º Gonzalo Rodríguez (Van Diemen RF 93), a 13"80; 5º Ricardo G. Galiano (Orion FR 93), a 25"95; 6º Julio Diéguez (Orion FR 93), a 26"27; 8º Victor M. Fernández (Van Diemen RF 93), a 27"73;

FÓRMULA RENAULT ELF CAMPUS

1º Sébastien Philippe, 9 vueltas en 15'06"54; 2º Stéphane Martínez, a 1"43; 3º Oriol Serviá, a 4"16; 4º Sébastien Guerin, a 4"39; 5º Christophe Cabourg, a 11"86; 6º Olivier Porta, a 16"03; 7º P. Manopoulos, a 16"16; CLASIFICACION FINAL: 1º Sébastien Philippe. 2º Oriol Serviá. 3º Stéphane Martínez.

**Concha García Campoy.
Días de Radio.**

Concha se merece una radio para expresarse cada mañana, de 9'00 a 12'00 h. en el tono justo. Para poder criticar y alabar justamente. Para poder denunciar y elogiar abiertamente. Dando a cada cual lo que de verdad se merece. Ni más, ni menos.

antena 3
radio
LA RADIO QUE TE MERECE.



Rallye de Linares Puerta de Andalucía

LA octava prueba del Campeonato de España de Rallyes ha dado a Borja Moratal y su Peugeot 309 GTi 16V oficial la segunda victoria de su vida deportiva en una prueba en la que no estaban presentes los principales aspirantes a este Campeonato. La prueba, llamada Puerta de Andalucía, se disputaba por los alrededores de Linares con un trazado largo, muy selectivo y rápido, que junto con la presencia de la lluvia, que aparecía alternativamente en los tramos, convirtió a este rallye en un paseo para los pilotos oficiales de Peugeot que coparon las dos primeras posiciones sin el más mínimo problema.

Con Borja Moratal y Oriol Gómez instalados, desde el inicio, en las dos primeras plazas, la tercera posición se debería dilucidar entre los Renault Clio 16V de José Piñón y Miguel Martínez Conde, pero el destino se aliaba con el santanderino al sufrir desde el inicio graves problemas de dirección el vehículo del madrileño, finalizando por este orden delante de los primeros Peugeot del Desafío, encabezados por David Guixeras al que seguía Sergio Vallejo. Entre los participantes en la Copa Renault Clio Javier Azcona volvía a ganar y en la Copa



Hyundai y Seat Marbella se alzaban con la victoria Tony Vidal y Amable Bermúdez.

Tras esta prueba, el Campeonato pasa a estar liderado por Borja Moratal, aunque no es muy significativo al quedar dos pruebas y depender en gran manera de lo que ocurra en el Rallye Cataluña, con el coeficiente más alto del año.

José Manuel Alonso

A T O D O G A S

NUEVOS CALENDARIOS

YA están definidos los principales calendarios para el año 94.

Mundial de Fórmula 1: La gran novedad es la inclusión del Gran Premio de Argentina, aunque en reserva, el 20 de marzo. También como reservas están: el G.P. de Brasil, 27 de marzo, y el G.P. de Hungría el 14 de agosto. Las pruebas definitivas son, G.P. del Pacífico, 17 de abril. San Marino, 1 de mayo. Mónaco, 15 de mayo. España, 29 de mayo. Canadá, 12 de junio. Francia, 3 de julio. Inglaterra, 10 de julio. Alemania, 31 de julio. Bélgica, 28 de agosto. Italia, 11 de septiembre. Portugal, 25 de septiembre. Japón, 6 de noviembre y Australia, 13 de noviembre.

Mundial de Rallyes: Rallye de Montecarlo, 22 al 29 de enero. Portugal, del 28 de febrero al 5 de marzo. Safari, del 31 de marzo al 4 de



abril. Tour de Corse, del 4 al 8 de mayo. Acrópolis, del 28 de mayo al 1 de junio. Argentina, del 29 de junio al 3 de julio. Nueva Zelanda, del 30 de julio al 2 de agosto. Italia-San Remo, del 9 al 13 de octubre y el RAC Rallye, del 19 al 23 de noviembre. En esta lista no está incluido el Rallye de España-Cataluña, que al igual que el de Suecia y Australia, sólo serán puntuables para la Copa del Mundo F-2.

Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno: París-Dakar-París, del 29 de diciembre del 93 al 16 de enero del 94. Túnez, del 7 al 17 de abril. Atlas, del 11 al 20 de mayo. Baja Nicola 1000-Portugal, del 23 al 26 de junio. Baja España-Aragón, del 21 al 24 de julio. Baja Italia, del 28 al 29 de agosto. Faraones, del 2 al 12 de octubre y Emiratos Arabes, del 9 al 12 de noviembre.



TODO PARA FORD

EN la Challenge FIA de Turismos, disputada en Monza, donde se dieron cita los mejores pilotos de turismos que han competido en los campeonatos nacionales de Inglaterra, Francia, Italia y Alemania, con reglamento de la clase D-2, el gran triunfador ha sido el neozelandés Paul Radisich al volante de un Ford Mondeo, procedente del campeonato Inglés. Radisich ya se mostró superior desde las mangas de entrenamientos y en las dos carreras de que constaba la prueba

no tuvo ningún impedimento para cruzar la línea de meta en la primera posición. En el cómputo de las dos mangas le siguió en la segunda posición Nicola Larini, que participó con un Alfa Romeo 155 T.S. del certamen italiano. El tercero fue Philippe Gache, también con un Alfa Romeo 155. En la clasificación por países, el triunfo fue para Italia con 86 puntos, empatada con Francia. El Mondeo estará presente en Donington el próximo 31 de octubre pilotado por Nigel Mansell

CHITI EN CONTRA

El ingeniero Carlo Chiti, una de las personalidades míticas de la Fórmula 1, cree que las restricciones y el paro tecnológico de la FIA a la F-1 es volver a la edad de piedra. Chiti sigue pensando que habrá una gran diferencia entre unos equipos y otros. Además, si la FIA con esas medidas pretende igualar las prestaciones de los coches, dándole más valor a la habilidad del piloto, entre estos habrá unas mayores diferencias,

el veterano ingeniero comentó que haga la FIA lo que haga, Senna será siempre Senna y Katayama será Katayama.



NORMAS FIA 94

EN la última reunión del Consejo Mundial de la FIA se le dio repaso a todas las especialidades automovilísticas que dependen de este organismo. Todas, de una forma u otra, se van a ver afectadas por nuevas normas. El cambio más importante en el Mundial de Rallyes, será la no aplicación de asistencias prohibidas



cuando las carreras sean sobre tierra. Por lo que respecta a la Copa del Mundo de 2 Litros FIA, el calendario lo compondrán 8 carreras, de las que se retendrán un máximo de seis resultados. En la Copa del Mundo FIA de Rallyes Todo Terreno, habrá nuevas pruebas, pasarán a ser puntuables el París-Dakar-París y el Rallye de Túnez. La gran novedad y que afecta al deporte español es la no puntuabilidad de la Baja España Aragón para la copa de marcas, sólo para pilotos.

