



CARLOS SAINZ EMPIEZA BIEN

Motor 16

SEMANAL

GRUPO

8 de febrero 1994 • Núm. 538 • 375 ptas.

SEAT CORDOBA TERCERA DIMENSION



SEAT CORDOBA 1.4 CLX



SEAT CORDOBA 1.9 TD GLX



PRIMERA PRUEBA EN ESPAÑA RENAULT LAGUNA



Más Seguro • Más Confortable • Mejor Equipado ...y Más Barato que el R-21

ESPECIAL
**COSTE
POR KM.**



¿MAS AMOR POR EL DETALLE?

Esta es la respuesta de Fiat a todas tus necesidades. El Fiat Punto, superior a todos. Más seguro, con más temperamento, y sobre todo creado poniendo más amor en cada detalle. En el Punto, Fiat ha conjugado infinitos detalles tratados con auténtica pasión. El resultado es un acabado perfecto, con una calidad insuperable en cada pieza que lo compone, y todo ello dentro de un entorno de formas suaves y redondeadas, nacidas del lápiz del propio Giugiaro. Grandes dimensiones interiores,

luminosidad, silencio y confort crean una sensación de armonía en el Fiat Punto que se percibe de inmediato. El diseño interior del Fiat Punto ha sido creado también, para acabar con el problema habitual de conductores y pasajeros de gran talla. De hecho su coeficiente de habitabilidad alcanza el 81% frente al 60% medio de los de su clase. La sonoridad interior menor de su categoría, la climatización de última generación y sus asientos con memoria, son

otros de los muchos detalles que en el Punto han sido concebidos con auténtica pasión. El Fiat Punto presenta 19 versiones en 3 y 5 puertas.

Con el Punto, Fiat presenta la nueva Fiat.

P.V.P. DESDE 1.180.000 PTS.

Fiat Punto	Cilindrada	Potencia	P.V.P. desde
55	1.108 cc	55 CV	1.180.000
75	1.242 cc	75 CV	1.264.000
90	1.581 cc	90 CV	1.582.000
TD	1.698 cc	72 CV	1.510.000
6 Speed	1.108 cc	55 CV	1.290.000
GT	1.372 cc	136 CV	2.003.000

Precios Península y Baleares (IVA, transporte e imp. de matriculación incluidos).

FIAT PUNTO. LA RESPUESTA. FIAT

Motor 16



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

Director:
 Angel Carchonilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta, Manuel Doménech. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M^a Jesús Benet (Información) Víctor Piccione (Producto) Luis M. Turnes (diseño). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Fernando Cañizal, 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:** Michel Meilleray (Francia), Daniel Monteverde (Japón), Giancarlo Perini (Italia), Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). **Documentación:** Mury Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Esteban Delgado (Deporte), Jesús Espinosa (Ilustraciones), Víctor Fernández (Producto), Antonio Montañés (Pruebas), Enrique Llorca (Ilustraciones), Enrique Ortega (Ilustraciones), Francisco Podadera (Diseño), M^a Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José M^a Gómez-Morán (jefe), José M^a Ormazábal.

Marketing: Jorge Dorrego. **Director de Producción:** Roberto Parras. **Publicidad:** Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña. **Publicidad Levante:** Ramón Melina. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, c/1. 38037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 86 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Nicolás Alcora, 3 1^a D. Teléfono (94) 421 72 03. Bilbao. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^a 46005 Valencia. Teléfono: (96) 873 69 11. Fax: 373 68 83.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Impresión:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. **Distribuye:** INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 327 08 60 y 327 01 56.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY. **RIGHT 1989.** Depósito Legal: M.30.247. 1969. Difusión controlada por OJD.

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

ESTAS SEMANAS



12
 Nuevo Audi 80 16V.

PUNTO DE MIRA SU CASO AL VOLANTE

Honda Civic Coupé.

Audi 80 16V.

A FONDO

Renault Laguna 2.0i RXE.

Seat Córdoba 1.4i CLX y

1.9 TD GLX.

TECNICA

Proyecto Híbrido Patriot.

COSTE POR KILOMETRO

PRECIOS

DEPORTE

Ferrari 333 SP.

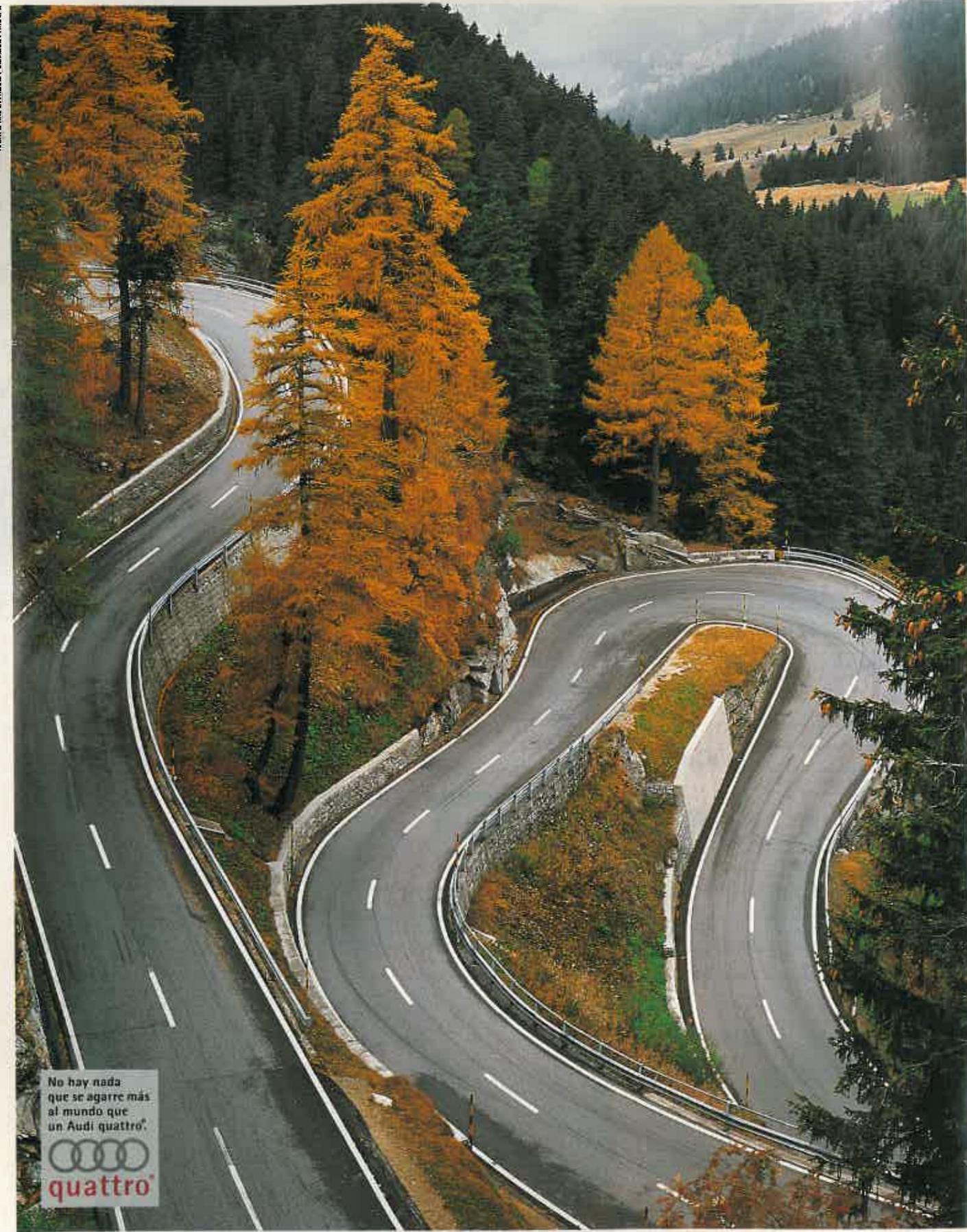
76

Rallye de Montecarlo.

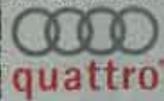


14
 Honda Civic Coupé.

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 380 escudos



No hay nada que se agarre más al mundo que un Audi quattro®.



No hay nada que se agarre más al mundo que un Audi quattro®.

	Tracción sin carga	Tracción con carga	Conducción en curvas por carreteras con poco agarre	Aceleración en curvas	Reacción al cambio de carga	Viento lateral	Marcha recta en carreteras con poco agarre
Tracción trasera	○	+	○	-	-	○	-
Tracción delantera	+	○	+	+	+	+	+
Tracción permanente a las cuatro ruedas	++	++	++	++	+	+	+

La tracción permanente a las cuatro ruedas es claramente superior. Esta es la prueba comparativa. ++ muy bien + notable ○ bien - suficiente

Si tuviéramos que definir con pocas palabras lo que se siente a los mandos de un Audi con tracción permanente a las cuatro ruedas quattro® sin duda utilizaríamos éstas: el control total.

El control total en carreteras con curvas peligrosas.

El control total en situaciones límite de lluvia, heladas y nieve.

El control total ante cualquier imprevisto.

Estabilidad absoluta. Ese fue el objetivo a alcanzar por los ingenieros de Audi cuando experimentaron el sistema quattro® en la alta competición para aplicarlo directamente a sus automóviles de serie.

Hoy la tracción Audi quattro® significa una aportación definitiva

a la seguridad activa.

Es más, hoy un automóvil de máxima categoría, sin tracción permanente a las cuatro ruedas, ofrece menos seguridad de lo que técnicamente es posible.

Frente a otros sistemas, la tracción permanente Audi quattro® aporta un avance exclusivo: el diferencial central inteligente Torsen. Un ingenioso sistema ideado por Audi que se encarga de asignar siempre la mayor parte de la potencia al eje cuyas ruedas tienen una mayor adherencia, transmitiendo así la fuerza de forma mucho más eficaz especialmente en las curvas más difíciles.

Haga la prueba de pilotar un Audi con tracción quattro® sobre

las curvas más infernales. Y luego trate de encontrar algo que se agarre más al mundo.

Gama Audi quattro®

- Audi 80 2.6 quattro
- Audi 80 Avant 2.6 quattro
- Audi 80 2.8 quattro
- Audi 100 2.6 quattro
- Audi 100 Avant 2.6 quattro
- Audi 100 2.8 quattro
- Audi S4 2.2 quattro
- Audi S4 4.2 quattro
- Audi Coupé 2.6 quattro
- Audi Coupé 2.8 quattro
- Audi S2 2.2 quattro
- Audi V8 4.2 quattro

Audi.
A la vanguardia de la técnica.



Seat de cal..

HACE una semana visité la fábrica SEAT en Martorell. Justo un año después de su inauguración, este centro es el más avanzado de Europa y está considerado como modelo de lo que tiene que ser una factoría del siglo XXI. Allí se fabrican los modelos Ibiza y Córdoba. La producción es de 1.200 a 1.500 coches por día. Antes, había visitado el centro técnico y pude comprobar cómo, con una plantilla ajustada y utilizando una avanzada tecnología, se investiga en nuevos productos y se mejoran los actuales.

Y esa misma semana, Motor 16 publicaba los resultados de la prueba de 30.000 kilómetros que hemos realizado al Ibiza 1.8i GLX. Después de tan largo recorrido, efectuamos el control pieza por pieza y el resultado no ha podido ser mejor. La calificación alcanzada lo sitúa entre los mejores coches que se venden en el mercado español en relación calidad-precio. Y en este número que tiene en sus manos, dedicamos nuestra prueba a la nueva gama del Córdoba, del que hemos llegado a la conclusión que es una magnífica opción familiar.

Además, Enrique Zorzano, director de Comunicación de Seat, nos informó que la cuota de mercado, que en plena crisis de la marca había bajado a un 8 por ciento, se había incrementado en un cien por cien la segunda quincena de diciembre. Esto ha sucedido una vez que los ánimos se han tranquilizado y cuando las partes (empresa-sindicatos-gobierno), han alcanzado un principio de acuerdo. Sin duda, los potenciales clientes de SEAT han esperado el desarrollo de los acontecimientos antes de comprar. Todo indica el inicio de un prometedor futuro.

... y Seat de arena

Pues no señor. El presidente de Volkswagen, Ferdinand Piech, decide que volvemos al pasado y rescita la crisis con una rocambolesca historia de la desaparición de unos documentos que elaboró Eberhard Muller, ex responsable de finanzas de SEAT, en los que quedaba al descubierto la dramática situación económica de la compañía. También, según esta misma versión, el anterior presidente, Díaz Álvarez, había ocultado y falseado información a la central alemana y además, había retirado de la circulación a Muller con una jubilación anticipada.

Lo que no nos cuenta Herr Piech es por qué hace ahora estas declaraciones y no las hizo en octubre, cuando ya estaba al corriente de esos hechos, que además fueron la causa que motivó que estallara la crisis. Tampoco nos cuenta que en el consejo de dirección, junto a Muller, se encontraban altos directivos alemanes con poder de decisión y con comunicación directa con Wolfsburg, cuartel general de la multinacional alemana. Todos sus miembros, con su presidente a la cabeza, tendrían que ser también responsables. Resulta igualmente sospechoso el silencio de Díaz Álvarez, que, por cierto, sigue cobrando el sueldo íntegro. Puede que todo lo anterior forme parte de una provocación en la cual hay que incluir las amenazas de acciones legales del presidente del grupo alemán contra Díaz Álvarez. Quizá podría ser también una fórmula para negociar y aborrarse una parte de la indemnización, cifrada por fuentes de la empresa en unos 400 millones de pesetas. O buscar su silencio.

De la misma forma se puede llegar a pensar en una estrategia de los alemanes para desviar la atención hacia España y así justificar la mala marcha del grupo Volkswagen en Europa. Lo cierto, Herr Piech, es que una vez que se ha vuelto a abrir la crisis, sería bueno terminarla cuanto antes y cerrarla definitivamente para que SEAT camine hacia su futuro, que sin duda tiene.

Ángel Carbenilla

PUNTO DE MIRAR



BMW COMPRA ROVER

CONMOCION en los ambientes automovilísticos europeos tras el anuncio de la compra de Rover por parte de BMW.

Rover Cars es propiedad de la firma Rover Group, que a su vez es propiedad de British Aerospace (el 80 por cien de las acciones) y de Honda UK Manufacturing Ltd (el 20 por ciento restante). BMW ha comprado todas las acciones de Rover Cars por un precio próximo a los 1.000 millones de libras esterlinas (210.000 millones de pesetas), de los cuales, 800 son al contado y el resto en diversas operaciones financieras cruzadas.

British Aerospace compró en 1988, por 150 millones de libras, estas acciones, propiedad de British Leyland. Ahora, dificultades financieras en el sector de la construcción aeronáutica le han obligado a vender.

El presidente de BMW, Bernd Pitchesrieder, ha manifestado sobre esta absorción: «Las gamas de BMW y Rover se complementan. Adicionalmente, nuestro potencial en diferentes áreas va a proporcionarnos una poderosa sinergia. Nuestro objetivo es ahora guiar a dos potentes fabricantes de automóviles por un camino común, en un entorno competitivo».

En cuanto a la participación de Honda en Rover, el nuevo dueño ha manifestado su intención de continuar la cooperación entre ambas firmas.



BAJO EL CANAL DE LA MANCHA



ESTE próximo mes de marzo se inaugura por fin el túnel bajo el Canal de la Mancha, el proyecto de ingeniería más costoso que nunca se haya llevado a cabo. Pues bien, la compañía Shuttel Eurotunnel ha firmado un acuerdo con Peugeot U.K. para que la primera mercancía transportada bajo el Canal sean precisamente unidades de sus vehículos fabricadas en el Reino Unido. En la fotografía, 180 unidades de los Peugeot 106 y 306 forman el logotipo de la empresa encargada del tren lanzadera que unirá a las islas británicas con el Viejo Continente.

VALENCIA CAPITAL DEL TRAFICO

LOS responsables del tráfico urbano de las siete ciudades más pobladas de España (Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, Sevilla, Zaragoza y Málaga) han tenido una reunión en Valencia para estudiar una acción conjunta y solicitar a la Administración Central un conjunto de medidas que ayuden a mejorar las condiciones en que se desarrolla el tráfico urbano.

Por lo que ha trascendido, lo cierto es que el llamado G-7 no ha aportado ideas distintas a las ya apuntadas en las dos reuniones anteriores. Los responsables siguen

insistiendo en nuevas fórmulas (coercitivas) para cobrar las sanciones impuestas y en un ordenamiento jurídico diferente para los conductores de ciudad o carretera. Son significativas las palabras de Paulino Colmenero, concejal responsable del tráfico en Bilbao: «Es muy difícil eliminar la cultura del transporte privado en las ciudades».

La reunión fue aprovechada para presentar el proyecto del nuevo tranvía de la ciudad de Valencia, un ejemplo de buena utilización de la energía eléctrica en el transporte de personas.

S E M A F O R O S



En estos días de niebla se ha vuelto a poner de manifiesto lo que hemos denunciado en tantas ocasiones: los conductores que se olvidan de desconectar las luces traseras antiniebla cuando ya han dejado de ser útiles. Esto es especialmente grave en las aglomeraciones de entrada en las grandes ciudades, cuando, rodando en caravana, se produce un molesto y peligroso deslumbramiento al coche que nos precede. Hay conductores que parecen desconocer por completo los indicadores del cuadro de instrumentos e incluso la molestia para ellos mismos.



El Ayuntamiento de Tarrasa ha tenido una feliz iniciativa, con más valor, si cabe, por lo inusual: rebajar hasta un 50 por ciento la cuantía de las multas. Esta reducción es menor si la infracción se considera grave. Parece ser que un ayuntamiento es consciente de que muchas de las infracciones leves no se producen por desidia o por negligencia de los conductores, sino por imperiosa necesidad. Una política menos coactiva y más flexible servirá, sin duda, para concienciar a los conductores a tener más respeto hacia las normas y hacia todos los ciudadanos.

B R E V E S

♦ **CONDUCTORES CATALANES**
El Instituto Catalán de Seguridad Vial ha dado a conocer el estudio que realizó en el año 1991 sobre la movilidad del tránsito. Según este estudio los conductores catalanes recorren 35.000 millones de kilómetros al año y el 77 por ciento los realizan los hombres, cuya accidentabilidad por kilómetro recorrido supera a la de las mujeres 2,3 veces en ciudad y 2,5 en carretera. También resalta que los automovilistas menores de 25 años corren más riesgo que los conductores de 45.

♦ SAAB QUIERE COLABORAR CON VOLVO

El presidente de la marca sueca Saab quiere llegar a un acuerdo con Volvo, su histórico competidor, para fabricar conjuntamente piezas para automóviles. Por otra parte, Bert Ölof Svanholm ha sido nombrado nuevo presidente de Volvo para suceder a Pehr Gyllenhammar, que dimitió de su cargo tras producirse el fracaso del proyecto de fusión de la marca sueca con la compañía francesa Renault.



♦ NISSAN MOTOR IBERICA SALDRA DE LA BOLSA

Tras el cierre de la OPA lanzada por Nissan Europa sobre el 29,68 por ciento del capital de Nissan Motor Ibérica, el Grupo Nissan ha pasado a ser propietario del 99,28 del capital de su filial española. Junto a una nueva oferta de compra para hacerse con el capital aún en manos de accionistas privados, se ha convocado una junta extraordinaria para nombrar nuevos consejeros y aprobar la salida de Bolsa de la empresa española como paso previo a una posterior reducción de capital de 34.000 millones de pesetas para compensar las pérdidas correspondientes a los años 1992 y 1993.



