

Especial Navidad

● VIAJE A MARRUECOS ● COCHES EN MINIATURA
● REGALOS ● LIBROS ● UN CUENTO DE NAVIDAD

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

28 de diciembre 1993

Núm. 532 ● 375 ptas.

FIAT PUNTO

YA EN ESPAÑA



- Al volante
- Frente a sus rivales
- Precios



NUEVO OMEGA: EL LUJO DE OPEL

ENSEÑALO

Es el Seat Córdoba. Original en su diseño. Provocativo en sus prestaciones. Sobresaliente en seguridad. En equipamiento. No podrás resistirlo. Enseñalo.



SEAT *si!*

3 niveles de acabado: CLX, GLX y GT. - 6 motorizaciones (desde 1.4 hasta 2.0 Lt.), gasolina y diesel. - Hasta 115 cv. - Dirección asistida. - ABS - 6 anillos de seguridad - Barras de protección lateral. - Aire acondicionado. - Maletero 455 litros.

SEAT
CORDOBA



SOBRESALIENTE

ORIGINAL

POTENTE

Motor 16



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

Director:
Angel Carhenilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta, Manuel Doménech. Subdirector: José María Cernaudo. Director de Arte: Gregorio Torralba. Jefe de Edición: Javier Montoya. Redactores jefe: M^o Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Luis M. Turmes (diseño). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Fernando Cañal, Simonetta Garhi, 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: Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (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 (motos), Juan Ballesta (Humor), Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Morca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); M^o Belén Valdehita (Cierre). Autoedición: José M^o Gómez-Morán (jefe), José M^o Ormazábal.

Marketing: Jorge Dorrego.
Director de Producción: Roberto Paredes.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Guanzes. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha y M^o 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. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 56 00. Telefax: 408 49 44. Telex: 49574 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antigua Reino de Valencia, 58, 1^o 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. ANDALUCÍA: Sofía-grande-Cádiz. Tfno. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY. RIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1987. Edición controlada por OJD.

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

ESTAS SEMANA



PUNTO DE MIRA	6
SU CASO	10
LO ULTIMO	12
Nuevos Opel Omega.	
Gama Renault 19.	16
Crash Test Renault Laguna.	18
AL VOLANTE	22
Fiat Punto.	
FRENTE A FRENTE	30
Peugeot 306	
XND/Peugeot 306 XT-DT.	
ACTUALIDAD	38
Alcohol al volante.	
MOTOS	44
Kawasaki Ninja ZX-9R y Kawasaki GPZ 500 S.	
ESPECIAL NAVIDAD	51
Viaje a Marruecos.	
Coches en miniatura.	62
Cuento de Navidad.	66
Regalos y libros.	70
16	
Gama Renault	
19.	



30
Peugeot
306 XND
y XT-DT.

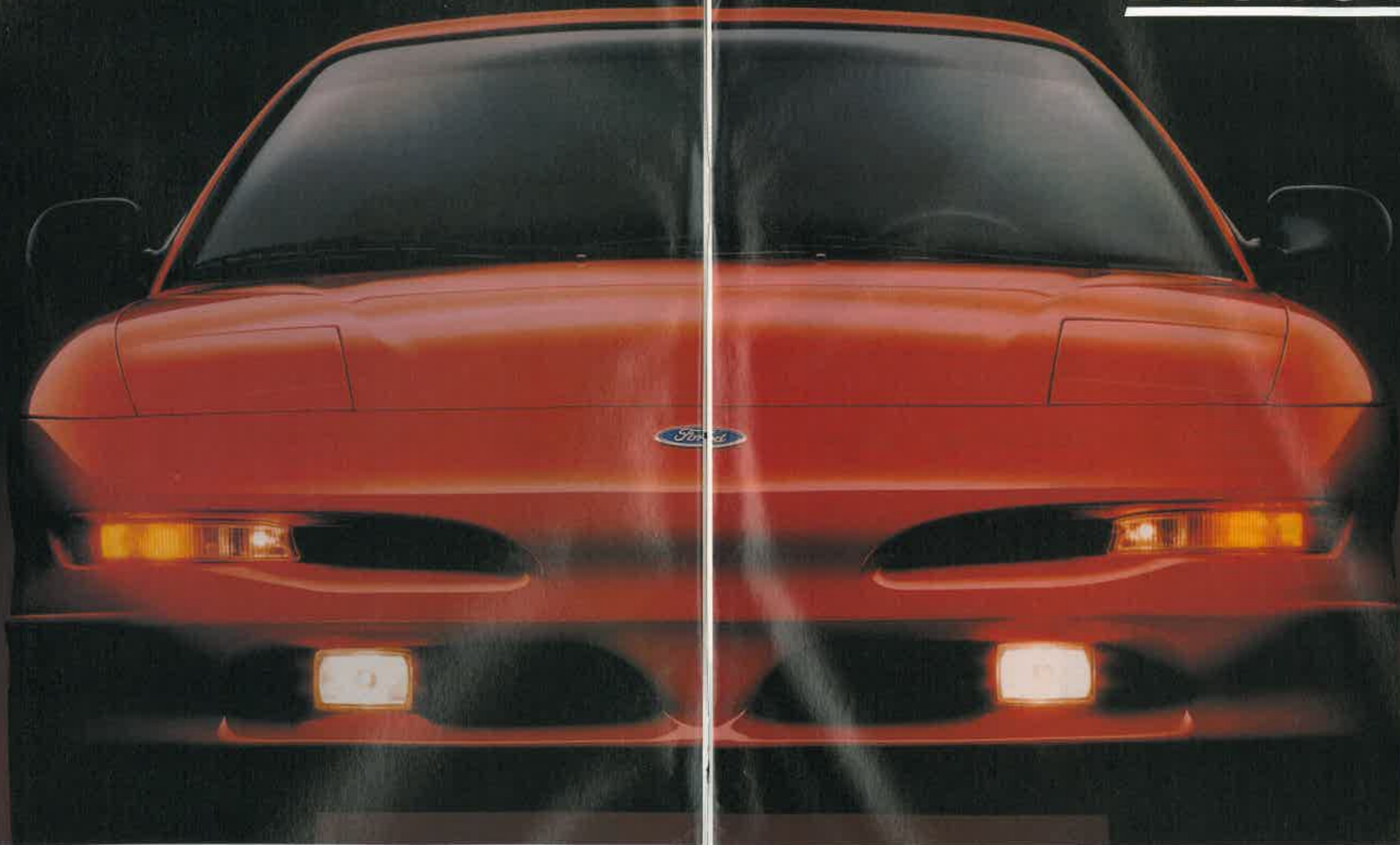
44
Kawasaki
Ninja ZX-
9R.

PRECIOS	75
GENTE SOBRE RUEDAS	104
Andrés Pérez Rubio.	
DEPORTE	106
Master París Bercy Kart.	
62	108
Fórmula 1 en Montmeló.	
66	110
A todo gas.	
70	114
JUAN BALLESTA	



Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos Precios extranjero: Portugal 580 escudos

Probe 24V.



De Ford.

Una sola mirada puede hacerte dudar. Hace pensar en la sabiduría japonesa. Tiene algo de la arrogancia alemana. Deja sentir la sensualidad italiana. Pero una mirada más profunda descubre algo totalmente diferente. Un punto de osadía que le

hace ser tremendamente individualista, exclusivo, asombroso, sólo apto para mentes desinhibidas.

Atrévete a probar el nuevo Ford Probe.

Pero cuidado. Puede convertirse en tu próximo objeto de deseo.

Motor DOHC 24 Válvulas y 2,5 litros; 163 CV y un par máximo de 216 Nm a 4.580 r.p.m.; suspensión independiente a las cuatro ruedas; airbag integrado; refuerzos de protección en las puertas; ABS; dirección asistida; volante de cuero ajustable en altura; asientos deportivos; aire acondicionado, llantas de aleación...



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

SEAT tiene futuro

El consejo de vigilancia de Volkswagen acaba de anunciar las medidas que van a adoptar para reflotar su filial española. Un plan que supondrá la conversión en capital de la deuda que SEAT tiene contraída con la multinacional alemana por valor de 1.400 millones de marcos (unos 115.000 millones de pesetas). Esta inversión servirá para sanear las pérdidas acumuladas, ya que la empresa se ha quedado sin fondos propios.

Además, Volkswagen comprará FISEAT por 220 millones de marcos (unos 18.000 millones de pesetas). También se aprobó la inevitable reducción de 9.000 puestos de trabajo, de los cuales 2.900 serán por jubilación anticipada, 4.000 por expediente de regulación y 1.400 por finalización del contrato temporal. Además, se procederá en el futuro al cierre de Zona Franca, cuando se dejen de fabricar los modelos Marbella-Terra y se haya trasladado la cadena de montaje del Toledo a la nueva fábrica de Martorell.

Momentos después de producirse el acuerdo, el presidente de SEAT, Juan Llorens, manifestaba su satisfacción y resaltaba en unas declaraciones que éste era el principio de una nueva era para la marca española. Se apresuró también a resaltar que es imprescindible que todos los trabajadores estuvieran dispuestos a tirar del mismo carro «para sacar adelante la empresa con nuestras propias fuerzas».

Todas estas medidas tienen ya el visto bueno de la Generalitat. Y, lógicamente, también el de los sindicatos que, a pesar del descontento, entienden que lo más importante es salvar SEAT y para conseguirlo tiene que ser más competitiva. Además, no hay otra vía para mantener el máximo empleo. Lo que sí tienen, tanto Comisiones Obreras como la Unión General de Trabajadores, es el firme propósito de controlar a la empresa para que cumpla los compromisos de inversión.

Se han producido, pues, las esperanzadoras noticias que todos deseábamos. Y llegan justo en unas fechas que se caracterizan por el afán de poner en evidencia los deseos de buena voluntad y felicidad para el futuro. Todo parece indicar que el buen presagio acompañará a las palabras del presidente del consejo de dirección de Volkswagen, Ferdinand Piëch, quien afirmó que, tras unas negociaciones especialmente difíciles en España, «se ha llegado a este resultado que nos permite centrar todas las energías en mejorar las ventas de SEAT y cuidar a sus clientes».

Ahora sólo falta que aquí, nuestro Gobierno, tome conciencia de la importancia que tiene el sector del automóvil para la economía española y se decida a retocar los impuestos. Si esto no ocurre las empresas de automoción deberán tener algo más que suerte e imaginación para vender más coches.

Ángel Carbenilla

P U N T O D E M I R A



IMPORTANTES CAMBIOS

El nuevo año llegará con nuevos aires a Citroën Hispania. A partir del 1 de enero, Arnaud de David Beauregard tomará las riendas de la filial española como director general y consejero delegado, cargo que hasta ahora ocupaba Yves Jouchoux, que ha sido nombrado director comercial de Europa, puesto del que dependen los directores de todas las filiales de Automobiles Citroën en el Viejo Continente. Yves Jouchoux ha estado desde 1990 al frente de la filial española. Su marcha coincide con la incorporación de Magda Sarlrich a la Dirección de Marketing Comercial para Europa de Citroën, lo que la convierte en la primera mujer española en ocupar tan alta responsabilidad dentro de una compañía de automóviles. La marcha de, la hasta ahora directora de Marketing de Citroën Hispania y adjunta a la Dirección Comercial de Europa, supone una reestructuración de la Dirección de Marketing de Citroën Hispania.



DE BUENA FUENTE

Motor V6 para el Escort.-

Ford prepara un rival para hacer frente al Volkswagen Golf VR6.- No se trata del V6 de próxima aparición en el Mondeo, sino del veterano V6 de 2,9 litros del Scorpio, convenientemente retocado por Cosworth y que rinde 195 caballos. Se montará longitudinalmente, para adecuarse mejor a la transmisión integral, que se conserva del actual Cosworth, que continuaría en producción.

Ford abandona el coche eléctrico.-

Mientras que otros fabricantes apuestan en firme, Ford cancela.- Ha sido una de las primeras decisiones del nuevo presidente Alex Trotman: dejar de producir coches eléctricos, cuyas escasísimas ventas sólo producían pérdidas. Lo cierto es que Ford es una de las marcas que más atrasadas van en este campo y en Detroit no creen demasiado en este tipo de energía para mover coches, según ha declarado Lou Ross, el director técnico.

Regalos de Navidad para jeques del petróleo.-

En estos días, quien más quien menos prepara sus regalos navideños.- El Jeque Yamani, uno de los mandamases de la OPEP también se preocupa por sus relaciones personales. Como sus compromisos son de cierto nivel, ha comprado cinco Bugatti EB110 para regalar a sus amistades. No es la primera vez que hace regalos así.

S E M A F O R O S



Colocar unas macetas frente al Palacio de la Moncloa, provocó el viernes 17 un tremendo atasco en la carretera de La Coruña Bien está que por las obras los conductores de la N-VI sufran constantes molestias, pero lo que no resulta justificable es que, en plena hora punta matinal, se corte un carril a la altura del Palacio de la Moncloa para colocar unas macetas del plan de ordenación medioambiental de la N-VI. Bien se podría haber elegido una hora más adecuada, pero lo peor es que estas actuaciones se repitan por capricho.



Pocas veces un homenaje, ha estado tan justificado. Alfonso Sánchez ha sido, durante años (más de los que él querría y menos de los que quisiéramos nosotros) la voz y el interlocutor de Fasa Renault con los medios informativos. Se ha jubilado y un grupo de amigos decidió ofrecerle un homenaje. En pocas ocasiones se logró reunir a tantas personas y en tan poco tiempo, pero es que lo tenían muy fácil por la personalidad y el carisma de Alfonso. Nos sumamos a este homenaje, a un entrañable amigo, que se va con la satisfacción del trabajo bien hecho.

B R E V E S

EL RETO DE PEUGEOT
La firma francesa Peugeot MTC, especializada en la fabricación de scooters y ciclomotores acaba de presentar su última creación, el Fox. Un impactante ciclomotor que incluye entre sus especificaciones técnicas sofisticaciones hasta ahora reservadas para vehículos de mayor cilindrada. Está propulsado por un moderno motor con una potencia de 3,5 caballos y dotado del novedoso sistema de transmisión integrada ITS. El precio de este joven ciudadano es de 152.900 pesetas.



NO HAY PARA TANTO
En el artículo sobre el Biscúter que restauran Román y Vera, José Luis Aznar escribió que el montante de una restauración siempre superaba el millón de pesetas. La realidad es que faltaba la palabra «medio» delante de millón, lo que cambia notablemente las cifras. Esperamos que ese olvido no haya asustado a quienes soñaban con ver de nuevo Biscúter amonestado.

OFERTA NAVIDEÑA
Hasta el 31 de enero de 1994 todo comprador de una motocicleta Kawasaki tendrá la matriculación de su moto y un seguro multiriesgo gratis. El seguro incluye responsabilidad civil obligatoria, responsabilidad voluntaria ilimitada, defensa jurídica y reclamación de daños, seguro de ocupantes y asistencia en viajes. En total la oferta puede significar, en función de las características de cada comprador, un ahorro de hasta 200.000 pesetas según el modelo.



COCHES ELECTRICOS PARA UNA CIUDAD LIMPIA

Si el cardenal Richelieu visitara su antigua plaza-fuerte de La Rochelle, lo que más le chocaría entre las nuevas máquinas de transporte sería el parque de coches eléctricos que, desde 1982, circula por la ciudad francesa, una de las poblaciones más protegidas ambientalmente de Europa. Desde entonces, el transporte colectivo mixto (gasóleo-electricidad) y los coches eléctricos oficiales (que han

totalizado ya 115.400 kilómetros de servicio), se han hecho familiares entre los habitantes de esta ciudad francesa.

Ahora, el grupo PSA Peugeot Citroën y la compañía estatal eléctrica EDF acaban de «electrificar» La Rochelle en lo que a transporte se refiere. Durante 18 meses, 25 Peugeot 106 y 25 Citroën AX eléctricos serán alquilados a los ciudadanos por un precio de unas

24.000 pesetas mensuales para su uso urbano. EDF ha equipado al casco urbano de los puestos de recarga eléctrica necesarios, normales o rápidos, para alimentar las baterías de níquel-cadmio o plomo que moverán de forma limpia este parque municipal de utilitarios. Estos puestos de recarga están ubicados en áreas de aparcamiento, vías públicas, aparcamientos subterráneos..., etc. para facilitar al máximo el repostaje. Con la máxima carga realizada, los coches pueden completar 75 kilómetros en el caso de las baterías de níquel-cadmio y 50 kilómetros con las baterías de plomo, con la posibilidad de alcanzar una velocidad máxima de 90 kilómetros por hora. La tarifa de la recarga es de unas 250 pesetas las diez horas en el caso de carga lenta (variable también según la hora de demanda) y de unas 140 pesetas la hora si es carga rápida.

La implicación de EDF no se queda tan sólo en el simple suministro de energía eléctrica. Desde hace casi un año mantiene en La Rochelle el **Centro Nacional de Formación del Vehículo Eléctrico** (CNFVE) abierto a los usuarios y ha formado ya a 200 personas en la especialidad del transporte eléctrico. Este centro recibe el apoyo de la agencia del medioambiente local. Su principal objetivo es modificar los hábitos de conducción de los ciudadanos con el objetivo de aprovechar al máximo la energía suministrada por el fluido eléctrico.



FUNCIONAMIENTO ECOLOGICO

<p>Motor eléctrico Potencia: 20 kilovatios (27,2 CV) Potencia fiscal: 2 CV Velocidad máxima: 95 km/h</p>	<p>Cambio Automático sin palanca. La marcha atrás se mete por medio de un botón</p>
<p>Baterías La principal es de níquel-cadmio, la secundaria es convencional (12V) de gasolina cada hora sin dejar residuos</p>	<p>Calefacción Un calentador quema 0,2 litros de gasolina cada hora sin dejar residuos</p>

Cambio automático

Toma de energía

Motor eléctrico

Baterías principales

Batería auxiliar de 12 voltios

A. JUEZ

• Abastecimiento: Puestos distribuidos por la ciudad suministrarán la electricidad a través de un enchufe

• Autonomía: 75 km

• Recarga: Normal de 8 horas (carga máxima), Rápida 10 minutos (para 20 km)

AUTOBUS ECOLOGICO

COINCIDIENDO con la celebración de la jornada dedicada a la Movilidad y Entorno Urbano, organizada por la Comunidad de Madrid y Fiat Ibérica, se presentó el «Ecobús» o autobús ecológico, movido por gas natural. Fruto del convenio de colaboración entre Sermasa, el Consorcio Regional de Transportes, Iveco Pegaso y Gas

Natural, el nuevo vehículo comenzará a circular en febrero por las calles madrileñas para demostrar que el uso de motores propulsados con gas natural reduce los niveles de contaminación por debajo de las normas más exigentes. También proporcionará las bases para la introducción de este combustible como carburante de automoción.



♦ **AHORA FREMAN MEJOR**
En el extra de los 10 Años de Motor 16 aparecieron una serie de pruebas retrospectivas en las que se comparaban coches probados hace 10 años con sus homólogos actuales. En los datos presentados aparecen las distancias de frenado, en las cuales sistemáticamente los coches actuales están en desventaja, pero los coches actuales frenan más y mejor. La clave está en los sistemas de medición empleados ya que entonces no disponíamos del preciso Correvit. En algunos casos, estas diferencias se suman al incremento de peso generalizado en los vehículos y en la incorporación de sistemas antibloqueo que, por lo general, alargan ligeramente las distancias de frenado en seco.

Cuando pague imprudencias con dinero...

NO LLEVAR CASCO HASTA

15.000

PTAS. DE MULTA.

piense que podía haberlas pagado con la vida.



AL FINAL, LAS IMPRUDENCIAS SE PAGAN.

Dirección Gral. de Tráfico



MONDEO FAMILIAR DIESEL

DADO que siempre que he tenido una duda me la habéis solventado acertadamente y con rapidez, quisiera consultaros una vez más. Como sabéis Ford ha comercializado el Mondeo Familiar sólo con motor de gasolina y terminación Ghia. ¿Sabrías si se contempla en los planes de la marca sacarlo con motor diesel (el 2.5 TD del Scorpio le vendría de perlas) y terminación CLX en un plazo más o menos corto? ¿Por qué en las comparativas TD nunca ha entrado el Audi 80 TD? A mi juicio es el mejor TD de su categoría aunque desmesuradamente caro.

Por último, ofrezco vender la colección completa de Motor 16 desde el número 1 por motivos de espacio. Tlf. 980-630629.

Ricardo San Román
Zamora

R.- La versión familiar del Mondeo con mecánica diesel llegará, y pronto, pero no con el motor del Scorpio. El futuro Ford Mondeo Station Wagon diesel tendrá 90 caballos como las actuales berlinas y tendría que ofrecerse posiblemente en todos los acabados disponibles incluido, por supuesto, el CLX.



de la entrada del Grupo Volkswagen en la marca española. Volkswagen es igual, generalmente, a calidad y aunque el Toledo no se fabrica en Martorell (la nueva y modernísima fábrica española), la calidad de producción ha alcanzado unos niveles altísimos y ya se puede hablar de Seat como una marca que fabrica coches duraderos de calidad. El mejor maletero de su segmento, una relación precio-equipamiento excelente y una línea acertada es lo más destacable del coche.

UN DIESEL SEGURO

ACTUALMENTE tengo un Talbot Horizon que quiero cambiar a primeros del año próximo. Mi futuro coche deberá ser un diesel, pues viajo mucho por motivos de trabajo, de tipo medio y sobre todo que prevalezca la seguridad. Quiero que prime ante todo la seguridad y no las «monerías» (lunas tintadas, radiocasetes, etc.) yo quiero un vehículo seguro, no para hacer guateques dentro.

Espero que, como profesionales del sector sabrán qué vehículo recomendarme.

José Miguel Castellanos
Toledo

R.- Su carta está muy bien, sin embargo nos lo habría puesto más fácil si nos hubiese dicho el dinero que puede gastarse. Nos habla mucho de seguridad, justo de lo que hablan ahora todas las marcas, por lo que apuestan ahora todos los fabricantes. Con más de 100 modelos donde elegir no sabríamos por



¿HE ACERTADO CON EL TOLEDO?
A CABO de estrenar un Seat Toledo 2.0i GT. La mayoría de los amigos, familiares y compañeros me dicen que no acabaré nunca con los problemas que me dará el coche. Personalmente creo que no es verdad y que la Seat ya ofrece productos a niveles europeos. ¿Qué opinión les merece el Toledo y más en concreto el modelo que he comprado?

Jose Manuel Castillo
Manresa

R.- El Toledo fue el primer fruto

donde empezar, ahora bien podemos aclararle varias cosas. A niveles medios y pequeños, el grupo PSA (Citroën y Peugeot) cuenta, sin duda, con las mejores mecánicas. En el segmento de los vehículos más lujosos Mercedes y sobre todo BMW tienen en sus filas los vehículos de gasóleo más rápidos y silenciosos. Alfa Romeo no se queda muy atrás con su 164 TD. Mientras Audi apuesta por las mecánicas más ahorrativas. Las barras laterales de protección, el airbag y los pretensores de cinturón ya están disponibles en casi todos los coches.

SUPERCARGADOR

ME podrían indicar cual es el coche que utiliza Michelin en el anuncio de sus neumáticos, concretamente la gama «Pilot».

En el libro «Automóvil Ayer y Hoy», de Ken Vose, hay un apartado referido al vehículo de 1937 Cord 812 Convertible, en el que indican lo siguiente: «El V8 Lycoming supercargado del 812 daba 190 caballos y una velocidad máxima de 170 Km/h. Ese coche tenía una caja de velocidades preselectiva, una construcción de unidad corporal, suspensión frontal independiente y, claro está, un supercargador.»



¿Sabrían ustedes decirme que es exactamente un supercargador?

Antonio Arrabal
Barcelona

R.- El coche que utiliza Michelin en su anuncio es un prototipo de Citroën que se llama Activa.

Supercargador es la traducción literal de la palabra inglesa Supercharger que adaptada a nuestra terminología quiere decir compresor. En esa época eran muy corrientes los compresores (volumétrico en este caso) para potenciar las mecánicas comprimiendo la mezcla.

RECAMBIOS ORIGINALES.

EN MANOS ORIGINALES.

He aquí la fórmula para garantizar al 100% la calidad, tecnología y fiabilidad que le llevaron a elegir su BMW.

La calidad de un BMW es la de cada uno de sus componentes. Algo que se encuentra bajo la denominación "Original BMW Teile" o "Recambios Originales BMW", y que sólo el Servicio Oficial puede garantizarle.

Porque estas piezas de recambio son idénticas a las que su automóvil o motoci-

cleta reciben en el proceso de fabricación. E igualmente fiables. Y porque, además, el Servicio Oficial dispone de la tecnología y el utillaje precisos para instalarlas en su BMW.

Por eso, junto a un precio realmente razonable, cada recambio o accesorio puede ofrecerse con un año de garantía.

En suma, bajo el sello de "Recambios y Accesorios Originales BMW" y en las manos del Servicio Oficial encontrará BMW al

100%. Es decir, garantía total en las piezas y en su instalación. Para que disfrute del placer de conducir su BMW con la confianza del primer día.

Recambios y Accesorios Originales





EQUIPAMIENTO DE LUJO
Airbag, ordenador, radiocasete, e infinidad de detalles más forman parte del equipo de serie de todos los Omega que se presentan en primavera de 1994.

En primavera de 1994 Opel afrontará un nuevo desafío con el sustituto del actual Omega. Con los datos y las fotos sobre la mesa, parece tratarse de un vehículo con todos los atractivos necesarios para enfrentarse de igual a igual a marcas como Mercedes o BMW.

Nuevos Opel Omega

**COMPACTOS
ELEGANTES
SEGUROS**



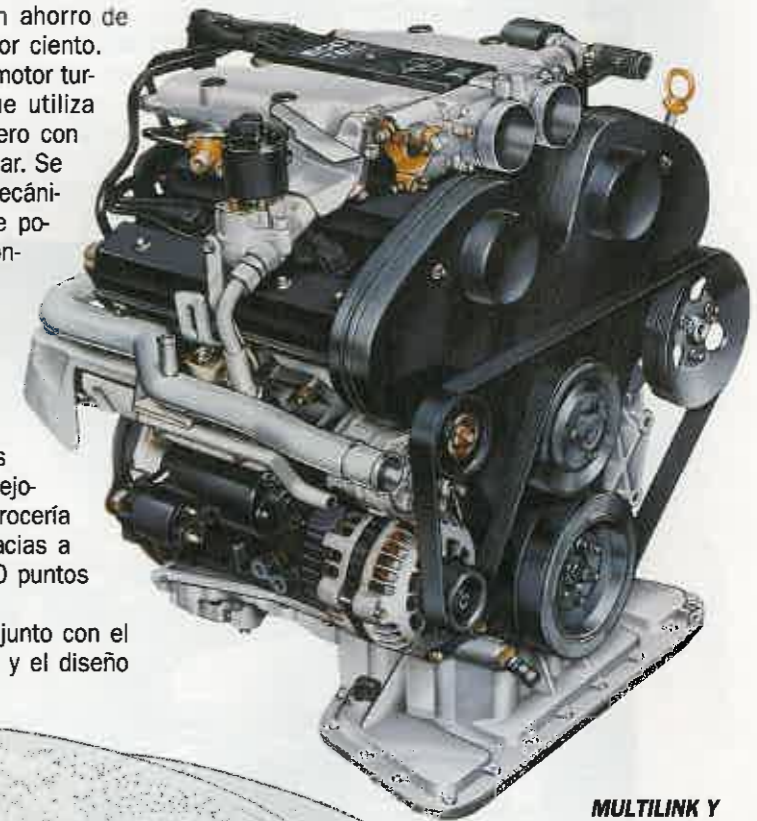
se le han optimizado los frenos, con un mayor diámetro de los discos; la dirección, con nuevos anclajes hidráulicos que mejoran la precisión; y la suspensión delantera, con una nueva geometría que beneficia considerablemente la estabilidad en frenadas muy forzadas.

Aunque se mantiene la posición longitudinal de los motores de seis cilindros y la tracción trasera, los nuevos propulsores V6 ocupan menos espacio y han permitido a los diseñadores trabajar más a gusto en el habitáculo y la línea. La oferta mecánica parte de la base de un cuatro cilindros de dos litros, 16 válvulas y 136 caballos. Por encima se situará el motor que ya utilizan los Vectra, Calibra y Saab 900, un V6 de 2,5 litros de cilindrada y 170 caballos y un derivado de éste con tres litros de cilindrada y 210 caballos. El objetivo de utilizar estos motores se ha cumplido al cien por cien: un consumo menor, mayor autonomía, emisiones un 48 por ciento por debajo del límite actual. Los motores V6 ECOTEC, y a pesar del aumento de peso

del coche, permiten un ahorro de combustible de un 8 por ciento. No se puede olvidar el motor turbodiesel, el mismo que utiliza BMW con intercooler pero con menor potencia y más par. Se trata de una brillante mecánica con 130 caballos de potencia que ofrece un consumo ajustado.

El nuevo Omega mide cinco centímetros más que el actual, es tres centímetros más ancho y uno más alto. La distancia entre ejes se mantiene y se ha mejorado la rigidez de la carrocería en un 27 por ciento gracias a un enrejado con 10.000 puntos de cruce.