B O X E S

◆ BUEN BALANCE FINAL

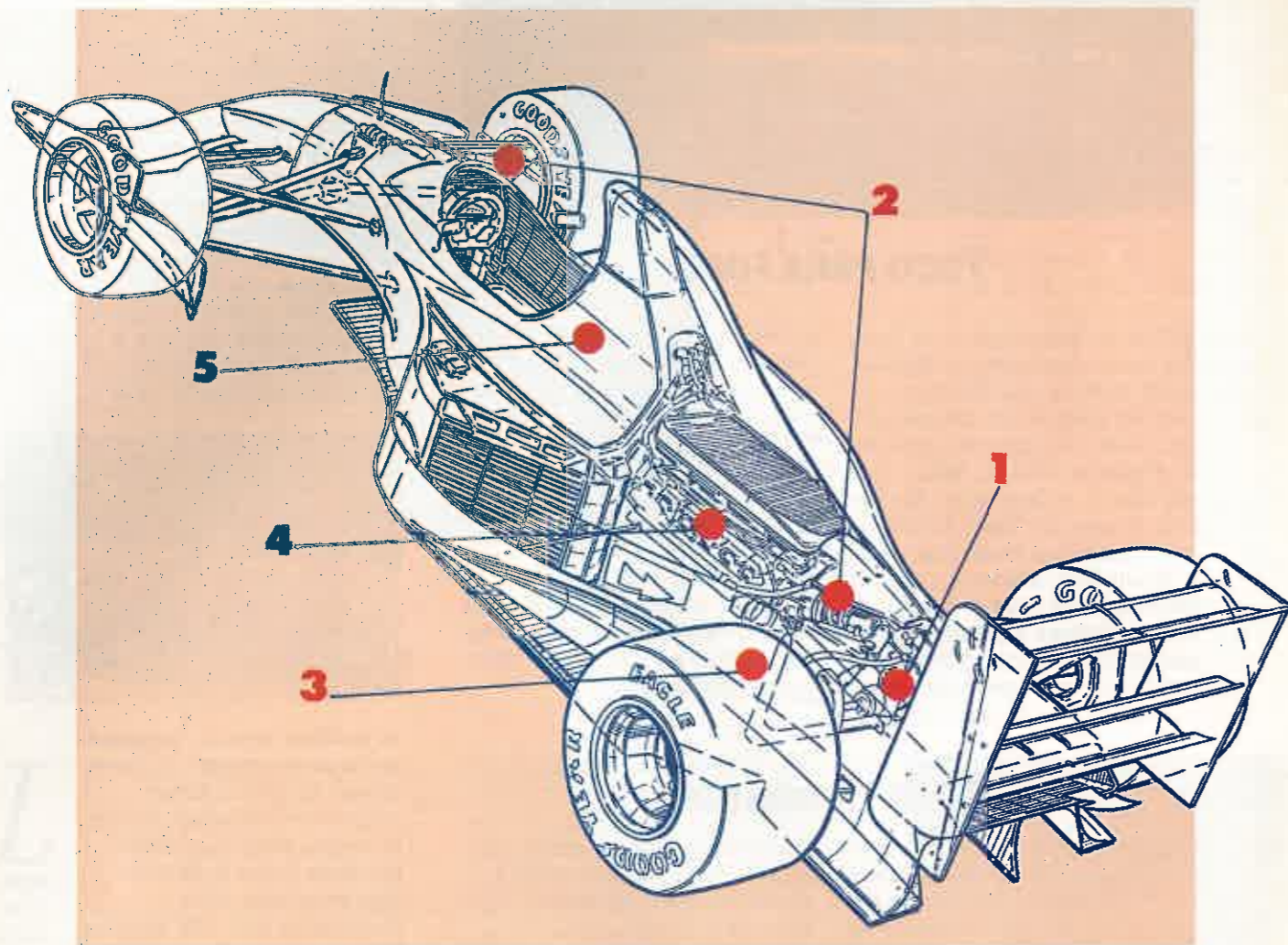
Los Sels Días Internacionales de Enduro, celebrados este año en Holanda, han supuesto un éxito relativo para la escuadra española en la lucha por el Vaso Sub 23. La representación en 80 cc estaba compuesta por Isidro Esteve y Marc Puigdemont, el primero logró la segunda posición que cupo a poco, puesto que perdió el liderato a causa de una caída



en la última jornada. Puigdemont por su parte consiguió el cuarto puesto. En 125 cc Xavier Puigdemont conseguía terminar en novena posición mientras que Josep Rovira lo hacía en vigesimonovena. En la clasificación final ISDE Vaso sub 23 la representación española terminaba en el cuarto puesto y por marcas, la española Gas Gas, ocupaba el tercer escaño del podio.

◆ TARRÉS SIGUE GANANDO

El pentacampeón mundial de trial, Jordi Tarrés, no es canchales de ganar. La quinta edición del Trial Indoor de Sevilla se cerró con otra victoria del ineludible piloto catalán. Para continuar con la tradición mundialista, Marc Colomer terminó en segunda posición después de disputar un reñido desempate con Amós Bilbao. Los otros tres contendientes, que resultaron eliminados en la primera vuelta, eran Donato Miglio, Diego Bosta y Tommy Alvata. Por otra parte, los días 23 y 24 se celebrará la última prueba del Campeonato de España de Trial en Sant Fruitós del Bages con el título ya decidido en favor de Tarrés, pero con gran interés.