♦ **LOS SEGUROS SUBIRÁN**
Tras las jornadas organizadas por la asociación sectorial ICEA, los precios de las pólizas de seguros de automóviles podrían incrementar este año una media del 6 por ciento. Estas previsiones se basan en que aunque algunas compañías no varían sus precios; otras tienen intención de incrementarlos hasta un 10 por ciento. Otra de las variaciones previstas para 1994 es el incremento del número de pólizas que rondará el 6,5 por ciento, incremento motivado por un mayor control de los vehículos sin asegurar, como consecuencia de la entrada en vigor de la nueva Ley del Seguro.

♦ **INDUSTRIALES RENAULT**
Renault propone dos nuevas alternativas en el terreno de los vehículos comerciales e industriales ligeros. Por una parte, la Express amplía su gama con la Senda Plus, cuyo precio final oscila entre 1,63 y 1,74 millones de pesetas, dependiendo de la motorización. En cuanto a los industriales ligeros, la furgoneta Traffic también ofrece una nueva serie, llamada Passenger. En carrocería corta o larga y con tres tipos de motorización, los precios oscilan entre los 2,48 y 2,96 millones de pesetas.

♦ **TODO TERRENO**
En el pabellón de Cristal de la Casa de Campo madrileña se va a celebrar, del 7 al 10 de abril, el Salón Internacional del 4x4 y Todo Terreno. Este certamen está orientado al consumidor que además de conocer las novedades del sector podrá probar las prestaciones de los diferentes vehículos, asistir a un mercado de vehículos de ocasión y participar en la primera prueba de regularidad «Madrid 24 Hours».

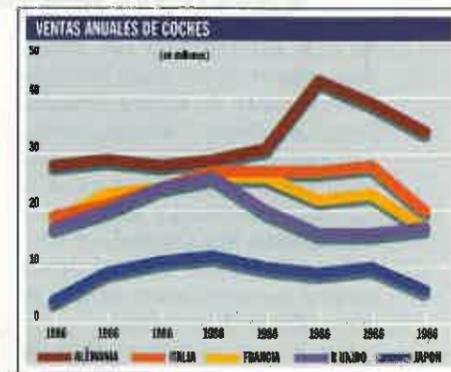
EUROPA TAMBIEN CAYO

SEGUN los datos provisionales facilitados por la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA), las ventas de turismos en la Europa occidental cayeron en 1993 un 15,2 por ciento, lo que supone que se vendieron dos millones de coches menos que en 1992. Estas cifras catastróficas vienen a agravar más la crítica situación de los fabricantes españoles -el mercado interior cayó en 1993 el 24,1 por ciento- que exportan cerca del 78 por ciento de su producción. Además, el 99 por ciento de sus ventas exteriores van a ese mercado europeo.

El descenso de las ventas afectó a 15 de los 17 mercados europeos. Con un incremento testimonial, Noruega se salvó de la caída, mientras que el Reino Unido, después de tres años con fuertes descensos, experimentó un incremento del 11,6 por ciento; la política del gobierno inglés de reducir impuestos para favorecer el consumo, y en concreto, en el tema del automóvil, la supresión del impuesto de matriculación, ha servido para recuperar la tercera plaza europea en ventas, superando a Francia, después de cuatro años. Además de España, los otros tres grandes mercados experimentaron fuertes caídas, por encima de la media europea. El peor parado fue el mercado italiano, con un descenso del 20,4 por ciento después de haberse mantenido práctica-

mente estable desde 1989. Así mismo, el gran mercado alemán sufrió por segundo año consecutivo otra fuerte caída, el 18,8 por ciento, y el mercado francés perdió un 18,3 por ciento.

Con la excepción de Rover, que experimentó un incremento del 8,9 por ciento favorecido por el crecimiento de la demanda en Inglaterra, todos los fabricantes europeos participaron de esta debacle. El grupo Volkswagen, en el que está encuadrado Seat, con 1,88 millones de coches vendidos, sigue manteniendo el liderazgo europeo, pese a un descenso de ventas del 20,1



por ciento. Los japoneses, que experimentaron un descenso del 12,9 por ciento -por debajo de la media- incrementaron su cuota de mercado hasta el 12,1 por ciento, con un incremento de 0,3 puntos, lo que ha de molestar aún más a los fabricantes europeos.

GRUPO	UNIDADES	Variación	% Mercado	1993	1992
Volkswagen (1)	1.888.000	-20,1	16,5	17,5	
G. Motors (2)	1.493.000	-11,4	13,1	12,5	
PSA (3)	1.402.000	-14,7	12,2	12,2	
Ford (4)	1.315.000	-13,4	11,5	11,2	
Fiat (5)	1.272.000	-20,6	11,1	11,9	
Renault	1.201.000	-16,2	10,5	10,6	
BMW	370.000	-16,4	3,2	3,2	
Rover	361.000	8,9	3,5	2,5	
Mercedes	354.000	-13,5	3,1	3,0	
Volvo	171.000	-14,7	1,5	1,5	
Japoneses	1.388.000	-12,9	12,1	1,8	
Otros	234.000	-15,9	2,0	2,1	
TOTAL MERCADO	11.449.000	-15,2	100	100	

(1) VW-Audi-Seat-Skoda. (2) Opel-Vauxhall-Saab. (3) Peugeot-Citroen
(4) Ford-Jaguar. (5) Fiat-Alfa Romeo-Lancia-Inocenti-Ferrari-Maserati



PIAGGIO BAJA LOS PRECIOS

A PROVECHANDO la modificación en el IVA publicada en el Boletín del Estado con fecha 30 de diciembre de 1993, por la que los vehículos de menos de 50 centímetros cúbicos sólo tributarán un seis por ciento, Piaggio-Moto Vespa ha aplicado esta modificación, por la cual todos sus ciclomotores han reducido su precio. En algunos casos esta rebaja llega hasta las 16.000 pesetas. Así, vehículos como los nuevos Typhoon, que ha disminuido su precio, o el Zip, que ahora cuesta 13.000 pesetas menos, se presentan como una opción muy interesante.

UNA DE CAL Y OTRA DE ARENA

PARECE que las autoridades económicas españolas no acaban de definirse por una política clara respecto a los impuestos que afectan al sector motociclista. Coincidiendo con la reciente bajada del IVA hasta el 6 por ciento para las motos de menos de 50 centímetros cúbicos, se ha promulgado una ley por la que las motos de cilindrada inferior a 125 centímetros cúbicos, hasta ahora exentas del pago del impuesto de matriculación, estarán a partir de ahora obligadas a pagarlo. La Asociación Nacional de Constructores de Motocicletas, Ciclomotores y Bicicletas (Sermoto), que ha llevado las negociaciones con la Administración para promover medidas que fomenten la reactivación de este sector industrial, se ha visto sorprendida con la nueva ley que incrementa en un 13 por ciento los precios, lo que afectará muy negativamente a las ventas de este tipo de motos, generalmente utilizadas por gente de escaso poder adquisitivo.

DE BUENA FUENTE

✓ BMW con motores Chrysler.-

Los BMW fabricados en USA utilizarán motores de Chrysler.- Eso podría ocurrir si llegan a término las negociaciones entre las dos firmas. En la nueva planta de Carolina del Sur, cuya producción comenzará en 1995, se utilizará un motor de 2 litros, desarrollado para el Chrysler Vision que, modificado convenientemente con dos árboles de levas, rendirá 150 caballos en vez de los 130 actuales, considerados insuficientes por la marca bávara.

El Opel Tigra, menos caro.-

La pasada semana informábamos sobre el precio del futuro Opel.- Se comentaban los esfuerzos de GM por reducir el precio final para hacer del pequeño Corsa Spyder un coche popular. Aunque el precio no está fijado, se sabe que será muy competitivo. En el 94 se fabricarán en Figueruelas 15.000 unidades, para producir 50.000 a lo largo del 95. Las inversiones que van a realizarse en Zaragoza superan los 18.000 millones de pesetas.

Los Niva no bajarán.-

La importante devaluación del rublo hacia pensar en la posibilidad de que los Lada redujesen su precio.- Sin embargo, no se va a producir esta bajada, ya que Lada Ibérica paga en pesetas los coches que importa.

Seat también trabaja en un coche eléctrico.-

Al igual que la mayoría de los fabricantes de automóviles, Seat investiga en su Centro Técnico.- A lo largo de 1994 presentará un Ibiza movido por baterías. Se trabaja también en un Córdoba con motor híbrido (eléctrico y gasolina) que podría presentarse unos meses más tarde.

Un todo terreno por Mercedes.-

Por fin se ha decidido qué coche se fabricará en América.- Tras larguísimas discusiones, en la fábrica de Tuscaloosa (Alabama) se fabricará un MPV (Multi Purpose Vehicle), que no es otra cosa que un todo terreno de lujo. Nada que ver con el actual G, que seguirá fabricándose en Graz, con una especial dedicación a las aplicaciones militares. El MPV de Mercedes será rival directo del Range Rover y Grand Cherokee, con motores de 6 y 8 cilindros. De tracción posterior, podrá conectarse la tracción integral. Aunque será un todo terreno puro y duro, los responsables de Mercedes quieren que nadie se acompleje al entregarle las llaves al aparcacoches de Maxim's. La producción será de 65.000 coches anuales.

RELACION DE COMPRESION

ME gustaría hacerles dos preguntas: ¿por qué un motor turbo de gasolina tiene una relación de compresión menor que su homólogo atmosférico, a pesar de tener mayor potencia? (por ejemplo el dos litros 16V. Opel y su versión turboalimentada). ¿Se fabrican Aston Martin con volante a la izquierda?

Por último, felicitar a Porsche por el 30 aniversario del 911 y por su «última» reedición del mismo, y animar a Volkswagen a fabricar el Concept 1 con más motorizaciones.

Alejandro Ferri Soler
Onteniente, Valencia

R.- La presión que el turbo ejerce sobre la mezcla compensa esa diferencia a la baja de la relación de compresión. Claro que podría aumentarse este valor; sin embargo se pondría en juego la fiabilidad de la mecánica con problemas de temperatura.

Si se fabrican Aston Martin con volante a la izquierda.



TIRO AL PLATO Y CAZA

LES felicito por su objetividad y paso a solicitarles respuesta a mis preguntas. Me gustaría que me aconsejaran sobre qué tipo de coche me interesa, teniendo en cuenta la utilización que hago de él. Unas 25 ó 30 veces al año utilizo el coche para transportar máquinas lanzaplatos, cajas de platos y demás enseres para este tipo de afición. En mi coche actual, un 127, ocupo todo el coche, dejando sólo el asiento del conductor libre.

Por otra parte, los fines de semana practico la caza y la pesca, por lo que ruedo bastante por caminos e incluso por el campo. Además recorro unos 30.000 kilómetros al año en viajes de entre 40 y 250 kilómetros. ¿Qué vehículo polivalen-

te me puedo comprar adecuado a estas premisas.

Peñaranda de Bracamonte
Salamanca

R.- Sus necesidades están muy claras; sin embargo no nos comunica la cantidad que desea invertir en su vehículo. Suponiendo que no sea mucha, su vehículo ideal no aparecerá hasta finales de año, un Citroën Xantia Break, en el que se reúnen casi todos los requisitos: espacio, suspensión regulable en altura, comodidad para viajar y precio razonable (esperemos...). Hasta entonces, sólo la versión berlina podría ajustarse completamente a sus necesidades, sobre todo por lo versátil de su interior y su suspensión regulable. No estaría de más el pensar en la opción del *Pick-up*. Marcas como Toyota, Volkswagen o Mitsubishi comercializan vehículos con gran capacidad de carga, algunas posibilidades todo terreno y dos plazas delanteras.

EL SUBARU DE SAINZ

CUANDO Carlos Sainz corría con Toyota todo el mundo llegó a conocer a fondo el Celica y la marca japonesa vendió coches como churros. Ahora le ha tocado a Subaru y al Impreza la papeleta y me gustaría saber cómo es el Impreza «de calle» y las diferencias con el de carreras, avisándoles de antemano que tengo muy claro que serán muchas y que todo vehículo de carreras tiene poco que ver con su equivalente de calle, aunque las marcas utilicen la imagen de los primeros para vender los segundos.

Ramiro de Madariaga
Vitoria

R.- El Subaru Impreza importado a España (existe una versión para Japón de 240 caballos 2.0, 16V, y Turbo) fue probado por Motor 16 en el número 507 y, en pocas palabras, es una berlina amplia de po-



tencia modesta (103 caballos) y características inusuales en un vehículo a este nivel, como la tracción total o los cuatro cilindros opuestos, lo que le da cierta exclusividad. En el Impreza de rallyes se han conseguido 350 caballos de potencia y algunas adaptaciones especiales para que aproveche esta potencia al máximo, como la caja semiautomática de seis velocidades con mandos en el volante (al estilo de la F-1) o la posibilidad de variar el reparto de potencia entre los ejes.

La competición siempre ha servido de campo de pruebas para las marcas, y los modelos de calle se benefician siempre de todo ello.



GASOLINERAS AUTOSERVICIO

HE vivido en Francia algunos años y mi traslado a España ha coincidido con la liberalización del mercado de gasolinas y el asentamiento en el ruedo ibérico de compañías petroleras de renombre mundial. ¿De qué ha servido esto? En algunas estaciones de servicio te timan «obligándote» a poner gasolina sin plomo de 98, ya que no tienen otra. Sí, las tiendas son muy bonitas, pero los productos desmesuradamente caros. Las gasolineras autoservicio (sírvasse usted mismo) no te compensan de ninguna forma el trabajo y que te manches las manos, la gasolina no es más barata y además tienes que aguantar las colas ante la caja, ya que sólo cuentan con un operario. Así podría seguir largo rato. En Francia las cosas son bien diferentes. ¿Por qué aquí no?

Jean Luis Marceau
París

NUEVO RENAULT 19

ADAGIO



¿Qué culpa tienes tú si conseguiste lo bueno?

Lo bueno en seguridad.

• Air Bag.* • ABS.* • Pretensores de cinturones en asientos delanteros. • Asiento de seguridad para niños.* • Barras laterales de protección.

Lo bueno en prestaciones.

Hasta 93 CV. Turbo Diesel y 95 CV. Gasolina. Y las versiones 1.4 Gasolina Motor Energy 80 CV. y 1.9D 65 CV.

Lo bueno en equipamiento.

• Radiocassette de serie con frontal extraíble. • Volante de 3 brazos tipo Safrane. • Cierre centralizado de puertas con mando a distancia. • Elevalunas eléctrico delantero. • Aire Acondicionado.* • Dirección Asistida.*



* En opción según motorizaciones.

Vehículo visualizado Renault 19 Adagio 1.8.-Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio. RENAULT recomienda lubricantes Elf

Honda Civic Coupé

MADE IN USA

Japón tiene sus tentáculos, automovilísticamente hablando, extendidos por todo el mundo. Así pues, en el caso concreto de Honda, el fabricante tiene plantas en todos los rincones del mundo y distribuye su producción en función de sus necesidades. Ahora llega la versión del Civic denominada Coupé, que se fabrica únicamente en Estados Unidos y Canadá.



DESDE estos días, los concesionarios Honda tienen dos nuevas versiones de Civic para ofrecer a sus clientes: el Coupé LSi y el Coupé ESi. Externamente, estos coches se diferencian por el maletero que se ha incorporado. Esta modificación de la carrocería ha permitido muchas cosas. En primer lugar dotar al coche de un maletero bastante generoso, 334 litros, con lo cual su utilización se hace bastante más racional. Las plazas pos-

teriores, casi anecdóticas en la versión pequeña, son ahora utilizables. La distancia entre ejes se prolonga hasta los 2.620 milímetros, por lo que el confort y el comportamiento del coche se benefician.

En el apartado mecánico, los nuevos coupé llegan con dos motores diferentes. Por una parte el 1.6, con sistema de distribución variable y 125 caballos, que ya es conocido del Civic ESi. Como novedad llega el motor 1.5, con 102 caballos, que

se monta en la versión LSi. Este motor es la primera vez que se comercializa en España. Ambos motores destacan, cada uno en su medida, por su alegría de funcionamiento. Las prestaciones que se consiguen corresponden a motores de más cilindrada. Los consumos anunciados por el fabricante se mantienen en unos niveles muy razonables.

Por otra parte, el aburguesamiento de las formas del Civic no ha

afectado para nada al comportamiento, que sigue siendo muy ágil y de tendencia deportiva.

Lo que cambia más radicalmente en este Civic, no obstante, es su filosofía. En el modelo ya conocido quedaba claro que aspectos tales como la habitabilidad o la capacidad del maletero quedaban en un aspecto secundario, lo que hacía de este modelo un objetivo de caprichosos. Ahora, su comprador puede comprometerse a alojar a cinco ocu-

pantes en su interior, sin por ello perder su amistad. En cuanto a precios, la versión LSi cuesta 2.585.000 pesetas, mientras que el ESi tiene un precio de 2.785.000 pesetas. Ambos disponen de un equipamiento muy completo y la única opción es el aire acondicionado. Este elemento supone un sobreprecio de 207.000 pesetas. Entre el equipamiento de serie hay que destacar la dirección asistida, el techo solar eléctrico, los elevavientos eléc-

tricos y el cierre centralizado. En lo que se refiere a la calidad, los Coupé mantienen el excelente nivel de la marca. Al ser un modelo que viene de Norteamérica, no está sometido a los cupos que limitan la importación de productos japoneses. En toda Europa se van a distribuir 10.000 unidades del Civic Coupé, de las cuales 625 se quedarán en España. De éstas, un 40 por ciento serán ESi.

Victor Piccione

MALETERO Y ESPACIO
Los centímetros de más se notan en el maletero y en la amplitud de las plazas posteriores.



NUEVA PERSONALIDAD
Aunque la parte frontal del coche no ha variado, la estética resulta totalmente nueva.

Audi 80 2.0 16V

EL MENOS SERIO

Unas preciosas llantas de aleación ligera, una suspensión rebajada y el anagrama trasero de 16V son razones suficientes para que esta última versión sea la más atractiva de la gama Audi 80.

NINGUNO de los modelos de la gama 80 de Audi se caracteriza precisamente por su carácter deportivo. Desde la versión básica de 115 caballos hasta el V6 Quattro de 174, ninguno destaca por unas llantas más atractivas, por citar un ejemplo. Dirigido a un público muy diferente, aparece ahora el nuevo Audi 80 16 válvulas, con unos pequeños detalles y una nueva y llamativa gama de colores que le diferencian claramente del resto de sus hermanos.



NUEVO ANAGRAMA
Las siglas del motor de cuatro válvulas por cilindro son novedad en la gama 80.

El coche lleva el conocido y nuevo motor dos litros con culata de cuatro válvulas por cilindro, que por razones comerciales desarrolla en este modelo 140 caballos (en el Golf son 150). Se encuadra «a caballo» entre el 80 2.3 (133 caballos) y el 80 2.6 (150), si bien por potencia y precio está más cerca de éste. Son casi cuatro millones de pesetas, aunque el equipamiento es más completo, porque las llantas de aleación ligera son de serie. También incluye esta nueva versión, entre otras cosas, aire acondicionado, ABS, *airbag* para el conductor, retrovisores exteriores, elevelunas delanteros eléctricos y cierre centralizado. Las principales

opciones son el techo eléctrico, los asientos de cuero Recaro, climatizador, faros antiniebla y mando a distancia con alarma.