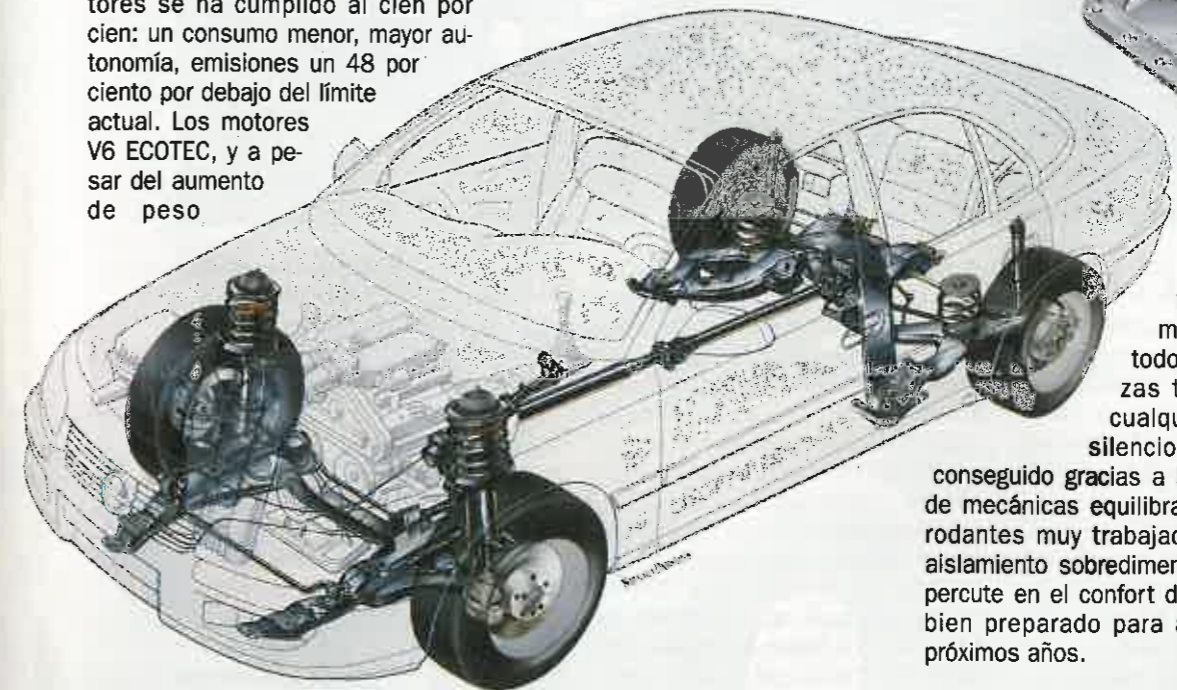
Las nuevas medidas junto con el tamaño de los motores y el diseño



MULTILINK Y ECOTEC
Algunas de las novedades más importantes del nuevo Omega son el eje trasero multibrazo en todos los modelos que asegura un confort y comportamiento sobresalientes, y los nuevos motores ECOTEC V6, entre los que destacan el de 3,0 litros de cilindrada y 210 caballos.

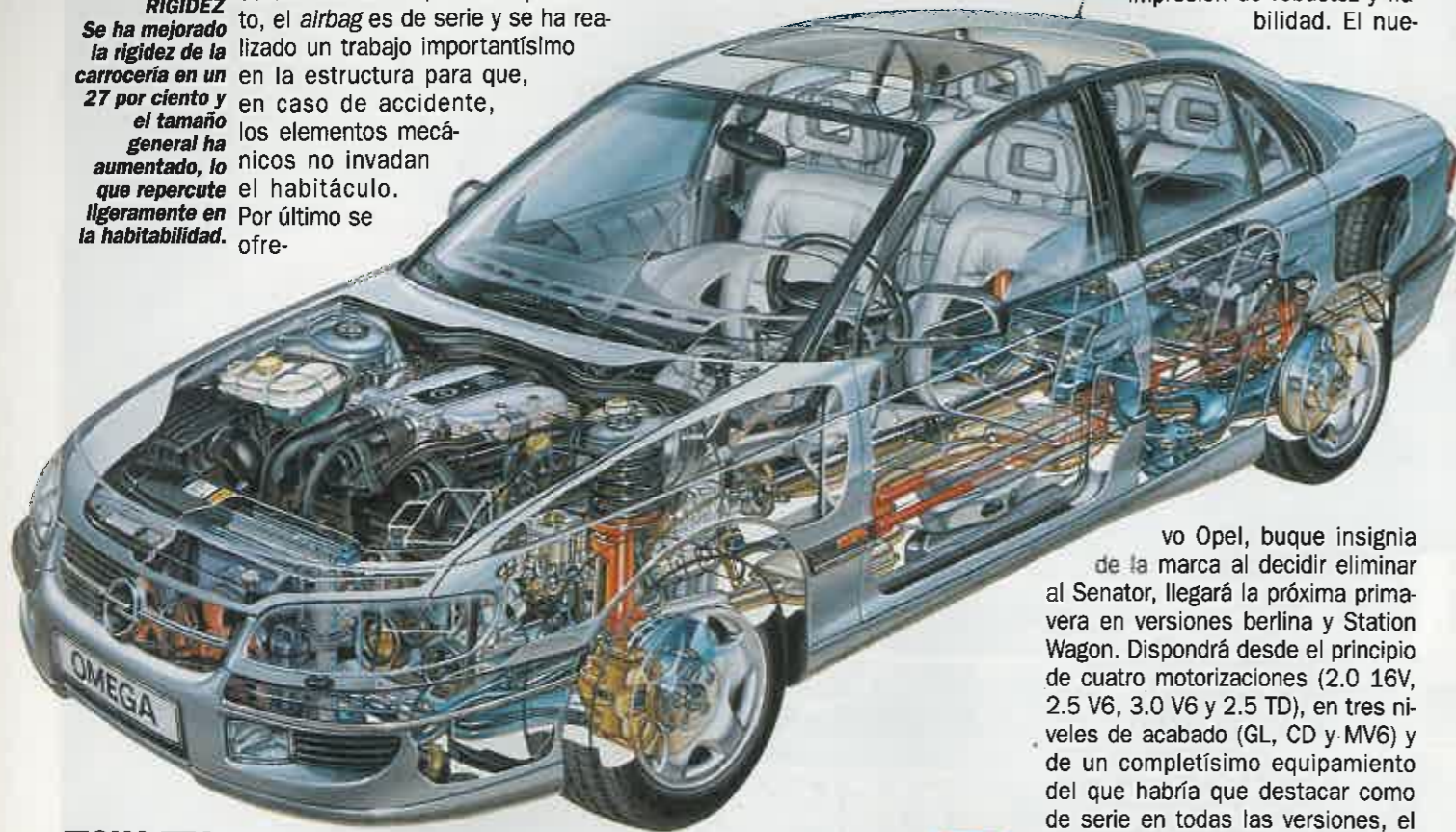
del habitáculo han proporcionado mayor libertad de movimiento sobre todo en las plazas traseras. En cualquier caso el silencio de marcha conseguido gracias a la utilización de mecánicas equilibradas, trenes rodantes muy trabajados y de un aislamiento sobredimensionado, repercute en el confort de un Omega bien preparado para afrontar los próximos años.

A.M.



EL nuevo Omega aporta importantes novedades que podrían resumirse en tres grandes titulares: economía, seguridad y confort. Los nuevos motores reducen el gasto de combustible, según datos de la marca, en un 8 por ciento, el *airbag* es de serie y se ha realizado un trabajo importantísimo en la estructura para que, en caso de accidente, los elementos mecánicos no invadan el habitáculo. Por último se ofrece

RIGIDEZ
Se ha mejorado la rigidez de la carrocería en un 27 por ciento y el tamaño general ha aumentado, lo que repercute ligeramente en la habitabilidad.



ce algo más de espacio para los ocupantes y, por supuesto, ha aumentado de forma notable el equipamiento, el cuidado de los interiores y el aislamiento del habitáculo. Todo ello tras una carrocería compacta, de trazos similares a otros modelos recientes (de origen nipón para ser más exactos) pero no por ello carentes de atractivo, una carrocería que, como ya es habitual en la marca alemana, transmite una impresión de robustez y fiabilidad. El nue-

vo Opel, buque insignia de la marca al decidir eliminar al Senator, llegará la próxima primavera en versiones berlina y Station Wagon. Dispondrá desde el principio de cuatro motorizaciones (2.0 16V, 2.5 V6, 3.0 V6 y 2.5 TD), en tres niveles de acabado (GL, CD y MV6) y de un completísimo equipamiento del que habría que destacar como de serie en todas las versiones, el ajuste eléctrico del nivel de faros, la alarma antirrobo con inmovilizador, el aire acondicionado con control de temperatura individual, el radiocasete con ocho altavoces, los asientos de reglaje eléctrico o el *airbag*. Los pequeños detalles se cuentan por docenas en todo el coche y terminan de redondear un equipamiento acorde con el segmento en el que se instalará el lujoso Opel.

En el aspecto dinámico habrá que hablar prácticamente de un nuevo Omega, ya que la suspensión trasera multibrazo pasa a formar parte del equipo de serie de todos los modelos (hasta hora sólo lo llevaba la versión de tres litros). Además se ofrecerá, compatible con la versión MV6, un control de tracción (ETC) desconectable, que sin duda impedirá los desmanes del tren trasero en condiciones críticas de adherencia. La versión más potente contará también con amortiguadores de gas y un control automático de altura de serie. Al Opel más grande también

FICHA TECNICA

	2.0	2.5	3.0	2.5 TD
MOTOR				
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V	6 en V	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	1998	2.498	2.962	2.497
Nº válvulas por cilindro	4	4	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,8 a 1	10,8 a 1	10,8 a 1	22 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	136 cv/5.600	170 cv/6.000	211 cv/6.200	130 cv/4.500
Par máximo / r.p.m.	18,9 mkg/4.000	23,2 mkg/3.200	27,5 mkg/3.600	25,5 mkg/2.200
TRANSMISION				
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS				
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,0	11,0	11,0	11,0
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Disc. vent./Disc. ABS	Disc. vent./Disc. ABS	Disc. vent./Disc. ABS	Disc. vent./Disc. ABS
SUSPENSIONES				
Delantera	Indep. tipo McPherson	Indep. tipo McPherson	Indep. tipo McPherson	Indep. tipo McPherson
Trasera	Indep. Multibrazo	Indep. Multibrazo	Indep. Multibrazo	Indep. Multibrazo
PESO Y DIMENSIONES				
En orden de marcha (kg.)	1455	1.540	1.605	1.555
Largo/ancho/alto (mm)	4.787/1.786/1.455	4.787/1.786/1.455	4.787/1.786/1.455	4.787/1.786/1.455
Capacidad del depósito (l)	75	75	75	75
PRESTACIONES Y CONSUMOS				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11,0	9,5	-	-
Velocidad Máxima (km/h)	210	223	-	-
Consumo Urbano (l/100 km)	10,8	11,6	-	9,1
A 90 km/h (l/100 km)	6,6	7,0	-	5,6
A 120 km/h (l/100 km)	8,0	8,6	-	7,6

Nueva gama Renault 19 '94

MÁS FUERTE MÁS FIABLE

La fiabilidad es uno de los mejores argumentos del R-19. Una extensa gama con variedad de equipamientos y precios ajustados, y ahora con más motores, componen lo que significa una de las gamas más representativas.

En enero se pone a la venta la nueva gama del Renault 19. Un modelo con cinco años ya a sus «espaldas» y con la tarjeta de visita de ser el automóvil más vendido en nuestro país durante varios años. En 1993, la historia parece

repetirse, porque las cifras, a pocos días de que acabe el año, siguen demostrando que el popular coche de la marca del rombo le gana la partida, por poco, al Opel Astra.



El objetivo principal de la nueva gama es la seguridad. La carrocería cuenta con barras de protección lateral, zonas deformables delante y detrás, pretensores para los cinturones de seguridad, ABS para los modelos más potentes y el *airbag*, sólo para el conductor, es opcional en todas las versiones. También es objetivo prioritario ofrecer más equipa-

miento a unos precios similares a los de la gama anterior, si bien aún no se han comunicado los precios finales. La nueva gama 94 está compuesta por siete motores y cinco equipamientos diferentes, empezando por el grupo propulsor Energy de 60 caballos (que no se montaba antes) para acabar con el potente 16 válvulas. En cuanto al equipamiento, la base es el denominado RL que adapta el motor 1.2, conocido como modelo para la crisis por ser el más barato. El siguiente escalón es el *Driver*, una variante equilibrada y con buen precio. Siguen los denominados S, específicos para los más jóvenes, la novedad es la versión Adagio que lleva radiocasete de serie. Los R-19 mejor equipados son el RTI y el Cabrio con detalles, entre

los más significativos, como el ordenador de a bordo, elevallas eléctricas, cierre centralizado y telemando de infrarrojos, retrovisores exteriores con reglaje eléctrico, mientras que es opcional el aire acondicionado, la tapicería de cue-

ro, el techo practicable, el sistema antibloqueo de frenos y el *airbag*.

Respecto a los motores, se incorpora el 1.200. Proporciona unas prestaciones «modestas», la velocidad máxima es de 155 kilómetros por hora, aunque gasta un poco más que el motor 1.4, que resulta el más económico de consumo, excepto los diesel, de toda la gama.

A la espera de un futuro modelo, el R-19 sigue aportando lo necesario para mantenerse en los primeros puestos del ranking de ventas. ○

Javier Gutiérrez



NOVEDADES
El sistema de seguridad *airbag*, el pequeño motor Energy de 1.200 centímetros cúbicos del Clio y la silla de seguridad para niños son las principales variaciones de la nueva gama Renault 19 respecto a la anterior.



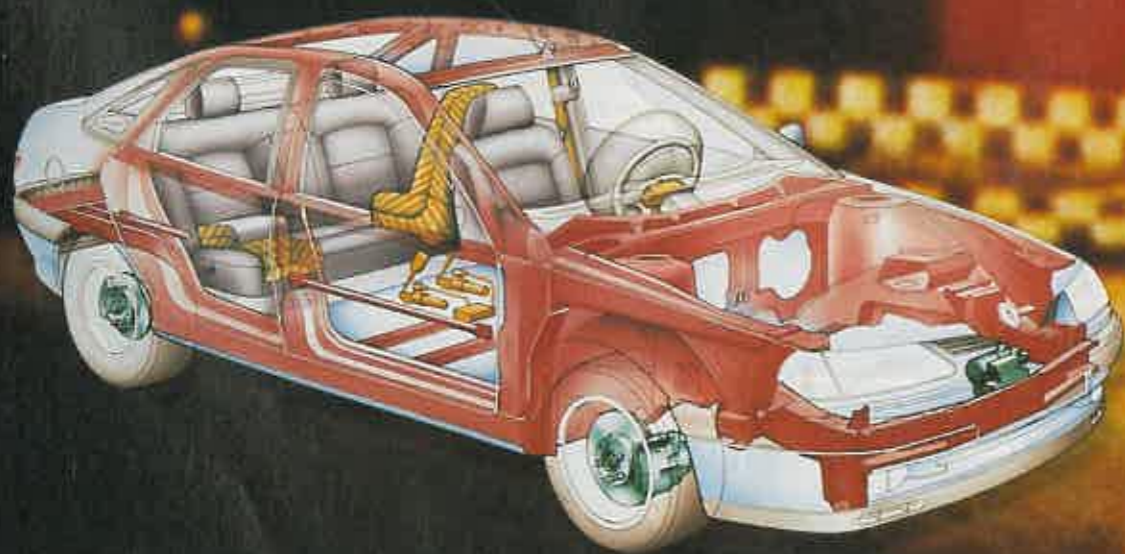
Crash test del Renault Laguna

LA SEGURIDAD ES LO PRIMERO

Antes de que el Renault Laguna sea presentado en sociedad, en las instalaciones de la marca francesa en Lardy, está siendo sometido a unas intensas pruebas, en las que se controlan con minuciosidad todos sus elementos para intentar que sea un coche muy seguro. Lo más espectacular en este sentido son las pruebas de choque.

Manuel Madrid
Enviado Especial

LOS coches han ido evolucionando a lo largo del tiempo, en función de las necesidades que se han ido sucediendo en las distintas épocas. En los últimos años de la década de los 70, tras la resaca de la crisis del petróleo, se pudo ver claramente que los recursos de la tierra son limitados, por eso el interés de las marcas se centró en realizar coches lo más económicos posible. Después, en los 80, la preocupación de los fabricantes se encaminó a proteger al máximo el medio ambiente, por eso se trabajó principalmente en que los coches tuviesen un carácter muy ecológico. Eso, en la actualidad, se ha traducido en unos vehículos que cumplen unas severas normas anti-contaminantes y muchos de sus



materiales son reciclables. Ahora, cuando el siglo XXI está a la vuelta de la esquina, se pretende conseguir coches lo más seguros posible y en esa guerra están involucradas todas las marcas, incluida Renault, que en una visita relámpago a su centro de Lardy, cerca de París, mostró las instalaciones donde prueban las diferentes medidas de seguridad con que equipan a sus vehículos.

En esta ocasión, el motivo de la visita a Lardy fue comprobar sobre el terreno las pruebas a las que están sometiendo al Laguna, nuevo modelo de la marca del rombo, que será presentado a la opinión pública durante los primeros meses del 94. Antes de su comercialización,



EN BUSCA DE LA PERFECCION
Los test de choque buscan que el Laguna sea un coche muy seguro. En el interior todo está pensado para que los pasajeros viajen cómodos y a la vez protegidos.





DISTINTAS PRUEBAS
En Lardy se somete al Laguna a diferentes pruebas, en las que se reproducen situaciones extremas en todos los elementos del coche. Es muy interesante el nuevo asiento para niños, desarrollado en colaboración con Volvo. Un asiento muy seguro.



Renault ha realizado multitud de pruebas de fiabilidad, resistencia y seguridad activa y pasiva. En estas sofisticadas instalaciones de la marca francesa se reproducen con total fidelidad situaciones reales con las que se encontrará el Laguna en su uso cotidiano.

De esta forma, en compartimentos especialmente adaptados y con robots diseñados para la ocasión, se hace sufrir lo indecible a los sistemas de suspensiones, dirección, soportes del motor, etc. También se somete al vehículo a severos test de desgaste, de todos sus elementos mecánicos, piezas plásticas, juntas y conexiones eléctricas. En unos curiosos compartimentos se hace envejecer en muy poco tiempo al coche, en pocas horas se consigue un equivalente al desgaste del coche en 100.000 kilómetros. Para ello se le obliga a rodar sobre agua, a la vez que se le inyecta polvo y barro, o se le somete a temperaturas extremas que van de los 40 grados bajo cero del polo a los más de 80 grados de Arizona. Las pruebas

que controlan con mimo son las que están relacionadas con el airbag, pretensado de los cinturones de seguridad y deformaciones de la estructura en caso de choque.

La visita culminó con un espectacular Crash Test (prueba de choque) en el que intervinieron dos Renault Laguna. La prueba consistió en hacer chocar a uno de los coches, a una velocidad de 112 kilómetros por hora, contra el otro que estaba parado. A esa velocidad, la colisión que se produce es espeluznante, resultando los dos vehículos totalmente destrozados.

Tras esta prueba se pudo comprobar que la estructura del Renault Laguna absorbe perfectamente el impacto y los habitáculos salen intactos, con daños mínimos para sus ocupantes, como dejaron constancia los maniqués que viajaban en su interior.

TODO POR LA SEGURIDAD

El brutal impacto, no impidió que las puertas se pudieran abrir perfectamente y que se pudiera socorrer de inmediato a sus ocupantes. Uno de los coches estaba equipado con airbag, que funcionó a la perfección y evitó cualquier tipo de lesiones al conductor de ese coche. En el Laguna que no contaba con este dispositivo, su conductor sufrió lesiones no graves en el rostro. El diseño de los asientos está pensado de forma que, en caso de un choque de este tipo, los ocupantes no se deslicen ni sufran lo que en Renault llaman el «efecto submarino». Esto es, el cuerpo se desliza y el cinturón se clava en el abdomen, produciendo muchas veces graves lesiones internas.

Fue muy interesante comprobar cómo se comportó el nuevo asiento para niños, desarrollado entre Renault y Volvo, y que se instala en sentido contrario a la marcha. El maniqué que viajaba en ese asiento, no sufrió ningún tipo de daño. Con esta clase de asiento para los más pequeños, y teniendo en cuenta unas largas estadísticas de accidentes, han comprobado que se pueden evitar las lesiones cervicales, que suelen acabar en tetraplegia en los accidentes en los que se ven involucrados niños de hasta tres años. ○

Nuevo Mazda 626 Sedán 2.0i. 16V.

Desde 2.650.000 (más I.P.T.)

Cuando se alcanza el equilibrio perfecto, se tiene todo. Con el nuevo Mazda 626 Sedán 2.0i 16V, sentirá que ha alcanzado el nivel que siempre desea tener en un automóvil: espacio, confort, equipamiento, cuidado extremo de los detalles. Seguridad, calidad y distinción con el reconocido nivel de Mazda. Y la posibilidad de elegir entre dos modelos:

- Sedán 2.0i-DOHC 16V-17CV.
- Hatchback 2.5i-V6-DOHC 24V-167CV.

Sienta la emoción de varios en cualquiera de los Concesionarios de la Red Mazda con 50 puntos de Asistencia en toda España.

Importador Oficial:
Tecnicaride Automoción, S.A.
Avda. de Borja, 118.
Tel. 91 302 99 41.
28050 MADRID.

3 años
100.000 Km.

6 años
ANTICORROSION

Autoemoción

RED MAZDA

- ALBACETE: 96 255 20 69 • ALICANTE: 96 530 24 18 • ELche: 94 48 00 00 • ALMERIA: 950 21 67 40 • BARCELONA: 93 205 55 21 • BILBAO: 94 01 01 01 • GRANOLLERS: 93 51 44 66 • MADRID: 91 302 99 41 • MATARÓ: 93 749 68 88 • SAN JOAN DESPI: 477 41 08
- TERRASSA: 93 66 36 40 • BURGOS: 947 48 21 21 • CASTELLÓN: 96 41 24 09 86 • CORDOBA: 957 47 62 62 • GIRONA: 97 2 21 06 52 • FIGUERAS: 97 93 61 61 • OLOT: 97 23 18 77 • GRANADA: 958 23 18 77 • LEÓN: 985 20 00 95
- LLEIDA: 97 97 26 12 11 • MADRID: 91 302 99 41 • MALAGA: 952 2 11 01 • OVIEDO: 985 21 51 01 • ORENSE: 988 21 51 01 • PALMA DE MALLORCA: 971 31 61 61 • PAMPLONA: 94 46 24 00 1
- SANTANDER: 94 21 76 33 36 • SEVILLA: 954 28 47 95 • TARRAGONA: 977 24 24 05 • VALENCIA: 96 48 1 26 38 • VITORIA: 94 53 26 71 • ZARAGOZA: 976 13 85 74



AL VOLANTE

Fiat Punto

EMPIEZA LA NUEVA ERA



TODOS LOS PRECIOS DEL PUNTO

55 3P S	1.180.000 PTAS
55 5P S	1.243.000 PTAS
55 3P EL 6V	1.290.000 PTAS
75 3P S	1.264.000 PTAS
75 5P S	1.326.000 PTAS
75 3P EL	1.335.000 PTAS
75 3P SX	1.428.000 PTAS
75 5P SX	1.488.000 PTAS
75 3P ELX	1.488.000 PTAS
75 5P ELX	1.550.000 PTAS
90 3P SX	1.582.000 PTAS
90 5P SX	1.642.000 PTAS
90 3P ELX	1.675.000 PTAS
90 5P ELX	1.736.000 PTAS
GT	1.510.000 PTAS
TD 3P S	1.572.000 PTAS
TD 5P S	1.675.000 PTAS
TD 3P SX	1.736.000 PTAS
TD 5P SX	1.736.000 PTAS

Hace diez años Fiat inició la renovación total de su gama con el lanzamiento del Uno, ahora se repite el ciclo y el nuevo Fiat Punto supone el inicio de una nueva era para la marca. La responsabilidad que recae sobre el nuevo modelo es muy grande.

ES precisamente por esto por lo que la marca no ha escatimado medios para desarrollar un producto de primera fila. Ahora se ha podido probar en las carreteras españolas con un resultado muy satisfactorio. La gama que el próximo día 13 de enero se pondrá a la venta en España se compone de 19 versiones, que van desde las más

económicas de 55 caballos, hasta la superdeportiva denominada GT, con 136 caballos, pasando por motorizaciones intermedias de gasolina y gasóleo. Aunque la entrega de las primeras unidades no está prevista hasta mediados del próximo mes, el importador ya anunciado los precios de la gama. Desde 1.180.000 pesetas que cuesta el

Punto más barato, hasta los 2.003.000 pesetas que cuesta la versión GT, hay posibilidades para todos los gustos y todos los bolsillos. Tres y cinco puertas, cuatro niveles de equipamiento y toda una lista de opciones que hacen del Punto un coche a la medida. Esta nueva gama compartirá su existencia con las versiones básicas del

actual Fiat Uno, que se mantendrá en producción hasta finales de 1994, con la posibilidad de prolongar su vida un año más hasta finales de 1995.

El nivel de equipamiento es bueno y hay que destacar la posibilidad de disponer de airbag y ABS en todas las versiones de la gama. Este es sólo un pequeño indicio de la im-



LA DIFERENCIA
El Fiat Punto marca la diferencia respecto a sus rivales en amplitud interior.



OPCIONES
El asiento regulable es una opción interesante.



DETALLES DE DISEÑO
Las puertas tienen tiradores diferentes.

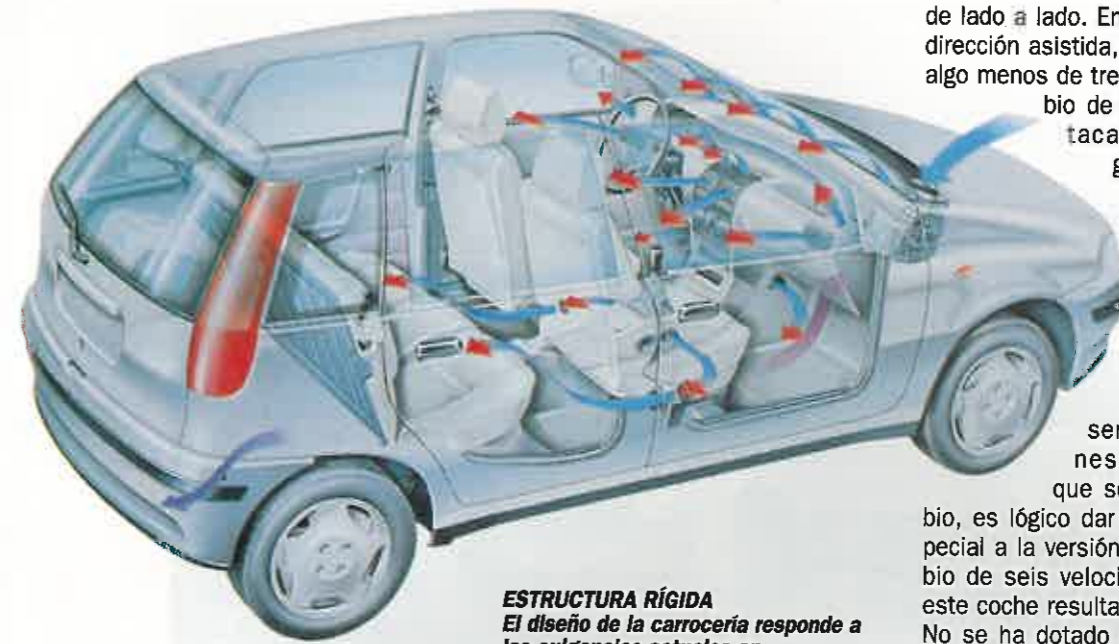
FICHA TECNICA

	PUNTO 55	PUNTO 55 6V	PUNTO 75	PUNTO 90	PUNTO GT	PUNTO TD
MOTOR						
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.108	1.108	1.242	1.581	1.372	1.698
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2	2	2
Alimentación	Inyección monopunto	Inyección monopunto	Inyección multipunto	Inyección multipunto	Inyección y turbo	Inyección y turbo
Compresión	9,6 a 1	9,6 a 1	9,8 a 1	9,5 a 1	7,8 a 1	19 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	55 cv/5.500	55 cv/5.500	75 cv/6.000	90 cv/5.750	136 cv/5.750	72 cv/4.500
Par máximo / r.p.m.	8,7 mkg/3.500	8,7 mkg/3.500	11 mkg/4.000	13,2mkg/2.750	21,2 mkg/3.000	14 mkg/2.500
TRANSMISION						
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 marchas	Manual 6 marchas	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS						
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	9,7	9,7	9,7	9,7	9,7	9,7
Frenos, Sistema(Del/Tras)	Disco/Tambor.	Disco/Tambor.	Disco/Tambor.	Disco/Tambor.	Discos vent./Discos.	Disco/Tambor.
SUSPENSIONES						
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES						
En orden de marcha (kg.)	865/875	865	880/935	965/990	1.000	1.000/1.050
Largo/ancho/alto (mm)	3.760/1.625/1.450	3.760/1.625/1.450	3.760/1.625/1.455	3.760/1.625/1.450	3.770/1.625/1.440	3.760/1.625/1.455
Capacidad del depósito (l)	47	47	47	47	51	47
PRESTACIONES Y CONSUMOS						
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	16,0	16,0	12,0	11,5	7,9	14,8
Velocidad Máxima (km/h)	150	150	170	178	200,5	163
Consumo Urbano (l/100 km)	7,9	7,0	7,8	9,5	9,7	6,9
A 90 km/h (l/100 km)	4,7	5,0	5,3	6,0	6,1	4,5
A 120 km/h (l/100 km)	6,5	6,9	6,9	8,0	8,3	6,4

portancia que para Fiat tiene la seguridad en el momento presente.