CAMBIA LA FÓRMULA 1 EN EL 94

EL Consejo Mundial de la FIA, en su última reunión, acordó una serie de medidas que afectan de forma muy importante a la Fórmula 1. En su ánimo por relanzar a la categoría reina del automovilismo, abaratar sus costos y proporcionar una mayor igualdad entre los equipos, ha acordado una serie de medidas que frenan el avance tecnológico de los monoplazas de esta especialidad. Las decisiones más importantes adoptadas de cara a la temporada 94 de F-1 son las siguientes:

1-Caja de cambios.- El automatismo total estará prohibido. Si serán aceptadas las cajas de cambios semi-automáticas. Esta concesión, según Max Mosley, presidente de la FIA, se debe a la petición de varios equipos, que creen que es fundamental para evitar la rotura de los motores. Sin embargo, tal como se conocen

hoy en día este tipo de cajas de cambios no estarán permitidas, ya que nos se aceptará que el piloto pueda comandarlas por medio de botones y para reducir o subir una velocidad tendrá que soltar una mano del volante.

2-Suspensiones activas.- En teoría serán suprimidas en el 95. En el 94 serán permitidas con la condición de que no incidan en mejorar las cualidades aerodinámicas del vehículo.

3-Sistemas Antipatinamiento.- Max Mosley hizo mucho hincapié en que éste es uno de los puntos más delicados de todos. La razón no es otra que la de ser sistemas muy difíciles de controlar. Por este motivo, para todos aquellos que incumplan la prohibición de utilizarlos, las sanciones serán muy severas. Moxley cree que esto será una medida suficientemente disuasoria. Además,

no sólo se sancionará a la escudería implicada, también a sus pilotos.

4-Motor.- La restricción de 64 motores por equipo y año será suspendida, por lo que en el 94 el número de motores a utilizar por cada escudería será libre.

5-Repotajes.- Con este apartado, la FIA intenta que el espectáculo de las carreras aumente. Al permitir los repotajes en plena prueba, contarán mucho las estrategias de los diferentes equipos. Sobre este punto, hay que decir, que la capacidad máxima de los depósitos será de 200 litros.

También en el 94 variarán su desarrollo las mangas de entrenamientos libres del viernes y sábado. Constarán de dos tandas de cuarenta y cinco minutos cada una y separadas entre sí por quince minutos para permitir a las asistencias retirar los coches accidentados de la pista.

UN NUEVO RETO PARA EL RACC

EL Real Automóvil Club de Cataluña, ha presentado de forma oficial la nueva edición del Rallye Cataluña-Costa Brava, Rallye de España, puntuable para el Mundial de la especialidad. Ésta es la única ocasión que tienen los aficionados españoles de ver en acción a los mejores pilotos de esta disciplina y sobre todo de ver sobre el terreno a **Carlos Sainz**. El RACC no ha escatimado esfuerzos para que la carrera sea un éxito y gracias al apoyo de Repsol no hay duda que brillará a gran altura.

La edición 93 de la prueba, que se disputará del 2 al 4 de noviembre, tiene como novedad más importante la de celebrarse íntegramente sobre asfalto. Además han diseñado un rallye lineal, fácil de entrenar y en definitiva mucho más

asequible para los participantes. En algo que ha incidido mucho el RACC es en el aspecto de la seguridad, con una importante campaña de mentalización a los espectadores. Habrá una prueba de exhibición en el Circuito de Cataluña, donde pagando una entrada de 500 pesetas se podrá disfrutar sin ningún peligro de las evoluciones de estos malabaristas del volante.

Otra importante novedad es que se disputarán, por primera vez, algunos tramos en la provincia de Tarragona. Por lo que respecta a la inscripción está asegurada la presencia de los mejores, que se juegan el Mundial. En total se estima que la inscripción la completarán en torno a cien participantes.



B O X E S

♦ **A UN PASO DEL TÍTULO**
La penúltima prueba del Campeonato del Mundo de Superbikes, disputada en el remozado circuito portugués de Estoril, ha significado un importante paso adelante en las aspiraciones del piloto norteamericano de Kawasaki Scott Russell, que obteniendo un cuarto puesto en la próxima prueba, que se disputará en México, conseguirá el título. El italiano de Ducati Carl Fogarty desperdició en Portugal otra gran oportunidad al caer cuando marchaba líder en la primera manga. El vencedor en esta manga fue el italiano de Yamaha Fabrizio Pirovano que conseguía así la primera victoria con las nuevas YZF. En la segunda manga se impuso por fin Fogarty y su gran enemigo Russell terminó segundo seguido de Pirovano.