El coche se reconoce por las preciosas llantas de aluminio de cinco radios de siete pulgadas de diámetro y por la distancia al suelo de la carrocería, que es más baja por la suspensión reforzada. En el interior destacan los asientos delanteros más deportivos, con una tapicería exclusiva, volante y pomo de la palanca de cambios en cuero, reposacabezas traseros y una instrumentación más completa (voltímetro, manómetro y temperatura del aceite). A pesar del incremento de peso



MOTOR CONOCIDO
Se trata del grupo propulsor de dos litros de cilindrada y culata de 16 válvulas que ya llevan el Passat o el Golf. En este modelo desarrolla unos cuantos caballos menos. A la izquierda, nuevos relojes que completan la instrumentación.



respecto a la versión de 115 caballos (pesa con el conductor a bordo más de 1.300 kilos), el Audi 80 16V tiene un comportamiento bastante «ágil». Los 140 caballos de potencia, que en la práctica son más, hacen que el coche supere por poco los 200 kilómetros por hora y acelere de cero a cien en menos de diez segundos. En una breve toma de contacto en el circuito de Montmeló, la primera impresión es que el nuevo modelo ofrece un acertado equilibrio entre confort de suspensión y estabilidad, aunque habrá que esperar a una prueba a fondo para confirmar esta primera impresión. ○

J.G.



Renault Laguna 2.0i RXE

CULTO AL BIENESTAR

El nuevo Renault Laguna transmite desde el primer momento una agradable sensación de bienestar. Puede ser debido a sus líneas fluidas, a su compacto aspecto o al agradable habitáculo diseñado con rigor y acabado con calidad. Es el culto al bienestar.

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

NO lo tenían nada fácil los responsables de Renault. La buena acogida del Ford Mondeo, con un equipamiento y precio extraordinarios, su posterior nombramiento como coche del año en Europa y la fuerte competencia en un segmento en el que la igualdad es la tónica habitual y en el que coches como el Seat Toledo, 20 centímetros más pequeño pero muy bien aprovechado, se permite el lujo de robar clientes a modelos superiores, ha condicionado la llegada a España del nuevo Renault Laguna, sustituto del 21. Los responsables de la marca francesa han tenido que hacer encaje de bolillos a la hora de poner unos precios competitivos y ciertamente llamativos. ¡Y tan llamativos!, podrán decir muchos clientes con el 21 Broker recién comprado. El Laguna de esta prueba, la versión 2.0i RXE, con más equipamiento, al margen del atractivo de un coche moderno y mejorado, cuesta según tarifa ¡40.000 pesetas menos que el R-21 equivalente!

Evidentemente, para cuando se comercialice el Laguna, el 15 de febrero, ya no habrá stock de R-21 de gasolina, salvo

de la versión turbo 4X4 (en Francia), Nevada y diesel, que se seguirán vendiendo hasta que lleguen sus respectivos relevos.

Pero, ¿qué se ha perdido el comprador del 21 que vaya a ganar el que ha sabido o podido esperar al nacimiento del Laguna? Pues ante todo nobleza y eficacia en comportamiento, o dicho en pocas palabras, facilidad de conducción, un mejor acabado y equipamiento o una línea más moderna y aerodinámica y en el aspecto mecánico la posibilidad de acceder a motores V6, la última moda entre los fabricantes. Sin embargo, el Laguna también tiene sus puntos débiles.

La versión 2.0 RXE, con el motor intermedio de los que ahora se ofrecen y el acabado más lujoso, es una berlina de cinco puertas de aspecto compacto y agradable, que no pasa desapercibida por su similitud con su hermano mayor, el Safrane, o con algún japonés recién llegado. El habitáculo, que sorprendentemente ha perdido tamaño de forma global, destaca por su atractivo diseño, lo ordenado del cuadro de instrumentos y por la calidad y ajuste de los materiales. Los asientos son algo blandos, pero más eficaces que los del 21. No varía la rapidez con la que se consigue estar cómodo. El volante es regulable en profundidad, lo que le viene al pelo a los más altos. Todo está a mano, salvo la tecla del Warning (cuatro intermitentes de emergencia), per-

VIRTUDES

Comportamiento noble y eficaz
Precio atractivo
Comodidad en toda circunstancia

RENAULT LAGUNA 2.0i RXE
PRECIO: 2.905.000 PTAS.

Manejo del cambio
Altura en plazas traseras
Frenos propensos a la fatiga

DEFECTOS

dida entre los asientos delanteros. Pero hay que aplaudir la nueva reordenación de los mandos, la llegada de un ordenador de última generación, la apertura del tapón de gasolina desde el puesto de conducción o las cuatro generosas salidas de aire (dos de ellas en las puertas). El Laguna 2.0 RXE transmite robustez desde que se cierra la puerta para entrar hasta que se hace para salir.

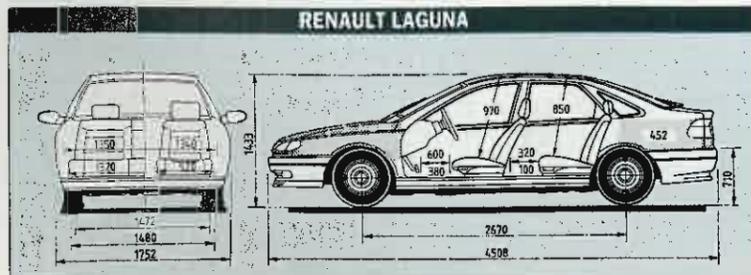
Por cierto, que entrar o salir de las plazas traseras no resulta tan cómodo como en el 21. El reducido ángulo de apertura de las puertas, junto con la poca altura del techo, obliga a un adulto a arquear el cuerpo para entrar sin golpearse en la cabeza. El asiento trasero está más bien elevado y el techo más bien bajo, por lo que una persona que supere los 1,80 metros ro-

bra que se quería evitar, es decir, apoyar la mano en la carrocería con el riesgo de mancharse.

Renault parece haber encontrado la piedra filosofal para sus modelos en cuanto a comportamiento se refiere. Clio, 19, Safrane y ahora Laguna combinan aplomo, eficacia, nobleza y comodidad. El Laguna 2.0i RXE también transmite buenas vibraciones en este sentido. El tren delantero cuenta con la precisión necesaria para trazar las curvas sin peligro de desviarse un solo centímetro de la trayectoria ordenada con el volante y el tren trasero, con propiedades direccionales (deformación programada), le sigue sin rechistar. Las reacciones son todo lo previsibles de desear en un vehículo familiar sin pretensiones deportivas; sin embargo, aunque el ritmo aumente, el conjunto admite el desafío sin mostrar carencias y manteniendo la nobleza del principio. Sólo dos cosas enturbiaban el buen comportamiento del Laguna y no dejan que el veredicto lo auge a lo más alto de su segmento: por un lado al cambio le falta la precisión y rapidez de un japonés; es una lástima, porque la palanca no tiene holguras y con algo más de suavidad (cuanto más se le exige más se endurece) estaría al nivel de los mejores. El otro problema aparece cuando se abusa de los frenos, ya que el pedal pierde eficacia y hay que multiplicar el esfuerzo sobre él. No obstante en condiciones normales los cuatro discos y el ABS detienen el coche en distancias razonables y equiparables a la media del segmento.

El motor de dos litros de cilindrada y 115 caballos está derivado del 1.8 habitual de la marca, si bien se ha alargado la carrera para favorecer la oferta de potencia a bajos y medios regímenes. No es una mecánica que destaque por un rendimiento brillante, de hecho este Laguna anda menos que el R-21 de mecánica equivalente, pero permite una conducción ágil y ofrece una elasticidad de la que la

za con facilidad. Sin embargo, el estudio realizado por las marcas confirma que la utilización mayoritaria de estas plazas en un vehículo de este segmento la realizan niños o jóvenes cuya altura deja al techo alejado de problemas de espacio. El maletero del Laguna ha mejorado en relación al del 21; sin embargo queda por detrás de sus rivales. De todas formas hay que agradecer la rueda de repuesto, de tamaño normal, bajo el plano de carga y que los respaldos se abatan por mitades asimétricas. El portón trasero es voluminoso y pesado, aunque cuenta con un tirador para facilitar su cierre. Hay que terminar realizando la manio-



UN SAFRANE PEQUEÑO
Poco a poco el segmento medio sube el listón. El recién llegado Laguna aporta comodidad, nobleza de comportamiento, excelente acabado y mayor riqueza interior. La línea está muy conseguida.

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,7 mm. Carrera: 93 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 115 CV (84 Kw) a 5.250 rpm. Par máximo: 17,5 mkg (171 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,1 km/h.

DIRECCION

Sistema: de cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,8 metros.

FRENOS

Delanteros: discos ventilados (262 mm de Ø). Traseros: tambor (discos de 265 mm de Ø con ABS). Antibloqueo de frenos: opcional.

SUSPENSION

Delantera: independiente, de tipo McPherson con brazo inferior rectangular de efecto antipercusión, amortiguadores, muelles y barra estabilizadora. Trasera: independiente, de brazos guiados con cuatro barras de torsión y amortiguadores.

RUEDAS

Neumáticos: 185/65 TR 14. Llantas de chapa de 5,5J x 14 pulgadas. (Llantas de aluminio en opción).

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.280 kg. Capacidad del depósito de combustible: 66 l.

CONSUMOS

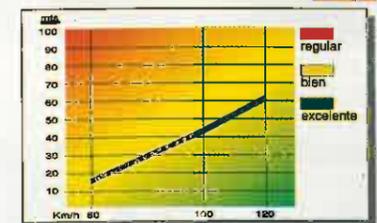
(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	12,5
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,7
En conducción rápida	15,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,5
A 140 km/h de cruce	10,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	585

PRESTACIONES

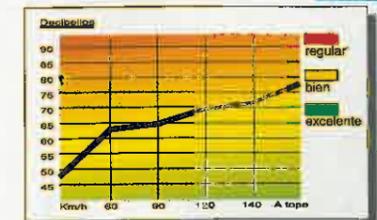
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	190,3
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,1
1.000 m salida parada	33,2
De 0 a 100 km/h	11,7
Recorriendo (metros)	197
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,3
recorriendo (metros)	318
De 80 a 120 km/h en 5ª	16,8
recorriendo (metros)	470

FRENOS



A 60 Km/h:	15,4
A 100 Km/h:	42,8
A 120 Km/h:	61,8

SONORIDAD



Al ralentí:	47,2
A 60 Km/h:	62,4
A 90 Km/h:	64,6
A 120 Km/h:	69,6
A 140 Km/h:	71,3
A Tope:	77,5

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/importador: FASA Renault. Carretera de Madrid-Burgos km 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. Red de postventa: 1.350 puntos de asistencia en toda España.

OPCIONES

Opciones: ABS, pintura metalizada, asientos de seguridad para niños, llantas de aluminio y techo deslizante.

NOTA: Al cierre de esta prueba no estaban aún fijados los precios de estas opciones.

BUENA AIREACION
El Laguna cuenta con cuatro generosas salidas de aire, dos de ellas en las puertas, que reparten a la perfección el aire.

SE OCULTA
La radio y un pequeño hueco para depositar objetos pueden ocultarse tras una tapadera. El cenicero se abre y cierra con facilidad sin recurrir a complicados sistemas.

MODULAR
El respaldo posterior divisible por partes facilita la carga de bultos de longitud anormal. En cualquier caso, el volumen de carga no es de los más capaces.

DE VERDAD
La rueda de repuesto es de tamaño normal y va alojada bajo el plano de carga. La sujeción y el acabado de esta zona escondida está cuidado al máximo.



GUANTERA CON POSAVASOS
Sin ser grande cuenta con la posibilidad de depositar latas de refresco o vasos en la tapa.

ALGO JUSTO
Globalmente el Laguna no es más grande que el 21. En las plazas traseras es fácil rozar con la cabeza en el techo. La luna de las puertas traseras sólo baja hasta la mitad, y los espejos retrovisores se regulan manualmente.

WARNING PERDIDO
Curiosamente la tecla del Warning está alejada de las manos en el túnel central. La bandeja posterior cuenta con ranuras especiales de aireación.

ORDENADO Y ATRACTIVO
El cuadro de instrumentos del Laguna RXE goza de una disposición ordenada y legible y de un acabado y calidad de materiales al nivel de las mejores berlinas de representación. El airbag es de serie.



marca ha abusado, aportando unos desarrollos tal vez demasiado económicos. Así mismo destaca el salto abusivo entre segunda y tercera velocidad, que condiciona los recorridos en carreteras de montaña a ritmo alto y eleva la rumorosidad de un coche normalmente silencioso.

En autovías o autopistas, el Laguna 2.0i RXE alcanza con facilidad velocidades de cruce elevadas y llega en un suspiro a su velocidad máxima de 190 kilómetros por hora (de marcador 210 Km/h.) Las cifras de consumo se mantienen dentro de los márgenes razonables, con la salvedad del consumo en ciudad, muy sensible a la utilización del cambio y del aprovechamiento o no de la demostrada elasticidad del motor.

Hasta la llegada, para antes del verano, de una versión que cubra el hueco entre éste y el motor V6 de 170 caballos, un propulsor de dos litros y culata de 16 válvulas con 140 caballos, este modelo se muestra como el mínimo razonable para un comprador que viaje a menudo con la familia y en su hoja de condiciones ocupe un lugar destacado la facilidad de conducción y la comodidad. Esta versión cuida además como ninguna a sus ocupantes con un equipamiento elevado e interesante.

Andrés Más
Fotos: José Robledo



EL RENAULT LAGUNA FRENTE A SUS RIVALES

Aunque también habría que tener en cuenta al Alfa Romeo 155, al VW Passat o al Seat Toledo dentro de la lista de rivales del Laguna, los que ilustran esta página parecen ser los más directos competidores del último Renault. Desde luego, y a pesar del esfuerzo de la marca francesa por ajustar el precio, el Laguna no lo va a tener fácil. En temas

monetarios resulta el más atractivo tras el Mondeo, en el que se echa en falta el climatizador (tiene aire acondicionado normal), el ordenador de abordo y algún otro detalle en relación con el Laguna RXE. El Renault es el más noble y fácil de conducir, sin embargo no sale muy bien parado en habitabilidad, maletero, prestaciones o consumo.

CITROEN XANTIA 2.0I VSX



Precio: 2.971.000 pesetas.
Cilindrada: 1.998 cc.
Potencia: 123 CV a 5.750 rpm.
Par: 18,3 mkg a 2.750 rpm.
Velocidad máxima: 200,2 km/h.
Aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora: 10,7 segundos.
Consumo medio: 10 l/100 km.
Peso: 1.238 kg.
Volumen del maletero: 480 litros.
Longitud/anchura/altura (mm): 4.444/1.755/1.380.

FORD MONDEO CLX 1.8I 16V



Precio: 2.629.000 pesetas.
Cilindrada: 1.796 cc.
Potencia: 115 CV a 5.750 rpm.
Par: 16,1 mkg a 3.750 rpm.
Velocidad máxima: 196 km/h.
Aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora: 12,1 segundos.
Consumo medio: 8,8 l/100 km.
Peso: 1.270 kg.
Volumen del maletero: 470 litros.
Longitud/anchura/altura (mm): 4.481/1.749/1.428.

OPEL VECTRA 2.0I



Precio: 3.028.000 pesetas.
Cilindrada: 1.998 cc.
Potencia: 115 CV a 5.200 rpm.
Par: 17,3 mkg a 2.600 rpm.
Velocidad máxima: 196 km/h.
Aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora: 10,2 segundos.
Consumo medio: 8,9 l/100 km.
Peso: 1.155 kg.
Volumen del maletero: 460 litros.
Longitud/anchura/altura (mm): 4.430/1.700/1.400.

PEUGEOT 405 2.0 STI



Precio: 2.950.000 pesetas.
Cilindrada: 1.998 cc.
Potencia: 123 CV a 5.750 rpm.
Par: 18,3 mkg a 2.750 rpm.
Velocidad máxima: 195,5 km/h.
Aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora: 11,0 segundos.
Consumo medio: 10,3 l/100 km.
Peso: 1.135 kg.
Volumen del maletero: 470 litros.
Longitud/anchura/altura (mm): 4.408/1.694/1.406.

Ahora Nissan.

El mundo cambia. La gente cambia.

En Nissan sabemos que algún día serías así.



Garantía 3 años o 100.000 km y 6 años anti-rust.

Por eso hemos creado el Nissan Primera así.

Porque sabes que en un coche deben coincidir la potencia, la seguridad y el confort. Porque exiges 2000 cc, 16 V, 150 CV, pero también ABS, doble LSV, zonas de absorción

AHORA

PRIMERA

Ahora puedes ir en Primera desde 1.795.000* ptas.

de choque y barras de protección laterales.

Porque no te conformas sin aire acondicionado y has descubierto que el interior de un coche debe ser funcional y lujoso, pero, sobre todo, cómodo.

Porque eres así y te encanta que tu coche diga cómo eres.

Por eso. Ahora Primera.

Ven a tu Concesionario Nissan.

* P.V.P. recomendado (transporte, IVA e impuesto de matriculación incluidos) en península y Baleares. Promoción válida para vehículos en stock.



PRUEBA
Motor 16

VIRTUDES

Comportamiento
Maletero capaz
Diseño atractivo

SEAT CORDOBA 1.4i CLX
PRECIO: 1.528.200 PTAS.

Poca potencia
Detalles mejorables
Dirección pesada

DEFECTOS

VIRTUDES

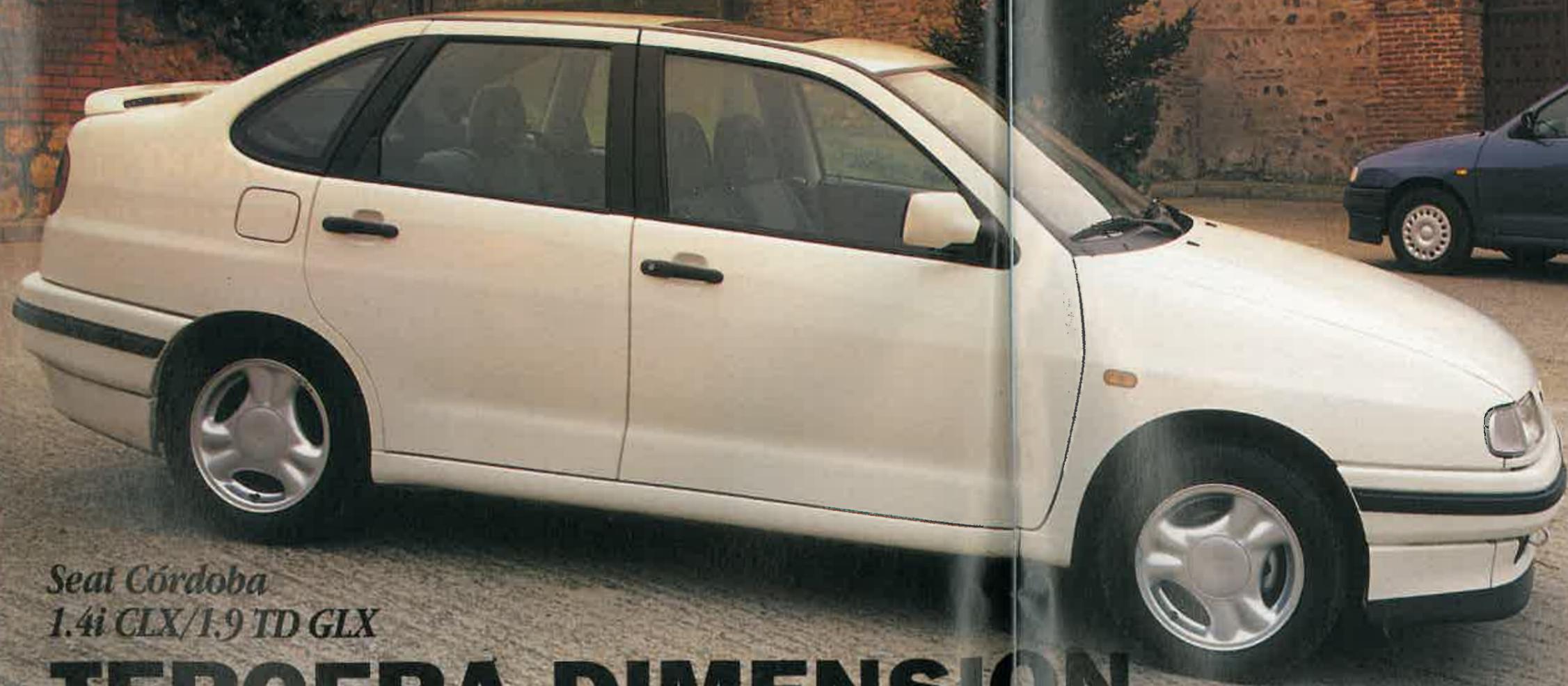
Comportamiento
Maletero capaz
Precio opciones

SEAT CORDOBA 1.9 TD
PRECIO: 1.915.890 PTAS

Detalles mejorables
Vibración pedal del acelerador
Distancias de frenado

DEFECTOS

A FONDO



Seat Córdoba
1.4i CLX/1.9 TD GLX

TERCERA DIMENSION

La nueva gama Seat Córdoba llega con intenciones de hacerse notar. Cuenta con muy buenos argumentos para triunfar, entre los que hay que destacar unos precios ajustados, una imagen moderna y atractiva y, sobre todo, un maletero muy capaz. Todas estas cualidades son sinónimo de una magnífica opción familiar.