En esta primera toma de contacto, el Punto ha destacado por ser un coche que mima a sus ocupantes. En el interior se respira mucha amplitud. El maletero se mantiene con una capacidad semejante a la del Fiat Uno, a pesar de alojar en su interior la rueda de recambio de emergencia. Salvo en las versiones S y en las EL, que es opcional, el asiento partido posterior mejora la funcionalidad. Además de su buena amplitud interior, el Punto destaca por un buen confort de marcha. Los asientos son cómodos y la buena distancia entre ejes, 2,45 metros, ayuda a la hora de conseguir que el coche se deslice con mucha suavidad sobre el asfalto. El esquema de suspensiones es de tipo tradicional, con columnas MacPherson delante y brazos tirados detrás. Salvo en las versiones 55 S, todos los Punto cuentan con barras estabilizadoras en los dos ejes, lo cual confiere un gran aplomo al coche en cualquier tipo de circunstancia. Este buen nivel de confort también es aplicable al GT, cuyo tarado de suspensión parece mucho más racional que el que se utilizaba en el Uno Turbo. Otro aspecto que destaca del Punto, y que colabora definitivamente a

AL VOLANTE



ESTRUCTURA RÍGIDA
El diseño de la carrocería responde a las exigencias actuales en materia de seguridad.

la hora de hacer los viajes agradables es la climatización. Es eficaz y tiene muchas posibilidades de regulación. El aire acondicionado, de lo mejorcito que hay en la categoría, tiene un dispositivo que reduce la influencia del mismo sobre el rendimiento del motor. Otro punto del cual se sienten muy orgullosos los hombres de Fiat, es el del buen nivel sonoro conseguido. Hay que destacar la ausencia de molestos ruidos aerodinámicos. Tal y como es habitual en los coches de este segmento, sus posibilidades para la circulación urbana son excelentes. El diámetro de giro es de 9,7 metros. La dirección puede ser asistida en la mayoría de los modelos. En los que no disponen de este mecanismo, se ha reducido el esfuerzo que hay que realizar a base de una gran desmultiplicación. Así pues, en los 55 aparece una dirección que se mueve bien, pero que requiere 4,3 vueltas de volante para moverla



SEIS VELOCIDADES
Por primera vez un coche de esta categoría dispone de una caja de cambios de seis velocidades.

de lado a lado. En los modelos con dirección asistida, esto se reduce a algo menos de tres vueltas. El cambio de marchas no destaca, pero tiene un grado de precisión razonable. Se han sustituido los tradicionales varillajes rígidos por cables. El aspecto positivo es la ausencia de vibraciones y ruidos. Y ya que se habla del cambio, es lógico dar una mención especial a la versión del 55 con cambio de seis velocidades. Sin duda este coche resulta muy interesante. No se ha dotado al coche de seis velocidades para conseguir un desarrollo larguísimo, sino para conseguir un cambio más racional. Los desarrollos de las cinco primeras velocidades son iguales, pero el grupo final se ha acortado. La sexta, pues, tiene un desarrollo final semejante al de la quinta de otras versiones.

Su llegada, con unos precios tan ajustados, va a revolucionar el segmento. En las siguientes páginas se enfrenta la gama Punto a sus rivales más duros.

Victor Picclone

Fotos: José Antonio Díaz

OPCIONES

ABS Bosch, 150.000 ptas. Servodirección, 60.000 ptas. Aire acondicionado, 145.000 ptas. Asiento y volante regulables en altura, 15.000 ptas. Preequipo de radio con cuatro altavoces, 15.000 ptas. Apoyacabezas posteriores, 5.500 ptas. Asiento posterior partido, 20.000 ptas. Pintura metalizada, 25.000 ptas. Antirrobo electrónico, 50.000 ptas. Antirrobo con cierre centralizado, 60.000 ptas. Autorradio con mandos en el volante, 82.000 ptas. Techo abrible manual, 52.000 ptas. Techo abrible eléctrico, 72.000 ptas. Elevavinas eléctrico y cierre centralizado, 40.000 ptas. Airbag conductor, 60.000 ptas. Airbag para conductor y pasajero, 110.000 ptas.

CUATRO PUERTAS
La versión de cuatro puertas añade funcionalidad al coche. El enorme ángulo de apertura de las mismas facilita mucho el acceso a su interior.





FRENTE al Ford Fiesta, el Punto presenta las ventajas lógicas de un producto más moderno. La ventaja fundamental del Punto es su mejor aprovechamiento del interior. Aunque el Fiesta es ligeramente más largo, la distancia entre ejes del Fiat es mayor, por lo que su comportamiento y confort de marcha se ven beneficiados. Las diferencias se hacen notables, sobre todo, en las plazas posteriores. Precisamente, el acceso a éstas en los modelos de tres puertas es mejor en el Punto que en su rival, gracias al gran ángulo de apertura de sus puertas. Así mismo, el maletero del Fiesta es algo más pequeño que el del recién llegado.

Una de las virtudes tradicionales de la gama Fiesta es su excelente calidad de acabado. En este sentido hay que decir que si bien la ventaja sigue siendo para el Ford, con el

FORD FIESTA



GRAN CONFORT
Los asientos del Punto (arriba) son firmes y tienen regulación del apoyo lumbar y de altura. El Ford también destaca por su confort.



Punto, Fiat ha marcado un hito en cuanto a calidad. Los materiales empleados tal vez no destacan por su aspecto, pero lo cierto es que el conjunto resulta sólido y aún rodando sobre piso muy bacheado no se detectan ruidos de desajustes o vibraciones. Hoy por hoy, la gama Fiesta resulta menor en número. Aunque dispone de una versión con cambio automático que todavía no está preparada en el Punto, no dispone de un Fiesta Turbodiesel que enfrente al brillante motor Turbodiesel del nuevo Fiat.

Tanto el Fiat como el Ford son coches en los que prima el confort de la suspensión. Si bien éste es bueno en ambos, el equilibrio está mejor conseguido en el Punto.

El Ford Fiesta tiene pendiente una remodelación en los próximos meses que, si bien no va a afectar a sus dimensiones internas, si que lo hará a su aspecto y a algunas de sus cualidades mecánicas, entre las que cabe destacar la introducción de una nueva familia de motores. Otra de las mejoras que se van a introducir en la gama Fiesta es la posibilidad de montar airbag.

El Punto gana por la habitabilidad interior.

El Fiesta tiene mejor calidad de acabado.

FORD FIESTA

Cheers 1.1i 3p	50 cv	1.209.000 ptas.
Newport 1.1i 3p	50 cv	1.299.000 ptas.
Newport 1.3i 3p	60 cv	1.359.000 ptas.
S 1.4i 3p	71 cv	1.509.000 ptas.
S 1.8i 16V 3p	105 cv	1.529.000 ptas.
XR2i 16V 3p	130 cv	2.029.000 ptas.
Cheers 1.8 D 3p	60 cv	1.399.000 ptas.
Cheers 1.1i 5p	50 cv	1.279.000 ptas.
Newport 1.1i 5p	50 cv	1.369.000 ptas.
Newport 1.3i 5p	60 cv	1.429.000 ptas.
CTX 1.3i Auto	60 cv	1.549.000 ptas.
S 1.4i 5p	71 cv	1.549.000 ptas.
Ghia 1.4i 5p	71 cv	1.719.000 ptas.
Cheers 1.8 D 5p	60 cv	1.469.000 ptas.



OPEL CORSA



BUENA CLIMATIZACIÓN
Tanto el Punto como el Corsa gozan de un buen sistema de climatización con filtro para partículas de polen y aire acondicionado sin CFC. En ambos modelos se utilizan mandos de tipo convencional que resultan muy fáciles de manejar.

EL Opel Corsa lleva poco tiempo en el mercado nacional, pero ha sido suficiente para revelarse como un excelente producto. En su duelo particular con el nuevo Fiat hace valer sus armas: un diseño de vanguardia y una gama de motores que, sin ser muy amplia, destaca por su fiabilidad y economía.

Una vez más, el Punto bate a su competidor en lo que se refiere a las cotas interiores de habitabilidad. Los ocupantes del Fiat disponen de un espacio mayor, tanto delante como detrás. El maletero es, así mismo, algo más aprovechable en el Punto.

En las versiones de gasolina se nota algo más de brillantez en los motores Opel. La revancha se la toma el Punto en la versión GT que, gracias a su turbocompresor, consigue unas prestaciones de primera

fila. También aventaja el italiano al de Figueruelas en el diesel. Ninguno de los Corsa alimentados con gasóleo pueden plantar cara al sorprendente empuje del Punto TD.

Una gran baza del Corsa es su calidad de acabado. En este punto, la lucha es muy cerrada, pero la calidad de los materiales parece algo mejor en el Corsa. Ninguno de los dos presenta síntomas de mal ajuste en su interior.

En cuanto al andar, el Corsa tiene unas suspensiones, en general, más blandas que su rival, lo cual hace que el coche se balancee más en las curvas y, por lo tanto, dé algo menos de confianza. El Punto, gracias a su mayor distancia entre ejes y a un acertado equilibrio entre el confort de marcha y la seguridad, muestra un mayor aplomo en las curvas. Ambos modelos ofrecen el sistema antibloqueo de frenos en toda su gama, así como el airbag. Estos dos elementos son de serie en unos modelos y opcionales en la mayoría. En cuanto al precio, ambos modelos se aproximan bastante, aunque el nivel del equipo básico del Fiat es algo mejor.

OPEL CORSA

City 1.2 3p	45 cv	1.143.000 ptas.
Swing 1.2 3p	45 cv	1.313.000 ptas.
Swing 1.4 3p	60 cv	1.378.000 ptas.
Sport 1.4 SE	82 cv	1.461.000 ptas.
Joy 1.4 Auto	60 cv	1.548.000 ptas.
GLS 1.6 16V	109 cv	1.998.000 ptas.
Swing 1.5 D 3p	50 cv	1.413.000 ptas.
City 1.2 5p	45 cv	1.203.000 ptas.
Swing 1.2 5p	45 cv	1.373.000 ptas.
Swing 1.4 5p	60 cv	1.438.000 ptas.
GLS 1.4 SE	82 cv	1.738.000 ptas.
Swing 1.5 D	50 cv	1.473.000 ptas.
GLS 1.5 TD	67 cv	1.813.000 ptas.

El Fiat Punto gana por habitabilidad.

Su gama de motores es menos brillante.





ESTE es sin duda el rival más duro de pelar, o por lo menos eso es lo que indican las cifras de ventas de los últimos años. A pesar de los años que lleva en el mercado, el Clio está hecho un chaval. Al igual que el resto de los rivales del Fiat, el Clio tiene rendirse ante la superioridad del italiano en cuanto a amplitud interior, sobre todo en lo que se refiere a las plazas posteriores y maletero.

Los tarados de suspensión de los Clio son algo más duros que los de su rival. Esto confiere al coche un comportamiento algo más firme, pero también, por contra, agita más a los ocupantes.

Hoy por hoy, la gama que ofrece Renault de su modelo no tiene rivales, ya que, desde el pequeño 1.2 hasta el Clio Williams, hay modelos para todos los gustos y casi todos los precios. Precisamente en este

RENAULT CLIO



CUADRO ERGONÓMICO
En el Punto (arriba) la distribución de los mandos es muy racional. El volante está especialmente diseñado para absorber impactos y aloja el airbag en los modelos que lo llevan.



último aspecto, parece que en Fiat han hilado muy fino y los modelos del Punto resultan ligeramente más baratos en comparación con los del Clio. No obstante, la amplia gama del Renault permite adaptarse perfectamente a las necesidades de

cada uno. El Clio 16 V se va a encontrar con un duro rival en el Punto GT. En lo que se refiere a prestaciones y comportamiento, puede haber una ligera ventaja por parte del Renault, pero el Punto resulta más barato, algo más equipado y dispone de aire acondicionado opcional, cosa que todavía no está disponible en el Clio.

También en la versión diesel el Fiat aventaja a su rival. El Clio diesel tiene un andar muy agradable gracias a sus 1.900 centímetros cúbicos, pero tiene que inclinarse ante la alegría y la economía de funcionamiento del turbodiesel Fiat.

La calidad de la terminación de unos y otros es muy semejante, pero el interior del Punto, quizás por ser un coche más moderno, está mejor resuelto, con detalles tales como la palanca para abrir el maletero desde el puesto del conductor o el diseño de las puertas diferente, según se trate de la puerta del conductor o del acompañante. El Fiat tiene la rueda de repuesto dentro del maletero, mientras que el Clio la lleva por debajo del maletero y muy expuesta.



El Punto gana por confort general de marcha



Pierde por tener una gama más reducida.

RENAULT CLIO

RL 1.2 3p	60 cv	1.240.000 ptas.
RT 1.2 3p	60 cv	1.510.000 ptas.
RT 1.4 3p	80 cv	1.650.000 ptas.
Baccara 1.4 Aut.	80 cv	2.290.000 ptas.
S Plus 1.6i 3p	95 cv	1.615.000 ptas.
Baccara 1.8i 3p	95 cv	2.290.000 ptas.
RSI 1.8 3p	110 cv	1.695.000 ptas.
16V 3p	137 cv	2.025.000 ptas.
16v Williams	150 cv	2.340.000 ptas.
RL 1.2 5p	60 cv	1.305.000 ptas.
RT 1.2 5p	60 cv	1.575.000 ptas.
RT 1.4 Aut. 5p	80 cv	2.075.000 ptas.
RL 1.9D 3p	65 cv	1.430.000 ptas.
RT 1.9D 5p	65 cv	1.725.000 ptas.



SEAT IBIZA



GRAN CAPACIDAD
Los maleteros del Punto (arriba) y el del Ibiza (abajo) son muy parecidos en cuanto a capacidad. Ambos tienen la rueda de recambio protegida en su interior.



EL Ibiza es, de todos los rivales presentes en estas páginas, el único que puede plantar cara al Punto en lo que se refiere a la amplitud interior. En particular en las plazas traseras, el Ibiza dispone de algo más de espacio para las piernas, aunque la altura útil sea mayor en el coche italiano. Los maleteros son muy parecidos en ambos modelos y los dos ocultan bajo la alfombrilla la rueda de repuesto. En dimensiones externas, el Seat es ligeramente más largo y más ancho, mientras que su rival tiene una distancia entre ejes ligeramente mayor y es más alto.

Por lo general, ambas gamas son muy semejantes. Con la salvedad del Punto GT, que queda por encima del Ibiza GTi, el resto de las versiones son exactamente comparables. Los Fiat resultan algo más baratos y ofrecen elementos tales como el Air-

SEAT IBIZA

1.0SiCL 3p	45 cv	1.202.400 ptas.
1.3i CL 3p	55 cv	1.322.400 ptas.
1.6i CLX 3p	75 cv	1.562.400 ptas.
1.6i GLX 3p	75 cv	1.697.400 ptas.
1.6i CLX 3p	90 cv	1.632.400 ptas.
1.8i GLX 3p	90 cv	1.777.400 ptas.
1.8i GLX Aut. 3p	90 cv	1.934.400 ptas.
2.0 GTI 3p	115 cv	1.992.400 ptas.
1.9 D CLX 3p	64 cv	1.671.400 ptas.
1.9 TD GLX 3p	75 cv	1.861.600 ptas.
1.3i CL 5p	55 cv	1.487.400 ptas.
1.6i GLX 5p	75 cv	1.762.400 ptas.
1.6i GLX Aut. 5p	90 cv	1.999.400 ptas.
2.0 GTI 5p	115 cv	2.057.400 ptas.

bag y el ABS en todas las versiones, cosa que todavía no ocurre en el Ibiza. Desde las primeras pruebas, los Ibiza han destacado por su excelente comportamiento. El Punto queda ligeramente por debajo del Seat en este aspecto, pero se toma la revancha en lo que se refiere a confort de marcha. Hay dos apartados en los que el

Fiat supera al Ibiza: la rumorosidad y la climatización. El Punto apenas tiene ruidos aerodinámicos y de rodadura, mientras que los Ibiza se dejan oír. Por su parte, la climatización del Fiat se distribuye mejor. En cuanto a eficacia no hay diferencias. En las versiones de gasolina se nota algo más de alegría en los Seat, aunque también son algo más bebedores. El ya mencionado GTi, con sus 115 caballos, no llega al nivel del Punto GT, que tiene un carácter mucho más deportivo que su rival.

Una de las versiones más alabadas del Punto es el Turbodiesel. Pues bien, su homólogo en la gama Ibiza está a su mismo nivel, aunque el precio sea más favorable en el coche italiano. Hay que recordar que Seat ofrece una versión con cambio automático, que Fiat todavía no tiene preparada para este primer desembarco. En cuanto a calidad de acabado, son dos marcas que han mejorado notablemente en sus últimos modelos. En el caso particular de estos dos modelos, la ventaja es para Fiat, que tiene una presentación algo más cuidada.

Victor Pliccione



El Punto gana por sus precios más ajustados.



Pierde por un comportamiento más blando.

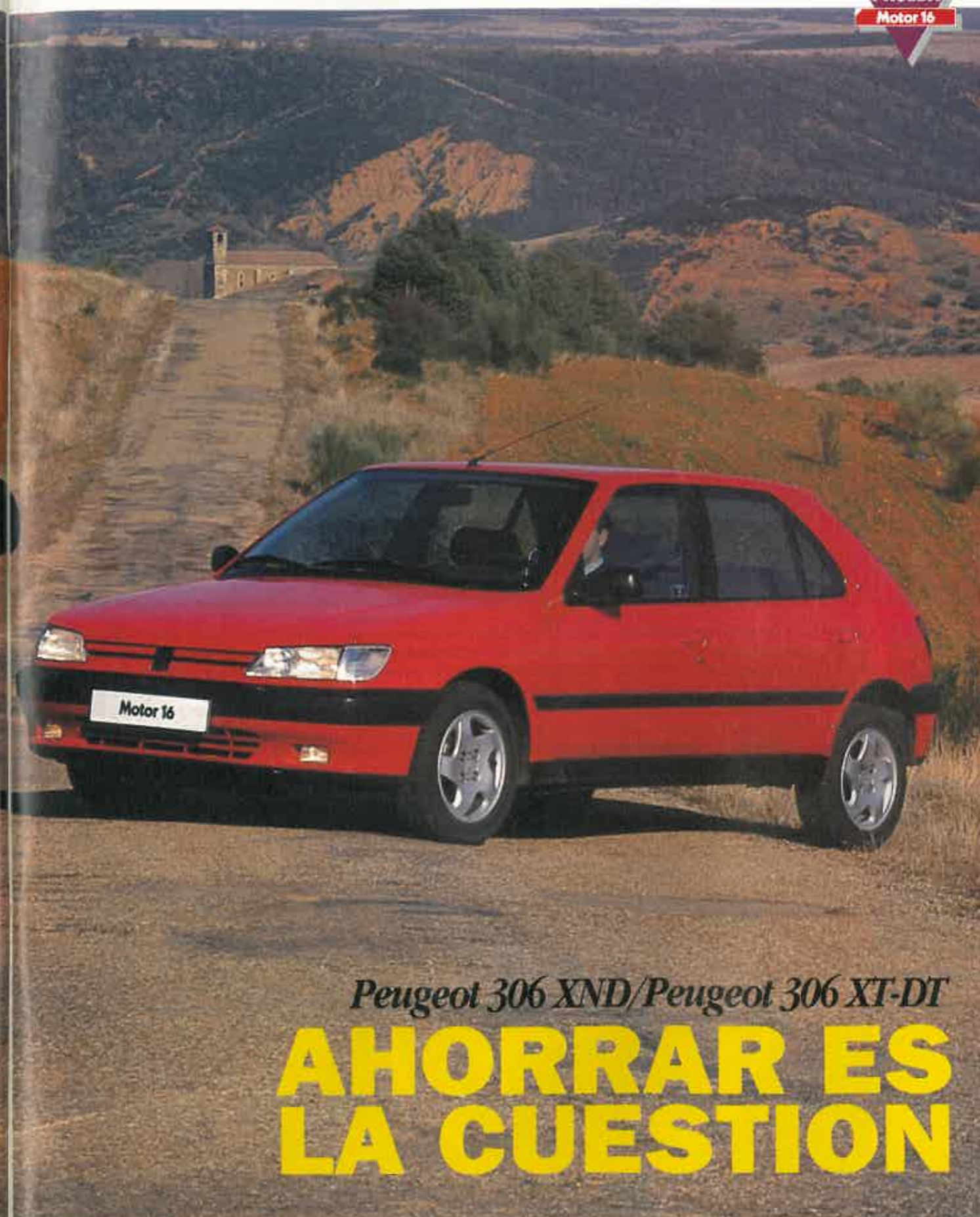
Los Peugeot 306 Diesel, se distinguen ante todo por una magnífica economía de funcionamiento y, a la vez, por un satisfactorio rendimiento mecánico.

Este modelo que ya cuenta con una buena aceptación entre los diesel de su segmento, se ha visto muy reforzado con la recién llegada versión turbo, que a un consumo ajustado une unas prestaciones de primera.

PEUGEOT es la marca líder entre los coches alimentados con gasoil, un tipo de combustible que debido a su precio, más bajo que la gasolina, en tiempos de crisis, como los actuales, es muy apreciado. Peugeot ha ganado gran parte de su prestigio con sus modelos diesel, merecedores de una más que justificada fama de equipar unas mecánicas robustas, fiables, capaces de ofrecer unas elevadas prestaciones y con una buena economía de funcionamiento.

En el segmento más difícil de todos, el compuesto por los coches de

VIRTUDES
Comportamiento Consumo Amplitud interior
PEUGEOT 306 XND PRECIO: 1.813.000 PTAS.
Desarrollos largos Rueda de repuesto expuesta Rumorosidad mecánica
DEFECTOS
VIRTUDES
Equipamiento Prestaciones Comportamiento
PEUGEOT 306 XT-DT PRECIO: 2.360.000 PTAS.
Desarrollos largos Rueda de repuesto expuesta Rumorosidad mecánica
DEFECTOS



PRUEBA
Motor 16

Peugeot 306 XND/Peugeot 306 XT-DT

AHORRAR ES LA CUESTION



DISEÑO MODERNO
Los 306 Diesel comparten el diseño atractivo del resto de la gama.

poco más de cuatro metros, la marca del león está representada por el 306, un modelo que en su versión diesel se ha abierto un importante hueco entre su competencia. Ahora, además, la llegada de la versión turbo diesel, dotada con una mecánica

potente y eficaz, refuerza en este aspecto la posición de Peugeot.

La gama 306 diesel, está formada por tres versiones: XND, XRD y XT-dt. La primera de ellas es la más básica en cuanto a equipamiento. Su precio es de 1.813.000 pesetas. La última

de la tres es la que dispone de motor turbo y sólo se puede adquirir con el máximo de equipamiento previsto por la marca a un precio de 2.360.000 pesetas.

Estas dos versiones se benefician del atractivo diseño del 306, un mo-

INTERIOR COMUN
Tanto el volante como el cuadro de instrumentos, en los dos casos tiene el mismo diseño. A los dos se les puede equipar opcionalmente con sistema de aire acondicionado.



delo redondeado y con formas compactas, que entra por los ojos. En este sentido, entre los dos, exteriormente no hay muchas diferencias. La única destacable son los anagramas de la parte trasera con diferentes siglas. Interiormente, los dos compar-

ten un habitáculo muy amplio y una capacidad de carga del maletero muy aceptable, entre las mejores de su segmento. Las mayores diferencias en este sentido, las marcan sus respectivos niveles de acabado y equipamiento. El XND como ya se ha co-

mentado, es la versión más básica entre los 306 diesel, por este motivo cuenta con un equipamiento de serie espartano y dispone prácticamente de lo imprescindible, es más, entre sus opciones, no muy numerosas, no se contempla el cierre centralizado o

INTERIOR AMPLIO
Los 306 tienen un interior muy capaz. El turbo tiene muchos detalles de equipamiento.



MECANICA ECONOMICA
El motor diesel de 1.9 litros, a un magnífico rendimiento une una buena economía de funcionamiento.



POTENTE Y EFICAZ
En la versión turbo, gracias a la adopción de este elemento y de un intercooler, las prestaciones son de primera.



FICHA TECNICA

	306 XND	306 XT-DT
MOTOR		
Disposición	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.905	1.905
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	inyección diesel	iny. diesel, turbo e interc.
Compresión	23,0 a 1	21,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	71 CV (51 kW)/4.600	92 CV (67,5 kW)/4.000
Par máximo / r.p.m.	12,5 mkg (122 Nm) /2.000	20,5 mkg (196 Nm) /2.250
TRANSMISION		
Tracción	delantera	delantera
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,7/14,5/20,9	7,7/14,5/23,3
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	27,7/35,4	32,3/40,7
Embrague	monodisco en seco	monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	cremallera asistida	cremallera asistida
Vueltas de volante	3,4	3,4
Diámetro de giro (m)	11,0	11,0
FRENOS		
Delante	discos ventilados	discos ventilados
Detrás	tambores	tambores
Antibloqueo	opcional	opcional
SUSPENSIONES		
Delantera	independiente	independiente
Trasera	independiente	independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	chapa de 5,5 x 13	chapa de 5,5 x 14
Neumáticos	175 / 70 TR 13	175 / 65 HR 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.080	1.120
Capacidad depósito combus.	60l.	60l.

los elevallunas eléctricos. Es un vehículo en el que se ha pretendido ajustar al máximo su precio, de forma que es un coche muy recomendable para un uso profesional, por ello sí han previsto en opción el aire acondicionado a un precio de 123.200 pesetas, pensando en aquellos que tienen que pasar muchas horas a su volante.

El 306 XT-dt, por contra, está disponible con un buen nivel de equipamiento, en el que hay que incluir cierre centralizado con mando de apertura de las puertas a distancia, aunque se echa de menos elevallunas eléctricos traseros o llantas de aleación. Entre sus opciones cuenta con sistema de aire acondicionado con climatizador automático, a un precio interesante: 158.000 pesetas.

Por lo que se refiere a equipamiento y nivel de acabado, entre los dos hay diferencias de concepto y de matiz. Las verdaderas diferencias aparecen cuando se analizan sus apartados mecánicos. Los dos están dotados del motor de cuatro cilindros de 1.9 litros, común a diferentes modelos del grupo PSA, pero en los que han tratado de forma muy distinta el sistema de admisión. El 306 XND, ofrece una potencia de 71 caballos, mientras que en el XT-dt, al que han equipado con un turbo y un intercooler, la potencia sube a 92 caballos. Una diferencia de potencial entre ellos, que les confiere un carácter muy distinto a cada uno. En los dos casos, teniendo en cuenta la filosofía de Peugeot con sus motores diesel, las prestaciones son muy buenas, el XND ofrece un magnífico rendimiento y no sólo es recomendable para una utilización a diario y urbana, además permite realizar viajes de largo recorrido sin ningún complejo. El XT-dt, une a las ventajas de su hermano de gama, unas prestaciones de primera, que le permiten rivalizar de tú a tú con cualquier vehículo de gasolina de similar cilindrada. Es un vehículo capaz de circular por carretera, manteniendo una velocidad de cruceo alta. Con estas premisas, resulta un coche ideal para todos aquellos que necesitan un vehículo de este tipo para realizar muchos kilómetros al año por carretera, donde como ya se ha dicho no hace añorar a un coche con motor de gasolina, con una ventaja añadida, la de una magnífica economía de funcionamiento. Sobre esto último, en

FRENTE A FRENTE



motores de gasóleo, Peugeot también sabe mucho y sus mecánicas de este tipo son poco tragonas. Aquí el beneficiado es el XND, que con menos caballos que alimentar en su motor es algo más económico. Sobre todo en ciudad, siendo por lo tanto más recomendable para utilizarlo a diario en un uso urbano. Otra cosa en la que coinciden, es en su rumorosidad, un poco por encima de los nor-

mal, sobre todo a regímenes altos de funcionamiento.

Estos dos coches comparten una caja de cambios con un selector suave y preciso, en su contra hay que decir que los desarrollos finales son un poco largos, esto se hace más patente sobre todo en la mecánica atmosférica, que debido a su menor potencia obliga a utilizar el cambio de forma mucho más intensiva.

Por lo que respecta a su comportamiento, en los dos casos es intachable. La marca del león ha conseguido un magnífico compromiso entre estabilidad y confort y estos dos coches ofrecen a sus ocupantes un elevado nivel de seguridad. En cualquier condición de uso, su comportamiento es muy noble, tan sólo en una conducción cercana a los límites de adherencia, aparece una tendencia a tirar

NOBLES SIEMPRE
En cualquier condición de uso los 306 Diesel tiene un comportamiento intachable.

CONSUMOS

Datos en l/100 km.

	306 XND	306 XT-DT
CIUDAD		
A 28 km/h de promedio	8,3	8,8
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,6	5,4
En conducción rápida	7,8	8,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,9	8,0
A 140 km/h de cruceo	8,7	8,9
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	7,4	7,7
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	760	730

SONORIDAD

Datos en decibelios.

	306 XND	306 XT-DT
Al ralentí:	57,9	57,2
A 60 km/h:	62,4	63,6
A 90 km/h:	65,1	66,1
A 120 km/h:	68,4	71,3
A 140 km/h:	71,8	73,4
A tope	76,1	77,2

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

PRESTACIONES

Datos en segundos.