TEAM ELF 93 DE FORMULA RENAULT



Oscar Cabeza



Josué Burgueno

La octava prueba puntuable para el Campeonato de España de Fórmula Renault se celebró el pasado fin de semana en el circuito de Nogaro. En ella se dieron cita categorías nacionales e internacionales Renault, sumando un total de más de 500 coches. En los entrenamientos, Josué conseguía los mejores tiempos entre los españoles, manteniéndose cerca del francés Couvreur y del inglés Mattius. Al final, lograba en los cronos oficiales la segunda posición en la parrilla de salida. Óscar, que no pudo acercarse a los mejores tiempos se situó décimo en la parrilla. En la carrera, sin embargo, ninguno de los dos tuvo suerte. Josué quedó fuera de ella en la primera vuelta, debido a una salida de pista. Óscar, por su parte, rompió la caja de cambios en la quinta vuelta, lo que le obligó también a dejar la prueba.



El paraíso del sol

DEBE ser algo relativo al carácter. Probablemente tenga algo que ver con los genes. O, tal vez, venga de algún tipo de complejo freudiano. Lo que está claro es que los españoles no saben vivir sin el sol. Playas atestadas de turistas, chiringuitos en cualquier lugar costero y embarcaciones repletas de bárbaros del norte, dispuestos a tostarse al sol de cualquiera de los mares que nos circundan, dan prueba de ello.

Y las carreteras... Son otras cuando el astro rey desaparece. Al llegar las lluvias, de nada valen las recomendaciones de prudencia. Las buenas intenciones de los conductores por tener un viaje tranquilo no sirven de nada. El estado del asfalto, unido a no se sabe qué maldición, provocan decenas de accidentes por nuestra geografía.

En Tráfico no lo tenían previsto. Sus últimas campañas de concienciación, en las que mostraban al común de los mortales -desgraciadamente nunca mejor utilizado el término- las consecuencias de un accidente de circulación, no contaban con que en **España**, aunque menos que en otros países, también hay veces en que el sol desaparece tapado por las nubes.

Es entonces cuando los españoles despertamos del sueño. No podía ser de otra manera. Las estadísticas favorables sobre

reducción de siniestros y de mortalidad en las carreteras se nos vienen, de golpe, todas encima. Fue bonito mientras duró, pensamos entonces.

Eso fue, más o menos, lo que ocurrió durante el pasado «Puente del Pilar». La cifra más alta de muertos de la historia de esa fiesta se agolpaba el miércoles día 13 en las páginas de todos los periódicos. La lluvia, gran aliado de los españoles en lo referente a polución, abastecimiento de agua... etc, se había convertido en una trampa mortal para los conductores que salieron a la carretera esos días.

«¡No hay nada que hacer! Yo no mandé a mis hombres a luchar contra los elementos», dicen que se oyó por los pasillos de la **Dirección General de Tráfico**.

También dicen que, inmediatamente, los publicitarios de la agencia encargada de la campaña de tráfico comenzaron a pensar en un nuevo spot televisivo.

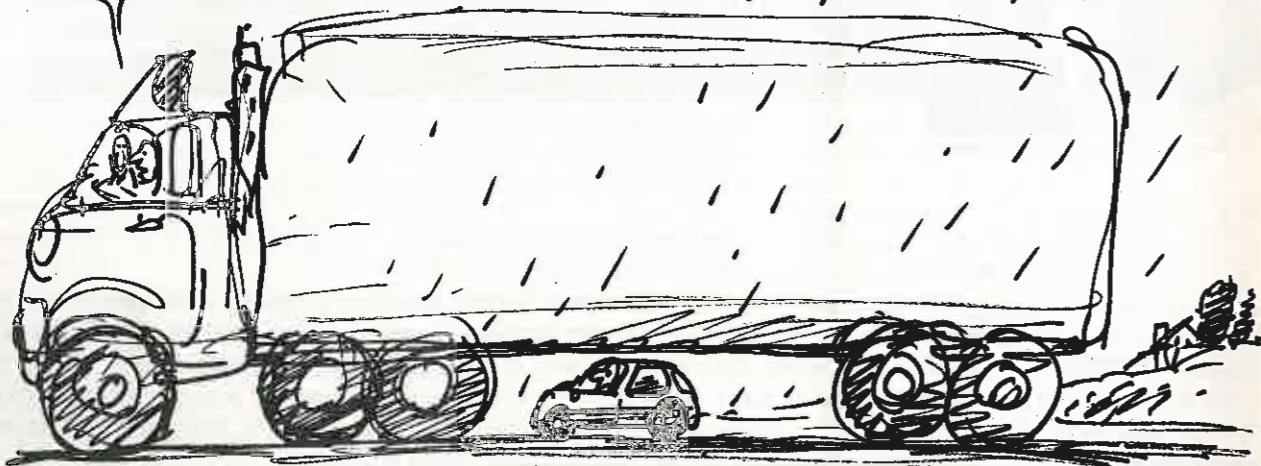
Se asegura, además, que esa campaña ya está preparada, y que muestra a una pareja de la Guardia Civil arrodillada sobre el asfalto clamando al cielo para que pare la lluvia. El slogan es contundente: «**No más agua, por favor**».