EL Seat Córdoba amplía el abanico de posibilidades dentro de un sector del mercado muy competido. Es un coche que ha nacido con vocación familiar y que se sitúa, como sucedió en su día con el Toledo en tierra de nadie, a caballo entre dos segmentos, entre los coches que miden menos de cuatro metros y los que superan esta medida.

La gama Córdoba tiene por abajo la versión dotada con el motor de 1,4 litros de 60 caballos y, por arriba, la equipada con mecánica turbodiesel de 75 caballos. Precisamente de estas dos variantes son de las que se ocupan estas páginas. Técnicamente el Córdoba 1.4 no destaca por contar con un motor fulgurante, todo lo contrario; cuando otras marcas, en sus motores de esta cilindrada, anuncian una potencia de más de 80 caballos, en Seat, que cuenta con los motores de origen Volkswagen, anuncian una



potencia de 60 caballos, escasa para mover con soltura al Córdoba, que pesa más de mil kilos, sobre todo si se viaja a tope de carga. Además, a la hora de sacar el máximo rendimiento al motor, ayuda muy poco la caja de cambios, con un salto notable entre segunda y tercera y unos desarrollos finales un poco abiertos, lo que obliga a utilizar la palanca en carreteras con cuestas de forma intensiva.

Por lo tanto, a la vista de esto, es un coche pensado para conductores tranquilos, que prefieren una conducción relajada y que pueden tener la seguridad de contar con un coche dotado con una mecánica fiable y robusta, a la par que con unos consumos ajustados. Eso sí, siempre que se realice una conducción tranquila. Si, por el contrario se va deprisa, los consumos aumentan notablemente, debido a que, para que el coche co-



MÁS COMPLETO
El Córdoba 1.9 TD cuenta con muchos detalles, uno de ellos es la posibilidad de poder regular los faros desde el puesto de conducción.



A FONDO



ELEVANAS ELECTRICAS
El TD dispone de elevalunas eléctricos delanteros, los traseros son opcionales. En el 1.4 los elevalunas son manuales sin posibilidad de equiparlos eléctricos opcionalmente.



rra, hay que abusar de los desarrollos cortos.

El motor del Córdoba 1.9 TD, con 75 caballos de potencia, ofrece un rendimiento excepcional, con unas prestaciones que en nada tienen que envidiar a las de las versiones de gasolina más potentes de este modelo, con un buen rendimiento a cualquier régimen de giro y un turbo que comienza a soplar fuerte desde pocas revoluciones, sin que se note el típico tirón de este tipo de motores. Por supuesto esta mecánica tiene la ventaja añadida de contar con una buena economía de funcionamiento. Con un depósito de combustible se pueden recorrer más de 600 kilómetros manteniendo una velocidad alta. En este motor, la caja de cambios sí cuenta con unos desarrollos bien adaptados, que permiten aprovechar bien la mecánica.

Los esquemas de suspensiones



son similares en todos los Córdoba, con sistema independiente delante y semiindependiente detrás con efecto autodireccional. Varía en función de la potencia la dureza de los amortiguadores. De esta forma, en el 1.4 la suspensión es muy suave, mientras que en el TD es más enérgica. En los dos casos el comportamiento es bueno; en el 1.4, en curvas cerradas, la carrocería se inclina de forma muy acusada, pero mantiene el tipo en todo momento, con unos límites de seguridad muy altos, a los que difícilmente llegará un conductor normal. El TD, con unas suspensiones bien logradas y gracias a las buenas prestaciones de su motor, en carretera de montaña se desenvuelve con agilidad, aunque hay que puntualizar que el terreno favorito de este modelo son las carreteras abiertas.

En el buen comportamiento del Seat Córdoba influye el tren trasero



SUSPENSIONES BLANDAS

El Córdoba 1.4i tiene unas suspensiones blandas, que propician que en las curvas la carrocería se incline de forma acusada. El TD resulta un coche ideal para realizar viajes largos.

FICHA TECNICA

	CORDOBA 1.4i	CORDOBA 1.9 TD
MOTOR		
Disposición	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.391	1.896
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	inyecc. electr. monop.	bomba rotativa+turbo
Compresión	9,5 a 1	22,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	60 CV (44 kW)/5.200	75 CV (55 kW)/4.400
Par máximo / r.p.m.	10,9 mkg (107 Nm) / 2.800	14,3 mkg (140 Nm) / 2.200
TRANSMISION		
Tracción	delantera	delantera
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,2/12,6/19,7	8,4/14,9/22,5
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	27,8/33,5	31,9/39,0
Embrague	monodisco en seco	monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	cremallera (asistida op.)	cremallera asistida
Vueltas de volante	3,2	3,2
Diámetro de giro (m)	10,0	10,0
FRENOS		
Delante	discos (239 mm.)	discos (239 mm.)
Detrás	tambores	tambores
Antibloqueo	opcional	opcional
SUSPENSIONES		
Delantera	independiente	independiente
Trasera	eje direccional	eje direccional
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	chapa de 5,5J x 13	chapa de 6,0J x 14
Neumáticos	175 / 70 R 13	185 / 60 R 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.020	1.130
Capacidad depósito combus.	47 l.	47 l.

de efecto autodireccional, ya utilizado por la marca en el Ibiza, pero que han adaptado a las nuevas necesidades del Córdoba. Al tratarse de un coche que presumiblemente va a cargar más peso en la parte trasera, han buscado que no se acentúe mucho el efecto direccional de las ruedas.

El resto de apartados mecánicos también son similares a los utilizados en el Ibiza. La dirección en la versión 1.4 no dispone de asistencia hidráulica y es un poco dura, es recomendable equipar la opción disponible para paliar esto, se agradece a la hora de hacer maniobras o de callejear en ciudad. El turbodiesel sí dispone de dirección asistida de serie, con un tacto muy bueno y preciso. Los frenos, en los dos casos, cumplen perfectamente su cometido, aunque hay que decir que los discos delanteros del turbodiesel son del mismo tamaño que los del 1.4 y, debido al mayor peso del coche, hacen que las distancias de frenado, sobre todo a buena velocidad, sean más largas.

Exteriormente, el Seat Córdoba guarda muchos rasgos comunes con el Ibiza, sobre todo el frontal. Lo más

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	1.4i CLX	1.9 TD GLX
CIUDAD		
A 28 km/h de promedio	8,6	7,2
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,6	4,8
En conducción rápida	9,2	7,9
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,4	7,1
A 140 km/h de cruceo	9,0	8,6
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	7,6	6,5
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	568	673

SONORIDAD

	1.4i CLX	1.9 TD GLX
Al ralentí:	48,2	56,9
A 60 km/h:	63,3	63,2
A 90 km/h:	66,8	65,5
A 120 km/h:	71,2	73,5
A 140 km/h:	72,6	77,8
A tope	76,5	80,5

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

PRESTACIONES

	1.4i CLX	1.9 TD GLX
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	157,0	185,0
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	20,3	19,0
1.000 m. salida parada (seg.)	38,3	35,3
0-100 km/h (seg.)	17,6	13,7
Metros recorridos	324,3	240
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,9	19,2
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	22,6	21,5
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	40,1	36,1
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	44,0	40,3
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	18,3	12,7
Metros recorridos	517	358
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	22,8	17,5
Metros recorridos	641	487

FRENOS

	1.4i CLX	1.9 TD GLX
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros)		
A 60 km/h:	16,4	17,5
A 100 km/h:	47,6	56,0
A 120 km/h:	66,7	81,7

EQUIPAMIENTO

	1.4i CLX	1.9 TD GLX
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	NO	OP
Faros antiniebla	NO	SI
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	NO	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	NO/NO	OP/OP
Mando a distancia de apertura de puertas	OP	NO
Elevallas eléctricos (D./T.)	NO/NO	SI/OP
Cierre centralizado	NO	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	SI

OPCIONES

Seat Córdoba 1.4i CLX: Aire acondicionado (130.000 ptas.), ABS (120.000 ptas.), Techo abrible (47.500 ptas.).

Seat Córdoba 1.9 TD: Aire acondicionado (130.000 ptas.), Elevallas eléctricos traseros (15.000 ptas.), Techo abrible (47.500 ptas.), Volante regulable en altura (12.000 ptas.), Reglaje eléctrico de los espejos retrovisores (8.000 ptas.), Llantas de aleación (48.000 ptas.).

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante: Seat S.A. Pau Claris 162-164, 08037 Barcelona. Teléfono (93) 215 88 35. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. Seis años de garantía anticorrosión. Tres años de garantía en pintura. **Red de postventa:** 951 puntos de asistencia en toda España.

COMO UN IBIZA
El Córdoba
cuenta con un
interior similar
al del Ibiza.
Tiene sitio para
que puedan
viajar cuatro
adultos.



A FONDO

tar notablemente la capacidad de carga. Referente al espacio destinado a los pasajeros, es igual que el del Ibiza. Permite viajar cómodos a cuatro adultos. Tanto por diseño como por los materiales utilizados, el interior del Córdoba es idéntico al del Ibiza, está bien presentado pero tiene algunas cosas mejorables. En el 1.4 se cayeron unos embellecedores de los tornillos de los tiradores de las puertas delanteras, lo que delata que el control de calidad en fábrica no es todo lo escrupuloso que debería.

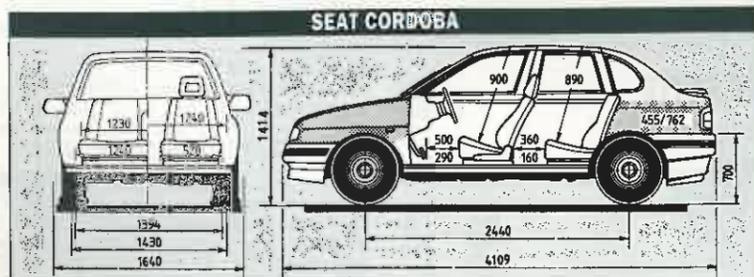
Un punto fuerte del Córdoba 1.9 TD GLX es su precio: 1.915.890 pesetas, muy competitivo si se tiene en cuenta el buen equipamiento de serie con que cuenta. Además, Seat ofrece algunas opciones a un precio muy interesante, como es el caso del aire acondicionado, 130.000 pesetas; ABS, 120.000 o el reglaje eléctrico de los espejos, 8.000. En el caso del Córdoba 1.4i CLX cuenta con el nivel mínimo de equipamiento. Su precio, 1.528.000 pesetas, siguiendo la tónica del TD, es competitivo con respecto a su competencia.

Desde el puesto de conducción se controlan perfectamente todos los mandos, que destacan por tener un funcionamiento suave. El Córdoba TD tiene la ventaja añadida de contar con reglaje de altura en el asiento del conductor, algo que ayuda a encontrar una buena posición de conducción, que se puede mejorar equipándolo con la opción de volante regulable en altura por 12.000 pesetas. La única pega criticable en el TD es que, cuando el motor funciona alto de revoluciones, se produce una vibración en el pedal del acelerador causando al conductor un molesto cosquilleo, algo que curiosamente también ocurre en el Volkswagen Golf GTD. Para concluir hay que decir que el Seat Córdoba se revela como una buena opción de coche familiar. Tiene un tamaño adecuado para utilizarlo a diario, una habitabilidad razonable y un maletero muy capaz. El 1.4i permite un uso cotidiano con unos consumos ajustados; pero, como ya se ha dicho anteriormente, siempre que no se abuse del acelerador. El TD, por prestaciones y consumos, se muestra como un coche ideal para realizar muchos kilómetros al año por carretera.

Manuel Madrid
Fotos: José Robledo

paz. En el Córdoba, a diferencia del Toledo, Seat ha desestimado el portón trasero y ha preferido una tapa, con lo que ha perdido en versatilidad de uso, eso lo compensa ofreciendo su nuevo coche con asiento posterior partido de serie, que permite aumen-

destacable en el Córdoba, por la novedad, es la parte trasera. En longitud, comparado con un Ibiza, el nuevo modelo de Seat ha crecido casi 30 centímetros, lo que ha permitido dotarle de un tercer volumen y con ello de un maletero tremendamente ca-



Dominator NX650

LA MEJOR TRAIL QUE JAMÁS
HA PASADO POR TU CABEZA



~~ANTES 849.999 PTS.~~

AHORA

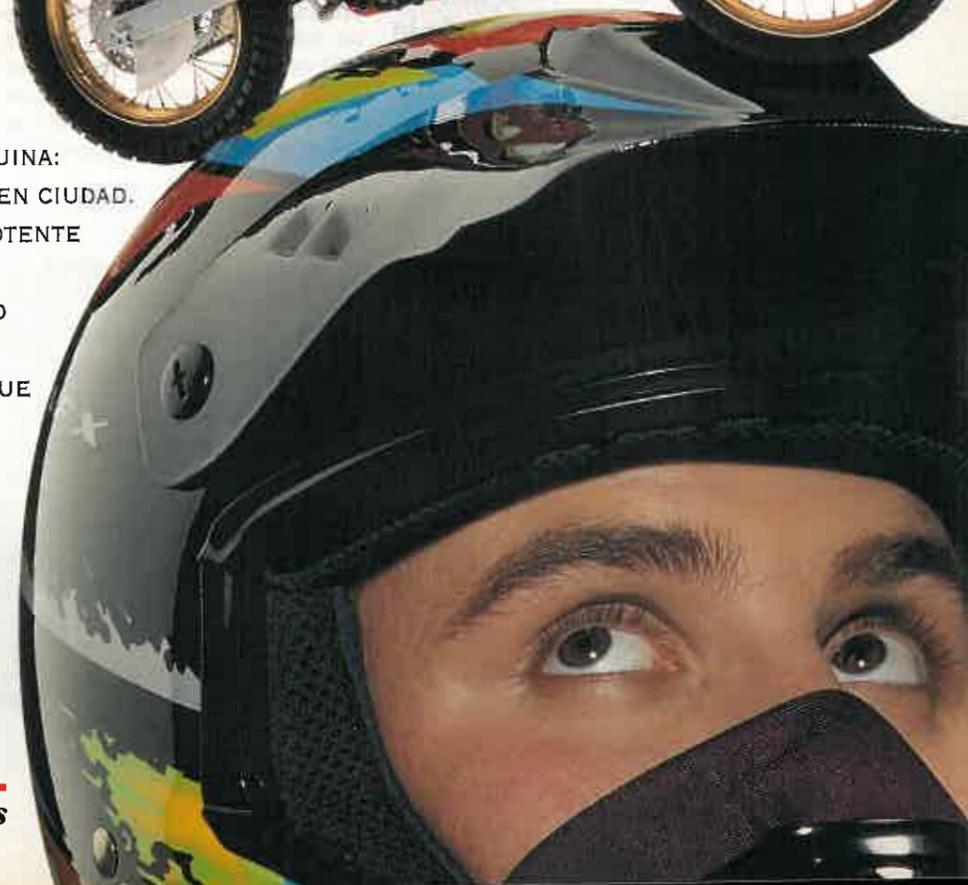
699.000 PTS.

IVA INCLUIDO

DOMINATOR NX650, TU MÁQUINA:
JOVEN, ELEGANTE Y LIGERA EN CIUDAD.
AGRESIVA, AVENTURERA Y POTENTE
EN PLENA NATURALEZA.
DOMINATOR NX650, LA MOTO
QUE DA CUERPO A TODOS
LOS SUEÑOS Y AVENTURAS QUE
PASAN POR TU CABEZA.



HONDA
Come ride with us



Proyecto híbrido Patriot

COMPETIR
SIN CONTAMINAR

**SPORT
PROTOTIPO
HIBRIDO**
Reynard ha
aportado el
chasis.
Chrysler ha
tenido la idea.

**Presentado en el pasado
Salón de Detroit, el
Proyecto Híbrido Patriot
de Chrysler intenta
reconciliar el mundo de la
competición con los
defensores del medio
ambiente.**

Sil todavía parece lejano el día en que todos los coches utilicen energías alternativas no contaminantes, más irreal se antoja unas 24 horas de Le Mans con deportivos «verdes» cuidando el entorno mientras miden sus fuerzas a 300 kilómetros por hora. Sin embargo, una marca ha dado un paso decisivo para que esta escena no parezca de ciencia ficción. Chrysler ha

construido y da los últimos retoques a un Sport Prototipo animado por un sistema híbrido de propulsión que combina eficazmente dos turbinas de gas licuado, una batería Flywheel (volante de inercia) y un motor eléctrico.

Con ello ha logrado lo que parecía imposible: un combustible eficaz, muy bajas emisiones contaminantes y un deportivo divertido de

conducir, aunque con un coste elevado. La marca americana contempla participar en las 24 horas de Le Mans de 1995 y en el nuevo World Sports Car (WSC) un campeonato concebido por la FIA. Y es que las características del Proyecto Híbrido Patriot dejan bien sentado que le van a permitir estar a la altura del resto de competidores. Las turbinas de gas proporcionan una potencia,

en dos fases, de alrededor de 500 caballos, alcanza una velocidad máxima durante cortos periodos de unos 320 kilómetros por hora y se trabaja para que el almacenaje de energía proporcionado por la batería Flywheel permita afrontar carreras de larga duración en condiciones de rendimiento elevado. Las turbinas pueden girar entre 50.000 y 100.000 revoluciones por minuto y

producen una energía que puede ser utilizada inmediatamente o almacenarla en el volante de inercia hasta que se necesite. A pesar de que el desarrollo de este proyecto revolucionario no está definitivamente concluido, el motor híbrido ha demostrado ser un 30 por ciento más eficaz que un motor convencional. ¿Terminaremos viendo carreras de coches eléctricos? ○

**COMBINACION
PERFECTA**
Dos turbinas de
gas licuado,
una batería
Flywheel y un
motor eléctrico.

GAS NATURAL COMPRIMIDO

EN 1998, el 2 por ciento de los coches vendidos en California tendrá que tener un nivel de emisiones cero (ZEV) y los combustibles alternativos, como el gas natural comprimido, tienen un éxito ya asegurado en esta parte del planeta, tan preocupada por la calidad del aire que se respira. Chrysler Corporation ha conseguido involucrar en este estado americano a la Compañía de Gas del Sur de California para crear una infraestructura suficiente como para comercializar sin pegas un número elevado de vehículos (monovolumen y familiares), capaces de moverse sin ga-

solina o gasoil. Existen actualmente 75 estaciones de gas natural comprimido en el sur de California y habrá 600 en el 2000. El pasado año Chrysler vendió 50 vehículos eléctricos, 445 monovolumen de gas comprimido (quieren vender 2.000 en el 94) y 5.432 coches de una mezcla de gas y metanol. La marca americana quiere extender este programa antes de abril de este año a la zona de San Francisco, New York y Washington. Los incentivos que proporciona el Gobierno compensan el aumento de los costes de producción. Los repostajes son considerablemente más baratos con unas prestaciones y autonomía perfectamente compatibles con la utilización habitual, lo que hace más atractiva la compra de estos vehículos económicos y limpios.