	306 XND	306 XT-DT
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	159,3	180
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	20,6	18,6
1.000 m. salida parada (seg.)	38,2	34,7
0-100 km/h (seg.)	17,2	12,6
Metros recorridos	303	215
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,4	19,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	22,5	22,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	39,3	35,9
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	43,5	41,2
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	18,5	10,9
Metros recorridos	523	308
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	28,8	13,6
Metros recorridos	708	380

FRENOS

Datos en metros.

	306 XND	306 XT-DT
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros:		
A 60 km/h:	16,3	18,0
A 100 km/h:	45,4	52,8
A 120 km/h:	67,2	71,4

EQUIPAMIENTO



	306 XND	306 XT-DT
Cuentarrevoluciones	NO	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	NO	OP
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	NO	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	NO/NO	OP
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	SI
Elevallunas eléctricos (D./T.)	NO/NO	SI/OP
Cierre centralizado	NO	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	OP	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO

OPCIONES

Peugeot 306 XND: Aire acondicionado, 123.200 ptas. Asiento trasero divisible, 15.500 ptas. Dirección asistida, 83.800 ptas. Pintura metalizada, 31.000 ptas. ABS, 155.300 ptas. Cristales tintados, 20.700 ptas. **Peugeot 306 XT-DT:** Aire acondicionado con regulación de climatización, 158.000 ptas. Llantas de aleación ligera, 62.000 ptas. ABS, 154.000 ptas. Pintura metalizada, 31.700 ptas. Pack D1 (Faros antiniebla+retrovisores exteriores eléctricos y térmicos+elevallunas eléctrico secuencial, lado del conductor+doble indicador reloj y temperatura exterior+elevallunas eléctricos traseros), 66.600 ptas.

DATOS DEL COMPRADOR

PEUGEOT. Fabricante/importador. Peugeot Talbot España S.A. Carretera de Villaverde, km. 7,6. 28041 Madrid. Teléfono (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.143 puntos de asistencia en toda España.

EL DIESEL CAUSA FUROR

En la vieja Europa, en estos tiempos de crisis, los automovilistas están cambiando sus tendencias y gustos sobre los coches. Se está viviendo una auténtica fiebre por los coches con motores diesel. El porqué es bien sencillo, hoy en día los vehículos que equipan estas mecánicas, tienen a su favor ofrecer a sus usuarios unas buenas prestaciones, atrás quedó el concepto de coche de gasoil lento y aburrido y, a la vez que ofrecen un magnífico rendimiento, sus consumos son por lo general muy ajustados. Esto en la actualidad es un gran valor, teniendo en cuenta la diferencia de precio entre la gasolina y el gasoil.

Peugeot siempre se ha distinguido, por ofrecer entre su gama de modelos, unas versiones diesel muy atractivas, tanto por prestaciones como por consumos. En este sentido los motores del grupo PSA, están a la cabeza entre las mecánicas de este tipo, principalmente en el segmento bajo y medio. En los segmentos de lujo, la pauta la marcan Mercedes y BMW.

La marca francesa, consciente de que gran parte de su prestigio lo ha ganado con sus versiones de gasóleo, en unos momentos tan difíciles de mercado, ha confiado en estos coches plenamente para superar la crisis, es por eso que prácticamente la mitad de su producción en algunos modelos tiene este tipo de mecánica. Ese es el caso del 306 del que la marca confía vender la mitad de las unidades fabricadas con motores alimentados por gasóleo. En este sentido la voz cantante la llevará la versión atmosférica, el turbo reforzará su posición en el segmento, pero debido a su precio, lógicamente su aceptación será menor.



LLANTAS DE OPCION

En los 306 Diesel, las llantas son de chapa, en el caso del turbo se le puede equipar con unas atractivas llantas de aleación en opción.

de morro, algo que se corrige muy fácil, tan sólo basta soltar el acelerador para que vuelvan a la trayectoria marcada en un principio. A su buen comportamiento, contribuye de forma decisiva el eje trasero autodireccional, hay que decir que con el coche a plena carga, necesita un periodo de

adaptación, ya que en esas circunstancias con un leve movimiento de volante gira mucho.

El sistema de frenos, en cualquiera de estas dos versiones, es potente y permite detenerlos en unas distancias cortas. En los dos casos, Peugeot, ofrece sistema antibloqueo, con

UNA GAMA MUY ATRACTIVA

Los Peugeot 306 Diesel cuentan en su gama con tres versiones muy interesantes, dos de ellas equipadas con el motor de 1,9 litros atmosférico, que se distinguen entre sí por el nivel de equipamiento, la XND, que es la más básica y tiene un precio de 1.813.000 pesetas y la XRD, que cuesta 1.964.000 pesetas, y que cuenta con un nivel de equipamiento de serie completo, entre el que hay que destacar la dirección asistida.

La otra versión que completa esta gama, es la turbo alimentada, que tiene un precio de 2.360.000 pesetas y a los muchos atractivos que ofrece, cuenta con el mejor equipamiento posible en este mode-

lo. Entre estas tres variantes, configuran una oferta muy interesante en la que el usuario de este tipo de vehículos tiene para elegir.

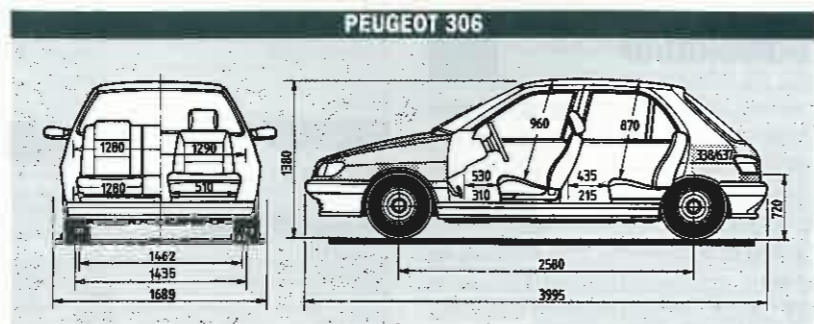
Con respecto a su competencia, que todo hay que decir es feroz, y entre la que se cuentan modelos con una enorme aceptación popular, los 306 Diesel, están muy bien colocados en el mercado, contando con unos precios competitivos, en línea con los de sus más directos rivales. Gracias a esto, su juventud no le ha permitido luchar desde el principio sin ningún tipo de complejo con modelos con larga trayectoria comercial y magníficamente afianzados entre los compradores españoles.

lo que el sistema de frenos se puede mejorar notablemente. En un apartado en el que hay diferencia, es en la dirección. En los dos casos el tacto y su precisión es muy buena, pero en el XND la asistencia hidráulica del sistema es opcional, siendo muy recomendable equiparle con esta opción a un precio de 83.800 pesetas.

Tras analizar cada uno de los apartados de estos dos coches, la conclusión no es otra que la de que, cualquiera de los dos colmará de satisfacciones a aquellos que necesitan un coche de este tipo. Por prestaciones, el turbo es más recomendable para aquellos que realicen muchos kilómetros al año por carretera. El atmosférico, se ajusta más a las necesidades de quien cubra muchos kilómetros en ciudad, siendo recomendable para profesionales del transporte. Peugeot en este caso, está satisfecha por la aceptación que está teniendo este modelo entre el colectivo de taxistas.

Manuel Madrid

Fotos: Ramón Rodríguez



UN VOLANTE MOMO POR NAVIDAD: UN REGALO DE ÉXITO



MOMI, S.A. TEL: (93) 774 1503

BARCELONA: REPUESTOS JUANITO, C/ San Vicente, 18 A-C, Elche, (Alicante).
 BILBAO: ESTEREO CAR SHOP, C/ Emilio Tuya, 15, Gijón. HIFI-AUTO, C/ Martínez Marina, 6, Oviedo.
 BILBAO: CASA ARMANGUE, Rambla Cataluña, 127, Barcelona. AUTO EQUIP MAS MONTANER, C/ Corcega, 378, Barcelona. MAXIM MITRE Rota, General Mitre 170, Barcelona. GOMA CUATRO, C/ Prats de Molló, 14, Barcelona. NEUMATICOS TURINI, C/ Calvet, 73, Barcelona. NEUMATICOS TISSO, Avda. Biniss, Italia, 24-26, Santa Cruz de Tenerife, (Barcelona). ACCESORIOS SERVEI 2, C/ta. Cardener, Granelers, Kat. 5, S. Cardener, (Barcelona). AUTO KITS GRANOLLERS, C/ Girona, 8, Granollers, (Barcelona). DARSÁ, C/ta. Vieja, 18, Manresa, (Barcelona). JORDI ARNAU, C/ Churrucá, 17, Matarró, (Barcelona). 12 VOLTS, C/ Tívoli, 1, Bages, s/n, Molins de Rei, (Barcelona). AUTO RADIO TORRENS, C/ Catalunya, 81-83, La Roca del Vallès, (Barcelona). NEUMATICOS SABADELL, C/ta. Terrassa, 290, Sabadell, (Barcelona). KIT 4X4, C/ta. Terrassa, 160, Sabadell, (Barcelona). TECNIART, C/ Elre, 38, Terrassa, (Barcelona). ACCESORIOS LOW JUANES, Avda. Abad Marret, 323, Terrassa, (Barcelona). TOT MOTOR, Passage Can Masriot, 2, Vic, (Barcelona).
 BILBAO: RECAMBIOS BOLIVAR, C/ Simon Bolivar, 11, Bilbao.
 CÁDIZ: AUTO CENTRO, Campo del Sur, 34, Cádiz. LINEA CAR, Avda. Mercedes Pelayo, 12, La Línea. S.A. CENTAUTO, C/ Gutenberg, 14 P.I. Greña de Beru, (La Coruña). ACCESORIOS NUMAR, C/ Victor de Nizuri, 13, Ibañeta, Santiago de Compostela, (La Coruña).
 LEÓN: AUTO REC. GUILLERMO, C/ Frío, 8, León.
 MADRID: RALLYE MANZANARES, C/ Antonio López, 117, Madrid. SALVA ROUTIQUE, C/ Mar Caspiá, 37, Madrid. PORTAPHONE, C/ Hermanos Gómez, 45, Madrid. QUINTAMOTO, C/ José María de Pereda, 7-9, Madrid. SPORT-KITS, C/ Real, 20, Collado Vallalbo, (Madrid). CAR STORE, Centro Comercial Sexta Avenida, El Planio, (Madrid).
 MÁLAGA: NEUMATICOS FONT, C/ta. Piedad, Tricinas, Km. 4, Málaga.
 ORENSE: NEUMATICOS ORENTINO, Avda. Zúñiga, 101, Orense.
 VALENCIA: ECSAMOVIL, Avda. Sotera, 3-5, Valencia. NEUMATICOS SANZ, BERMUDEZ, C/ Avda. March, 19, Albufera, (Valencia).
 VIGO: AUTO M, Avda. Fragoso, 51, Vigo. AYCOM, C/ Colón, 2, Vigo, (Pontevedra).
 ZARAGOZA: RECAMBIOS PASTOR, C/ Miguel Servet, 112, Zaragoza.



Alcohol al volante

LA CARA DRAMÁTICA DE LA NAVIDAD

Aunque el consumo de alcohol tiene unas ciertas connotaciones sociales, es sin duda uno de los aspectos negativos de las fiestas que se avecinan. Incluso los no bebedores suelen excederse en Navidad. Probablemente son estos no bebedores los que más riesgo corren si conducen.

LEGA la Navidad. El turrón, el mazapán, los villancicos, el árbol de navidad, la comida copiosa... y la bebida abundante. Si el consumo de bebidas alcohólicas por habitante es en España e Italia el más alto de Europa, en estas fechas, se dispara. Si el consumo exagerado de alcohol afecta a la salud, es cosa que ahora no viene al caso; lo malo del alcohol es la mezcla con el volante. Antes de que finalice el año, en los ocho días comprendidos entre el 24 de diciembre y el 2 de enero, más de 50 personas van a dejar su vida entre los restos de lo que fue un automóvil. De ellos, una parte muy importante, a causa de haberse excedido en la bebida; algunos otros, en accidentes provocados por quienes han bebido más de la cuenta.

En este trabajo intenta ofrecerles la mayor información posible sobre el alcohol y su relación con la conducción; efectos, situaciones, normas y consejos. Para su mejor comprensión se ha recurrido al sistema de preguntas y respuestas, que tienen un mayor efecto pedagógico. Con la esperanza de que se hayan despejado la mayoría de sus dudas, permítanos hacer una última reflexión: no lleven nunca al alcohol de copiloto. Ni mucho ni poco.

¿Por qué la ingestión de alcohol es perjudicial para conducir?

La presencia de alcohol en el torrente sanguíneo hace que la transmisión de los impulsos eléctricos por medio de las neuronas se ralentice; incluso, puede llegar a paralizarse, con lo que la muerte sería inmediata por colapso respiratorio.

Al disminuir la velocidad de transmisión de los impulsos eléctricos, los reflejos se hacen más lentos. Además, tiene otros efectos, como aumentar la euforia, disminuir el campo visual o provocar el sueño.

¿Qué significa la tasa de alcoholemia autorizada de 0,8?

No es fácil determinar qué cantidad de alcohol es perjudicial para la conducción de un automóvil.

Los poderes públicos españoles tienen el valor político necesario para prohibir la conducción con indicios de alcohol, como ocurre en algunos países. Por esta falta de valor político se determinó una tasa concreta, de 0,8 gramos por litro de sangre, que no es más que un límite legal. No significa absolutamente nada. Centenares de conductores

se ven seriamente afectados con mucho menos alcohol en su sangre que el permitido de 0,8 y miles de conductores actúan en perfectas condiciones con tasas más altas que ésta.

Entonces, ¿por qué se establece precisamente esta tasa?

Porque es un punto medio bastante razonable. Lo cierto es que por encima de 0,8 la gran mayoría de los ciudadanos se ve seriamente afectado. Pero hay que insistir en que, con tasas muy inferiores, centenares de conductores son un peligro potencial. Es más: la tasa máxima de 0,8 es sólo el límite para los conductores de turismos. Los conductores de camiones de más de 3.500 kilos tienen una tasa máxima de 0,6 y los de mercancías peligrosas y transporte de personas, una tasa del 0,3.

¿Tienen todos los países la misma tasa?

No. La más habitual es precisa-



MUCHO OJO CON EL ALCOHOL

El límite legal de alcohol es de 0,8 gr/litro

	Grados %	Cantidad c.c.	Equivale a:	TASA			
				Hombre 75 Kg.	Chico 65 Kg.	Mujer 65 Kg.	Chica 55 Kg.
Vino	12	250	1 vaso	0,44	0,50	0,60	0,70
	12	750	1 botella	1,31	1,51	1,79	2,11
Cava	11	150	1 copa	0,24	0,28	0,33	0,39
	11	500	1/2 botella	0,80	0,92	1,09	1,29
Cerveza	5,5	200	botellín	0,16	0,18	0,22	0,26
	5,5	330	botella	0,26	0,31	0,36	0,43
	5,5	1.000	litrona	0,80	0,92	1,09	1,29
Ron	33	40	1 cubalibre	0,22	0,26	0,30	0,36
Ginebra	33	40	1 cubalibre	0,22	0,25	0,30	0,35
Brandy	36	50	1 copa	0,26	0,30	0,36	0,42
Whisky	40	50	1 copa	0,29	0,34	0,40	0,47
Anís	35	50	1 copa	0,25	0,29	0,35	0,41
Licor de frutas	20	25	1 copa	0,07	0,08	0,10	0,12
Pacharán	25	50	1 copa	0,21	0,24	0,28	0,33



mente el 0,8, que admiten, además de España, Francia, Alemania, Italia, Gran Bretaña y Dinamarca. Por encima, sólo Irlanda permite 1,0.

Con menos alcohol en sangre, 0,5 Portugal, Holanda, Austria, Noruega, Finlandia, Grecia y Yugoslavia, que no está para muchos controles. Suecia sólo admite el 0,2 y los países del Este, Rusia, Polonia, Checoslovaquia, Hungría, Rumanía, Bulgaria y Albania, no admiten el menor indicio de alcohol en sangre, que es, posiblemente, la postura más racional.

Y ya que se habla de racionalidad, lo que parece más coherente es lo que se lleva a cabo en algunos estados americanos (no en todos). No hay una tasa específica. A criterio de los agentes, el conductor es sometido a un breve test (equilibrio, coordinación motriz y reflejos). Si el conductor no lo supera es sancionado y obligado a dejar de conducir, cualquiera que sea su grado de alcoholismo.

He leído muy recientemente una noticia que afirma que la tasa de alcoholemia se va

LA OPINION DEL DOCTOR

DR. LUIS ALVAREZ SALA
ESPECIALISTA en procesos enzimáticos,
biomedicina y esteroides. Fundación Jiménez Díaz
y Hospital Cantoblanco.

Motor 16.- ¿Puede afirmarse que todos los organismos reaccionan de igual manera ante la misma ingesta de alcohol?

Doctor.- De ninguna manera. Ni siquiera puede decirse que un mismo organismo reaccione igual si variamos circunstancias tales como el momento de la ingestión (antes o después de las comidas), la cantidad y tipo de alcoholes.

M.16.- Dos personas, con igual índice de alcohol en sangre, ¿tienen las mismas reacciones?

Dr.- Tampoco. De la misma manera que cada paciente reacciona de diferente manera a una misma dosis de un medicamento.

M.16.- ¿Influye mucho el hábito?

Dr.- Sí. Una persona que habitualmente beba de manera moderada, no modificará su comportamiento con la bebida; al menos, mientras se mantenga en los límites lógicos. Por el contrario, quien no tenga hábito de beber, un simple vaso de vino puede modificar muy notablemente su percepción sensorial.

M.16.- ¿Quiere esto decir que un bebedor habitual es menos peligroso que otro conductor no bebedor, tras ingerir alcohol, aunque sea moderadamente?

Dr.- Con todas las reservas de una ciencia exacta, pero sí: es menos consciente de sus actos un no bebedor bebido que un bebedor en su nivel normal de alcohol.

M.16.- Por lo tanto, desde un punto de vista clínico, establecer una tasa de alcoholemia para fijar un límite al comportamiento, ¿es razonable?

Dr.- Desde un punto de vista médico, es inefectivo.

M.16.- ¿Existen métodos más adecuados para saber si una persona está bebiendo?

Dr.- Para conocer el nivel de alcohol en sangre, el mejor sistema es el análisis. Pero es más adecuado proceder a análisis de comportamiento. Una exploración de los reflejos o del sentido del equilibrio, por ejemplo, parece un método más sensato. Aquellas viejas máquinas de algunas cafeterías, que por una peseta medían los reflejos son, desde un punto de vista médico, más adecuadas que los alcoholímetros. Otra cosa son las cuestiones legales.



a reducir de la actual de 0,8 a 0,4. ¿Es eso verdad?

No. Hace unos días, los medios informativos interpretaron mal una información procedente de la Dirección General de Tráfico. Se quiere, en un futuro próximo, reglamentar el contenido de alcohol en el aire expirado. De esta manera, no será necesario un análisis de sangre para determinar si el conductor está en los límites de lo permitido para conducir. La tasa máxima que va a permitirse es de 0,4 miligramos de alcohol por litro de aire expirado, que corresponde con bastante precisión a la tasa de 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre, que es la que en la actualidad rige en España. Esta dualidad del 0,4 con el 0,8 es lo que llevó a la confusión.

¿Qué significa que un llicor tenga una graduación alcohólica del 35 por ciento?

Que el 35 por ciento de su volumen es alcohol. Si la botella es de 750 centímetros cúbicos, en esta botella habrá 262 centímetros cúbicos de alcohol etílico. Como este tipo de alcohol tiene una densidad de 0,71, en esta botella habrá un total de 184 gramos de alcohol.

¿Cómo puede calcularse la tasa?

Antes de decir cualquier otra cosa, debe tener presente que la tasa

no significa nada desde el punto de vista de la seguridad, sólo es un indicador para saber si puede ser o no sancionado.

Pero por si quiere conocer lo que puede beber sin sanción, tenga en cuenta los siguientes datos.

En un hombre, entre el 60 y el 70 por ciento de su peso lo constituye el agua. Por tanto, con 75 kilos de peso, tendrá un volumen de agua de $75 \times 0,65 = 58,75$ litros.

Si ingiere una botella de cerveza de 330 centímetros cúbicos y un graduación del 5,5 por ciento, significa que ha bebido $330 \times 0,055 = 18,15$ centímetros cúbicos de alcohol: como su densidad es de 0,71, los gramos que ha ingerido serán $18,15 \times 0,71 = 12,88$.

Tenemos pues que en sus 58,75 litros tiene 12,88 gramos de alcohol, luego su tasa será de $12,88 / 58,75 = 0,22$ gr/l.

En teoría, este hombre podrá beber tres botellas, sin llegar al límite máximo permitido. Pero eso no significa absolutamente nada. Sus reacciones puede ser catastróficas para la conducción, o no. E incluso más, su tasa teórica de 0,22, puede dar una cifra completamente diferente, no sólo en una prueba de alcoholemia por espiración, sino en un riguroso análisis de sangre. Cada organismo metaboliza el alcohol de manera diferente; incluso, en di-

TRAFICO Y ALCOHOL

AUNQUE los expertos coinciden en señalar que en una tercera parte de los accidentes de tráfico influye el alcohol, lo cierto es que no existen estadísticas fiables que permitan avalar esta afirmación.

Así, de los 144.709 conductores implicados el pasado año en accidentes con víctimas, sólo hay constancia de que 4.622 habían bebido demasiado, aunque solamente a 2.193 se les efectuó la prueba del alcohol en la que dieron positivo. Si se tiene en cuenta que, en el desglose de las circunstancias psicofísicas de los conductores implicados en accidentes con víctimas, el apartado sin especificar recoge nada menos que 69.891, casi la mitad del total, se ve claramente que los datos sobre conductores ebrios resultan inexactos, ya que reflejan unas cifras muy por debajo de la realidad.

A los 4.622 casos comprobados hay que añadir los incluidos en el apartado sin especificar, que sin duda incluye conductores muertos, a los que evidentemente no se somete a la prueba del alcohol ni dan muestras aparentes de estar bebidos. Así mismo en este apartado entran también los conductores, hendedos o no, que, aunque estuvieran bebidos, no dieron muestras de estar ebrios ni pasaron la prueba. Como es obvio, las personas heridas en accidente, son evacuadas a un centro asistencial, sin que los responsables del tráfico conozcan su nivel de intoxicación.

TASA	SANCIONES
De 0,8 a 0,9.....	20.000 pesetas
De 0,9 a 1,2.....	30.000 pesetas
De 1,2 a 1,6.....	40.000 pesetas
Más de 1,6.....	50.000 pesetas

LOS EFECTOS ETILICOS

(Estos efectos pueden variar mucho de unas personas a otras, pero son admitidos como síntomas por la mayoría de los especialistas médicos)

0,2 a 0,5 Dificultades en la apreciación de las distancias. Aumenta el deslumbramiento. La conducción nocturna se hace más difícil y fatigosa. Se aumentan los riesgos moderadamente.

0,5 a 0,8 Errores en la apreciación de las distancias. Dificultad para percibir algunos colores, especialmente el rojo. Disminución del equilibrio. Lentitud de reflejos. Lentitud en la adaptación de visión a las condiciones cambiantes de luz.

0,8 a 1,2 Estado de euforia muy evidente. Dificultad para reconocer los riesgos propios y ajenos. Reducción del campo visual (efecto túnel). Casi imposibilidad de adaptar la visión a las condiciones cambiantes de luz (deslumbramiento acusadísimo). Reflejos embotados. Dificultades en la percepción auditiva. Tartamudeo y torpeza en el habla. Dificultad para evaluar las dimensiones y los límites de los objetos, incluido el coche que se conduce.

1,2 a 1,4 Absoluta incapacidad para conducir. Imposibilidad de mantener la concentración. Mareos, vértigos e imposibilidad de continuar una línea recta. Dilatación de la pupila: imágenes sin enfocar y deslumbramiento. Dificultades motrices y falta de coordinación entre miembros. Pérdida sensorial (tacto, oído y vista).

ferentes condiciones, un mismo organismo metaboliza también de manera diferente.

¿Es cierto que en ayunas la tasa es superior?

No. La tasa no varía. Lo que ocurre es que en ayunas, el alcohol pasa al torrente sanguíneo con una mayor velocidad, por lo que sus efectos son más «en pico», apareciendo y desapareciendo más violentamente. Lo que sí ocurre es que, ingerido con otros alimentos, la tasa alcanza su punto culminante con más retraso.

¿Cuánto tardan en desaparecer los efectos del alcohol?



Se estima con que el hígado oxida el alcohol a una velocidad de 100 centímetros cúbicos (71 gramos) por hora. Es decir, para eliminar el equivalente a un vaso de vino (21 gramos de alcohol) tardará poco más de 20 minutos. Pero cada organismo actúa de manera diferente. Enfermos hepáticos o trastornos hormonales, hacen variar mucho estas cifras. También se eliminan pequeñas cantidades de alcohol por el sudor o la orina.

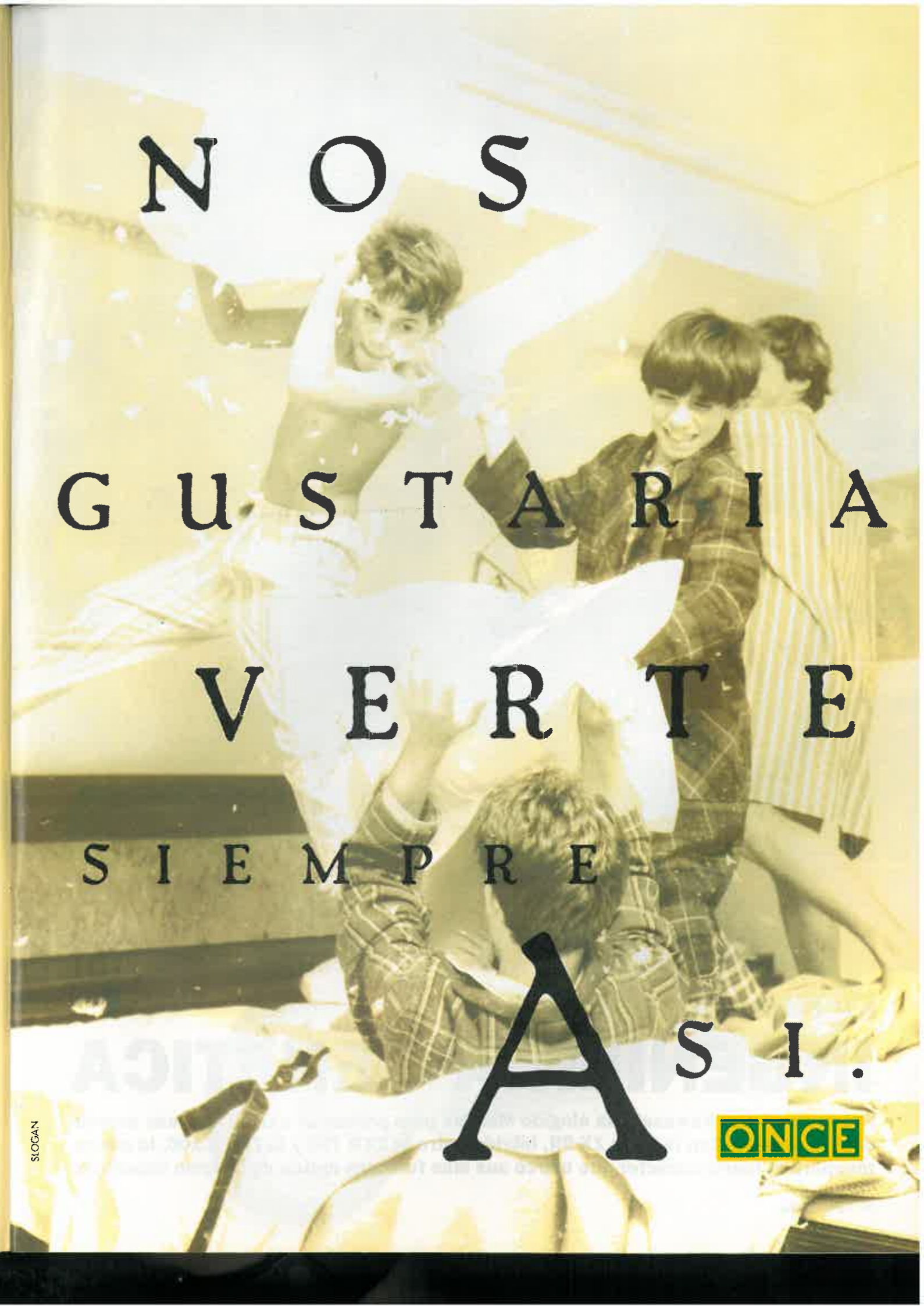
¿Afecta más a las mujeres que a los hombres?

La constitución del cuerpo de una mujer difiere de la del hombre en muchos aspectos. Uno de los principales es que su densidad es superior; las mujeres tienen menos agua. Por tanto, a igual cantidad de alcohol y peso, una mujer tendrá más alcohol en sangre que un hombre, por tanto, los efectos del alcohol son superiores. ○

José María Cernuda



Por alguna razón que desconoces, el corazón se llena de alegría, entonces la reparte por todo el cuerpo, aunque con un poco de confusión.  Los ojos sonríen. Los brazos hablan. La mente saborea... Sólo dura un instante. Pero recordamos por mucho tiempo ese fugaz y delicioso caos de los sentidos.  Si tan sólo nos pasara un poco más a menudo. Aunque nunca se sabe... Comienza un nuevo año y eso siempre trae un poco de magia a nuestras vidas.