Eso son sólo rumores. Pero sí hay algo cierto: 75 familias debieron pensar lo mismo el pasado puente.

Javier Montoya



ME TEMO QUE HASTA QUE NO DEJE DE LLOVER LO VAMOS A LLEVAR AHI DEBAJO



CHRYSLER LEBARON. UN CLASICO QUE VUELVE A SUPERARSE

Desde su creación, el Chrysler LeBaron revolucionó el estilo, el diseño, el propio concepto de coupé, convirtiéndose en el modelo a seguir por el resto.

Aún hoy, nadie ha conseguido su perfecta síntesis entre una potente conducción deportiva y una amplitud y como-

dad que no encontrarás en ningún otro coche de su categoría. Ni ha podido superar la exclusivi-

CHRYSLER LEBARON

3.794.680 PTAS*

dad y elegancia de sus líneas, auténtico homenaje al mítico carro-cero LeBaron. Ahora, con su última versión, vuelve a marcar nuevas pautas, ofreciéndole los últimos avances en materia



de seguridad, un equipamiento de lujo y, por supuesto, el personalísimo diseño que

ha hecho de él todo un clásico. Una vez más, siguiendo su tradición, el Chrysler LeBaron vuelve a superarse.

* IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos.



RED DE CONCESIONARIOS OFICIALES CHRYSLER-JEEP EN ESPAÑA

• ALAVA (945) Vitoria: AUTO ABENDAÑO, S.A. 28 71 52 • ALBACETE (967): TALLERES CHINARES, S.A. 21 46 39 • ALICANTE (96): VALGAUTO, S.L. 528 31 22 • ALMERIA (951): DISTRIBUCION DE TURISMO, S.A. (DITURSA) 25 71 44 • AVILA (918): MOTORISYS, S.A. 25 40 57/22 20 99 • BADAJOZ (924): VEHICULOS INDUSTRIALES CABRERA, S.A. (VEICASA) 24 55 40. Villanueva de la Serena: (VEICASA) 84 32 61 • BALEARES (971) Palma de Mallorca: WORLD CARS, S.A. 46 32 58. Ibiza: PITUUS CARS, S.L. 19 04 98 • BARCELONA (93): Matresca: AUTOMITED, S.A. 872 15 75. LLASAX MOTOR, S.A. 410 76 77/491 51 55 TALLERES TODAUTO, S.A. 231 44 74/231 32 95 Granollers: PENIA STAR, S.A. 870 64 62. Mataró: MARMESOR 799 66 61. Sabadell: CERRATI, S.A. 712 22 39 • BURGOS (947): BRIMOTOR, S.L. 48 19 18 • CACERES (927): VEICASA 21.28.98. • CADIZ (956) Puerto de Santa Maria: TAESALTO, S.L. 87 18 47 • CANARIAS (928) Las Palmas: VEMATE 27 20 13. (922) Santa Cruz de Tenerife: VEMATE 22 92 79 • CASTELLON (964): COMAUTO SPORT, S.A. 25 05 31 • CIUDAD REAL (926): VDA. DE ALEJANDRO GARCIA GOMEZ, S.A. 25 49 58. Valdepeñas: (AUTOVAL) 32 31 08 • CORDOBA (957): COMERCIAL ROCHI, S.A. 29 40 66/49 13 33 • CORUÑA (LA) (981) Santiago de Compostela: TALLERES CASTRO, S.L. 59 14 00. • GERONA (972): TECNICAMER, S.L. 21 72 50 • GRANADA (958): Sántofe: AUTOBAEZ, S.A.L. 44 27 58. Matrit: AUTOBAEZ, S.A.L. 60 30 11. Granada: USA