ESTUDIO ECONOMICO

COMO en todos los comienzos de año, Motor 16 ofrece un estudio económico de la explotación del automóvil que puede servir de guía para conocer a priori los gastos que origina el coche.

En las páginas que siguen, aparecen 20 ejemplos prácticos. Son los 15 coches de mayor venta en España, y otros cinco modelos considerados de interés por su peculiaridad o por ser muy utilizados como coches de empresa. Cualquier lector podrá extrapolar sus gastos y analizar su caso concreto. Para facilitar las cosas,

explicamos el sistema utilizado en la elaboración de cada cuadro.

PRECIO FINAL. Se suman en este concepto todas las tasas, impuestos y transporte. El precio se refiere a coche nuevo y para coches usados, el estudio se basa en el precio actual. Si un modelo ha dejado de fabricarse, hay que tomar como referencia el de un coche de similares características.

PRECIO DEL COMBUSTIBLE. Sólo se tienen en cuenta dos tipos: gasolina sin plomo (103,80 pesetas por litro) y gasóleo A (82,20 pesetas por litro). Si se utiliza otro tipo, no hay más

que cambiar la casilla «Combustible» en el bloque de Coste de Uso.

CONSUMO DE COMBUSTIBLE. Se utiliza el consumo medio ponderado en las pruebas realizadas en Motor 16. Este consumo se establece al considerar el 60 por ciento de consumo en ciudad, el 30 por ciento en carretera a 90 kilómetros por hora y el 10 por ciento en autopista a 120 kilómetros por hora. Si el usuario tiene datos del consumo real de su coche, no tiene más que incluirlos.

PRECIO DE UN NEUMATICO. Se han considerado cinco tipos diferen-

tes de neumáticos; desde el 145-13 para los coches más pequeños, hasta el 205/60-15 para los más poderosos. El precio es el que Michelin recomienda a sus distribuidores.

DURACION DE NEUMATICOS. La media considerada es 40.000 kilómetros. Se incrementa en los coches de menor motorización y se reduce en los más rápidos, oscilando entre 35.000 y 45.000 kilómetros.

SEGUROS. Tras no pocas discusiones, hemos decidido incluir únicamente el obligatorio. Normalmente, las compañías de seguros incrementan la póliza en un paquete cerrado en el que se incluyen seguro de defensa jurídica; robo y rotura de cristales. Los precios que se incluyen son los tarifas por Multinacional Aseguradora.

IMPUESTO MUNICIPAL. Aunque cada municipio tiene sus tarifas, se incluye un promedio entre Madrid y Barcelona, que son de los más caros de España.

GARAJE. Los gastos de garaje no se consideran en los coches más populares y sólo se tiene en cuenta en algunos de más caros. Cada usua-

COSTE POR KM.

rio puede y debe incluir este gasto, así como cualquier otro que afecte a su automóvil, por ejemplo, los intereses de un préstamo para la compra de un garaje o un seguro de retirada de permiso de conducir, etcétera.

Los gastos de explotación se dividimos en tres grandes bloques: coste por uso, financieros y por reparaciones. Para muchos usuarios, los únicos gastos que origina su automóvil son los primeros. Esto es así en un planteamiento doméstico, cuando el coche no se utiliza profesionalmente. Se echa gasolina cuando se gasta el depósito y se cambian las bujías cuando no queda más remedio.

pues, el precio de compra al servicio de una compañía o un trabajo. Ese dinero, si se hubiese mantenido en una entidad financiera, rendiría unos intereses - consideramos un 8 por ciento anual de promedio. Dejar de percibir estos intereses del capital invertido, es un gasto más del automóvil.

COMBUSTIBLE. La cifra se obtiene al multiplicar el precio del combustible por el consumo. Dependiendo de los modelos, el coste oscila entre el 55 y el 70 por ciento del coste de uso total; en explotaciones profesionales, no llega al 20 por ciento. En el caso del Fiesta, de un gasto anual de 442.500 pesetas, el combustible no llega a las 95.000 pesetas.

NEUMATICOS. La cifra se obtiene al multiplicar el precio de 1 neumático, por 4 (número de neumáticos en uso) y dividirlo por el número de kilómetros de duración. Para algunos usuarios, su coche no gasta ni una peseta en ruedas hasta que recorre los primeros 30 ó 40.000 kilómetros.

MANTENIMIENTO. En este concepto se recogen los gastos por el uso de los elementos y piezas de desgaste (bujías, amortiguadores, pastillas de freno, etc). Se añaden también lavados y cambios de aceite.

SEGURO, IMPUESTO Y GARAJE. Nada que añadir a lo ya expresado.

INTERES. Quienes utilizan su automóvil para explotación económica, han realizado una inversión. Han

PERIODO DE AMORTIZACION. Como todo bien de equipo, el automóvil tiene una vida útil, que consideramos en todos los casos, de 5 años.

PERDIDA DE VALOR. Durante cada uno de los 5 años en que lo amortizamos, se produce una pérdida de valor y no puede olvidarse el valor residual del coche a los 5 años. La amortización es el resultado de dividir el precio de compra menos el precio de venta, entre cinco años.

AÑO CONSIDERADO. No todos los años se pierde el mismo dinero por amortización. El envejecimiento del coche produce un incremento en la depreciación. Por eso, es importante

FAX AL SERVICIO DE LOS LECTORES

Si tiene cualquier duda o desea ampliar esta información, envíenos un fax al número 91/407.24.22. Le contestaremos por el mismo medio a la mayor brevedad posible, de manera gratuita.

saber en qué año de vida consideramos el estudio económico. También se encarecen las reparaciones, que en el primer año son inexistentes por quedar cubiertas por la garantía.

DEPRECIACION REAL. Es el valor considerado gastos de depreciación.

COSTE ANUAL DE REPARACIONES. La experiencia de Motor 16 en la elaboración de estos estudios, ha llevado a establecer un porcentaje, que podría llamarse coste teórico, sobre el precio de venta para fijar los gastos de reparaciones. Luego existe un factor de corrección, en el que interviene si el vehículo es de fabricación nacional (reparaciones más baratas) o importado; influye también el año considerado. El coste real de reparaciones se recoge en el capítulo llamado **INCREMENTO DE COSTE**.

Las tres últimas cifras recogen la suma de los apartados anteriores. Los costes por uso, financieros o de reparaciones, aparecen en sus correspondientes epígrafes; sumados, dan el verdadero coste por kilómetro. Otra cosa es que estos precios parezcan desorbitados.

PEUGEOT 106 XN 1.1

Precio final	1.245.000
Precio combustible	103,80
Consumo combustible	6,60
Precio por neumático	10.000
Duración neumáticos	45.000
Seguros	46.612
Impuesto Municipal	5.800
Garaje	0

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	1 Km	1 Año
Combustible		6,85	102.762
Neumáticos		0,89	13.333
Mantenimiento		1,04	15.563
Seguros		3,11	46.612
Impuestos		0,39	5.800
Garaje		0,00	0
TOTAL	12,27	184.070	

COSTE FINANCIERO

Interés	8,00%	6,64	99.600
Periodo de amortización	5 años		
Pérdida de valor	161.850		
Año considerado	2º		
Depreciación real	166.706	11,11	166.706
TOTAL		17,75	266.306

REPARACIONES

Coste anual	12.450		
Incremento de coste	8.300	0,55	8.300
TOTAL		0,55	8.300

COSTE POR KM

Por uso	12,27	184.070
Por cargas financieras	17,75	266.306
Por reparaciones	0,55	8.300
TOTAL	30,58	458.675



El pequeño Peugeot, con su cilindrada de 1,1 centímetros cúbicos, es un coche excelente para utilización urbana. Lo que ya no parece tan claro es su conveniencia para largos desplazamientos.

FORD FIESTA CHEERS 1.1

Precio final	1.279.000
Precio combustible	103,80
Consumo combustible	6,10
Precio por neumático	10.000
Duración neumáticos	45.000
Seguros	46.612
Impuesto Municipal	5.800
Garaje	0

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	1 Km	1 Año
Combustible		6,33	94.977
Neumáticos		0,89	13.333
Mantenimiento		1,01	15.113
Seguros		3,11	46.612
Impuestos		0,39	5.800
Garaje		0,00	0
TOTAL	11,72	175.835	

COSTE FINANCIERO

Interés	8,00%	6,45	96.720
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	157.170		
Año considerado	2º		
Depreciación real	161.885	10,79	161.885
TOTAL		17,24	258.605

REPARACIONES

Coste anual	12.090		
Incremento de coste	8.060	0,54	8.060
TOTAL		0,54	8.060

COSTE POR KM

Por uso	11,72	175.835
Por cargas financieras	17,24	258.605
Por reparaciones	0,54	8.060
TOTAL	29,50	442.500



Uno de los más barato de los coches analizados en esta ocasión, tiene sin embargo unos gastos de explotación que pueden parecer elevados para quienes no suelen sumar todas las partidas.

OPEL CORSA SWING 1.4

Precio final	1.378.000
Precio combustible	103,80
Consumo combustible	6,20
Precio por neumático	15.000
Duración neumáticos	42.500
Seguros	46.612
Impuesto Municipal	6.400
Garaje	0

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	1 Km	1 Año
Combustible		6,44	96.534
Neumáticos		1,41	21.176
Mantenimiento		1,15	17.225
Seguros		3,11	46.612
Impuestos		0,43	6.400
Garaje		0,00	0
TOTAL	12,53	187.947	

COSTE FINANCIERO

Interés	8,00%	7,35	110.240
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	179.140		
Año considerado	1º		
Depreciación real	186.306	12,42	186.306
TOTAL		19,77	296.546

REPARACIONES

Coste anual	13.780		
Incremento de coste	0	0,00	0
TOTAL		0,00	0

COSTE POR KM

Por uso	12,53	187.947
Por cargas financieras	19,77	296.546
Por reparaciones	0,00	0
TOTAL	32,30	484.493



Casi 20 pesetas por kilómetro (exactamente 19,77) son debidas a los costes financieros, frente a sólo 12,53 pesetas por uso del automóvil. Esto es lo normal en los coches de reducido precio.

CITROEN AX IMAGE 1.4 D

Precio final	1.425.000
Precio combustible	82,20
Consumo combustible	4,70
Precio por neumático	15.000
Duración neumáticos	42.500
Seguros	41.621
Impuesto Municipal	6.400
Garaje	0

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	1 Km	1 Año
Combustible		3,86	57.951
Neumáticos		1,41	21.176
Mantenimiento		1,19	17.813
Seguros		2,77	41.621
Impuestos		0,43	6.400
Garaje		0,00	0
TOTAL	9,66	144.961	

COSTE FINANCIERO

Interés	8,00%	7,60	114.000
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	185.250		
Año considerado	3º		
Depreciación real	188.955	12,60	188.955
TOTAL		20,20	302.955

REPARACIONES

Coste anual	14.250		
Incremento de coste	19.000	1,27	19.000
TOTAL		1,27	19.000

COSTE POR KM

Por uso	9,66	144.961
Por cargas financieras	20,20	302.955
Por reparaciones	1,27	19.000
TOTAL	31,13	466.916



Poco más de 31 pesetas por kilómetro necesita el pequeño Citroën que además de utilizar gasóleo presenta el consumo más bajo de los 20 coches analizados.

SEAT IBIZA CLX 1.6

Precio final	1.562.000
Precio combustible	103,80
Consumo combustible	7,90
Precio por neumático	15.000
Duración neumáticos	42.500
Seguros	46.612
Impuesto Municipal	8.200
Garaje	0

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	1 Km	1 Año
Combustible	8,20		123.003
Neumáticos	1,41		21.176
Mantenimiento	1,30		19.525
Seguros	3,11		46.612
Impuestos	0,55		8.200
Garaje	0,00		0
TOTAL	14,57		218.516

COSTE FINANCIERO

Interés	8,00%	8,33	124.960
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	203.060		
Año considerado	2º		
Depreciación real	209.152	13,94	209.152
TOTAL		22,27	334.112

REPARACIONES

Coste anual	15.620		
Incremento de coste	10.413	0,69	10.413
TOTAL		0,69	10.413

COSTE POR KM

Por uso	14,57	218.516
Por cargas financieras	22,27	334.112
Por reparaciones	0,69	10.413
TOTAL	37,54	563.042



La versión CLX 1.600 del Seat Ibiza es la más popular y la más razonable para su utilización profesional, con motor de gasolina. Un consumo ajustado le hace muy interesante.

RENAULT 19 RL 1.4

Precio final	1.680.000
Precio combustible	103,80
Consumo combustible	8,70
Precio por neumático	15.000
Duración neumáticos	42.500
Seguros	55.143
Impuesto Municipal	8.200
Garaje	0

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	1 Km	1 Año
Combustible	9,03		135.459
Neumáticos	1,41		21.176
Mantenimiento	1,40		21.000
Seguros	3,68		55.143
Impuestos	0,55		8.200
Garaje	0,00		0
TOTAL	16,07		240.978

COSTE FINANCIERO

Interés	8,00%	8,96	134.400
Periodo de amortización	5 años		
Pérdida de valor	218.400		
Año considerado	3º		
Depreciación real	222.768	14,85	222.768
TOTAL		23,81	357.168

REPARACIONES

Coste anual	16.800		
Incremento de coste	22.400	1,49	22.400
TOTAL		1,49	22.400

COSTE POR KM

Por uso	16,07	240.978
Por cargas financieras	23,81	357.168
Por reparaciones	1,49	22.400
TOTAL	41,37	620.546



Observese cómo las diferencias entre el Renault 19 y el Renault Clio, ambos con el mismo motor, son mínimas: menos de 60 céntimos por kilómetro recorrido.

CITROEN ZX REFLEX 1.4

Precio final	1.692.000
Precio combustible	103,80
Consumo combustible	7,50
Precio por neumático	15.000
Duración neumáticos	42.500
Seguros	46.612
Impuesto Municipal	6.400
Garaje	0

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	1 Km	1 Año
Combustible	7,79		116.775
Neumáticos	1,41		21.176
Mantenimiento	1,41		21.150
Seguros	3,11		46.612
Impuestos	0,43		6.400
Garaje	0,00		0
TOTAL	14,14		212.113

COSTE FINANCIERO

Interés	8,00%	9,02	135.360
Periodo de amortización	5 años		
Pérdida de valor	219.960		
Año considerado	2º		
Depreciación real	226.559	15,10	226.559
TOTAL		24,13	361.919

REPARACIONES

Coste anual	16.920		
Incremento de coste	11.280	0,75	11.280
TOTAL		0,75	11.280

COSTE POR KM

Por uso	14,14	212.113
Por cargas financieras	24,13	361.919
Por reparaciones	0,75	11.280
TOTAL	39,02	585.312



Uno de los coches de 4 metros más interesantes del mercado. Entre los ejemplos que se ofrece, el más barato de gasolina. Pero hay que fijarse en su recorrido anual de 15.000 kilómetros.

FORD ESCORT CL 1.3

Precio final	1.739.000
Precio combustible	103,80
Consumo combustible	7,30
Precio por neumático	15.000
Duración neumáticos	42.500
Seguros	46.612
Impuesto Municipal	6.400
Garaje	0

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	1 Km	1 Año
Combustible	7,58		113.661
Neumáticos	1,41		21.176
Mantenimiento	1,45		21.738
Seguros	3,11		46.612
Impuestos	0,43		6.400
Garaje	0,00		0
TOTAL	13,97		209.587

COSTE FINANCIERO

Interés	8,00%	9,27	139.120
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	226.070		
Año considerado	3º		
Depreciación real	230.591	15,37	230.591
TOTAL		24,65	369.711

REPARACIONES

Coste anual	17.390		
Incremento de coste	23.187	1,55	23.187
TOTAL		1,55	23.187

COSTE POR KM

Por uso	13,97	209.587
Por cargas financieras	24,65	369.711
Por reparaciones	1,55	23.187
TOTAL	40,17	602.485



En su tercer año de uso, el coste de reparaciones comienza ya a ser trascendente: 22.133 pesetas al año. No se consideran gastos de garaje y el kilometraje anual es de 15.000 kilómetros.

ESTUDIO ECONOMICO

AUDI 80 2.0 E

Precio final	3.055.000
Precio combustible	103,80
Consumo combustible	9,30
Precio por neumático	32.000
Duración neumáticos	35.000
Seguros	55.143
Impuesto Municipal	12.600
Garaje	180.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	25.000	1 Km	1 Año
Combustible		9,65	241.335
Neumáticos		3,66	91.429
Mantenimiento		1,53	38.188
Seguros		2,21	55.143
Impuestos		0,50	12.600
Garaje		7,20	180.000
TOTAL	24,75	618.694	

COSTE FINANCIERO

Interés	8,00%	9,78	244.400
Periodo de amortización	5 años		
Pérdida de valor	397.150		
Año considerado	2º		
Depreciación real	409.065	16,36	409.065
TOTAL	26,14	653.465	

REPARACIONES

Coste anual	30.550		
Incremento de coste	20.367	0,81	20.367
TOTAL	0,81	20.367	

COSTE POR KM

Por uso	24,75	618.694
Por cargas financieras	26,14	653.465
Por reparaciones	0,81	20.367
TOTAL	51,70	1.292.525



En los últimos años, los Audi se han ido introduciendo entre los usuarios profesionales. La versión de 2 litros es la más popular. Pese a todo, sigue siendo un coche de utilización cara.

RENAULT SAFRANE RN 2.2

Precio final	3.275.000
Precio combustible	103,80
Consumo combustible	10,30
Precio por neumático	32.000
Duración neumáticos	35.000
Seguros	59.859
Impuesto Municipal	14.800
Garaje	180.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	20.000	1 Km	1 Año
Combustible		10,69	213.828
Neumáticos		3,66	73.143
Mantenimiento		2,05	40.938
Seguros		2,99	59.859
Impuestos		0,74	14.800
Garaje		9,00	180.000
TOTAL	29,13	582.567	

COSTE FINANCIERO

Interés	8,00%	13,10	262.000
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	425.750		
Año considerado	2º		
Depreciación real	438.523	21,93	438.523
TOTAL	35,03	700.523	

REPARACIONES

Coste anual	32.750	1,09	21.833
Incremento de coste	21.833	1,09	21.833
TOTAL	1,09	21.833	

COSTE POR KM

Por uso	29,13	582.567
Por cargas financieras	35,03	700.523
Por reparaciones	1,09	21.833
TOTAL	65,25	1.304.923



El Renault Safrane ha sustituido al R-25 como el coche de ejecutivo más utilizado en nuestro país. La versión más lógica es la 2,2 en equipamiento medio.

BMW 325 TD

Precio final	4.117.000
Precio combustible	82,20
Consumo combustible	7,50
Precio por neumático	32.000
Duración neumáticos	35.000
Seguros	55.143
Impuesto Municipal	14.800
Garaje	180.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	30.000	1 Km	1 Año
Combustible		6,17	184.950
Neumáticos		3,66	109.714
Mantenimiento		1,72	51.463
Seguros		1,84	55.143
Impuestos		0,49	14.800
Garaje		6,00	180.000
TOTAL	19,87	596.070	

COSTE FINANCIERO

Interés	8,00%	10,98	329.360
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	535.210		
Año considerado	2º		
Depreciación real	551.266	18,38	551.266
TOTAL	29,35	880.626	

REPARACIONES

Coste anual	41.170		
Incremento de coste	27.447	0,91	27.447
TOTAL	0,91	27.447	

COSTE POR KM

Por uso	19,87	596.070
Por cargas financieras	29,35	880.626
Por reparaciones	0,91	27.447
TOTAL	50,14	1.504.143



Dicen que es el mejor motor diesel del mundo. Podría ser si no se tiene en cuenta el elevado precio de adquisición. Sólo con recorridos anuales elevados se justifica su utilización profesional.