N O S

G U S T A R I A

V E R T E

S I E M P R E

A S I .

ONCE

SLOGAN



Juan Luis Soto
Enviado Especial

CON el nuevo año llegará a España el último esfuerzo de Kawasaki dentro de la actual y competitiva clase de las deportivas, la nueva Ninja 900.

En Malasia, Kawasaki hizo posible que 140 periodistas especializados de todo el mundo la sometieran a cuatro jornadas de exhaustivas pruebas. Para ello, durante dos días se dispuso del moderno circuito de Shah Alam, en el que además se contó con la colaboración del mismísimo Campeón del Mundo de Super-

MAQUINA DE LA VERDAD
En el circuito de Shah Alam y con la inestimable colaboración de Scott Russell, la Ninja se probó al límite. El color verdiblanco no vendrá a España para distinguirla de la ZXR.

Kawasaki Ninja ZX-9R

INGENIERIA GENETICA

Por segunda vez Kawasaki ha elegido Malasia para presentar una de sus más esperadas novedades. Con la Ninja ZX-9R, híbrida entre la ZXR 750 y la ZZR 1.100, la marca recupera el fuerte carácter que marcó sus más famosas motos de turismo deportivo.



FICHA TECNICA

MOTOR:

De cuatro cilindros en línea dispuestos transversalmente de cuatro tiempos refrigerado por agua. Diámetro por carrera: 73,0 x 53,7 mm. Cilindrada total: 899 cc. Relación de compresión: 11,5 a 1. Potencia máxima: 139 CV a 10.500 rpm. Par máximo 9,8 Kgm a 9.000 rpm.

ALIMENTACION:

Cuatro carburadores Keihin CVKD a depresión de 40 mm. Encendido electrónico CDI.

TRANSMISION:

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

BASTIDOR:

Chasis perimetral de aluminio y subchasis de tubo de acero de sección redonda. Horquilla delantera telehidráulica de 41 milímetros de diámetro y 110 mm. de excursión. Suspensión trasera Uni-Trak con 145 mm. de excursión. Doble freno delantero de disco de 285 mm. de diámetro con pinza de cuatro pistones en paralelo. Freno posterior de disco de 194 mm. de diámetro. Neumático delantero Bridgestone 120/70 ZR17. Neumático posterior Bridgestone 180/55 ZR 17.

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.440 mm. Longitud máxima: 2.085 mm. Altura máxima: 1.165 mm. Anchura máxima: 725 mm. Altura del asiento: 800 mm. Peso en seco: 215 Kgs. Depósito de combustible: 20 litros.

bikes, Scott Russel que, por cierto, acaba de firmar por tres años más con la marca para defender su flamante título. Asimismo estuvo presente el otro piloto oficial, el británico Terry Rymer.

En el circuito, se puso pronto en evidencia el eficaz combinado resultante en esta moto y que hereda cualidades innatas de la deportiva ZXR 750 y de la rapidísima ZZR 1.100. Lo primero que sorprende es una inusitada manejabilidad. Al leer en la carpeta de prensa un precio declarado de 215 kilogramos en seco, se sale de los boxes con cierto



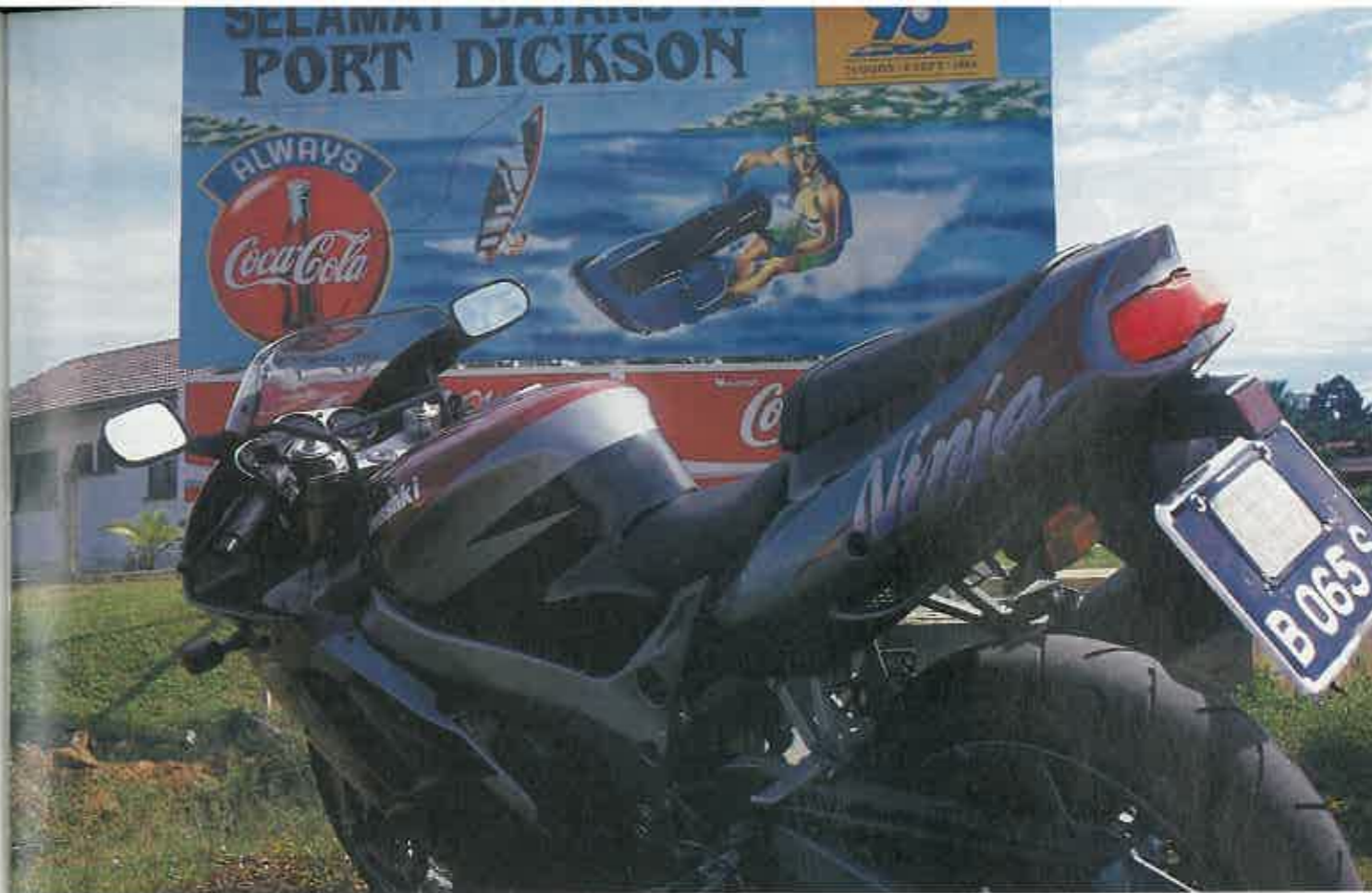
SIN PIEDAD
Russell no se andó con remilgos a la hora de sacarle partido a la Ninja. Abajo, espacio con ubicación para el antirrobo.



prejuicio opuesto a las técnicas curvas del circuito malayo. Pero la corta distancia entre ejes, la rigidez del chasis y el sobresaliente funcionamiento de las sofisticadísimas suspensiones multirregulables permiten una agilidad mayor de lo que se espera de una moto de estas dimensiones. En circuito, tan sólo los neu-

máticos de calle marcaban el límite. La estabilidad, tanto en línea recta como en curva es excelente y a ello se suma una especial precisión de la dirección que permite trazar tan fino como con una deportiva pura. En estas circunstancias, puede aprovecharse mucha de la generosísima potencia del motor y, en estos casos, se pone de relieve un sistema de frenos fuera de lo común. Los ocho pistones delanteros para las fogosidades y los kilos de la Ninja de forma potente y dosificable.

El otro argumento en el que se apoya la nueva guerrera de Kawasaki es su motor, derivado del 750 y muy estudiado para destacar en su particular segmento. Siguiendo con el planteamiento de equilibrio general de la moto, (pero sin renunciar a un fuerte carácter, muy «Kawa»), esta avanzada mecánica dispone de una respuesta enormemente generosa en toda su gama de utilización. De diseño muy compacto, doble árbol de levas, dieciséis válvulas con sólo 20 grados de inclinación (herencia de la experiencia de Superbikes) y pistones realizados en aluminio, el motor ofrece lo mejor de sí entre las 6.500 y las 10.500 revoluciones por minuto. Pero a 5.000 revoluciones ya rinde el 75 por ciento de su par motor, lo que permite una



utilización de lo más agradable, tanto en conducción deportiva como en conducción turística. La caja de cambios es de seis relaciones, con una primera muy corta y una larga sexta que permite superar con facilidad los 260 kilómetros por hora, pero que, gracias a la uniforme respuesta del cuatro cilindros, también permite recuperar desde 3.000 revoluciones por minuto sin protestar. Rodando a regímenes medios, la Ninja es una silenciosa exhalación que esconde con absoluta discreción la temible fuerza que posee.

Durante esta presentación mundial, se puso de manifiesto en el cambio una cierta imprecisión de la caja de cambios y más concretamente en las reducciones a altos re-

gímenes entre cuarta - segunda y tercera - segunda. Los responsables de Kawasaki ya anunciaron que nada más llegar a Japón investigarían el anormal funcionamiento de estas primeras unidades para solventarlo. Por lo demás, el motor está muy trabajado en el aspecto refrigeración y engrase, además de incorporar el Sistema de Aire Limpio Kawasaki (KCAS) que consigue una mayor combustión de la gasolina.

La posición de conducción varía notablemente respecto a la referencia más próxima al compartir el mismo chasis, la ZXR 750. La distancia entre el sillín y los estribos es mayor, consiguiéndose una posición mucho más

cómoda para viajar. Los semimanillares, planos y abiertos, y el acertado diseño del depósito, terminan por ofrecer un nivel de confort imprescindible para utilización turística. El motor va ahora anclado mediante un *silent-block* a un subchasis de tubo de acero en forma de doble cuna añadido al chasis perimetral de aluminio, lo que elimina las vibraciones del motor. En cuanto al pasajero, sin que la posición sea especialmente incómoda, se hecha en falta un asa posterior similar a la de la ZZR 1.100. La aerodinámica y la protección del carenado están especialmente conseguidas, herencia directa del diseño general de la actual gama Z.

Con la Ninja, Kawasaki ha recuperado el espíritu que hizo leyenda de la Z-1 900 del 73 y de la GPZ 900 R del 83. Ahora, y aprovechando la última tecnología aplicada a ganar el Campeonato del Mundo de Superbikes, confía en marcar otra década con la nueva Ninja. Bronca pero obediente, deportiva pero lógica, la Ninja tiene a priori muchas bazas para perpetuar esa sucesión que ha caracterizado siempre a Kawasaki. Habrá que esperar a ver qué deparan los altibajos bursátiles de Tokio para saber el precio exacto con el que se comercializará en España. ○

TIGRE DE LA MALASIA
La península malaya se hace pequeña para la Ninja. Los colores que vendrán a España son este granate y el verde. El precio, aún por determinar, será superior al millón y medio de pesetas.



RIGIDEZ
El chasis perimetral recibe en la 900 un subchasis de tubo al que se ancla el motor, derivado de la ZXR, por medio de *silent-blocks*.



Kawasaki GPZ 500 S TENTACION LOGICA

Ligera, estable, cómoda, divertida... la nueva GPZ 500 S nace con clara vocación popular. Pero más acabada y mejor equipada que su antecesora.

A PROVECHANDO la ocasión, Kawasaki presentó simultáneamente su modelo media cilindrada, la GPZ 500 S. Después de utilizarla durante dos días por las variadas carreteras malayas, donde hay desde casi pistas hasta excelentes autopistas, el balance fue muy positivo. Mejora netamente al anterior modelo en estabilidad, confort y respuesta del motor. Todo ello gracias a barras de horquilla de mayor sección, retoques en el tarado, nuevas ruedas que

pasan de 16 a 17 pulgadas y un sistema de ignición electrónico muy preciso. También, la polifacética GPZ 500 S recibe nuevos frenos más potentes y un rediseño general que incluye carenado y espejos más aerodinámicos, nueva instrumentación y un colín trasero distinto y más a tono con la hermanas mayores. Todo ello hace prever que el precio de esta tentadora moto para todos los días se sitúe irremisiblemente alrededor de las ochocientas mil pesetas. ○

FICHA TECNICA

MOTOR:

De dos cilindros paralelos dispuestos transversalmente. Cuatro tiempos refrigerado por agua. Diámetro por carrera: 74 x 58 mm. Cilindrada total: 498 cc. Relación de compresión: 10,8 a 1. Potencia máxima: no declarada. Par máximo no declarado.

ALIMENTACION:

Dos carburadores Keihin CVK a depresión de 34 mm. Encendido electrónico CDI.

TRANSMISION:

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

BASTIDOR:

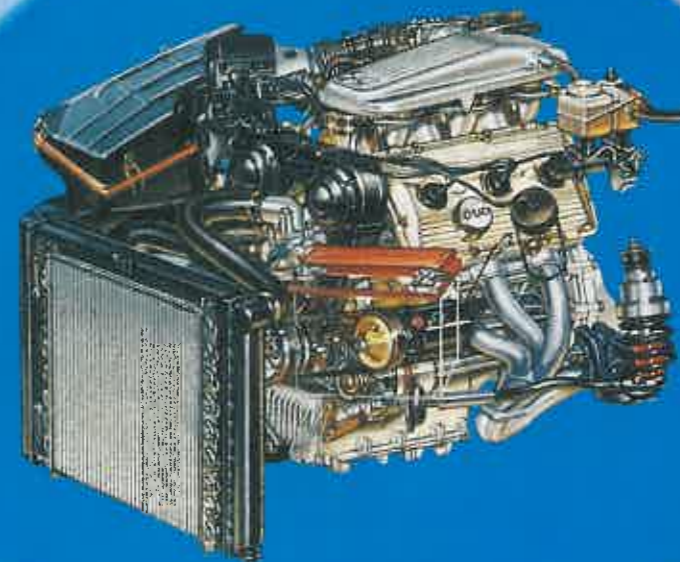
Chasis de doble cuna en tubo de acero con subchasis desmontable. Horquilla delantera telehidráulica de 37 milímetros de diámetro y 130 mm. de excursión. Suspensión trasera Uni Trak con 100 milímetros de excursión. Doble disco de freno delantero con 280 mm. de diámetro montando pinza de doble pistón en paralelo. Freno posterior de disco de 230 mm de diámetro. Neumático delantero 110/70 - 17" 54H T/L. Neumático posterior 130/70 - 17" 62H T/L.

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.435 mm. Longitud máxima: 2.095 mm. Altura máxima: 1.160 mm. Anchura máxima: 700 mm. Altura del asiento: 750mm. Peso en seco: 176 Kgs. Depósito de combustible: 18 litros.



EL NUEVO CONCEPTO DE PROTECCIÓN INTEGRAL



-40°C

+110°C

Parafllu¹¹ EL PRIMER PROTECTOR DE RADIADORES.


PARAFLLU 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 PARAFLLU 11 LE ASEGURA LA PROTECCIÓN DEL CIRCUITO DE REFRIGERACIÓN INCLUSO A TEMPERATURAS DE +110°C. ALARGANDO ASÍ LA VIDA DE SU MOTOR.

2.- PROTECCIÓN GLOBAL DE LOS COMPONENTES DEL CIRCUITO. PARAFLLU 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. PARAFLLU 11 PERMITIRÁ A SU VEHÍCULO COMPORTARSE EN LAS MEJORES CONDICIONES AUNQUE LA TEMPERATURA EXTERNA LLEGUE A LOS -40°C.

 FL IBERIA S.A.

iiiOFERTA!!!

Tu revista favorita **Motor 16** ha creado especialmente para los titulares de la

Tarjeta Motor 16

unas páginas especiales con el primer número de cada mes donde puedes encontrar las mejores ofertas con precios muy especiales. Accesorios del automóvil, sorteos, servicios especiales, descuentos, artículos de boutique, etcétera, y con la comodidad de recibir en tu domicilio las ofertas. Estas páginas aparecerán en el primer número de cada mes de Motor 16. Si aún no tienes tu tarjeta, ¡solicítala ya! En la revista Motor 16 encontrarás un cupón de solicitud y en unos días la recibirás en casa de forma gratuita. Así podrás acceder a las estupendas ofertas que te hemos preparado.



Pide ya GRATIS tu nueva Tarjeta Motor 16

4T1 T48

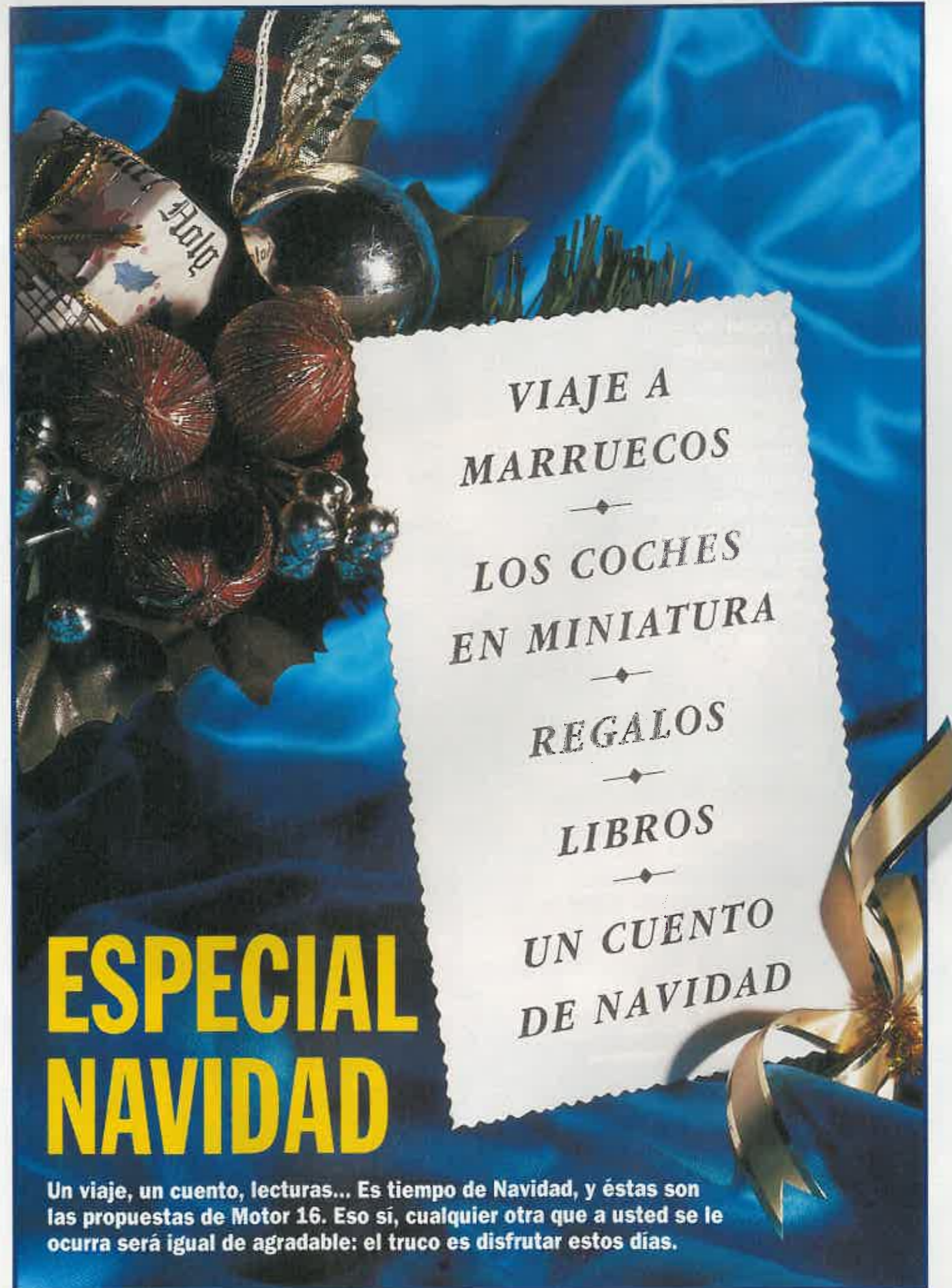
Rellena claramente con tus datos y envía este cupón a la dirección abajo indicada

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

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

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

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



VIAJE A
MARRUECOS
—
LOS COCHES
EN MINIATURA
—
REGALOS
—
LIBROS
—
UN CUENTO
DE NAVIDAD

ESPECIAL NAVIDAD

Un viaje, un cuento, lecturas... Es tiempo de Navidad, y éstas son las propuestas de Motor 16. Eso sí, cualquier otra que a usted se le ocurra será igual de agradable: el truco es disfrutar estos días.

MARRUECOS

NAVIDAD OCRE

De acuerdo, las Navidades son unas fechas entrañables que la tradición empuja siempre a vivir en familia, al amor del fuego del hogar, a la sombra de una copa de cava... Pero el tiempo de Navidad también es un periodo vacacional perfecto para buscar la calidez del sur. ¿Por qué no, por una vez, romper con la rutina navideña de cada año, tomar nuestro automóvil y, así, en libertad, rastrear otros ambientes, otros paisajes, otras gentes? Aquí, muy cerca. ¿Por qué no en Marruecos?

UN recorrido que en sólo siete días transporta al viajero a otro mundo. Una Navidad distinta, que provocará sensaciones poco tradicionales. Parte de Tanger y, bordeando el litoral atlántico, gana el sur,

en dirección a Rabat y Casablanca. La primera de estas ciudades no supone apenas variaciones sobre el concepto clásico que puede esperarse de la capital administrativa de un país. Rabat, fuera del recinto amura-

llado de su Medina, queda indisolublemente ligada a su condición de centro político y cultural de Marruecos. Sus amplias avenidas, universidad, modernos edificios e inmensos parques, especialmente los situados

VIAJE

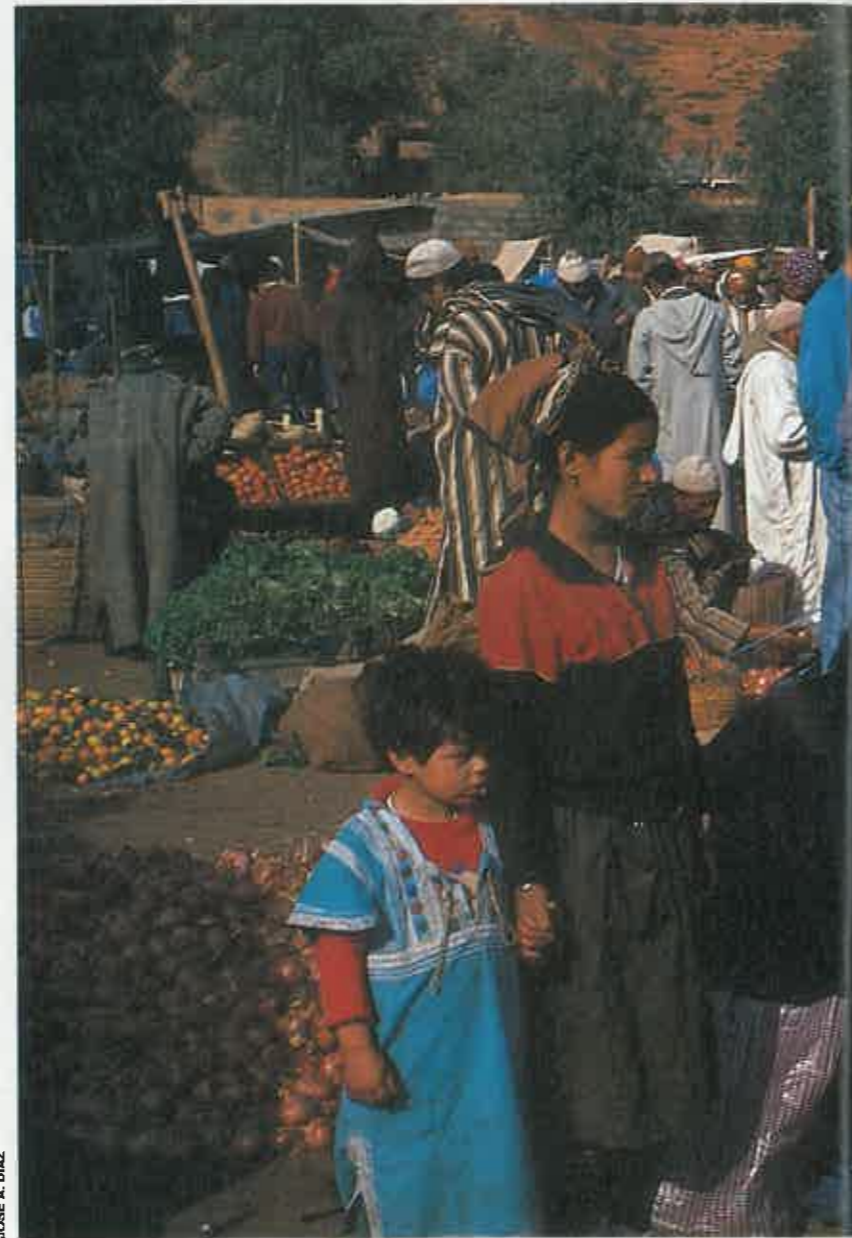


en torno al Palacio Real, le otorgan un carácter muy europeo. Algo similar ocurre con Casablanca. A despecho del poder de evocación que sólo pronunciar su nombre tiene, lo cierto es que se trata de un moderno conjunto urbano, carente del atractivo y la monumentalidad de otras ciudades marroquíes, y donde, si acaso, sólo justifica una parada invernal la contemplación de esa contradicción constante que se produce en todas las grandes ciudades de los países en vías de desarrollo.

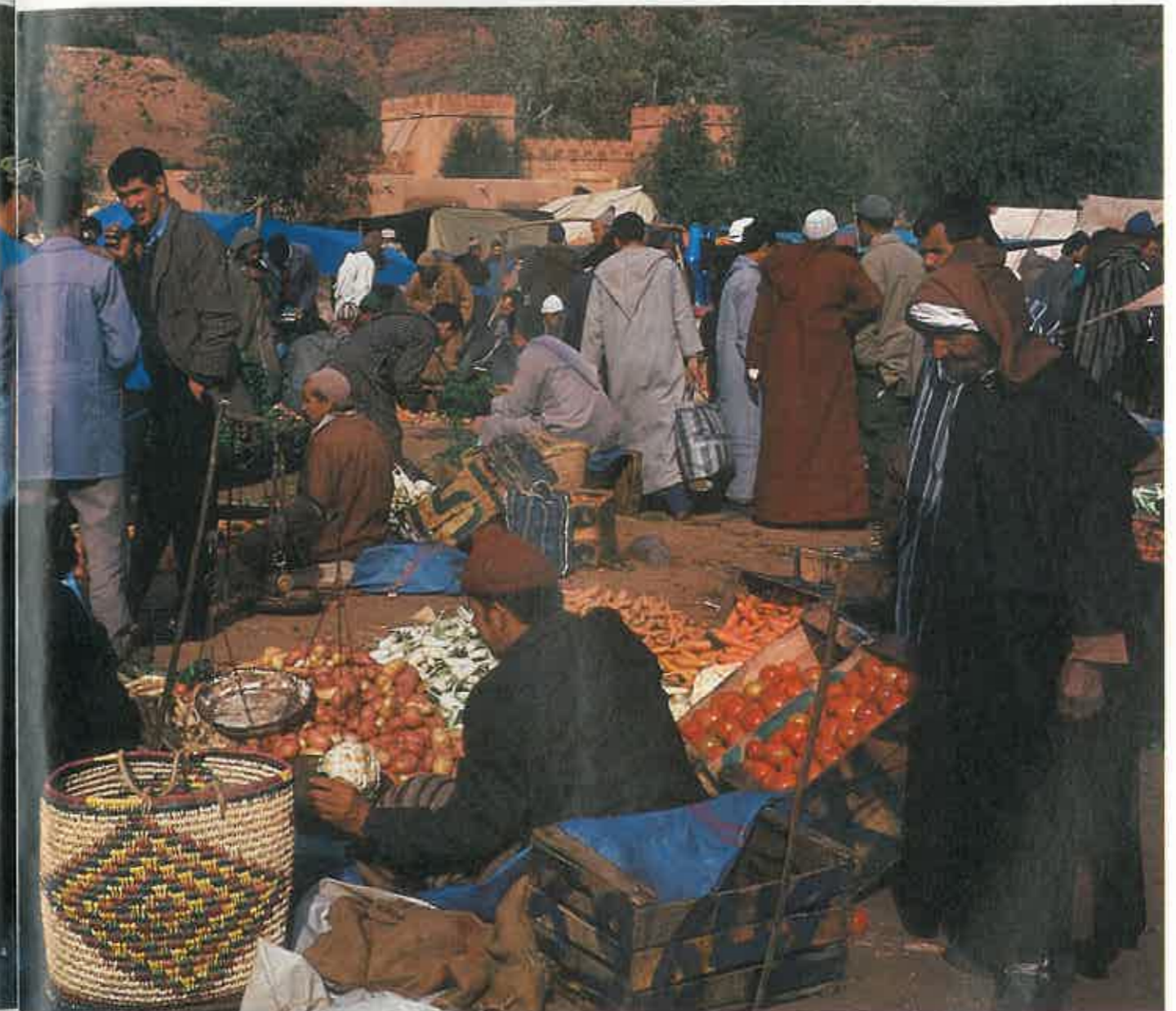
LA JOYA DEL SUR

Por ello la primera etapa debe ser Marrakech. Este es otro mundo, y la Navidad constituye la mejor época del año para visitarlo, lejos del agobio turístico de la temporada alta y de los rigores climáticos veraniegos. Sus murallas de adobe, en algunos tramos tan perfectamente conservadas que parece que fueron acabadas ayer, dan color a la bandera marroquí. De su nombre deriva el de todo un país. Los intrincados «souk» de la Medina, abriéndose en ocasiones en breves páginas donde grandes alfombras cubren edificios enteros, en algunos tramos techados con cañizo para impedirle al sol abrasador el acceso hasta las recoletas callejas, exponiendo desde sus innumerables tiendas los más exóticos productos, son los más sinceros de todo Marruecos. Algunos de los edificios monumentales que contiene la ciudad suponen un bello acercamiento al primor y la delicadeza árabes. De entre ellos, destaca el interior de las tumbas saadianas, con sutiles columnas de mármol blanco, recoletos jardines y techos afiligranados, y el minarete de la Kutubia, cuya réplica exacta es la Giralda sevillana. El inmenso palmeral que abraza el recinto urbano, junto con el melancólico parque de la Menara, componen el marco de una de las más fascinantes ciudades del Magreb.