MOTOR, S.L. 20 31 09 • GUADALAJARA (911): ALGENSA 23 19 11 • HUELVA (955): ONUMOVIL, S.A. 23 50 12 • JAEN (953): YANKEE MOTORS, S.L. 26 08 20 • LEON (987): BELTRAN AUTOMOVILES, C.B. 22 54 00 • LERIDA (973): MAXI MOTOR, S.A. 21 03 13 • LUGO (922): ABC AUTOMOTRIZ, S.A. 20 20 00 • MADRID (91): NASCAR 542 66 36/399 44 62/594 42 93. Majadahonda: NASCAR 634 44 80. QUICK MOTOR, S.A. 519 51 68. Getafe: TIBERAUTO MADRID 683 77 77. • MALAGA (951): MALAGA CENTRAL DE IMPORTACIONES, S.L. 224 28 40 • MURCIA (968): CAYUELAS MOTOR, S.L. 20 04 90 • NAVARRA (948) Pamplona: NAVARRA MOTOR, S.A. 17 41 07/13 17 00. • OVIEDO (981): PRINCIPALTO, S.A. 528 34 31. Gijón: PRINCIPALTO, S.A. 516 10 82 • RIOJA (LA) (941) Logroño: AUTOMOVILES VARA DEL REY, S.A. 20 86 09/20 68 27 • SALAMANCA (923) AUTOMOVILES GACPRE, S.A. 22 22 14 • SANTANDER (942): BRIO MOTOR, S.A. 36 23 67 • SEGOVIA (911): GUADAMOTOR, S.L. 43 22 61 • SEVILLA (951): AGROTRACTOR SEVILLA, S.A. 467 19 00. DISLER, S.A. 452 44 00 • SORIA (975): AGRIMOTOR SORIA, S.A. 23 12 56. • TARRAGONA (977) Reus: TRANSTURBO, S.A. 34 06 04 • TOLEDO (925): ATOR MOTOR, S.A. 23 28 02/23 28 12. • VALENCIA (96) ALPESA 369 00 06. • VALLADOLID (983): NUEVO AUTO SPORT, S.A. 37 48 87 • VIZCAYA (94) Ercilla: AEM, S.A. 467 60 00. • ZAMORA (988): BASLIO PERAL, S.L. 51 26 70. Barcozán: BASLIO PERAL, S.L. 63 07 69 • ZARAGOZA (976): AUTOMOVILES SAGSTA, S.A. 27 29 96/41 54 25

**LO ULTIMO EN DISEÑO.
LO PRIMERO EN SEGURIDAD.**



Nuevo Volvo Serie 400.

Con el tiempo todo evoluciona. Pero sólo algunas cosas cambian a mejor. Se perfeccionan. Como el nuevo Volvo Serie 400.

Un nuevo automóvil, con un nuevo exterior. Más compacto y atractivo. Y un interior más equipado y confortable. Es lo último.

Pero como este coche es un Volvo, la seguridad va por delante. Este coche incorpora toda la legendaria seguridad de Volvo. Y aún

más. ABS. Protección contra impactos laterales. Cinturones autoajustables en altura con pretensores. Y si lo desea, Airbag y TRACS (control de tracción).

Nueva Serie 400. Lo último en diseño. Lo primero en seguridad. De Volvo.

Volvo 460 Turbo. Equipamiento de serie. ABS. Climatizador manual. Protección contra

impactos laterales. Dirección asistida. Cinturones de seguridad autoajustables en altura. Pretensores mecánicos. Centro de información electrónico. Luces antiniebla delanteras. Elevalunas eléctricos delanteros. Frenos de disco en las 4 ruedas (delanteros ventilados). Llantas de aleación. Volante ajustable en altura. 4 altavoces y antena eléctrica.