MERCEDES C 220 D

Precio final	4.846.000
Precio combustible	82,20
Consumo combustible	7,40
Precio por neumático	32.000
Duración neumáticos	35.000
Seguros	59.859
Impuesto Municipal	14.800
Garaje	180.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	30.000	1 Km	1 Año
Combustible		6,08	182.484
Neumáticos		3,66	109.714
Mantenimiento		2,02	60.575
Seguros		2,00	59.859
Impuestos		0,49	14.800
Garaje		6,00	180.000
TOTAL	20,25	607.432	

COSTE FINANCIERO

Interés	8,00%	12,92	387.680
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	629.980		
Año considerado	1º		
Depreciación real	655.179	21,84	655.179
TOTAL	34,76	1.042.859	

REPARACIONES

Coste anual	48.460		
Incremento de coste	0	0,00	0
TOTAL	0,00	0	

COSTE POR KM

Por uso	20,25	607.432
Por cargas financieras	34,76	1.042.859
Por reparaciones	0,00	0
TOTAL	55,01	1.650.291



Mercedes sigue siendo el buque estandarte de los coches profesionales. Destinar cerca de 5 millones de pesetas parece mucho dinero para amortizarlo en sólo 5 años.



ESTUDIO GRAFICO KRAM

KRAM es un estudio creativo de comunicación visual. Ofrece un servicio pleno a nivel gráfico, coordinando todas las fases del proyecto, desde el primer concepto hasta la óptima materialización de la idea. Disponen de una intensa experiencia profesional, además de las más avanzadas y precisas técnicas de trabajo, pudiendo asumir cualquier exigencia, ya sea a nivel creativo como de plazos de entrega, y con un presupuesto adaptado siempre a sus características. Más información en el teléfono: (91) 570 77 79.



M.N.A. CAMBIA DE IMAGEN

LA Multinacional Aseguradora M.N.A. renueva su imagen externa e interna de todos sus centros con la instalación de rótulos de nuevo diseño. Todo ello está dentro del Plan de Expansión de la Compañía para los próximos años. Con ello se pretende potenciar, modernizar y homogeneizar la imagen de la aseguradora.

HIDROCARBUROS CON IVECO

AUTOMOCION Ibérica, concesionario Iveco Pegaso en la Comunidad de Madrid, ha realizado la operación de renovación de flota con la compañía Logística de Hidrocarburos, dedicada a la distribución de productos petrolíferos. Las 12 unidades de la gama Eurotech, concretamente del modelo MT 400 E 34 T, ya han comenzado a operar en distintos puntos de la geografía española.



TARJETA TOTAL EUROTRAFIC

ESTA nueva tarjeta es la herramienta de gestión más fiable y eficaz que, en Europa, le permite administrar su flota de vehículos como usted desee. Una tarjeta europea para facilitar el acceso a más de 4.000 Estaciones de Servicio europeas en: Francia, Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Alemania, Italia, España, Portugal y Gran Bretaña. Un pasaporte para su comodidad.



CICLOMOTOR FOX

EL nuevo vehículo de Peugeot, el Fox, responde a un diseño original que renueva completamente el diseño del ciclomotor: una estructura ingeniosa y una tecnología sofisticada que consiguen un gran comportamiento, una estructura agradable, un confort y unas prestaciones que jamás se habían conocido en un ciclomotor.



PRECIOS NUEVOS

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. **PVP:** Son los precios de venta al público recomendados por el fabricante en Península y Baleares e incluyen el IVA, el impuesto de matriculación y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. **CC:** Cilindrada en centímetros cúbicos. **CV:** Potencia máxima en caballos DIN. **VM:** Velocidad máxima. **0/100:** aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. **L/100:** Consumo medio ponderado. **Long:** Longitud total del coche. **AA:** Aire acondicionado. **Pintura:** pintura metalizada. **Eleva:** Elevalunas 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	1.519.760	1.588	54	114		382,7			32.000				Serie	
ACM Off D Techo duro	1.563.000	1.588	54	114		382,7			32.000				Serie	
ACM Off TD Techo duro	1.799.900	1.588	70	147		382,7			32.000				Serie	
ALEKO														
Aleko 2141	924.000	1.588	74	155	14,0	8,3	435,0							70.000
ALFA ROMEO														
33 1.3	1.631.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	58.000
33 1.3 Imola 2	1.590.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 1.6 ie	1.649.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie	2.006.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie 18V Sport	2.132.000	1.712	132	205	8,4	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
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	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	2.265.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.295.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.909.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
155 2.5 V8	3.809.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
155 2.0 Q4	4.421.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
155 2.0 TD	2.847.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
155 2.5 TD	3.229.000	2.500	125	195	10,4	7,4	444,3		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		77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.683.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 3.0 V6	4.926.000	2.969	184	230	8,8	10,7	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 Aut.	5.136.000	2.959	184	225	9,0	11,2	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper	5.528.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper Aut.	5.763.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Quadrifoglio	5.982.000	2.959	230	245	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	4.177.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 2.5 TD Súper	4.540.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Spider 2.0 ie	3.366.000	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie		Serie	Serie	Serie
ARO														
Aro 10 Techo Lana	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	1.876	84	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.732.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
ASIA MOTORS														
Rocsta 2.2 DX T. Iona	1.995.000	2.184	72	138			360,5	165.000		Serie			105.000	50.000
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.070.000	2.184	72	138			360,5	165.000		Serie			105.000	50.000
AUDI														
80 2.0 E	3.055.000	1.984	115	190	11,5	9,3	448,2	225.000	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	2.698	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 2.8 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	5,8	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	9,8	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
106 2.6 TDI	4.895.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
106 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
106 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	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.415.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.010.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.962.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.546.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.958.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.743.000	2.309	133	198	10,6	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	10.525.000	3.962	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6 Aut.	10.525.000	3.962	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2	11.460.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2 Aut.	11.460													

IMSA: La fórmula millonaria americana

FERRARI 333 SP

Ferrari ha emprendido el desafío americano y reaviva una parte de su historia que se quedó aletargada hace 20 años. El 333 Sp reúne todas las condiciones para hacerse con la victoria en el Campeonato IMSA, y al mismo tiempo atraer nuevos ferraristas.

DESDE aquel lejano 1974, año en el cual Ferrari puso en marcha tímidamente el proyecto del 312 Sp, nunca más un coche con las ruedas cubiertas, y destinado sólo a la competición, había salido del umbral de Maranello. El 312 Sp fue



un coche maravilloso, sin embargo jamás se pudo escuchar su bramido en un circuito. Ahora, 20 años más tarde, aquel propósito se ha hecho realidad con el 333 Sp, que ha nacido bajo el signo del Cavallino y para defender sus colores en el Campeonato norteamericano IMSA. En realidad, se trata de una «barchetta» que debajo de su carrocería esconde algo de Fórmula 1 y toda la tecnología necesaria para destacar frente al acoso yanqui. La filosofía del 333 Sp se basa principalmente en sensibilizar al mercado norteamericano en relación con Ferrari, razón por la cual la idea primitiva partió de Gian Luigi Buitoni, presidente de la Ferrari Nord América.

En un principio, sólo se construirán ocho ejemplares que, en el caso de insistentes peticiones, podrían convertirse en 12. Si por una parte el 333 Sp está destinado a participar en IMSA, por otra, ya hay indicios de que algunos coleccionistas buscan un ejemplar para convertirlo en coche de colección e inversión al mismo tiempo. La «módica» cifra que se debe desembolsar para convertirse en afortunado propietario de un 333 Sp es de 70 millones de pesetas, pero si se quiere competir con él, es necesario adquirir el «kit» especial, en el cual, por un millón de dólares, además del coche, Ferrari ofrece dos motores, una carrocería, cinco brazos de suspensión, dos bujes, un semieje, dos radiadores de agua y dos pinzas de freno.

El 333 Sp se caracteriza por el costo contenido, de hecho el F 40 Le Mans sin ningún repuesto costaba 100 millones de pesetas, y esta ventaja se explica con el hecho de que el 333 Sp se ha realizado en base al reglamento IMSA, en el cual está muy limitado el empleo de materiales costosos.

Debido a la gran capacidad de producción de Ferrari en esta clase de coches, el chasis se ha realizado en fibra de carbono y nudo de abeja en aluminio, según las experiencias adquiridas en la Fórmula 1; junto a esto, toda la carrocería está hecha también en fibra de carbono y Nomex; por el contrario, al estar prohibido por el reglamento el empleo del titanio y componentes de fibra de carbono en las suspensiones, se han realizado en acero. El motor, denominado F 130, es un doce cilindros en V a 65° derivado de la F-1. El bloque es de

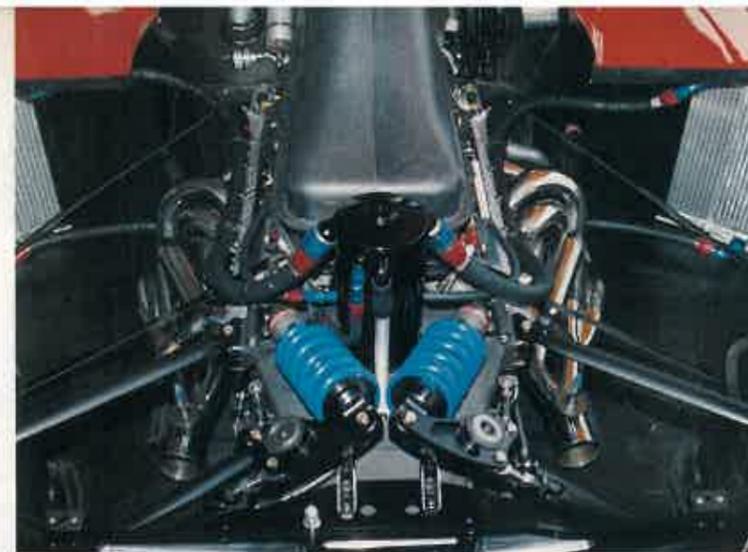
COMO LA F-1
En el habitáculo abundan detalles derivados de la Fórmula 1.



RUEDAS CUBIERTAS
Tras 20 años de «descanso» vuelve a haber un Ferrari con las ruedas cubiertas.



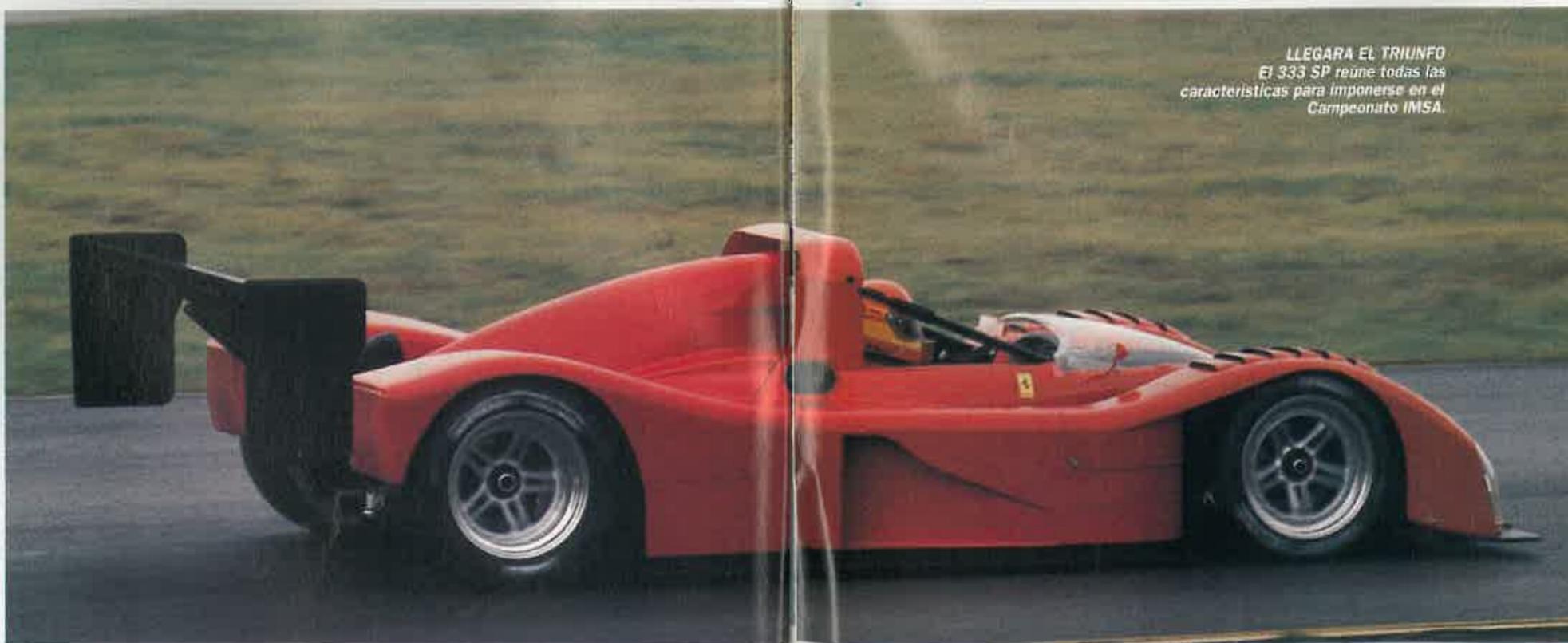
ALGO CLASICO
El sistema de suspensión está basado en el sistema Push rod, todo él realizado en acero.



¡QUE MOTOR!
Este poderoso propulsor de 12 cilindros desarrolla 650 caballos de potencia.



LLEGARA EL TRIUNFO
El 333 Sp reúne todas las características para imponerse en el Campeonato IMSA.



acero y las culatas de aluminio, dotadas de cuatro árboles de levas en cabeza y cinco válvulas por cada cilindro. El máximo régimen de rotación está en 11.500 revoluciones por minuto, con una potencia de 650 caballos. Lógicamente, no se puede considerar a este motor como derivado directamente del E 2 A-93 de F-1, ya que por razones de costos sólo se ha utilizado la base de la estructura, con el aumento de la carrera de los pistones para alcanzar la cilindrada máxima de 3.997 centímetros cúbicos. En cuanto al cambio, es transversal y dispone de cinco velocidades con selección secuencial combinado con un embrague de tres discos para uso de normal duración y con cinco discos para las carreras de 24 horas. El proyecto de Ferrari para IMSA está previsto por la duración de tres años, a lo largo de los cuales el 333 Sp pasará por varias fases de evolución y adaptación al reglamento vigente. Evidentemente, todo lo relacionado con la reparación de los coches y la revisión de los motores se llevará a cabo en Estados Unidos y sólo en casos de averías de máxima gravedad se recurrirá a Maranello.

Junto al proyecto IMSA, Piero Ferrari había contemplado la posibilidad de participar en las 24 Horas de Le Mans con el 333 Sp; sin embargo, al existir un reglamento que favorece en particular modo los coches propulsados con turbocompresión, se ha abandonado la idea. De todos modos, no se descarta la idea de que en un futuro se pueda retocar la estructura del 333 Sp y adaptarla a las normativas impuestas por los organizadores de Le Mans y, a raíz de eso, intentar participar con el mismo coche en el campeonato japonés. ○

Gigi Corbetta

FICHA TECNICA

Ferrari 333 Sp.

Motor: doce cilindros en V a 65°. Cinco válvulas por cilindro. Cuatro árboles de levas. Cilindrada total 3.997 cc. Potencia máxima 650 cv a 11.500 rpm. Cambio secuencial con cinco velocidades. Embrague de tres o cinco discos. Chasis en fibra de carbono y nudo de abeja en aluminio. Carrocería en fibra de carbono. Sistema de suspensión Push rod. Batalla 2.740 mm. Vía ant/post. 1.660-1.572 mm.



ALEGRÍA DEL TRIUNFADOR
 Después de que se le escapara por dos veces el triunfo en la última noche del Turini, François Delecour subía por fin a lo alto del podio del Rallye de Montecarlo.

Rallye Montecarlo 1994



POR FIN VENCIO DELECOUR

Difícilmente podía escapársele el triunfo en el Rallye de Montecarlo a François Delecour. Tarde o temprano el piloto francés tenía que cambiar aquellas lágrimas, en la final del Turini en la edición de 1991, por la alegría y el champagne en el podio de Montecarlo. Para los españoles, la actuación de Carlos Sainz hace renacer las esperanzas de que el piloto madrileño vuelva por sus fueros: ya se sabe que los años pares le traen suerte.

Esteban Delgado

Enviado especial

ERA entonces su debú como piloto oficial de Ford en el campeonato del Mundo de Rallyes, después de haberse destacado como un piloto espectacular al volante del Peugeot 309 oficial en el campeonato francés. Desde aquella fecha, Delecour ha venido curtiéndose en el Mundial sumando experiencia tras experiencia hasta lograr el triunfo el año pasado en tres pruebas, Portugal, Córcega y Cataluña-Costa Brava.

Pero en su vitrina de trofeos seguía faltando el rallye más famoso del mundo. Si un año más tarde, en 1992, ya sin su ex copiloto y ex compañera, Anne-Chantal Powels, dos roturas de turbo en su Ford Sierra Cosworth le relegaron al cuarto lugar, en la pasada edición fue «extrañamente» superado en 15 segundos por Didier

Auriol, en la última noche, cuando contaba con 1 minuto 11 segundos de ventaja sobre el piloto de Toyota. Y las cosas empezaban bastante mal para el favorito número 1 de la 62ª edición del Rallye de Montecarlo. Entre los que no optaban al triunfo, estaba Carlos Sainz, a quien un coche prácticamente sin desarrollar parecía impedirle optar a los puestos de honor. Pero el madrileño ha comenzado bien la temporada, y así lo ratifica el tercer puesto final. Para Delecour, la nieve, hizo la elección de los neumáticos hasrto difícil, debido al terreno húmedo y cubierto de nieve lanzada por los espectadores o de barro por los propios competidores.

El piloto de Ford cometía sendos errores en Antraigues, en La Souche montando clavos y en St.Bonnet le Froid, primero, segundo y quinto tramos cronometrados de los seis que componían la etapa de clasificación.

Delecour se había visto superado inicialmente por el sorprendente Mitsubishi Lancer del alemán Armin Schwarz y, como no, por Didier Auriol, quien tras su accidente en St. Bonnet le cedía el liderato que el piloto francés lograba ampliar hasta los 22 segundos al final del día en Valence. Aunque visiblemente enfadado con sus «ouvreurs» por sus consejos, François Delecour lograba sonreír algo por partir en primera posición al día siguiente, a pesar de no estar contento con el motor de su Ford Escort RS Cosworth. La etapa común fue mucho más satisfactoria, que no relajada, para Delecour. El primer día en los rápidos y peligrosos tramos en las cercanías de Grenoble el piloto de Ford lograba el mejor tiempo en cinco de los seis tramos cronometrados.

Su confianza en sus Michelin TOO mixtos, incluso bajo el hielo, le hacía ceder sólo un puesto ante Kankkunen bajo la niebla, recordando, sin duda, su salida de carretera en el último Sanremo en las mismas condiciones, llegando a Gap con 44 segundos de ventaja sobre el finlandés Juha Kankkunen. Diferencia que Delecour lograba ampliar a 1 minuto 33 segundos al día siguiente en la llegada a Montecarlo, tras los cuatro últimos difíciles tramos, a pesar de tomar la salida en dos de ellos con neumáticos de clavos, a sabiendas de que una lección arriesgada podía haberle dado un mejor resultado.