Pero Marrakech cuenta aún con más alicientes. La plaza de Jemaa el Fna es el corazón hacia el que converge toda la vida de la ciudad. Contemplar el transcurso de un día en ese espacio triangular es una de las experiencias más apasionantes que



JOSE A. DIAZ



JOSE A. DIAZ

OTRO MUNDO
Nada que ver con el horizonte habitual. Las ciudades, los paisajes, las gentes y sus costumbres le llenarán de nuevas sensaciones que, con toda seguridad, no había experimentado hasta ahora.



JOSE A. DIAZ



puede vivirse en todo el mundo. Desde la mañana, cuando comerciantes, aguadores, cocineros callejeros, vendedores de quincalla, escribas, sacamuelas, echadoras de cartas y todo un inconcebible mosaico humano toma posesión de la plaza, hasta la noche, cuando saltimbanquis, bailarinas y encantadores de serpientes cierran el espectáculo; la vida de Marrakech gira en torno a la Jemaa el Fna y el visitante contempla, incrédulo, lo que en ella se produce.

RUTA DE LAS KASBAHS

Desde Marrakech, cruzando el imponente macizo del alto Atlas, a través del paso del Tizi-ticka, en dirección a Quarzazate, se bordea, en espectacular despliegue paisajístico, alternando la visión de cumbres nevadas con la aridez rojiza de las más cercanas ondulaciones, transcurre la ruta de las Kasbahs, con imprescindible parada en Ain Benhaddou, una de las aldeas fortificadas mejor conservadas del país, cuyas almenas de adobe semejan castillos de arena húmeda en permanente amenaza de descomposición.

La Kasbah de Tiffoultoute, con sus construcciones ocre sobresaliendo por encima de la población, y, sobre todo, las cercanías del palmeral de Skura, acercan al viajero a este particular modo de vivir del sur marroquí. La arquitectura de adobe, formada a partir de gruesos muros de barro, reforzados con piedras y paja, permitía, a pesar de su fragilidad, resistir los fuertes calores presaharianos y facilitar la defensa de las aldeas ante las incursiones de los nómadas.

Tinerhir, cuya enorme Kasbah preside un vastísimo palmeral regado por el Oued Todgha, cuenta con el emplazamiento idóneo para explorar las gargantas del Dades y del propio Todgha. Las primeras son de difícil acceso, salvo que se disponga de un todo terreno, pero hacia la parte más interesante de las del Todgha, discurre una bellísima carretera asfaltada que va desubriendo, a vuelo de pájaro, impresionantes vistas sobre el conjunto del oasis y su increíble aglomeración de palmeras.

Las gargantas, en sí mismas, fueron excavadas por el incesante flujo del río en un terreno calcáreo, alcan-

JOSE A. DIAZ



ABRIR LA MENTE
A sus habitantes de carácter abierto, casi obsesivo. A sus frías pero espirituales construcciones pétreas. A sus calles y mercados atestados de gente ruidosa y parlanchina. Déjese invadir por Marruecos.

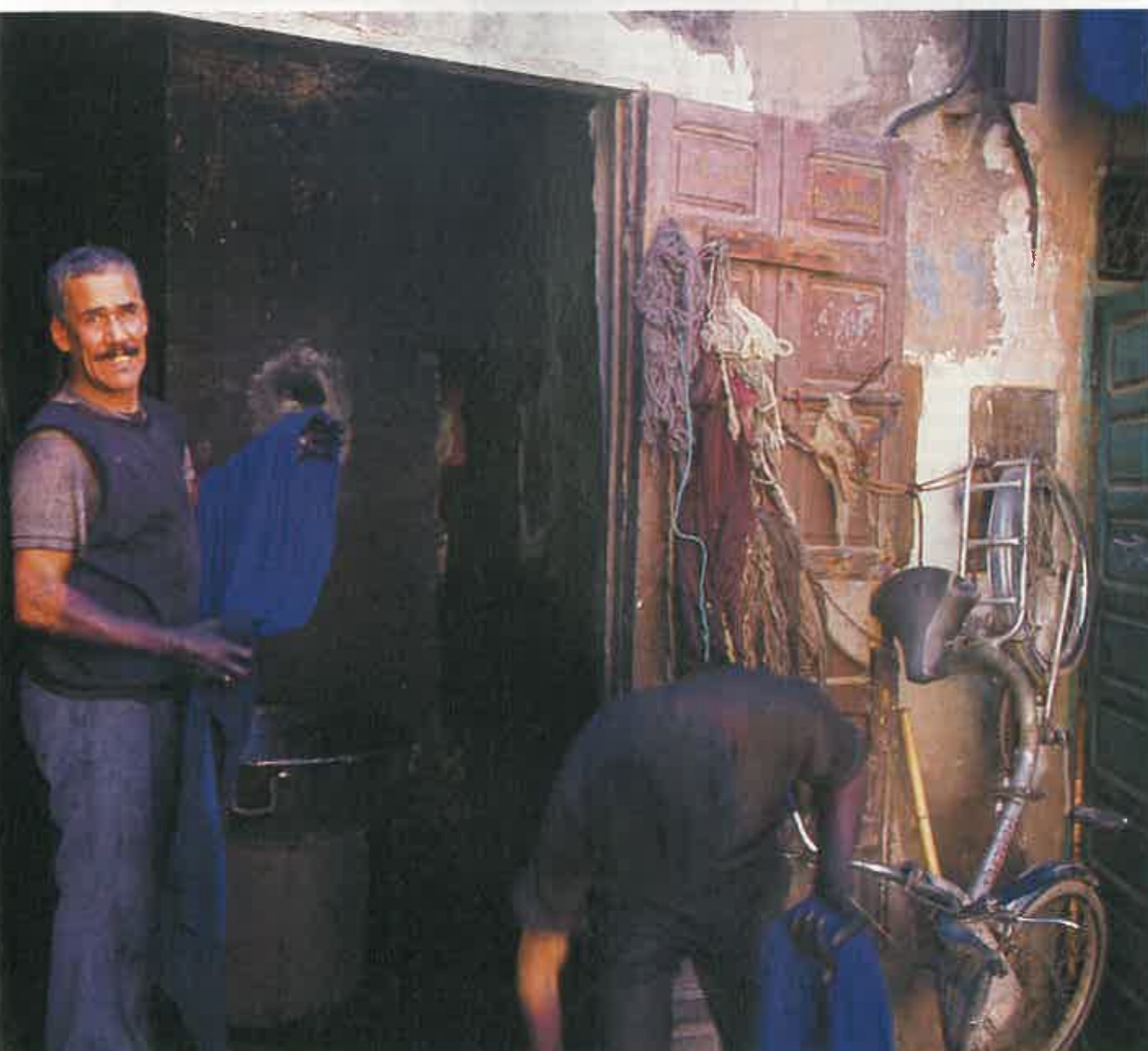
JOSE A. DIAZ



JOSE A. DIAZ



ANTONIO FUSTER



zando sus paredes hasta 300 metros de altura. Su estrechez apenas permite contemplar más que pequeñas franjas del azul del cielo. Por el fondo, discurren las aguas curiosamente cálidas y claras del Todgha, salpicadas de pequeños grupos de palmeras. Entre Er Rachidia y Rich se extiende la parte más espectacular del valle del Ziz. El río ofrece un majestuoso contraste con las numerosas aldeas fortificadas y las áridas montañas ocre que lo flanquean.

La pequeña y moderna localidad de Midelt constituye el cambio necesario entre las regiones predesérticas del Sur marroquí y los altiplanos rocosos del Atlas Medio que conducen a Fez.

TODO EN TRES LETRAS

Fez es uno de los más tradicionales centros religiosos e intelectuales del Magreb. Durante mucho tiempo fue sede de artistas e intelectuales venidos de todo el horizonte musulmán e incluso europeo. La ciudad actual, dividida en tres sectores, de los que el más interesante es el denominado Fez El Bali, se presenta al viajero como una desconcertante amalgama de edificaciones sin solución de continuidad. El ambiente que se vive en el interior de sus tortuosos viales es irreal, compuesto de sombras sin matices, por donde deambulan sus habitantes mezclados con los miles de turistas que diariamente invaden la Medina. Los distintos oficios que dan vida económica a la ciudad se agrupan por barrios que, calleja tras calleja, no dejan de maravillarse al visitante que discurre entre sus casas milagrosamente en pie. Mezquitas, palacios y medersas quedan incrustados en los tortuosos viales. Echar una rápida ojeada al interior rutilante (de acceso prohibido a los no creyentes) de alguna mezquita, en medio de la miseria circundante, encandila. Y, aunque Fez el Bali, va progresiva-

mente perdiendo autenticidad y convirtiéndose en un desacostumbrado atractivo turístico, su reposada visita aún resulta imprescindible.

Fez, además, es el punto de partida para un circuito que, en el espacio de un día, puede acercar al viajero a otra ciudad imperial, Meknes, a los restos ingentes de la vecina localidad romana de Volubilis, y a Moulay Idriss, una recoleta ciudad santa que, aún hoy, sigue invitando al recogimiento y a la introspección, a pesar de su escaso contenido monumental.

AROMAS DE ESPAÑA

La última etapa en este apresurado circuito invernal por Marruecos, debe trasladar a Ceuta. La carretera atraviesa el macizo montañoso del Rif, donde el paisaje parece compuesto en dos niveles. El más alto, anunciador de los grandes panoramas mediterráneos, lo forman peñas grises e inanimadas, mientras que el inferior, cubierto en esta época de vital verde, aparece poblado por rebaños ovinos, permanentemente acompañados del pastor.



ANTONIO FUSTER

Una desviación en la carretera principal llega hasta Chechouen, una encantadora localidad, colgada del Rif, donde se produce una combinación hechizante entre un luminoso azul, un blanco purísimo y el rumor permanente de las fuentes de agua cristalina que, desafortunadamente, la sequía comienza a matar. Es un verdadero placer estético recorrer con calma sus apretadas calles, recrearse en sus delicados recodos y situar el paso al nivel del de sus tranquilos habitantes.

En el último impulso de esta ruta, no hay que dejarse intimidar por el aspecto inicialmente anodino de Tetuán. Es necesario penetrar un poco más en la ciudad para descubrir las maravillas que contiene. En muchos lugares, uno parecerá que se encuentra en un pueblo andaluz. Especialmente, la zona de Mellah (el barrio judío), conserva multitud de rejas forjadas, al estilo de las que pueden verse en el sur de España. Muchos letreros, sorprendentemente escritos en castellano, son la evidencia de que ésta fue la capital del Protectorado español en el Norte de África.

La fisonomía general de las edificaciones, agarrándose inestablemente a la falda de una loma, en una estampa cubista y llena de vida, le devolverán, sin embargo, al concepto árabe de ciudad. Y en el interior, la actividad que bulle pujante, los dispares olores que la pueblan, la saturación de imágenes inusuales que recibirá, crearán en usted un sentimiento único, incomparable, imposible de definir.

Ese sentimiento que sólo las cosas realmente hermosas pueden crear, y que, Marruecos, por su exotismo, por las joyas ciudadanas que contiene, por la maravilla de sus paisajes únicos, provoca.

Aquí, tan cerca, cambie, por una vez, sus navidades blancas por unas Navidades de color ocre: en Marruecos. ○

Antonio Fuster

MARRAKECH

Clave de la visita: el itinerario del viaje a Marrakech puede iniciarse en la plaza de la Libertad. Desde allí, cruce las murallas y siga por la Avenida de Mohamed V, hasta la plaza Jemaa El Fna. Antes de llegar a ella, queda a la derecha la mezquita de la Kutubia. Por una calleja lateral de la plaza, comience a maravillarse con los souks, pero reserve tiempo para darse un paseo en el coche en torno a las murallas, cruzar el palmeral y acercarse a la Menara. Bajo ningún concepto permita que el atardecer le sorprenda en un lugar distinto a la terraza superior del Café de France, en la Plaza Jemaa El Fna: verá una de las puestas de sol más maravillosas de su vida. Después piérdase en el jaleo de la Plaza.

Dónde comer: lo mejor que tiene Marrakech para comer en un marco adecuado es el Restaurante Riadh, situado en una casa de ambiente árabe, en Arset el Maarch. También puede probar la Maison Arabe (5, Derb el Ferran), pero su precio no se corresponde a veces con la calidad de lo que ofrece. No olvide tomar un pincho de cordero (Kebab) en uno de los muchos puestos de la Plaza de Jemaa El Fna.

Dónde dormir: desde el lujosísimo y caro Mamounia hasta las más ínfimas pensiones, totalmente desaconsejables. El hotel Saadi posee una magnífica relación calidad-precio.

JOSE A. DIAZ



FEZ

Clave de la visita: necesariamente, la primera visión de Fez debe ser desde las tumbas Merinidas. El panorama de murallas, viviendas apretadas y, al fondo, el Atlas, es inolvidable, sobre todo al atardecer. Después, puede introducirse en la Medina por la Bab Jamai. Cerca queda el barrio de los Curtidores, que es obligatorio ver. La Medersa Bu Inania, una de las más importantes de Fez, es uno de los edificios monumentales más característicos de la ciudad. Nada comparable, sin embargo, al placer de deambular sin rumbo fijo por el laberinto de callejuelas que componen la vieja Medina.

Dónde comer: la comida de Fez difiere a la del resto de las ciudades marroquíes debido, con toda probabilidad, a la mezcla de culturas que aquí se produjo en el pasado. Aun cuando en el recinto de el Jedid, perdidos en el conjunto urbano, existen varios buenos restaurantes, el más recomendable es el Al Fassia, un clásico de Fez. Más reciente, aunque adquiriendo rápidamente renombre, es Al Firdous, fácil de localizar puesto que se encuentra muy cerca de la Bab el-Guissa.

Dónde dormir: las dos mejores opciones son el Hotel Des Merinides y el Palais Jamai, pero en ambos deberá dejar muy claro, antes de aceptar la habitación, que la quiere con vistas a la Medina. El primero de ellos está en la colina, próxima a las tumbas Merinidas, dominando todo el recinto urbano de Fez el Bali, mientras que el Palais Jamai es un edificio integrado en el conjunto de la Medina.

JOSE A. DIAZ



INFORMACIONES

Idiomas: árabe, francés, bereber y algo de español. **Formalidades aduaneras:** pasaporte exclusivamente. Su vehículo necesita la carta verde. **Precauciones sanitarias:** no se requiere vacuna alguna. Procure tomar bebidas embotelladas y coma únicamente alimentos cocinados. **Cómo llegar:** en Ferry desde Algeciras hasta Ceuta o Tánger, y desde Almería o Málaga hasta Melilla. **Clima:** el norte es fresco y puede encontrar nieve. La temperatura en Marrakech, la ruta de las Kasbahs, y hasta Midelt, puede permitirle viajar en mangas de camisa. **Gastronomía:** Harira (una reconfortante sopa muy especiada), el Cus-Cus (sémola con verduras y carne), el Tagine (guiso de carne) y el Mesui (cordero asado). Los dulces son excelentes y el té a la menta una gloria nacional. **Carreteras:** en el recorrido propuesto no existen problemas especiales con las carreteras. La mayoría de los carteles indicadores son bilingües. **Combustible:** no encontrará graves problemas de suministro. Hay gasolina sin plomo en todas las grandes ciudades. **Asistencia mecánica:** las grandes ciudades tienen talleres oficiales de las marcas más importantes. **De compras:** artesanía, pieles, alfombras, cobre, plata y todo lo habitual. No olvide regatear. **Guías:** oficiales y no oficiales (fije de antemano el precio, evitará sorpresas).



ANTONIO FUSTER



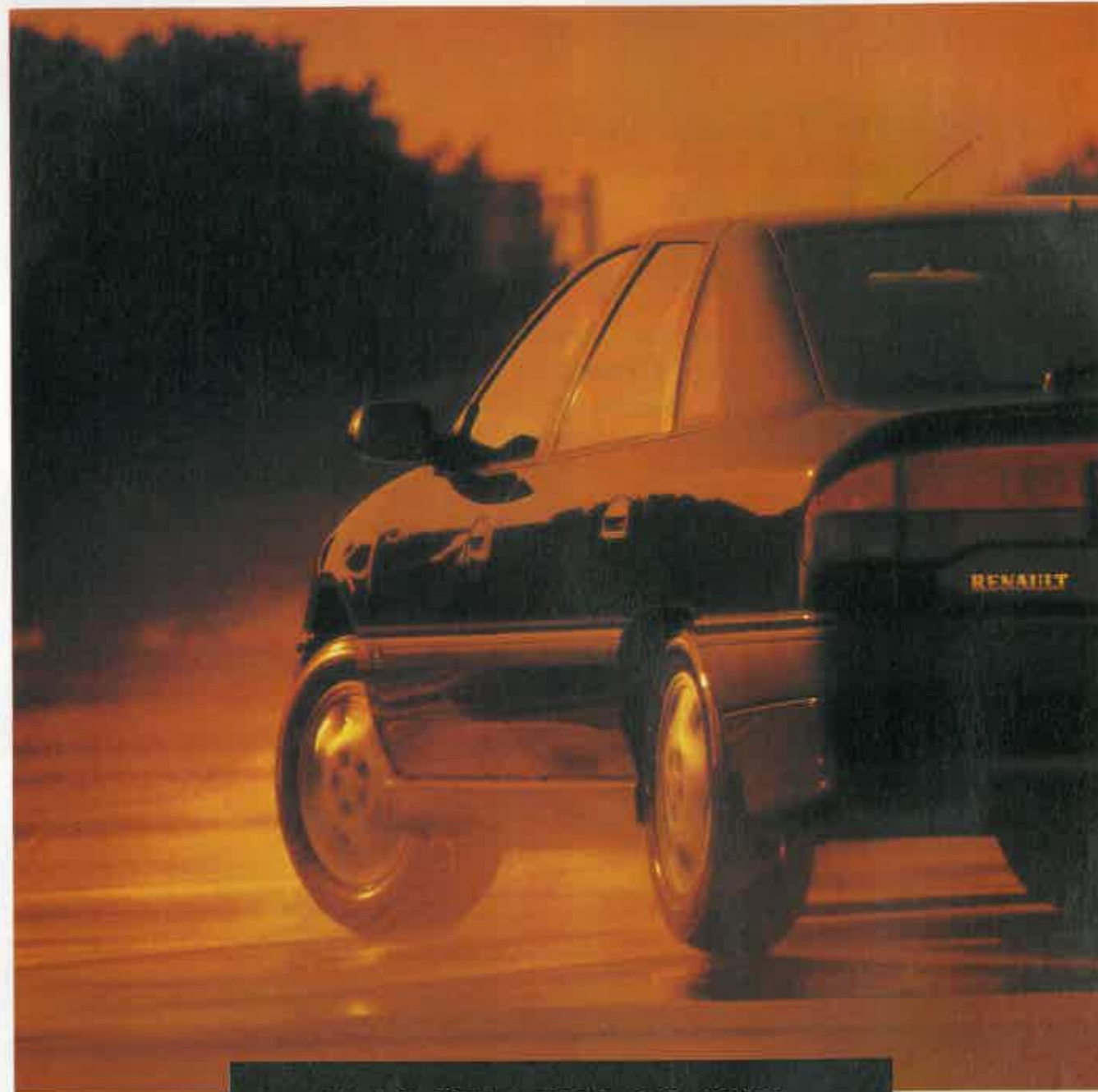
MAS QUE UNA SENSACION.

Busque la sensación de seguridad que da estar rodeado de lo que verdaderamente se quiere. Una sensación que muy pocas cosas pueden transmitir. Y que, con Safrane, le acompañará en todo momento. Busque la seguridad que le da la más avanzada tecnología. La seguridad del ABS, de la dirección asistida variable. Del airbag incorporado al volante. De las barras de protección en las puertas. La seguridad que da el poder controlar desde



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones a su servicio. RENAULT recomienda lubricantes Elf



MAS QUE UN COCHE.

el interior, y con sólo pulsar un botón, la velocidad, la amortiguación y la altura de la carrocería según las condiciones de la carretera y su estilo de conducir. Descubra en Safrane la sensación de protección. Algo difícil de explicar. En Safrane, algo fácil de vivir. Renault Safrane es más que un coche. Es una sensación.



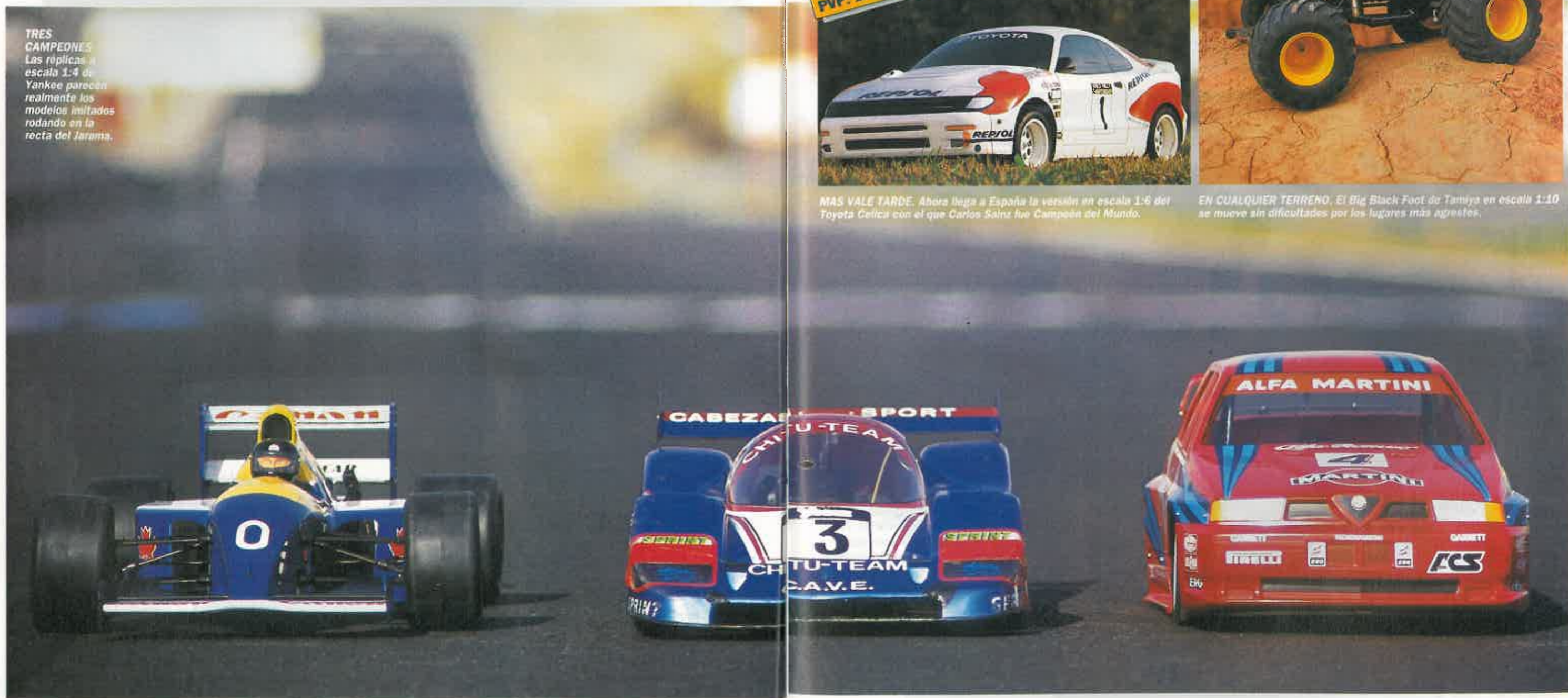
SAFRANE

Más que un coche, una sensación.

JUGUETES MILLONARIOS SUEÑOS A ESCALA

Es muy difícil reunir sobre el asfalto del mismo circuito tres vehículos tan carismáticos como el Williams-Renault campeón actual de Fórmula 1, el Jaguar de Sport prototipos y el reciente campeón del certamen Alemán de Turismos el Alfa Romeo 155 DTM. Todo es un efecto óptico, la realidad es algo más modesta.

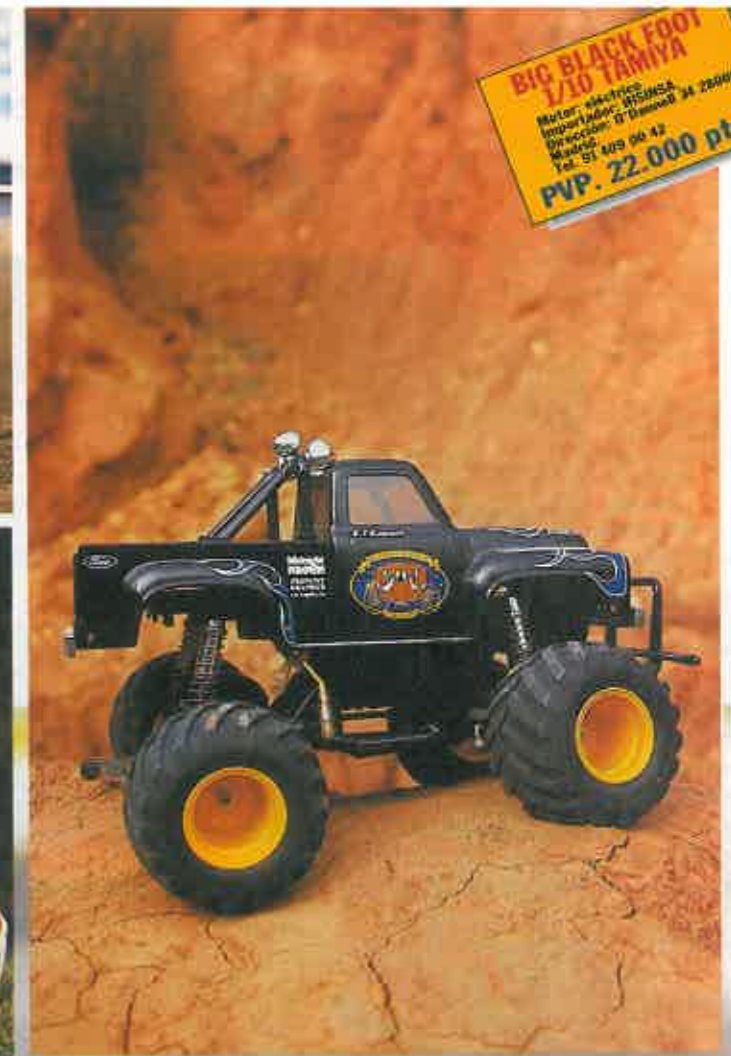
**TRES
CAMPEONES**
Las réplicas a
escala 1:4 de
Yankee parecen
realmente los
modelos mitados
rodando en la
recta del Jarama.



**KYOSHO
CONCEPT 30**
Motor: explosión, 7,5 cc
Peso: 7,5 kg
Distribuidor: MOBIEL, TEC
Dirección: Centro Océa Via
de Montaleza s/n 103
PVP. 160.000 pts.



**TOYOTA CELICA
1/6 KYOSHO**
Motor: explosión, 22 cc
Potencia: 1,5 cv
Importación: HISPATOLS
Dirección: Madrid Tel: 91
552-0335
PVP. 170.000 pts.



**BIG BLACK FOOT
1/10 TAMIYA**
Motor: eléctrico
Importación: HISSIDA
Dirección: O'Donnell 34 28049
Tel: 91 609 00 42
PVP. 22.000 pts.

MAS VALE TARDE. Ahora llega a España la versión en escala 1:6 del Toyota Celica con el que Carlos Sainz fue Campeón del Mundo.

EN CUALQUIER TERRENO. El Big Black Foot de Tamiya en escala 1:10 se mueve sin dificultades por los lugares más agrestes.

Especial Navidad

WILLIAMS-RENAULT 1/4 YANKEE
 Motor: explosión, 22cc
 Potencia: 1,8 CV
 Importador: PEMAR MODELS
 Dirección: Puzos, 125 C/A
 Colada Valdebea Madrid
PVP. 222.000 pts.