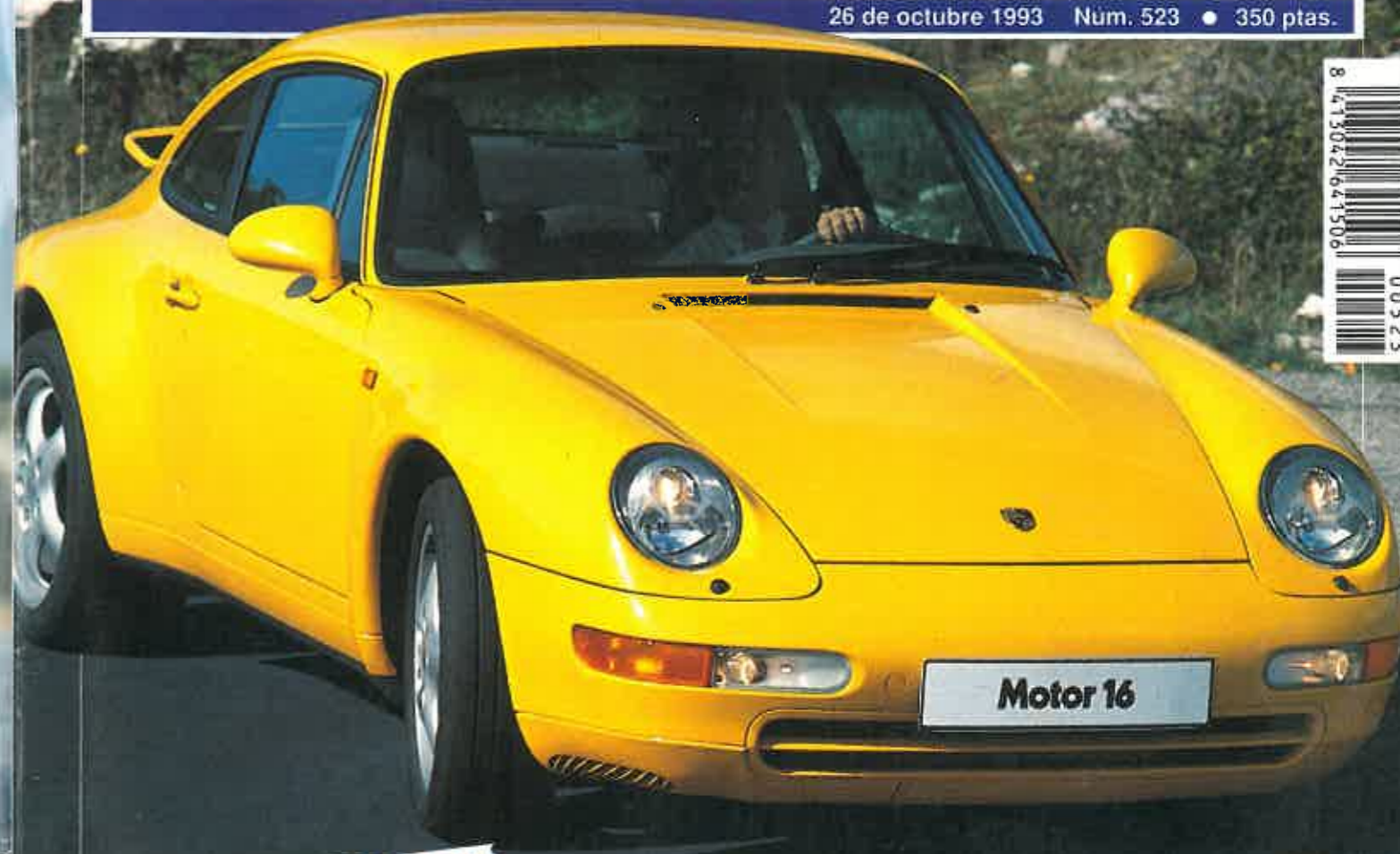
VOLVO
Respuesta segura.

Precio recomendado Volvo Serie 400 desde 2.610.000 Ptas. (Impuesto de matriculación, IVA y transporte incluidos). Si desea más información llame al **900 10 1994**.

A FONDO BMW 325 TDS: UN AVIÓN DIESEL

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

26 de octubre 1993 Num. 523 • 350 ptas.



● **AL VOLANTE DEL 911 CARRERA**

● **30 AÑOS DE HISTORIA**

● **356: SU ANTECESOR**

ESPECIAL
PORSCHE 911



DAIHATSU



MAZDA



HONDA



MITSUBISHI



NISSAN

SUBARU



SUZUKI



TOYOTA