¿Lograría el francés finalmente su propósito? Con Auriol fuera de carrera y con Juha Kankkunen a sus espaldas, un piloto que hasta ahora difícilmente podía ser considerado como asfaltista, Delecour tenía la victoria prácticamente en sus manos, a no ser que la mecánica volviera a traicionarle como en 1991 o «un jabalí se cruzara en su camino», según sus palabras. Aunque el Col de Turini sólo se disputaba en esta edición una sola vez, abriendo la siempre decisiva Etapa Final, la suerte volvió a darle la espalda al líder del Rallye de Montecarlo. Tras montar Michelin S22 cortados a mano en su Ford Escort RS Cosworth para superar el hielo presente en los kilómetros cercanos a la cima, Delecour sufría dos trompos que le hicieron ceder 28 segundos a Kankkunen. Achacado inicialmente el problema a la elección de sus neumáticos, el problema acaba por centrarse en unas pastillas de freno sin rodar. Tras el susto inicial, el piloto de



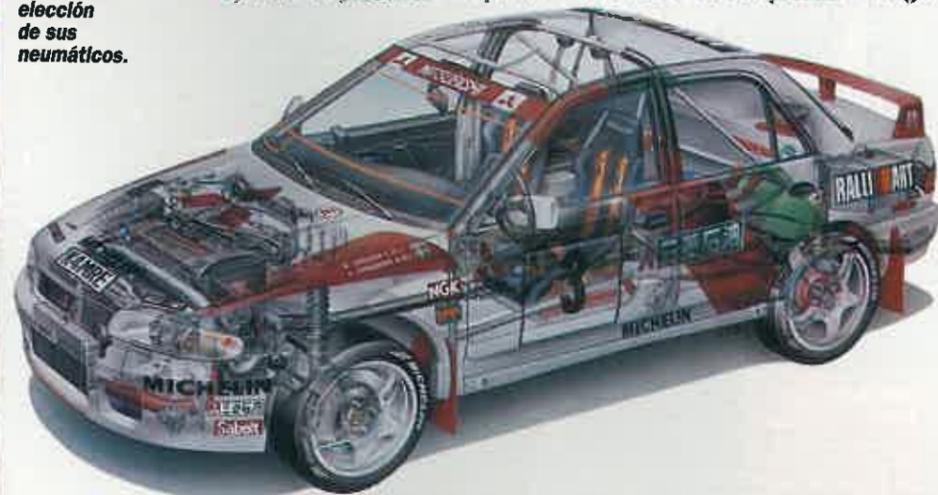
BIEN SAINZ
Aun sin poder explotar a fondo su potencial, Carlos Sainz logró una excelente tercera posición, a pesar de los errores en la elección de sus neumáticos.

UN LOBO CON PIEL DE CORDERO

Las prestaciones del Mitsubishi Lancer Evolution en este Rallye de Montecarlo han venido a confirmar unas expectativas ya apreciadas en la edición de 1993 y que por distintas causas no se tradujeron en resultados de nivel la pasada temporada.

Mitsubishi Ralliart Europe es una pequeña compañía dirigida por Andrew Cowan, el equipo oficial más modesto de cuantos disputan el campeonato del Mundo de Rallyes.

Apenas 78 personas componen su estructura en la prueba monega-



ca con un total de 10 furgonetas de asistencia, un camión de recambio, cinco Mitsubishi Pajero de asistencia rápida, tres Mitsubishi Galant para ingenieros y director deportivo y dos motorhome, amén de un avión de comunicaciones.

Para Gabriele Cadringer, ingeniero de la FISA, no hay duda: el Mitsubishi Lancer Evolution es el modelo con más potencial de cuantos disputan el Mundial, no derivando de un modelo anterior como el Galant. No sólo es el caso del motor, sobre el que poco saben los técnicos del equipo inglés al llegar directamente de Japón, sino en el aspecto eléctrico del conjunto.

Después del fracaso del pasado Montecarlo, al igual que se hizo durante el año pasado en las pruebas de tierra, se volvió a partir de cero para lograr los resultados deseados. Se ha disminuido la altura del conjunto, se aumentaron las vías y la geometría de las suspensiones delantera y trasera, así como los amortiguadores.

Sin embargo, el principal secreto del Lancer Evolution reside en la programación electrónica del reparto de potencia entre ambos ejes.

Un sistema secreto en el que los tres diferenciales del conjunto son de tipo mecánico, pero cuyo funcionamiento está regulado electrónicamente.

Mediante un sistema de datos es posible cambiar su programación según sea el tipo de tramo cronometrado, algo que dio plenos resultados en las variantes condiciones del último RAC Rallye de Inglaterra. El problema en Finlandia se centró en la motricidad en curva del vehículo, con un subviraje intermitente en cuanto una de las ruedas no tocaba el suelo, algo casi constante en el Rallye de los 1.600 Lagos.

El perfeccionamiento de esta transmisión se ha conseguido trabajando en las suspensiones y en la rigidez de la carrocería para beneficiarse de un reparto de masa así ideal para tener un buen comportamiento sobre asfalto, como el demostrado en este Montecarlo.



KANKKUNEN, IMPARABLE
El cuádruple Campeón del Mundo está a punto de convertirse en un especialista sobre asfalto, tras sus últimos resultados en esta superficie. Su segunda posición puede ser de oro a final de la temporada.



DOMINIO FORD
Tanto Puras (arriba), segundo clasificado en Grupo N, como el belga Bruno Thiry, sexto en su debut, demostraron que hay que disponer de un Ford para aspirar al triunfo.



1994 **RALLYE MONTE-CARLO** 1994

Toyota lograba empatar los cronos del de Ford, quien sólo sabía qué clase de pensamientos pasaban en aquellos momentos por su cabeza. Igualmente imposible de describir la tensión desbordada en el último control horario y en el podio por François Delcourt, que seguramente compensaba lo vivido en las dos ocasiones anteriores. Esta es la quinta victoria de Ford en el Rallye de Montecarlo, remontándose la última al año 1953, cuando el holandés Maurice Gatsonides triunfó al volante de un Ford Zephyr Six. Victoria que se completa con el el cuarto lugar de Massimo Biasion y el sexto de Bruno Thiry.

El piloto italiano mantuvo su posición invariablemente desde el tercer tramo cronometrado. Afectado durante el primer día por problemas de frenos y de amortiguadores, la peor parte vendría al día siguiente, al probar un nuevo diferencial electrónico que se reveló más lento de funcionamiento y convertía el vehículo en demasiado nervioso y difícil de conducir. El piloto de Bassano del Grappa se limitó a conservar su posición, sin intentar inquietar la última noche la tercera plaza de Carlos Sainz. Por su parte, el belga Thiry pasó con nota su primera actuación con el Escort RS Cosworth. Con los lógicos errores de conducción y de neumáticos, el campeón de la Copa Fórmula 1993 logró conservar la quinta posición hasta el último tramo, cediéndola por un segundo al Mitsubishi de Kenneth Eriksson, tras no haber podido probar su vehículo al cien por cien en el último tramo de la Etapa Común y al poder montar finalmente neumáticos lisos y exprimir todo el potencial del motor.

Aunque ambicioso como nadie, se puede asegurar que Carlos Sainz hubiera firmado antes de la salida por la tercera posición. Sin apenas tiempo de trabajar sobre el nuevo Subaru Impreza, como hubiera querido el piloto español, prolongó los test a la Etapa de Clasificación. Debido a ello, Sainz era séptimo a 1 minuto y 5 segundos, tras apenas dos tramos cronometrados. Problemas de suspensión y de frenado, al bloquear el diferencial central las ruedas delanteras, y un error de neumáticos en La Souche, fueron la causa que obligó a alzar la caja, solucionándose parte del problema y permitiéndole ser segundo al llegar a Valence, aunque con Juha Kankkunen pisándole los talones a tres escasos segundos.

TRAMO A TRAMO

◆ **EL REGRESO DE LOS «TAXIS»**

Después de su tercer y cuarto lugar en 1977, Seat Francia había inscrito tres Ibiza GTI para Daniel Fores, Jean Claude Lienard y el ciclista Stephen Roche, que terminaron por este orden: 37º, 56º y 57º posiciones, que podían haber sido mejores de no haberse parado los tres a ayudar a Lienard en St.Bonnet la víspera del primer día.



◆ **MINI REVIVAL**

Los Rover Mini Cooper de los vendedores del Rallye de Montecarlo de 1984, Paddy Hopkirk y de 1965, Timo Mäkinen, no pudieron terminar esta vez. El finlandés tuvo que retirarse con el motor roto, después de haber sido robado su vehículo en Inglaterra antes de la salida y habiéndose construido otro a toda prisa en dos días y dos noches, mientras que el piloto inglés pudo finalizar en 57ª posición al término de la Etapa Común, abandonando en la noche del Turín.

◆ **GRUPO N**

El monégaco Paul Manuel Joubert no tuvo dificultades para imponerse en el grupo N, categoría en la que el Ford Escort RS Cosworth copó las tres primeras posiciones. Segundo fue «Chas» Parus, que en la primera etapa perdió dos minutos en el segundo tramo al montar neumáticos lisos y otros dos en Burzet en una pequeña salida. Una diferencia de cuatro minutos que se recobró incalculable para el resto del rallye, en el que el piloto asturiano se limitó a conservar la mecánica y esperar sus nuevas oportunidades en Portugal y Grecia.



◆ **FORMULA 2**

Dominio sin problemas de los Renault Clio Williams del Team Diac, con Alain Oreille como líder inicial, por delante del simpático y espectacular Jean Ragnotti, siempre a escasos segundos uno del otro. ¿Resultado? Accidente de serbios en Sistaron cuando eran séptimo y octavo absolutos. Alain Oreille no cae, mientras Ragnotti lo hacía sin ruedas y con Gilles Thimucular colgado del capó.

◆ **VIDEOS DE PRIMERA**

Tal es el sistema utilizado por los «ouvriers» de Ford en este Montecarlo para mostrar a los pilotos el estado de las carreteras momentos antes de tomar la salida. De esta manera no debía de haber lugar al error y a alguna bronca que otra.



◆ **EL PEOR RALLYE DEL MUNDO**

No sólo el Rallye de Montecarlo es el más antiguo y famoso del mundo, también lleva camino de convertirse en el peor. Lo dicen hombres sin pelo en la lengua como Luis Noya o un piloto de la tierra como François Delcourt: promedios de 130 kilómetros por hora, puntas de docientos, horarios sin sentido y con escasos intervalos de descanso y la anésica Etapa de Concentración. Y de facilidades a la prensa, mejor no hablar.

◆ **AGUA PASADA NO MUEVE MOLINO**

El asunto de la gasolina ilegal en el Lancio de Carlos Sainz, en el último Sanremo, era un rumor conocido antes de la caída de la prueba italiana. Esperar tres meses para conocer la verdad no tiene ni pies ni cabeza. Sólo cambiaría el nombre del campeón de Italia, que sería Gilberto Parazola, en lugar de Piero Longhi. Por cierto, los padres de Carlos Sainz (foto de la izquierda) se acercaron a Montecarlo a ver competir a su hijo. No les defraudó.



AYER Y HOY
 Armin Schwarz demostró que su Mitsubishi Lancer es el vehículo con mayor potencial hoy en día, mientras que Hopkirk, abajo, estuvo a punto de llevar su Mini a la meta.



DIEZ AÑOS DESPUES
 Subaru volvió a Montecarlo tras una década ausente y por la puerta grande.

MONEGASCO EN GRUPO N
 Paul Manuel Jenot no tuvo problemas para hacerse con el Grupo N tras el accidente de Puras.



POCOS PERO EFICIENTES
 El Mitsubishi Rallart Europe demostró que hay que contar con ellos en los pronósticos.

Claramente, Sainz no pudo soportar la presión del piloto finlandés. Al día siguiente continuaron los cambios de reglajes y amortiguadores, para volver de nuevo a los iniciales. A ello se sumó el problema de la elección errónea, por tres veces, de sus neumáticos, convirtiéndose la discusión con sus «ouvriers» en interminable, con lo que al final de la jornada en Gap su diferencia respecto a Delecour había aumentado hasta los 2 minutos y 6 segundos y frente a Kankkunen hasta 1 minuto y 22 segundos. Esta sustancial diferencia quedó drásticamente reducida en el tramo de Sistor-Thorad, que contenía seis kilómetros de los 36,8 de longitud cubiertos de nieve y hielo.

Allí, Carlos Sainz se decidió por montar los neumáticos lisos cortados a mano Pirelli R95, contra la elección conservadora de Delecour y Kankkunen, arebatándoles el piloto español 54 segundos al francés y 1 minuto y 11 segundos al finlandés, tras conducir sin tocar apenas el freno, sin usar los muros de nieve para apoyar el coche y corriendo a veces a no más de 40 kilómetros por hora, abriéndose la posibilidad de luchar con el cuádruple Campeón del Mundo por la segunda plaza en la noche del Turini.

Los 31 segundos existentes al tomar la salida delante del Casino, Sainz lograba reducirlos a 23 en el primer tramo sobre un terreno deslizante, pero con la llegada del asfalto se

desvaneció cualquier posibilidad. Ahora, con todo un mes por delante antes de Portugal y en un terreno como el luso, donde el viejo Legacy ya demostrara su rapidez...

Pero conviene no echar las campanas al vuelo ya que la temporada acaba de comenzar. En cuanto a su compañero, Colin McRae, se mostró sumamente rápido superando a aquel en varias ocasiones a igualdad de tipo de neumáticos, acertados o no, como en La Souche y Sisteron. Pero la nieve echada por los espectadores en el tercer tramo le costó más de 38 minutos y cualquier posibilidad de una plaza de honor, siendo al final décimo, tras salirse de nuevo en la última etapa pinchando y penalizando nuevamente.

Uno de los pilotos más contentos de su resultado en Montecarlo era con seguridad Juha Kankkunen. Lograr la segunda posición en la prueba monegasca como en 1987, pero sin nieve como en aquella ocasión, puede ser una premonición del quinto título mundial. Si además se tiene en cuenta su salida de la carretera para evitar un espectador en el tercer tramo, un trompo en el quinto que le costó al finlandés 50 segundos y si KKK hubiera arriesgado en su elección de neumáticos, como Sainz, en lugar de elegir los Michelin D20 claveteados como Delecour, las diferencias hubieran sido menores y el resultado, quizá, mejor todavía. De cualquier forma, Juha Kankkunen intentó presionar a Delecour la última noche, como se pudo comprobar en el Turini. Pero un trompo en Pont de Miolans, en el que dañó sus luces, le devolvió al francés su ventaja. Por otro lado, los vehículos del Toyota Team Europa no tuvieron prácticamente ningún problema mecánico, ni siquiera con el nuevo sistema control de tracción estrenado en la prueba monegasca, registrándose sólo un anormal desgaste de los neumáticos en pruebas de elevado kilometraje. La peor parte en el equipo de Ove Andersson la llevó el vencedor de la pasada edición, Didier Auriol, que se salió en el quinto tramo, St. Bonnet le Froid, cuando era líder delante de su compañero de equipo con 22 segundos de ventaja, rompiendo la caja de cambios y perdiendo una importante oportunidad de cara al Mundial de Pilotos.

De no ser por los casi 15 minutos perdidos sobre la misma nieve donde se salió McRae, el vencedor del Rallye



ESCASA SUERTE
La nieve lanzada por los espectadores le costó a Colin McRae media hora de retraso, mientras que a Didier Auriol (abajo) le obligó al abandono al romper el cambio de su Toyota.



CLASIFICACIONES

1º Delecour-Grataloup (Ford Escort RS Cosworth), 6 horas, 12 minutos 20 segundos; 2º Kankkunen-Griet (Toyota Celica Turbo 4WD), a 1m 05s; 3º Sainz-Moya (Subaru Impreza 555), a 1m 47s; 4º Blasion-Siviero (Ford Escort RS Cosworth), a 4m 36s; 5º Eriksson-Parmander (Mitsubishi Lancer Evolution), a 6m 57s; 6º Thiry-Prevot (Ford Escort RS Cosworth), a 6m 58s; 7º Schwarz-Wicha (Mitsubishi Lancer Evolution), a 16m 59s; 8º Jenot-Slo (Ford Escort RS Cosworth, 1º de grupo N), a 36m 56s; 9º Puras-Romani (Ford Escort RS Cosworth, 2º de grupo N), a 41m 29s; 10º McRae-Ringer (Subaru Impreza 555), a 49m 10s.

MUNDIAL DE MARCAS

1º Ford, 20 puntos; 2º Toyota, 17; 3º Subaru, 14; 4º Mitsubishi, 10.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º François Delecour, 20 puntos; 2º Juha Kankkunen, 15; 3º Carlos Sainz, 12; 4º Massimo Blasion, 10; 5º Kenneth Eriksson, 8; 6º Bruno Thiry, 6; 7º Armin Schwarz, 4; 8º P.Manuel Jenot, 3; 9º Jesús Puras, 2; 10º Colin McRae, 1.

COPA FIA GRUPO N

1º P. Manuel Jenot, 13 puntos; 2º Jesús Puras, 10; 3º Franck Philipis, 7; 4º Christine Holderled, 5.

FORMULA 2 CONSTRUCTORES

1º Renault, 13; 2º GM Europa, 10; 3º Skoda, 7.

LIDERES SUCESIVOS

TC 1-2, Schwarz; TC 3-4, Auriol; TC 5-22, Delecour.

ABANDONOS

TC 2, Timo Makinen (Rover Mini Cooper), motor; TC 4, Spillotis (Lancia HF Integrale), accidente; TC 5, Auriol (Toyota Celica turbo 4WD), accidente; TC 15, Orelle (Renault Clio Williams), accidente; TC 18, Hopkirk (Rover Mini Cooper).

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Schwarz	9	1	4	1	2	1
Delecour	8	2	5	2	2	2
Kankkunen	2	6	5	3	2	3
Sainz	2	3	6	1	2	3
K.Eriksson	2	1	-	4	3	1
Auriol	1	2	-	-	-	1

de Montecarlo hubiera sido el piloto de Mitsubishi Armin Schwarz. Si la semana pasada dijimos que el piloto alemán podía dar la campanada tras las últimas prestaciones de los Mitsubishi Lancer Evolution en Inglaterra, el tiempo ha venido a darnos la razón.

«¿Por qué siempre me pasa todo a mí?», exclamaba el piloto alemán y no sin razón, pues al día siguiente rompía la suspensión trasera y un semieje. Pero nueve mejores tiempos para Schwarz, contra ocho para Delecour y dos de Kenneth Eriksson, retrasado por dos salidas de carretera tras no haber podido probar en demasía el vehículo sobre asfalto, demuestran que Andrew Cowan tiene un modelo con madera para convertirse en ganador.

Sólo le queda la incógnita de una falta de presupuesto para participar en el Campeonato del Mundo de Rallyes.

Ya hay fechas

AUNQUE con un poco de retraso, la **Federación Española de Automovilismo** ha dado a conocer las fechas en las que se disputará el **Campeonato de España de Superturismos**, un certamen que ha abierto muchas expectativas y que marca una nueva época en el automovilismo español. El calendario previsto por la Federación consta de diez pruebas y es el siguiente: la temporada se abre en Albacete el día 20 de marzo, le siguen, Jarama día 17 de abril, Albacete día 1 de mayo, Calafat día 15 de mayo, Cataluña día 26 de junio, Jerez día 10 de julio, Cataluña día 4 de septiembre, Alcañiz día 18 de septiembre, Jarama día 30 de octubre y cierra el año Jerez, como suele ser habitual, el 20 de noviembre. Sobre estas fechas, choca un poco la de la primera carrera de Jerez, prevista en pleno verano, con lo que la temperatura a la que se tendrán que enfrentar las mecánicas será de rigor.