A IMAGEN Y SEMEJANZA
 La réplica del Williams-Renault incorpora incluso una suspensión delantera por mono amortiguador como su homólogo de verdad.



ALFA ROMEO 155 DTM 1/4 YANKEE
 Motor: explosión, 22 cc
 Potencia: 1,8 CV
 Importador: PEMAR MODELS
 Dirección: Puzos, 125 C/A
 Colada Valdebea Madrid
PVP. 207.000 pts.

HIJO DEL DTM
 La suspensión trasera del Alfa 155 está basada en paralelogramos con doble amortiguador hidráulico. En la imagen se aprecia un detalle de la transmisión.



SIN CONCESIONES
 El Jaguar preparado por Alberto Cabezas incorpora todas las sofisticaciones posibles para este tipo de coches, como un cambio centrífugo de dos relaciones.

JAGUAR SPORT 1/4 YANKEE
 Motor: explosión, 22cc
 Potencia: 1,8 CV
 Importador: PEMAR MODELS
 Dirección: Puzos, 125 C/A
 Colada Valdebea Madrid
PVP. 272.000 pts.



LOS tres vehículos que avanzan por la recta del Jarama son sólo una réplica miniaturizada de los verdaderos vehículos de competición. Sin embargo, tampoco hay que confundirlos con simples juguetes. Al contrario, en el caso de estos tres modelos de la firma francesa Yankee en escala 1/4, se trata de sofisticados minivehículos de competición cuyas especialísimas características se ven reflejadas también en su elevado precio.

Pero las posibilidades para entrar en el atractivo mundo del radiocontrol son muy amplias y pasan por una gran variedad de precios, propulsores eléctricos o de explosión, infinidad de escalas y todo tipo de vehículos desde coches a helicópteros, pasando por motos y aviones. Sólo es cuestión de decidirse por una u otra especialidad, en función de los gustos y las posibilidades económicas.

El no va más de las réplicas de coches son los impresionantes escala 1/4 con los que se abre el reportaje. Estos modelos, con una longitud total que en ocasiones supera los 100 centímetros, están propulsados por un motor de explosión de 2 tiempos con 22 centímetros cúbicos de cilindrada que proporciona una potencia de 1,6 caballos para un peso de apenas 13 kilos. Pero además se pueden introducir múltiples modificaciones si se desea participar en las competiciones que patrocina la marca. Como ejemplo el Jaguar sport-prototipo de esta prueba, que ha obtenido el triunfo en el Campeonato Nacional de Resistencia conducido por Alberto Cabezas, incorpora un chasis especial de fibra de carbono, en lugar del de aluminio que montan de serie, cuyo precio aproximado es de 44.000 pesetas, lo que proporciona una mayor rigidez y recorta el peso. También es habitual montar un escape de tipo tubarro que incrementa la potencia hasta los 2,6 caballos. La velocidad máxima de estos vehículos varía en función de los desarrollos utilizados, y puede llegar hasta los 100 kilómetros por hora en algunos modelos. Esto implica necesariamente cierta pericia por parte del conductor. Respecto a coches de radiocontrol de escalas inferiores los Yankee se diferencian por una mayor sensación de control directo, derivada

RADIO CONTROL

KYOSHO ARC BUGGY 1/6
 Motor: explosión, 22 cc
 Potencia: 1,8 CV
 Importador: PEMAR MODELS
 Dirección: Puzos, 125 C/A
 Colada Valdebea Madrid Tel. 91 46097
PVP. 170.000 pts.

UN GRAN BUGGY
 Por sus dimensiones el Arc de Kyosho permite disfrutar del todo terreno casi como con un buggy de verdad.



KYOSHO ACROSKY 10
 Motor: explosión, 10 cc
 Envergadura: 200 mm
 Importador: PEMAR MODELS
 Dirección: Puzos, 125 C/A
 Colada Valdebea Madrid
PVP. 70.000 pts.

AL GUSTO DE TODOS
 En la gama de aviones se pueden encontrar todo tipo de modelos con motores de explosión o eléctricos.



GEMINI O.S. FT 160
 Motor: boxer 4 tiempos
 28.52 cc
 Importador: PEMAR MODELS
 Dirección: Puzos, 125 C/A
 Colada Valdebea Madrid
PVP. 200.000 pts.

MINIATURA MARAVILLOSA
 El precioso motor Gemini para aeromodelismo encierra en un espacio diminuto todas las maravillas de la mecánica.



de su elevado tamaño que implica unas reacciones muy semejantes a las de un coche normal. La dirección está controlada por dos servos con una potencia de 1 kilo cada uno, imprescindibles para poder mover los enormes neumáticos cuyo precio por pareja oscila entre las 8 y 10.000 pesetas.

Entre las marcas que destacan por la amplia gama comercializada en nuestro país destaca Kyosho, entre cuyas novedades hay que citar el Arc Buggy de escala 1/6, el Lancia Delta HF Integrale y el Toyota Celica ambos en escala 1/5. Los tres comparten la utilización de un motor de 2 tiempos de 22 centímetros cúbicos con arrancador manual incorporado. También los tres utilizan una suspensión independiente con trapecios y amortiguadores hidráulicos sobre un chasis de aleación de 4 milímetros de grosor. Esto les confiere una rigidez que influye en su buen comportamiento.

Esta misma firma japonesa comercializa también una amplia gama de aviones entre los que hemos seleccionado el Acrosky M36, un tradicional biplano de fácil utilización gracias a su motor eléctrico. También existe una versión denominada 10 impulsada por un motor de explosión. Y siguiendo en el aire, está el Kyosho Concept 30, el helicóptero básico de la gama de esta marca. Estos aparatos tienen una mayor dificultad de manejo. Necesitan una emisora de cinco canales que controlan las funciones de los elevadores, el rotor principal, el rotor de cola y el giroscopio. Está propulsado por un pequeño motor de explosión y también existen modelos con propulsión eléctrica.

La otra gran marca japonesa es Tamiya que cuenta con una de las mejores gamas, tanto de gasolina como eléctricos, en escala 1/10 y 1/8 de todo tipo de modelos.

Desde el punto de vista de las pequeñas joyas que se pueden encontrar en la oferta actual, hay que resaltar el pequeño motor boxer de la firma O.S. un cuatro tiempos fabricado con una precisión inmejorable que refleja la alta calidad de los productos destinados a utilizarse en este fantástico mundo en miniatura. ○

Fernando Cañizal
 Fotos: José Antonio Díaz

MILAGRO DE NAVIDAD

LE entró un sofoco lento, calor que ascendía poco a poco desde el estómago, enarenándole la garganta, volviéndole torpes y pesados los brazos, hasta ascenderle por el cogote y las orejas, dejándose todo incendiado, sin posibilidad siquiera de tragar la inexistente

saliva, hasta hacerse grito abortado.

—¡No está el coche! ¡Me lo han robado! ¡Ay, Dios mío!

Y no estaba. En el 17-L se metía, en aquel momento, una furgoneta blanca, de una empresa de reparaciones de televisores y de antenas parabólicas. Tercera calle a la derecha, saliendo del Centrum. No había ninguna posibilidad de error, pe-

nuevo. Tercera calle a la derecha. Pero no estaba, ni tampoco era el 17 «le».

Se sintió ridícula, arrastrando el carrito, lleno hasta arriba. Desorientada, confusa, estúpida también. Estaba segura de haberlo dejado bien cerrado. Regalos para la fami-



ro volvió a entrar en el edificio, dejando atrás las puertas de cristales y sin llegar a las escaleras mecánicas. ¿Y si estuviera saliendo a la izquierda, en lugar de saliendo a la derecha? Salió de

lia, sin olvidar a nadie, porque Gustavo le había hecho a ella el mejor de todos. Se le atragantaban los pensamientos. El calor del sofoco había dado paso a un escalofrío, primero, y después a un sudor frío que le oprimía el pecho como una camiseta mojada. «¡Dios mío!» —se repitió para sí misma—, «¡y que esto

me pase el primer día!». No estaba. Ni rastro de su precioso Peugeot 306 verde botella. Todo estaba lleno de coches. De su marca y de otras muchas. Grandes, pequeños, medianos. Con culo y sin él, con la antena en el techo o con ella incrustada, con los asientos de cuero o de casi terciopelo o loneta. Cientos de carrozas esperando a su cenicienta, que llegaría de un momento a otro, como estaba ella, cargada de compras y sin que faltase el pan, la «baguette» o la «chapata», que ya nadie comía pan del de antes, cuestión de horno, de huir de

la miga, de no engordar más que con el aire.

Respiró hondo. Tenía —se dijo, procurando no estorbar el paso de los que sí tenían el coche en su sitio— que reconstruir sus pasos por la Vaguada. Había, tras la compra en Alcampo, la pescadilla y el corde-ro, recogido los pantalones vaque-ros y la «Canon» de Jaime, las gafas graduadas y los vídeos de Pablo, los bombones y el jersey de Leticia, el jamón serrano, el queso y el paté de Gustavo, y luego había ido a la fruta. Tres kilos de naranjas, dos plátanos, dos de manzanas «Gol-den» y dos de chirimoyas, que se- guían siendo el postre favorito de Gustavo. ¡Gustavo! No quería ni pensar en cómo se lo diría. «Gus, que me han robado el coche. Sí, el primer día. ¡Con veintinueve kilóme- tros, que lo miré al bajarme, como si me despidiera de él!

Recorrió la calle subterránea, del Centrum a la Gran Galería. Todos los accesos eran parecidos. Pero las otras veces Gustavo estaba con ella. Y era Gustavo quien tenía la memoria de elefante. Para todo, y no sólo para saber dónde dejaba el coche. ¡El primer día! Porque el co- che se lo había llevado Gustavo la víspera.

—«No esperamos al año que vie- ne, que hay muertes repentinas. Los tíos éstos del Gobierno, no ba- jan los impuestos ni nada parecido. Lo mismo da gastarlo hoy que den- tro de un mes, y así entras en el nuevo año motorizada, independien- te. Hay que huir hacia adelante. ¿No se endeudan estos tíos por 40 billones? Pues nosotros hacemos igual. Dios proveerá, como decía tu padre, sin dejar de darle a la caja registradora. Las letras del 306 van a salir de esa contabilidad que me ha salido por las tardes, y bien cer- quita de casa».

Juntos habían recorrido varios concesionarios, y leído las revistas especializadas. Y ella, al final, había decidido: «El Peugeot, en ese verde oscuro. Y con los elevalunas eléc- tricos». Y, sí, mejor diesel, que ya no olía, ni vibraba, y era mucho más económico. «Y también ecológico, señora», había añadido el vendedor, que se parecía al primo Alberto, al

que se fue a Ecuador y allí debía se- guir, sin escribir a nadie.

El coche iba a ser eso, su inde- pendencia, su liberación auténtica. Porque sí, había trenes, que pasa- ban casi siempre a su hora, y total sólo tenía que andar kilómetro y medio hasta la urbanización. Y autobu- ses que no tomaba nunca. Y, a ve- ces, podía contar con Gustavo, cuando podía esperarla, porque se iba casi siempre a las siete menos cuarto, «antes de que se colapse la autopista». Pero no era plan estar así, a salto de mata, sin posibilida- des de decidir si iba al centro o no, si llevaba a los niños al cine, porque del co- legio ya se ocupaba



el auto- bús, la ruta como decían ellos, o les com- praba zapatos, que parecía que se los comían, de deprisa que los gas- taban. Y hasta podría colocarse, aceptar las horas que le ofrecían en la agencia. Podía dibujar tres horas diarias, más o menos lo que ellos necesitaban, mientras los niños es- taban de clase y Gustavo en su des- pacho. Y estaban las ilustraciones para la revista. Con el coche podía atender una urgencia. Y, además, que estábamos en la era del auto- móvil, que lo tenía ya casi todo el mundo, y más viviendo en el extra-

rradio, en un pueblo que ya era casi un barrio, lejos de todo menos del campo.

No estaba. Los panties se le pe- gaban a las piernas, se sentía su- cia, sudada, maloliente. No estaba. Había recorrido el aparcamiento de derecha a izquierda y de izquierda a derecha, y sólo se había encendido una lucecita de esperanza, un co- che como el suyo, del mismo color, pero que tenía otra matrícula, por- que la suya terminaba en «pe a», como cuando tenía que firmar por la tía Adela, cuando ya tenía el «par- kinson» y lo hacía «por autoriza- ción». De Madrid, y un siete, estaba casi segura. Pero no recordaba bien las cifras. Gustavo le había dicho que las apuntase. Y lo había hecho. Estaba la matrícula apuntada en la agenda, en casa, a miles de kilóme- tros de desesperación. Ahora bus- caría a un guardia, un vigilante. Otras veces los había visto, con un pistolón al cinto. Pero ahora no es- taban. En su lugar se oían los vi- llancicos, repitiéndose machacona- mente. Un «campana sobre campana», un «tamborilero», un «adeste fidelis» y lo de «los peces en el río», para volver a empezar. Suave, dulce, tierno. Tiempo de Na- vidad.

Se resistió a llorar. Tenía 34 años, tres hijos y un marido desde hacía tres lustros, además de la li- cenciatura de Bellas Artes, a falta tan sólo del examen final. Pero to- dos andaban contentos menos ella. Contentos y apresurados. Aunque cualquiera podía salir con un coche robado haciendo un puente. En uno de los controles, los coches salían, la barrera en alto, y tiraban sus fi- chas verdes, de salida, que no les servían para nada. Habría sido al- gún chico, seguro, de los que luego harían la «ruta del bakalao». Y el co- che, su coche, podría terminar en cualquier barranco de la carretera de Valencia.

Cerró los ojos, en su rincón, cer- ca de las puertas de cristal, imagi- nando que rezaba un niño Jesús que era como Jaime con tres años. Padrenuestro, que estás en los cie- los... Pero no bastaba con rezar, aunque se rezase todo un rosario de misterios dolorosos. Lo supo, en

sudada desesperación. Había que ofrecer algo a cambio. Una prome- sa. Como la vez en que Ramón, su hermano pequeño, el que vivía en- Barcelona, se cayó del árbol, rom- piéndose el brazo, porque ella le empujó. Estuvo sin ir al cine tres meses, y Ramón sólo tuvo una con- tusión.

—¡Que aparezca el coche hoy mismo y no fumaré en un año ento- ro! ¡Y no probaré tampoco la cerveza, ni el champán estas Navida-des...!

No oyó el sonido amablemente cristalino de ninguna campana, ni hubo música de trompetas más o menos angelicales, pero supo que las cosas habían cambiado. Los que salían ya no le parecían extran- jeros, seres raros que pasaban ha- blando otras lenguas, con otras pre- ocupaciones. Respiró de nuevo profundamente, cerrando los ojos. Al abrirlos vio cómo algunos, des- pués de la cola para pagar el par-

king, si habían estado más de dos horas, cambiando su tarjeta rosa de entrada por la verde de salida, to- maban otra escalera mecánica, que conducía a otra planta, más abajo. Otra planta. La recordó con nitidez, aunque sólo había estado en ella una vez. Todo idéntico, pero con otros colores. Y con un L-17 en la tercera calle a la derecha.

Lo vio enseguida. Tan hermoso co- mo un hijo. Sin una abolladura, sin un rasguño, reluciente de limpio, adornándose con los reflejos de los fluorescentes en la pintura metaliza- da de su carrocería. Descargó sus compras, recuperó las cien pesetas del carrito, dejándolo en su sitio, y se sentó en la butaca del conductor, disfrutando con el olor a nuevo del coche, mezcla de plásticos y de tela, de kilómetros potenciales, de lluvias y soles, de mar, montaña y carretera de La Coruña con futuro ensanche desde Puerta de Hierro. Su coche.

Comprobó que no estaba echado el freno de mano, y se alegró de que Gustavo no estuviese con ella en aquel momento. El cuentakilómetros total, y el parcial, marcaban ambos 42,6 kilómetros. Pero no faltaba na- da. Ni la radio, que ya estaba codifi- cada y no valía la pena robarla, ni las «cassettes» dobles de Los Bea- tles, ni la gamuza ni el frasco de plástico, con el cuello aguzado, del limpiacristales. Su coche. Lo puso en marcha, extrañamente contenta de su ronroneo. Fiable, económico y ecológico. Lo decía el vendedor, ru- bio, alto y con gafas de Simca Espa- ñola, donde conocían a Gustavo. Un coche del siglo XXI. Arrancó con sua- vidad, y no le importó esperar en la cola de salida, ni cuando vino el vigi- lante, porque ella no había sacado la tarjeta verde. Y cuando ya estuvo en la carretera, «Penny Lane» le so- nó a villancico. ○

Pedro Crespo



Hilario Pino.

El primero de la mañana.

La radio que se merece la noticia con Hilario Pino, de 6'00 a 9'00 h. de la mañana. Para que empieces el día perfectamente informado. La información sin sobresaltos. Con la inmediatez como obligación y con la profundidad como exigencia. Contando lo que pasa a la manera de Hilario. Con sentido común. Dando a cada cual lo que de verdad se merece. Ni más, ni menos.



antena 3
radio
LA RADIO QUE TE MERECE.



LA COLONIA

La más vendida y regalada de las fragancias masculinas. La colonia de Loewe no defrauda jamás, es el regalo pintiparado para quedar bien sin riesgos. Existe en varios tamaños, el de la foto cuesta 7.530. Lo venden en todas las tiendas de Loewe.



LA MOCHILA

De gran capacidad, compañera ideal de excursiones. Vale 3.700 ptas. y la venden en las tiendas de Coronel Tapiocca.

EL PORTA-MAPAS

De origen americano, permite llevar ordenado y con estilo, mapas, documentación, bolígrafos etc... Cuesta 3.500 ptas. y lo venden en Coronel Tapiocca.



EL CINTURON

Apretarse un cinturón de estas características es todo un lujo. Divertido y muy italiano es de Etro y lo venden en Zurbarán 16. Su precio, 14.000 ptas.

LA MANTA

Un regalo comodín, que aprecia por igual el que regala y el regalado. Una manta preciosa con su portamantas. Abulta muy poco, pero es de abrigo. Lo venden en tiendas Polo Sur, y cuesta 10.800 ptas.



EL PERRO

Un regalo definitivo pero sólo para amantes reconocidos de los animales. El de la foto es un espléndido Mastín de Pirineos. Se llama Coco y tiene un pelaje precioso. Reconocido como guardián y por su fidelidad. Buscar en tiendas de animales.



LAS BOTAS

Un regalo que se amortiza seguro. De buena piel, cómodas y confortables, son ideales para todo tipo de excursiones. Su precio es de 8.400 ptas. y las venden en todas las tiendas de Polo Sur. Sirven para empezar el año con buen pie.



LOS LLAVEROS

Regalar llaveros es regalar seguridad. El rojo con forma de candado es de Loewe y cuesta 9.500 ptas. El verde es de Etro y lo venden en Zurbarán 16 al precio de 12.000 ptas. Cualquiera de los dos es un regalo seguro.

LOS MITONES

Cómodos, comodísimos, son de lana color burdeos, su precio es de 1.750 y los venden en Polo Sur.



LOS GEMELOS

Con iniciales o con forma de tortuga, son el remate elegante de las camisas. Son de Loewe y cuestan 10.900 y 17.900, respectivamente.



LAS CORBATAS

Para regalar un clásico, las nuevas colecciones de corbatas de Loewe. Valen 9.800 ptas. Preciosa la serie Doñana.



LOS GUANTES

Para que te vean de noche e incluso de día. Son de cuero amarillo y muy útiles para la moto. Los venden en Coronel Tapiocca y su precio es de 2.200 ptas.



LA GORRA

Escocesa, como manda la moda, es un regalo unisex a un precio muy bueno. 2.950 en las tiendas de Polo Sur.



LA CORBATA DE FIESTA

Para regalar o para que te la regalen, una corbata que es por si sola una fiesta. Es de Etro, la encontrarás en Zurbarán 16 y su precio es de 10.000 ptas



EL CHALECO

Los amantes de la pesca y el bricolaje, aprecian estos chalecos porta-todo. El de la fotografía se llama 4x4 y es del Coronel Tapiocca. Su precio: 7.500 ptas.



EL GATO

Para los que aman los gatos, no hay un regalo mejor. El de la foto, es un gato persa, la raza más apreciada. Se pueden encontrar buenos ejemplares a partir de las 70.000 ptas.

LOS TIRANTES

Coloristas y atrevidos, alegran cualquier pantalón por clásico que sea. Están forrados en seda natural y el diseño es del italiano Etro. Su precio es de 15.000 ptas. y los venden en Zurbarán 16. Tienen doble uso, lo mismo sirven con botones que con pinzas.



LA NAVAJA

Procede de Taiwan y tiene casi todo lo que hay que tener para ser una navaja eficaz, hasta el precio: 2.550 ptas. La encontrarás en Coronel Tapiocca.



LA BRUJULA

Fundamental para nunca perder el Norte. Una brújula, casi de Indiana Jones. Por sólo 2.950 ptas. puede uno adentrarse por zonas inexploradas. De venta en las tiendas de Coronel Tapiocca.



MOTOR 16

El mejor regalo que puedes ofrecer, es una suscripción a la revista Motor 16. Encontrarás un boletín de suscripciones dentro de nuestras páginas.



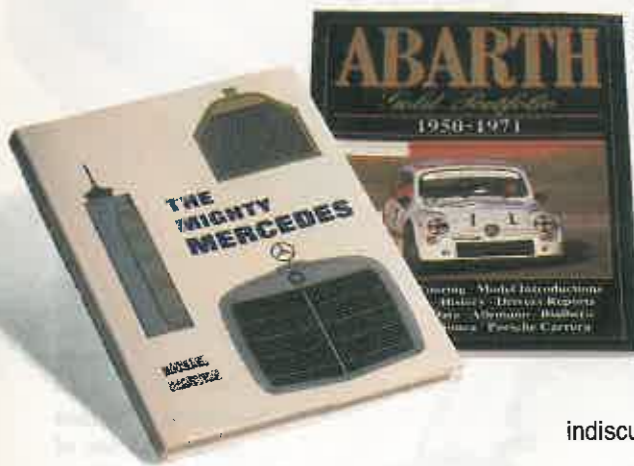
DIRECCIONES

LOEWE: Tiendas Loewe de toda España.
 ETRO: Zurbarán, 16. Madrid.
 POLO SUR: Madrid: Paseo de la Habana, 56. Barcelona: Diagonal, 576. Rambla de Cataluña, 60. Sevilla: Rioja, 14-16.
 Valencia: Poeta Querol, 9. Zaragoza: San Ignacio de Loyola, 1. Murcia: Trapería, 3.
 CORONEL TAPIOCCA: Madrid: Hermosilla, 32. Serrano, 81. Centro Comercial La Vaguada. Leganés: ParqueSur. Alicante: Avenida de la Estación, 5. Bilbao: Rodrigo de Arias, 31. Sevilla: Muñoz Olive, 71.

LA HISTORIA EN PAPEL

BIBLIOGRAFIA DE LUJO

Más allá del coleccionismo y del rigor histórico está el culto a los coches incunables que han forjado la historia del automóvil; todos ellos presentes en innumerables libros que forman el quehacer de cualquier aficionado a la bibliografía del automóvil y de la moto.



THE MIGHTY MERCEDES

Desde los primeros pasos de Gottlieb Daimler y Karl Benz hasta los más gloriosos modelos aparecidos en la década de los setenta, se recogen en este libro innumerables fotografías en blanco y negro e infinidad de datos estadísticos. Por el precio de 3.900 pesetas cualquier aficionado puede convertirse en propietario de este modesto libro perfectamente estructurado.

ABARTH GOLD PORTFOLIO

Algo más de dos décadas de la historia del Escorpión se resumen en este libro de consulta cargado de imágenes, fichas técnicas y muchos más datos de gran interés. Su precio de 3.000 pesetas se justifica en sobremedida debido a su aportación a la historia.



HARLEY DAVIDSON

El título de este libro exige de cualquier presentación. A lo largo de ciento sesenta páginas con más de cien ilustraciones a todo color se relata la historia del mito paso a paso. El lujo de este volumen justifica el precio de 5.000 pesetas debido a su indiscutible calidad gráfica.

MOTO GUCCI

Toda clase de records, motores desde un cilindro hasta ocho y una de las historias más gloriosas del motociclismo se resumen en las cuatrocientas páginas de este libro. Evidentemente, su precio es de 10.500 pesetas; perfectamente acorde con el contenido.

EL CITROËN 2CV

Desde los primeros trazos de Le Corbusier hasta las más entrañables y variopintas versiones del 2 CV se relatan a lo largo de estas páginas. El módico precio de 3.000 pesetas da lugar a la propiedad de este interesante libro.

PORSCHE

Historia y leyenda de un clásico cobran vida en este libro traducido al español y a la venta al precio de 3.000 pesetas. Documentada bibliografía lujosas imágenes y cantidad ingente de datos forman su estructura editorial. Se trata de uno de los pocos libros en castellano sobre la marca de Stuttgart.



BUGATTI LA GLOIRE

El ilustre periodista y fotógrafo franco Zagari ha querido plasmar en esta obra su tributo al irrepentible sello fundado por Ettore Bugatti. El rigor histórico, la exhaustiva documentación gráfica y algún que otro documento inédito justifican ampliamente su precio de 22.100 pesetas.

FERRARI

La sinfonía del rojo más bermellón, aplicada al automóvil, es la pauta que se marca a lo largo de las ciento sesenta páginas que forman este libro. Desde la inolvidable Barchetta 166



MM

al más reciente 348 GTB, todos estos Ferrari se describen con devoción y respeto. Al igual que otros volúmenes su precio es de 3.000 pesetas.

Libros cedidos por la amabilidad de LIBRO MOTOR. C/ F.C Sainz de Robles 7, 28035 Madrid. C/ Saragosa 17, 08006 Barcelona

PRECIOS NUMEROS

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ACM														
ACM Off D Techo metálico	1.619.760	1.568	54	114	-	-	382,7	-	32.000	-	-	-	Serie	-
ACM Off D Techo duro	1.683.000	1.568	54	114	-	-	382,7	-	32.000	-	-	-	Serie	-
ACM Off TD Techo duro	1.799.900	1.568	70	147	-	-	382,7	-	32.000	-	-	-	Serie	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALEKO														
Aleko 2141	924.000	1.568	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALFA ROMEO														
33 1.3	1.631.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	-	-	58.000
33 1.3 Imola	1.680.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	-	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 1.5 ie	1.847.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
33 1.7 ie	2.004.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
33 1.7 ie 16V Sport	2.132.000	1.712	132	205	8,4	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 1.6V Permanent 4	2.784.000	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.050.000	1.712	107	182	9,8	8,9	420,0	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
155 1.7 Twin Spark	2.202.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.625.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.804.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
155 2.5 V6	3.631.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
155 2.0 Q4	4.284.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
155 2.0 TD	2.590.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	-
155 2.5 TD	3.141.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
164 2.0 Twin Spark	3.414.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.598.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	-	100.000
164 3.0 V6	4.928.000	2.959	184	230	8,8	10,7	455,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
164 3.0 V6 Aut.	5.136.000	2.959	184	225	9,0	11,2	455,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
164 3.0 V6 24V Súper	5.355.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
164 3.0 V6 24V Súper Aut	5.590.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
164 3.0 V6 24V Quadrifoglio	5.982.000	2.959	230	245	7,7	11,3	455,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
164 2.5 TD	4.070.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	-	100.000
164 2.5 TD Súper	4.412.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	-	150.000
Spider 2.0 ie	3.366.000	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	-	-	-	-	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ARO														
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	-	110.000	125.000
243 D	1.707.057	3.120	65	119	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.752.482	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ASIA MOTORS														
Rocsta 2.2 DX T. Iona	1.995.000	2.184	72	138	-	-	360,5	165.000	-	-	-	-	105.000	50.000
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.070.000	2.184	72	138	-	-	360,5	165.000	-	-	-	-	105.000	50.000

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
AUDI														
80 2.0 E	3.055.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.780.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.965.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.332.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Quattro	4.560.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.650.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Quattro	5.180.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 1.9 TDI	3.490.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	235.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Avant	4.356.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Avant Quattro	4.946.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 1.9 TDI Avant	3.894.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
100 2.3 E	4.150.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.470.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Aut.	4.787.000	2.598	150	208	11,0	11,3	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Quattro	5.052.000	2.598	150	210	9,6	11,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	5.157.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.448.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.745.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.614.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4 4.2 V8	8.963.000	4.172	280	249	6,2	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.5 TDI	4.895.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 2.6 E V6 Avant	4.878.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Avant Quattro	5.468.000	2.598	150	203	9,8	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI Avant	5.320.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	4.050.000													

LA PROXIMA SEMANA
CAMBIO 16 PRESENTA

EL COMPACT DISC N°10 DE LA COLECCION

TCHAIKOVSKY

Sinfonía N° 6 "Patética"

ORQUESTA SINFONICA DE
LA RADIO DE HAMBURGO

Director:
HUMBERTO SEMPRINI



Con el patrocinio de



Cambio16
¡COMPACTO!

OMB

Andrés Pérez Rubio

VOLVIO A GANAR



Tras un accidente espeluznante, Andrés Pérez Rubio ha ganado la batalla al destino. El implante de sus antebrazos ha sido un éxito y antes de entrar al quirófano dijo: «Doctor, sálveme las manos, de ellas vivo».

EL 12 de diciembre, al filo de las 10 de la mañana, Andrés Pérez Rubio rodaba con una Yamaha OW-01 hacia el circuito del Jarama. Era un día apacible, soleado y su quehacer consistía en dar un cursillo de pilotaje. Pero Andrés no llegó a la cita. Una mala pasada del destino, que encontró en la mecánica el maléfico cómplice, tramó una tragedia cuyo desenlace ocurrió en el kilómetro 20 de la carretera de Burgos, casi a la altura del circuito, escenario de tantas hazañas de Andrés.

Un latigazo imprevisto, una sacudida incontrolable, el terror de sentir el bloqueo de la parte delantera de la moto; todo ocurrió en fracciones de segundo sin dar lugar a que la maestría de Andrés se hiciera con el man-



SIEMPRE CON LOS GRANDES

En múltiples ocasiones a lo largo de su carrera, Andrés Pérez Rubio compartió el podio con pilotos de primera fila. Aquí le vemos junto a Sito Pons, el doble campeón del mundo en la categoría del cuarto de litro.

LOS PROFESORES

Los dos pilotos madrileños más importantes de las últimas décadas, Angel Nieto y Andrés Pérez Rubio, compartieron en varias ocasiones los máximos galardones de la Federación Española de Motociclismo.



TIEMPOS DIFÍCILES

Los inicios de su carrera se vieron marcados por grandes sacrificios económicos que al final encontraron la debida compensación. Aquí vemos a Andrés Pérez Rubio con la moto número 18 en el momento de tomar la salida en una carrera organizada por el Moto Club Alcarreño.

do de la situación. El desenlace no pudo ser más ingrato: ese piloto en cuyo palmarés figuran dos títulos de campeón de España de 500cc e infinidad de otras victorias, ese piloto entrañable que todos habían bautizado con el apodo de Profesor que reflejaba su manantial de sabiduría, yacía sobre el asfalto con los antebrazos seccionados. La inclemencia del destino quiso que aquellas manos firmes, forjadas con innumerables horas de trabajo quedaran inmóviles.

En ese preciso instante Andrés había abandonado el mundo del pilotaje; sin embargo, estaba en la recta final de una carrera atípica con la vida desatenta y con la fatalidad despiadada. Más allá del dolor insoportable, del trauma psíquico de verse sin sus ma-

nos, la voz de Andrés dijo: -Meted mis manos en hielo. ¡Buscad hielo!

Estaba claro, una vez más había vuelto a ser el vencedor, había ganado al destino la carrera para dejarle sin aquellas manos tan acostumbradas a tocar los laureles de la victoria.

Tras unos momentos de pánico y confusión, el médico del circuito y sus amigos se hicieron con la situación. Decidieron no trasladarle al hospital de implantes en Burgos, localizaron al doctor Tamames y decidieron ingresarle en el hospital Asepeyo de Coslada. Antes de entrar en el quirófano, Andrés murmuró unas palabras patéticas: -Doctor, por favor, sálveme las manos porque de ellas vivo. Tras 18 horas de intervención quirúrgica con cuatro cirujanos y un anestesista por

cada brazo, el doctor De Haro calificó el implante de satisfactorio, y precisó que se trataba de la operación más difícil de cuantas había practicado. Ahora, Andrés evoluciona más favorablemente de lo previsto; pero queda sin resolver la pregunta más enigmática: ¿Cuál fue la causa del accidente?

Probablemente ni Andrés lo sabe. Según deducciones, cabría la posibilidad de un «deslante» del neumático debido a un pinchazo y en consecuencia el posible bloqueo de la rueda a causa del empotramiento de éste sobre el puente de la horquilla. Es una suposición basada en la experiencia y en la deducción, aunque lo importante es la victoria de Andrés Pérez Rubio sobre la ingratitud del destino. ○

Gigi Corbetta

Master Paris Bercy

SIEMPRE PROFESOR



DEPORTE

POR iniciativa del desafortunado piloto Philippe Streiff, el Palacio de los Deportes Omnisport de Paris Bercy se ha convertido en el escenario de un espectáculo tan único como atípico: con la presencia de pilotos de Fórmula 1, y los más destacados de otras especialidades, se ha dado vida al Master Paris Bercy de Kart, patrocinado por Elf.

Tras haber encontrado la financiación y los participantes, el Omnisport ha pasado a ser el campo de batalla de unas carreras de kart con participantes de todo lujo: Michael Schumacher, Paul Tracy, Damon Hill, Pierluigi Martini, Andrea de Cesaris y, por último, Alain Prost, «el Profesor», cuya rivalidad con Ayrton Senna se ha vuelto a confirmar también en esta ocasión. De hecho, el enfrentamiento en Paris Bercy entre Magic Senna y el Profesor a los mundos de un kart, la primera herramienta automovilística con la que comenzaron su carrera, no tendrá lugar. Y no por la falta de ganas de ambos, sino por una prohibición del patrocinador de Senna en la F-1, cuyo contrato vence el día 11 de enero.

Para no variar, y para continuar la política de siempre que el Profesor ha inventado y hecho proliferar, sin Senna, los mejores tiempos sobre el trazado parisino han sido los suyos, y por cierto, logrados con el mínimo esfuerzo. Al margen de esto, Prost ha llevado al cabo la puesta a punto de su kart con la misma meticulosidad que le caracteriza y al respecto comenta: «Alguien está interesado en que yo vuelva a la F-1 a los mandos de un McLaren propulsado por un motor Peugeot. En el fondo me hace ilusión volver a trabajar con Ron Dennis, pero no sé si él opina lo mismo; aunque en Estoril con ocasión de mi ascenso a la F-1 me dijo: "Tengo un coche para ti, si lo quieres, tendrá un motor Peugeot"».

Una vez más, tras la expresión vivida por infinidad de dudas, la mente del Profesor deja pequeño a Magic Senna y todo parece indicar que la carrera de Paris Bercy es el preludio del último acto de la comedia Prost-Senna. Fórmula 1 y la cara sagaz del mejor monoplaza. En el fondo, en verdad, no se trata de una carrera de kart, sino del enfrentamiento entre el furor y la codicia.

Gigi Corbetta

Fórmula 1 en Cataluña

GENÉ SE ESTRENA

Jordi Gené se sentó, por fin, a los mandos del Benetton. Fue en el circuito catalán de Montmeló, donde ocho equipos de F-1 estuvieron realizando pruebas durante la pasada semana. El piloto español, satisfecho con la prueba, demostró sus cualidades.



OCHO equipos de Fórmula Uno han estado rodando durante la pasada semana en el Circuito de Catalunya. Tres fueron las notas más destacadas: la aparición del nuevo Sauber Mercedes, las vueltas que Jordi Gené pudo dar a los mandos del Benetton y el que Hakkinen fue el más veloz, por delante de Hill y Berger, de una semana en la que los equipos estaban probando sus coches en configuración 94, es decir sin ayudas electrónicas como son las suspensiones activas y sistemas antipatinamiento entre otros... Los tiempos obtenidos fueron muy buenos y además bastante apretados entre los equipos punteros, lo que es un excelente augurio de cara a la temporada que se avecina.

El retorno de la estrella de las tres puntas a la Fórmula Uno se está consumando con su cada vez más aparente presencia en los Sauber que ahora incorporan el nombre de Mercedes como apellido en su morro y como destacado protagonista en las culatas del motor Ilmor -de cuya firma poseen el 25 por ciento del accionariado tras haberlo adquirido a la General Motors-. El nuevo coche, el C-13, no aporta novedades absolutas por que el chasis no es sino una evolución del de la pasada temporada y así los cambios afectan a la aerodinámica: morro más alto, bajos posteriores distintos y pontones laterales más altos y estrechos. Se especula si también en el futuro adoptarán la legendaria librea plateada, hecho que no significará únicamente un cambio estético sino que el fabricante alemán se involucra de pleno en una especialidad que aplastó por última vez durante las temporadas de 1954 y 55. Sólo Wendlinger pilotó el nuevo espécimen, mientras que con el segundo coche rodó, y nada mal por cierto pues marcó el cuarto tiempo, Hans

Harald Frentzen, quién para España no deja de ser noticia por su ascendencia materna española.

En Benetton las cosas iban de pruebas de pilotos, puesto que Lehto y Alboreto se las tuvieron por el segundo volante de la casa mientras que Schumacher se encontraba en Japón presentando el nuevo sponsor del equipo: Mild Seven. En esa lucha por el segundo volante Lehto dominó por un segundo claro al veterano italiano quién, empero, viene con cinco millones de dólares bajo el brazo...

Por su parte Gené vio cómo Villadelprat cumplía su palabra -no podía ser de otro modo- y pudo probar y probarse con un Fórmula 1. El de Sabadell, cuyo mejor tiempo fue de 1'22", destacó como características más notables la enorme capacidad de frenada de estos coches y la caja de cambios semiautomática pero también resaltó la complejidad que encierra su pilotaje y lo difícil que resulta habituarse a ellos y en particular a las tremendas aceleraciones laterales que acabaron machacándole el cuello. Al catalán le ha sido brindada la oportunidad también de probar el nuevo Simtek en Silverstone, pero todavía no ha dado su sí definitivo, a

la espera de las conclusiones que extraiga de una visita a la escudería inglesa que se encargaba de construir el fantasma Bravo.

En cuanto a los Williams, vedados hasta el mes de enero a Senna por parte de Ron Dennis, los condujeron Hill y el probador de la casa David Coulthard. En Ferrari sí estaban los dos grandes, Alesi y Berger, y espe-

cialmente el austríaco demostró que las carencias del monoplaza italiano durante la pasada temporada eran sobre todo tecnológicas y una vez que todos carecían de ellas ellos volvían a ser competitivos. También ensayaban algunos de los elementos que habrán de incorporarse el próximo año. Todavía sin el motor Peugeot, Hakkinen rodó con el McLaren y mostró su fogosidad con algunas salidas de pista. Yannick Dalmas, probador de la casa de Sochaux, fue quien ocupó el segundo volante del monoplaza de Didcot, pero ese puesto puede ser para Barichello, Fittipaldi o, incluso, Piquet.

Lotus, con los motores Honda Mugen y pilotados por Herbert y Zanardi, el Larrousse de Eric Comas y el Minardi de Pier Luigi Martini completaron el plantel de escuderías presentes en el circuito catalán cuyos responsables tuvieron el acierto de abrir libremente al público.

José Luis Aznar
Fotos: Esteban Delgado

PRIMER CONTACTO
Gené logró unos registros interesantes con el Benetton. Las charlas con los técnicos del equipo le fueron de mucha ayuda.

MEJORES TIEMPOS

HAKKINEN	1'18"29
BERGER Y HILL	1'18"35
LEHTO	1'18"66
FRENTZEN	1'18"73
COULTHARD	1'19"01
ALESI	1'19"04
ALBORETO	1'19"04
GENÉ	1'22"13



POR FIN
Después de mucho esperar, el piloto catalán se subió al Benetton en el circuito catalán de Montmeló.



NO HAY PROBLEMA

¡ LA CADENA DE NIEVE !

IMPORTADOR EXCLUSIVO: ROTEX, S.A.
ESCIPION, 41 08023-BARCELONA. TEL.: 2 12 06 51 / 26 89 FAX.: 4 17 27 76

Carlos Sainz, futuro esperanzador

DE verse prácticamente en la calle, tras las fallidas negociaciones de un primer momento con Ford y Subaru, **Carlos Sainz** tiene por fin un programa serio con la marca japonesa para el año que viene. Un programa que, tras la presentación oficial del equipo Subaru en Madrid, se ha podido saber que consta de nueve pruebas, donde afortunadamente no falta el principal patrocinador del piloto español,

Repsol. Sainz, tras un primer contacto con su nuevo automóvil, el Subaru Impreza, sólo ha dicho que la posición al volante es buena y la visibilidad es correcta, pero que requiere un importante trabajo en el desarrollo de las suspensiones para pruebas de

asfalto. Un trabajo que le encanta al español y prueba de ello es lo que hizo con el **Toyota Celica** hace dos temporadas.

El equipo estará compuesto por dos coches que disputarán el Mundial, en uno de ellos estará Carlos Sainz y Luis Moya y en el otro Colin McRae y Derek Ringer. Las pruebas que disputarán serán los rallyes de Montecarlo, Portugal, Córcega, Acrópolis, Argentina, Nueva Zelanda, 1000 Lagos, San Remo y RAC.

El equipo Subaru World Rallye Team, con el apoyo de 555, Repsol y Pirelli, se ha planteado un difícil reto, optar al campeonato del mundo. Un reto que Sainz afronta con optimismo, ya que es de la opinión de que el **Subaru Impreza 555** tiene una magnífica base para un buen desarrollo y a que todos los integrantes del equipo trabajan con ilusión.

En la presentación de este equipo se ha producido una sorpresa, y es la de que Vatanen no cuenta mucho en los planes del equipo. En un principio, y en contra de su voluntad, era el hombre que iba a defender los colores de este equipo en el Campeonato Asia-Pacífico, pero a última hora se ha visto reemplazado por el campeón inglés de la especialidad el joven **Richard Burns**. Ari Vatanen podría tener con Subaru un mini programa de tres o cuatro rallyes. Con estas premisas, el campeón finlandés estaría intentando hacerse un hueco en el equipo Citroën para volver a los raids.



CALENDARIOS FIA 1994

EL Consejo Mundial de la FIA, bajo la presidencia de Max Mosley, aprobó algunos de los calendarios de la temporada 94.

Sobre la Fórmula 1, también anunció que la versión integral del Reglamento Técnico del 95 será publicado en el **Boletín Oficial de FIA** de diciembre.

Con respecto a la F-3000, de cara a la temporada 94, hay novedades importantes y han aprobado una nueva reglamentación que entre los puntos más importantes destaca controlar los entrenamientos privados.

Con respecto a la Copa del Mundo de Turismos 94, tendrá lugar en el circuito inglés de Donington el 16 de octubre y se desarrollará en una sola carrera de 45 minutos de duración. En esta carrera, cada país podrá estar representado por cinco pilotos, pero para ello es imprescindible que los países interesados cuenten en sus campeonatos internacionales con 12 coches de la Clase 2 FIA.

Tras la no puntuabilidad del **París-Dakar-París** y del Rallye de los Faraones, la Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno ha sufrido algún cambio de programación.

La FIA ha amenazado a la organización de las 24 Horas de Le Mans que, si no se pliega a sus condiciones, en el 95 no figurará en ningún calendario internacional.



COPA ELECTRO SOLAR

Phoenix (USA)	19/20 marzo.
Varano (Italia)	4 abril.
Austro-Solar (Austria)	5/7 mayo.
Zandvoort (Holanda)	17 julio.
Teodori Ascoli (Italia)	24 julio.
Suzuka (Japón)	7 agosto.
Teesdorf (Austria)	21 agosto.
Turin (Italia)	18 septiem.
ADAC (Alemania)	22/26 septiem.
Rochelle (Francia)	19/20 noviem.

RALLYES TODO TERRENO

Tunex	7/17 abril
Atlas	20/29 mayo
Baja Nicola (Portugal)	23/36 junio
Baja España	21/24 julio
Baja Italia	1ª semana agosto
Australian Safari	13/21 agosto
París-	
Moscú-Pekín	29 ago./18 septiem.
Emiratos Arabes	9/12 noviembre

FORMULA 3000

Silverstone (G Bretaña)	1 de mayo
Pau (Francia)	22 de mayo
Vallelunga (Italia)	5 de junio
Pergusa (Italia)	24 de julio
Hockenheim (Alemania)	31 de julio
Spa (Belgica)	28 de agosto
Magny-Cours (F.)	25 de septiem.
Nogaro (Francia)	9 de octubre



FORMULA 1

Brasil	27 de marzo
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
Gran Bretaña	10 de julio
Alemania	31 de julio
Hungría	14 de agosto
Bélgica	28 de agosto
Italia	11 de septiem.
Portugal	25 de septiem.
Argentina (pro)	16 de octubre
Japón	6 de noviem.
Australia	13 de noviem.

BOXES

♦ **TRES CALIBRAS EN EL DTM**
En el 94 Opel Inscríbe, de la mano del equipo Josef Racing, cuatro Calibra V-6 de 2,6 litro en la Clase 1 del DTM. Kein Rusberg, pilotará uno de ellos. Los otros dos estarán confiados a Manuel Reuter y a John Winter.

♦ **¿PROST EN McLAREN?**
Prost podría estar en McLaren en el 94. Tras esto puede estar Jabouille, director de Peugeot Sport, ya que la mujer con la que vive en la actualidad Prost, es hermana de Jabouille. Además se ha descubierto que en el G. P. de Portugal, el mismo Ron Dennis le dijo a Prost que el quería tener un coche para él con motor Peugeot.

♦ **AUDIENCIA MULTIPLICADA**
Duma ha dado a conocer los datos del aumento de la difusión televisiva de los G.P. de motor durante el 93. Así, de ser 60 las cadenas se ha pasado a 80, de 56 países a 76, de 700 horas a 1.000 y de 1.373 millones de espectadores a dos billones. Todo ello representa un aumento del cuarenta por ciento.

♦ **RAYNEY AGRADECIDO**
Wayne Rayney ha transmitido a AGV, la marca del casco que utilizaba, su agradecimiento por el comportamiento de éste en su accidente de Misano. El piloto californiano no duda al afirmar que le salvó la vida.

♦ **MAGNALDI EN PRIVADO**
Thierry Magnaldi, uno de los pilotos más importantes de raids, estará presente en el próximo París-Dakar-París con una infraestructura totalmente privada. Tras conseguir el presupuesto necesario, habrá que contar con él.



A TODO GAS

♦ EL BETYERA PARA MORAE

A Colin McRae parecen más de diez las carreras por eliminación de un día, por lo menos así se confirma tras su triunfo en el Memorial Battaglia en el Motor Show de Navarra. El joven piloto escocés, tras unas mangas sobelinas a los mandos del Subaru Legacy, fue dejando en el camino a todos sus rivales. A la final llegó acompañado del italiano Franco Cunico (Ford Escort RS Cosworth) al que no tuvo problemas para batir.

♦ SAPORO, VENTA ESPECIAL

Los equipos Sony y Banco Central Hispano 20, en el 94, dispondrán de unos Renaults BMW 318 de la Clase 2 FIA, por lo que Sapor S.A. ha puesto a la venta o en alquiler sus BMW M3 del 93 tanto de circuitos, como de montaña o rallies y sus vehículos de transporte



totalmente revisados. Josep Bessas atenderá personalmente las peticiones, estando prevista una sesión de pruebas en el circuito de Calafat el 7 de enero, donde Bessas y el ingeniero del equipo Josep Cusani darán a todos los interesados en estos vehículos las oportunas indicaciones. El teléfono de contacto es el (93) 839 09 49.

♦ DOS ALPINES EN LE MANS

Por iniciativa totalmente privada, en las próximas 24 horas de Le Mans estarán inscritos dos Renault Alpine A 310 V-6 biturbo. Estos dos vehículos ampliarán la interesante parilla de los coches inscritos dentro de la categoría GT.

PRIETO IRA AL PARIS-DAKAR

MIGUEL Prieto ha podido conseguir el presupuesto necesario para estar presente en el próximo París-Dakar-París. El piloto español no tiene un apoyo muy fuerte, pero espera poder realizar una buena actuación: «Nos habría gustado conseguir un presupuesto



mayor y que nos hubiera permitido haber dispuesto de algún neumático más. Con las ruedas que tenemos habrá que planificar muy bien las etapas en Marruecos, que serán, en su mayoría, etapas duras y con piedras. Habrá que conservar muy bien los neumáticos. Nuestras mejores bazas vendrán a partir de Mauritania».

Miguel Prieto estará presente en esta carrera con su espectacular Nissan Pick-up, y estará acompañado a la derecha por Rosendo Touriñan. La asistencia estará confiada al veterano en estas lides Sirio, que al volante de un Nissan Patrol largo intentará estar en todos los sitios.

VIAJES ATRACTIVOS

CLUB Aventurismo y R.P.M. Exclusivas, son los responsables del paso del París-Dakar-París por España. Además de eso, la agencia de viajes Aventurismos, que se encarga de organizar todas las tareas de embarque de los participantes, tanto en Algeciras como en Melilla, ha organizado también una serie de viajes para todos los interesados en vivir en direc-

to esta apasionante carrera. Estos viajes tendrán diferentes recorridos y múltiples alternativas. Se puede ir a la salida en París en avión desde 53.000 pesetas, a la especial de Granada desde 39.600 pesetas o a la etapa de descanso del rallye, en Dakar desde 135.500 pesetas. Los interesados pueden dirigirse a Aventurismos, teléfono (93) 211 20 50.

UNA PAREJA FIEL

TODOS los aficionados españoles a los raids siguen desde hace años las aventuras de la pareja formada por Juan Hernández y Agustín Fernández, en la foto, que a lomos de sus monturas han sido fieles a la cita del París-Dakar,



siempre con una infraestructura modesta, que no les ha impedido ir sumando buenos resultados. En esta ocasión estarán presentes en tan importante cita a los mandos de sendas Honda XR 600R, cedidas por Moto Pasión, concesionario de esta marca de motocicletas en Vigo.

También en la categoría de motos estará Antonio Boluda, que venció en la categoría Marathon en el 91. Lo hará con el equipo Kler-Cabrera y gracias al apoyo de diferentes empresas castellonenses. Boluda participará con una Honda Africa Twin 750.



REPRESENTACION INTERNACIONAL

SALVO muy pocas excepciones, los pilotos automovilistas españoles no han tenido este año una actuación muy acertada en las distintas competiciones internacionales. Una de esas excepciones la ha constituido Tomás Saldaña, que tras un año muy competido, se al-

zó con el segundo puesto en la Copa Interserie. La organización de este certamen realizó su entrega de premios anual en la localidad alemana de Binger, a 60 kilómetros de Frankfurt, donde Saldaña, único representante español, recibió el galardón por su segundo puesto final.

♦ UN SAFARI BARATO

Los organizadores del Rallye Safari han decidido hacer un esfuerzo importante para reducir los costos que supone la participación en esta carrera. De esta forma, la próxima edición, que se celebrará del 31 de marzo al 3 de abril, tendrá cuatro etapas y sólo una de ellas estará alojada de Nairobi, reduciéndose notablemente el kilometraje de la carrera, con ello parsee que están consiguiendo que haya más equipos interesados en esta carrera, como el caso de Ford.



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.



LA RADIO QUE TE MEREDES.

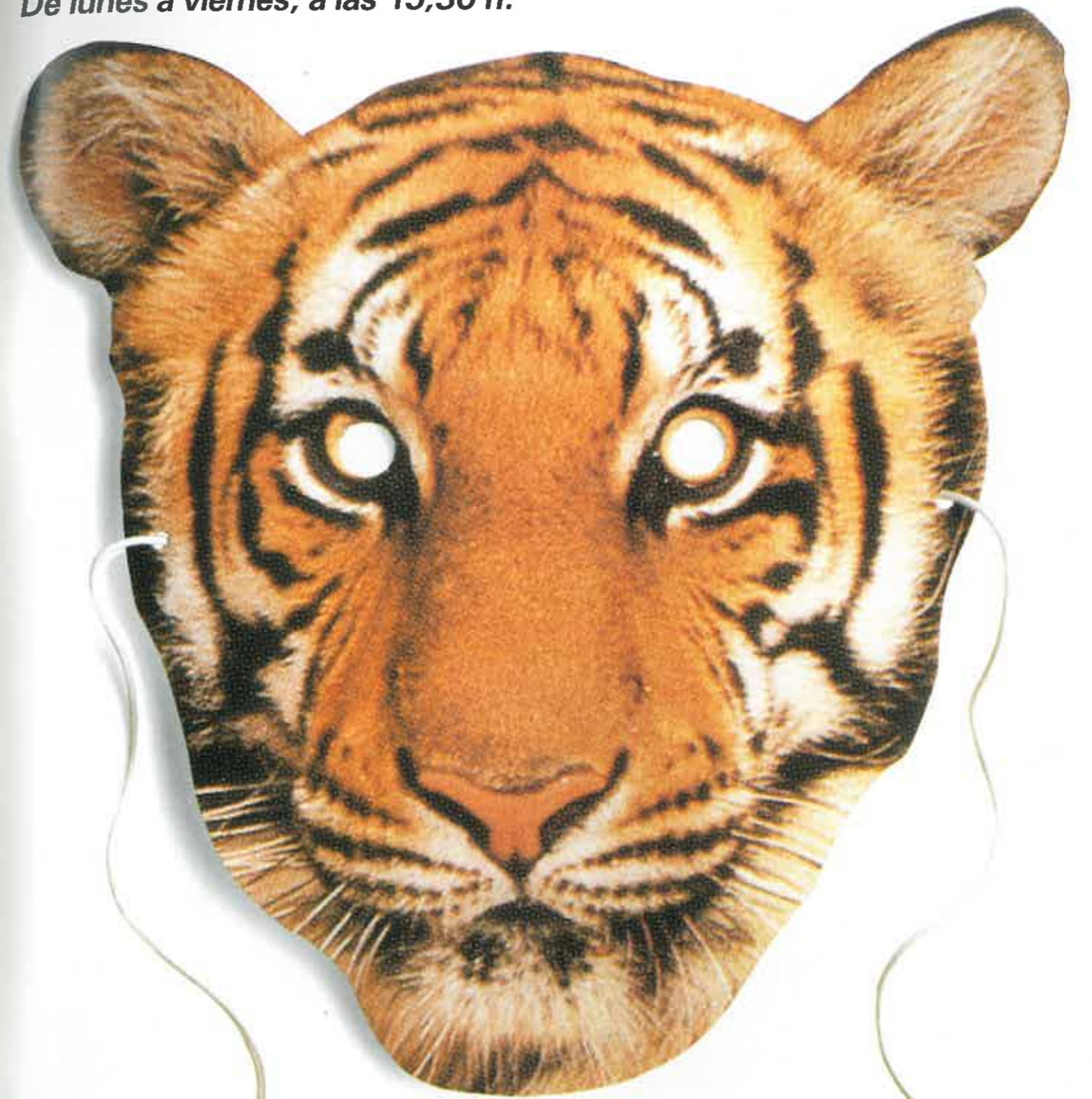


¡ NI PAPA NOEL NI
PUÑETAS; O SOPLA USTED
EN ESTE CACHARRO O LE
LLEVAMOS A COMISARÍA!



JUAN PAVESI

"Grandes Documentales"
De lunes a viernes, a las 15,30 h.



Mírate en La



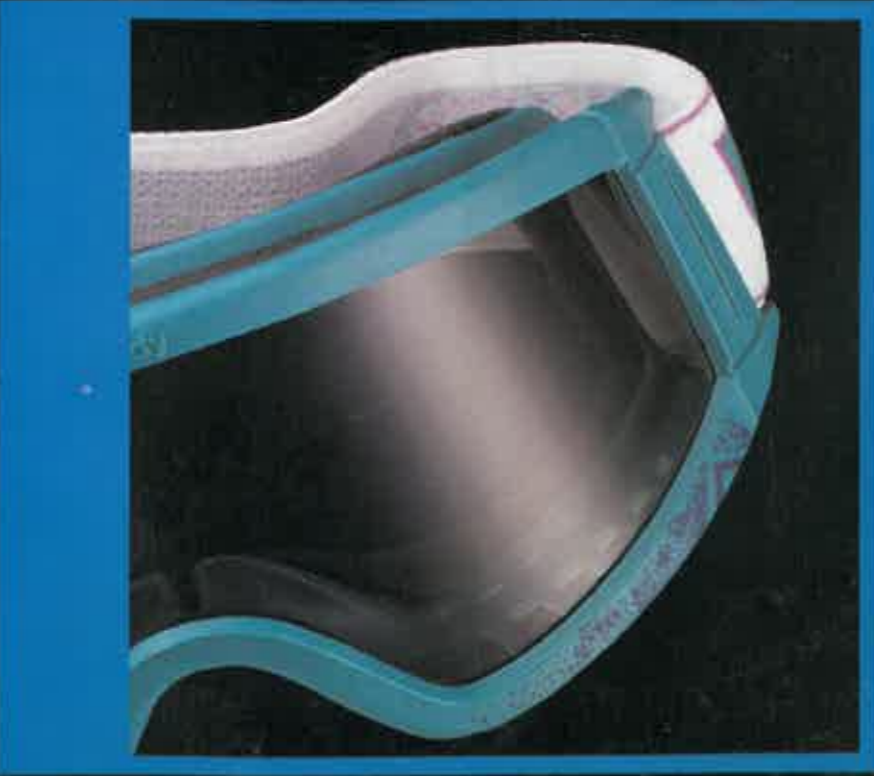


SKI 94

Comienza la temporada de Ski.
Botas, tablas, bastones,
monos, bolsas, fijaciones...
Todo tiene que estar listo.
En la Planta de Deportes de
El Corte Inglés tenemos
las últimas novedades.
Si quieres ser el primero
en pisar la nieve
con las mejores marcas,
sólo tienes que pasar por
el Departamento de Ski.



PLANTA DE DEPORTES



Especial Navidad

- VIAJE A MARRUECOS ● COCHES EN MINIATURA
- REGALOS ● LIBROS ● UN CUENTO DE NAVIDAD

MOTOR 16

28 de diciembre 1993

Núm. 532 ● 375 ptas.

FIAT PUNTO

YA EN ESPAÑA



- Al volante
- Frente a sus rivales
- Precios



NUEVO OMEGA: EL LUJO DE OPEL