Hay algo con lo que se está especulando, es sobre la cantidad de coches de la **Clase 2 FIA** que estarán presentes por primera vez compitiendo en España. La FIA ha puesto un mínimo de 12 coches de esta clase para que España pueda participar en la Challenge de Turismos. Por el momento parece segura la presencia de al menos cinco marcas. Nissan tiene ya listo un Primera para Luis Pérez Sala, Ford pondrá en juego dos Mondeo con Palau y Pareja a sus volantes, Opel tendrá dos Vectra, uno para Arqué y el otro aún no tiene un piloto definido. Alfa Romeo, si última el apoyo de Alfa Corse, podría inscribir dos 155, BMW en un principio, de forma semioficial, estará presente con al menos tres coches, uno del equipo Sony con Pep Bassas, otro de Teo Martín y un tercero del equipo Central Hispano 20 con Antonio Albacete como piloto. Falta aún por saber si habrá algún equipo privado que se pueda decidir a traer algún coche de la nueva Clase 2 FIA con especificaciones del 93. También falta por confirmar la presencia de alguna marca japonesa.

PAREJA A DAYTONA

JESUS Pareja participará en las 24 Horas de Daytona, la carrera más importante del **Campeonato IMSA** americano, los próximos 5 y 6 de febrero. Nuestro representante lo hará con un **Porsche 911 Turbo** del equipo Labre Competición, el mismo vehículo que inscribió este equipo en las 24 Horas de Le Mans y que tras dominar en la categoría GTS tuvo que abandonar. Pareja tendrá como compañeros de equipo a Dominique Dupuy y Jack Leconte. El objetivo marcado es el de imponerse en su categoría.



ALFA ROMEO EN INGLATERRA

ALFA Romeo ha decidido ampliar sus frentes, además de participar en el Campeonato de Turismos Italiano, en el DTM Alemán y en el Superturismos Francés, lo hará también en el Campeonato Inglés de la especialidad. Además está pendiente de confirmar la presencia de la marca italiana en el certamen español.

En Inglaterra lo hará de la mano de **Gabriele Tarquini** y **Giampiero Simoni**, con sendos 155 TS preparados por Alfa Corse, éstos han experimentado importantes mejoras, tanto técnicas como aerodinámicas, sobre esto último presenta la novedad de contar con un spoiler delantero regulable y un alerón trasero sobre el maletero.



OPEL DOMINA EL HIELO

OPEL Francia, ha inscrito unos espectaculares **Astra** con tracción a las cuatro ruedas y dotados con motor V-6 en el Trofeo sobre hielo Andros, unos vehículos que en manos de **Francois Chatriot** se han convertido en las estrellas del certamen, encabezando este piloto la clasificación provisional,

por delante de Francois Chauche y Maurice Chomat, ambos con Mega.

Para animar este competido campeonato, que suele reunir en cada carrera, en las estaciones invernales en que se disputa, más de 20.000 espectadores, ha llegado **Ari Vatanen** que compite a los mandos de un Citroën ZX.

FORMULA 1 PARA 1994

Nº	Piloto	Equipo
0	Ayrton Senna	Rothmans Williams Renault
2	Damon Hill	Rothmans Williams Renault
3	Ukyo Katayama	Tyrrell Yamaha
4	Mark Blundell	Tyrrell Yamaha
5	Michael Schumacher	Mild Seven Benetton Ford
6	J.J. Lehto**	Mild Seven Benetton Ford
7	Mika Hakkinen	Marlboro McLaren Peugeot
8	sin definir	Marlboro McLaren Peugeot
9	Christian Fittipaldi	Footwork Ford
10	sin definir	Footwork Ford
11	Johnny Herbert	Lotus Mugen Honda
12	Pedro Lamy	Lotus Mugen Honda
14	Rubens Barrichello	Sasol Jordan Hart
15	Eddie Irvine**	Sasol Jordan Hart
19	Erik Comas	Tourtel Larrousse Ford*
20	Olivier Beretta	Tourtel Larrousse Ford*
23	sin definir	Minardi Ford*
24	sin definir	Minardi Ford*
25	Eric Bernard**	Ligier Gitanes Renault
26	sin definir	Ligier Gitanes Renault
27	Jean Alesi	Ferrari
28	Gerhard Berger	Ferrari
29	Karl Wendlinger	Sauber Mercedes
30	H. Harald Frenzen	Sauber Mercedes
31	David Brabham**	Simtek Ford
32	Jean Marc Gougnon**	Simtek Ford
33	Paul Belmondo**	Pacific Ilmor
34	Bertrand Gachot	Pacific Ilmor

* Pendiente de confirmación
** Pendiente de Super licencia

ESPECIAL PARA PILOTOS

MONTESA-Honda ha puesto en marcha una campaña reservada a pilotos que quieran participar en España con una **Cota 314 R**. De esta forma ha puesto a la venta una serie limitada de unidades preparadas para competir, al interesante precio de 526.720 pesetas, en el que está incluido el IVA, Impuesto de Matriculación y el kit de competición. Esta campaña finaliza el 15

de febrero. Todos los interesados en esta oferta, pueden dirigirse a los concesionarios oficiales Montesa, para ello tendrán que ir acompañados de una carta de compromiso de participación en algún **campeonato nacional** y fotocopia de la licencia federativa. Además la marca advierte que estas motos, sólo cumplen la normativa para competición.

B O X E S

♦ **SUZUKI ENTRE LLAMAS**
Las pruebas del Team Suzuki Lucky Strike de cara a la temporada 94 se han visto entorpecidas por el temoso fuego que se declaró en Sydney, justo cuando el actual Campeón del Mundo, Kevin Schwantz, y su compañero Alex Barros se encontraban entrenando en el circuito de Eastern Creek. Posteriormente se trasladaron a Malasia para seguir allí con las pruebas del nuevo motor con gasolina sin plomo. Según Kevin la progresión, tanto de los reglajes como de la mecánica es bastante satisfactoria.



♦ **EXACTITUD TAG HEUER**
Durante dos años más la firma relojera TAG Heuer continuará siendo el cronometrador oficial del Campeonato del Mundo de Fórmula 1, como ya ha sido tradicional en los últimos tiempos. Además mantendrá su patrocinio personal a tres de los más relevantes pilotos de esta especialidad: Ayrton Senna, Michael Schumacher y Gerhard Berger.

♦ **DOMINIO PORSCHE**
La carrera brasileña de las 1.000 Millas de Interlagos ha supuesto un innegable éxito para Porsche que lograba las tres primeras posiciones. Los vencedores fueron Wilson y Christian Fittipaldi (padre e hijo) que impusieron su Carrera RSR 3.8 a los del Team Konrad Motorsport, la cuarta posición fue para Nelson Piquet y Johnny Cecotto el volante de un BMW M3 GTR.

A T O D O G A S



♦ **PORTUGAL PREPARADO**
El Rallye de Portugal, puntuable para el Campeonato del Mundo, ya tiene confirmada la presencia de los principales equipos de la especialidad. Los favoritos volverán a ser los Ford con un equipo formado por el reciente vencedor del Montecarlo, François Delecour, ganador de la edición 93, y Mikki Blomén. Por su parte Toyota contará con la presencia del Campeón, Juha Kankkunen y el francés Didier Auriol. Subaru pasará su prueba de fuego puesto que esta será la gran ocasión de Carlos Sainz en un terreno a priori favorable para su vehículo, como segundo piloto actuará el reciente escocés Colin McRae.

COPA FORD COSWORTH

UNA de las novedades más atractivas para la temporada 94 del Campeonato de España de Rallyes, va a ser sin duda la puesta en marcha de la **Copa de España Ford RS Cosworth**.

La organiza Ford España, que va a destinar importantes premios para quienes participen en el certamen, reservado a estos coches, en grupo N. Nada menos que 250.000 pesetas por rallye al primer Cosworth, que se incrementará según la posición en la clasificación scratch, hasta otro cuarto de millón si queda primero. En definitiva, un piloto que con un Escort Cosworth venza en una prueba del Campeonato (no es descabellado), se puede embolsar más de un millón de pesetas.

De momento son bastantes los pilotos interesados. Hombres como Daniel Alonso, Germán Castriellón, Carlos Piñeiro o Enrique Villar se han mostrado interesados. Según los responsables de Ford, se espera poder contar con un mínimo de seis seguidores en todas las pruebas que pueden ofrecer una lucha de lo más atractiva, mezclándose incluso en la pelea por la victoria si el terreno es favorable a los coches con cuatro ruedas motrices. Recordemos que el pasado año, tres pruebas del Campeonato de España fueron vencidas por pilotos con Sierra Cosworth. Para más información, contactar con Pedro García o Arturo Fernández en el teléfono 91/563 63 34.



LISTO EL RELEVO

CUANDO el Toyota Celica está aún plenamente vigente, es en la actualidad el Campeón del Mundo de Rallyes, un vehículo con un potencial de primera y firme candidato a revalidar el título, en Toyota están ya pensando en sustituirlo. En Le Luc-En Provence, Francia, los responsables del TTE, han efectuado los primeros ensayos con el nuevo Celica, listo para en-

trar en el Mundial de Rallyes, el piloto encargado de realizar las primeras pruebas sobre un circuito de tierra ha sido el belga **Marc Duez**. Tras estas primeras pruebas, aprovecharán los diferentes escenarios del mundial para ultimar su puesta a punto. Su bautismo de fuego que aún no está confirmado, se podría producir a finales de esta misma temporada.

OSCAR CABEZA: VOLVER A EMPEZAR

DESPUES de una temporada de Fórmula Renault en el seno del equipo Elf y en la que la suerte no le acompañó en demasía, Oscar Cabeza afronta la de 1994 con renovados ánimos. El piloto de Piera cuenta con un chasis **Martini Mk61** que fuera del equipo oficial JJ-Cobas y de momento sus únicos patrocinadores son de orden técnico: los lubricantes Elf, el equipamiento AMR y los amortiguadores Selex. Su monoplaça luce también el logotipo de OEM, una prestigiosa firma de construcción y preparación de motores de kart que lo ha apoyado desde sus inicios. La preparación del motor correrá a cargo de su padre, **José María**, que fue quien en los años 70 se

ocupara de hacer lo propio en Seat Sport con los famosos «taxi». Para la puesta a punto del chasis, Oscar contará con la ayuda de otro famoso veterano: **Jaime Xifré**, técnico de Seat y de Selex. El ex-kartista de veinte años ya ha estado probando su nueva montura en el circuito de Montmeló y está encantado: «El chasis Martini es más fácil de pilotar que el Alpa, «avisa» más y el motor que me ha preparado mi padre va muy bien. En esta primera toma de contacto he podido comprobar que sube mucho más rápido de vueltas y puedo cambiar mucho antes, y eso que está recién hecho.»

Evidentemente el problema económico es el eterno caballo de batalla -de los que empiezan y también de los ya consagrados- y para ello **Cabeza**, que además del chasis que le han prestado dispondrá de dos cambios y dos motores, ha aunado esfuerzos con dos amigos: «Correremos en plan cooperativa, puesto que uno pondrá el camión, mi padre y yo parte de la mecánica y la preparación, etc... Mientras no encontremos un patrocinador esperamos salir adelante así.»



♦ **INCOGNITA EN AUSTRALIA**
Los organizadores del Gran Premio de Fórmula 1 de Australia dudan sobre su emplazamiento. El tradicional circuito urbano de Adelaida, donde hasta ahora se celebraba este G.P. podría ser sustituido por el trazado permanente de Phillip Island en Melbourne.

♦ **LEHTO EN FORMA**
Después de su espectacular accidente cuando probaba el Benetton Ford en el circuito inglés de Silverstone, J.J. Lehto se recupera con total normalidad de la operación a la que fue sometido en el hospital «The London Clinic» y podrá estar en perfecta forma física aproximadamente en ocho semanas.

♦ **BARCELONA: PORSCHE RACING TEST DAY**
Trescientas cincuenta personas acudieron al Circuito de Cataluña a la llamada de Porsche y la Federación Catalana de Automovilismo con ocasión del Racing Test Day. Pilotos, Vips, clientes,



patrocinadores y periodistas tuvieron la oportunidad de probar los 968 GS, tanto en su versión de serie como los de la Copa, y también de ser «pasados» por expertos pilotos como J. M. Sorriá, A. García de Vinuesa, S. Cañellas, A. Bultó y los hermanos González. Porsche Saab Concesionario puso a disposición de los asistentes seis vehículos de entre los que cabe destacar el que esta temporada llevará su piloto oficial Alvaro Bultó.



♦ **HUNT EN EL RECUERDO**
El próximo día 28 de febrero se celebrará en Londres una espectacular subasta en la que subastarán a la venta los coches del carismático piloto británico James Hunt. Después de su muerte parece que se revaloriza el nombre de un Campeón del Mundo de Fórmula 1 que vivió demoliado deprece como era su estilo de conducción.

♦ **FRANCIA CON PROST**
Según un reciente estudio de la agencia de estadística francesa IFOP el 54 por ciento de los aficionados franceses desearían que Alain Prost se integrara este mismo año en el equipo de Fórmula 1 McLaren Peugeot. Será por que el Profesor aún no tiene ningún sucesor entre la legión de los actuales pilotos galos.



LA CARRERA DEL SIGLO

PARA conmemorar dos importantes acontecimientos de la historia del automóvil, la primera carrera del mundo -**París-Rouen en 1894**- y la llamada e inacabada Carrera del Siglo -**París-Madrid de 1903**-, el Veteran Car Club de España y el Automóvil Club Villa de Madrid han organizado una prueba para coches clásicos y deportivos construidos entre 1890 y 1896 que discurrirá por la misma ruta

que siguieron sus antiguos predecesores. La salida de esta nueva Carrera del Siglo, Rouen-Madrid-París, está prevista para el día 25 de marzo y, tras cinco etapas, la llegada será el día 3 de abril. Los interesados en participar en esta celebración del centenario del concurso para coches sin caballos pueden ponerse en contacto con la organización en el número de fax: (91) 657 06 66.





Vas a 170.
¿Qué quieres, que nos
pare la policía?



Si quieres cabalgar con más estilo que nadie, pruébate el nuevo Peugeot 106 KID. Deja que se ajuste a ti. Verás qué bien te sienta su tapicería vaquera. Sácalo de paseo. Presume de embellecedores de rueda, lunas tintadas y limpiacristales trasero. Con los retrovisores regulables, tendrás las espaldas bien cubiertas. Y para las noches en el desierto tienes asiento trasero abatible.

NUEVA SERIE ESPECIAL 106 KID.



106 KID

CUANTO MÁS LO USES, MEJOR TE SENTARÁ.

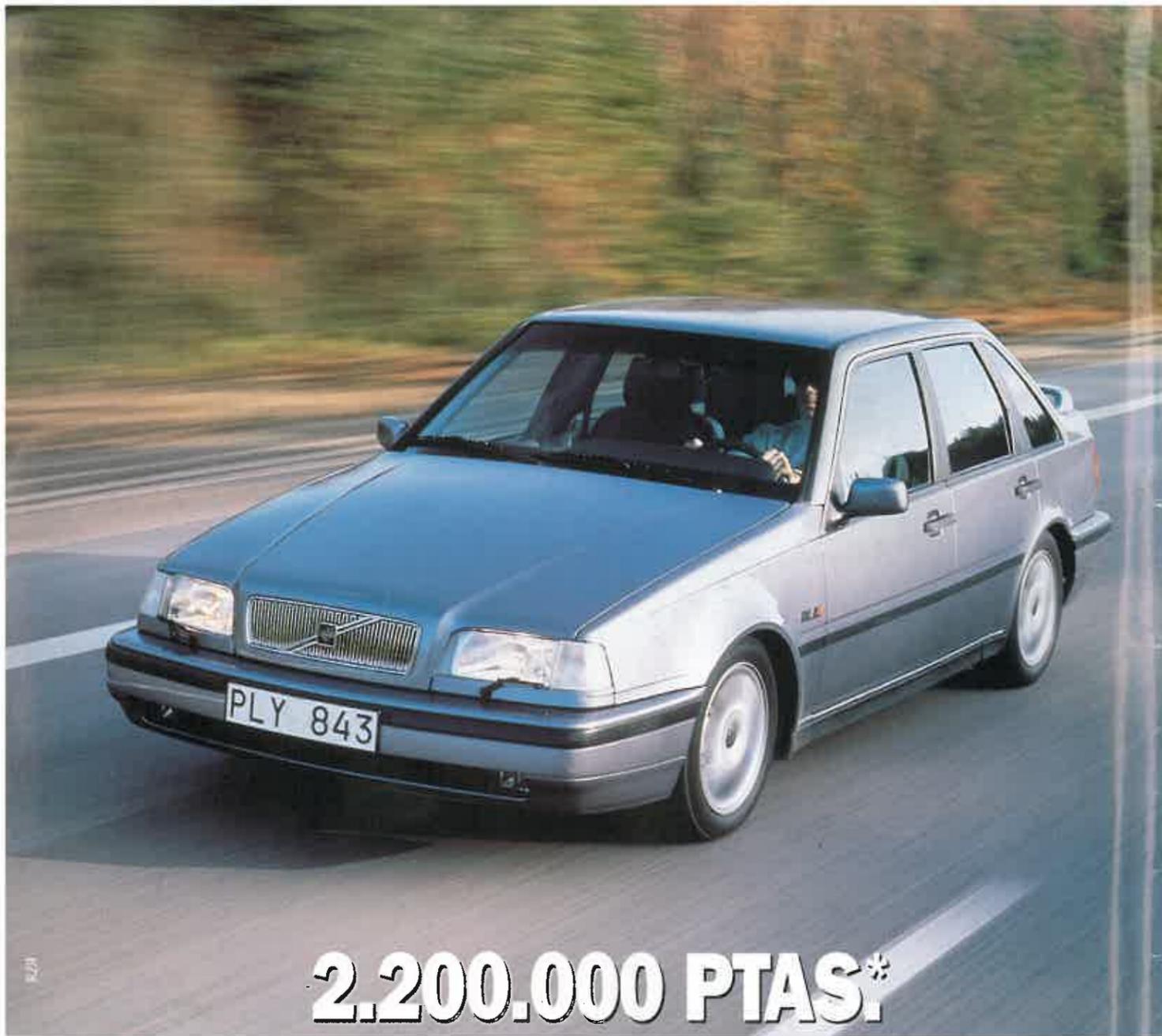
P.V.P. 1.040.000 PTAS.

PEUGEOT 106. LA GRAN EVASION

*P.V.P. RECOMENDADO PENINSULA Y BALEARES. (IVA, IMPUESTO DE MATRICULACION, TRANSPORTE Y PROMOCION INCLUIDOS).



PEUGEOT



2.200.000 PTAS.*

UN BUEN COMIENZO.

Este es el nuevo Volvo Serie 400. Un automóvil creado bajo los principios básicos de Volvo. Una legendaria seguridad y una fiabilidad a toda prueba. Con un motor robusto que transmite su potencia desde bajas revoluciones, con una rápida

Nuevo Volvo Serie 400

respuesta. Con habitáculo indeformable. Protección contra impactos laterales. Zonas de deformación. Paragolpes y secciones de carrocería que absorben impactos. Y una garantía anticorrosión

por 8 años. Así es el nuevo Volvo Serie 400, la forma más inteligente de acceder a Volvo. De empezar a cuidarse. Entre en Volvo por la serie 400: el nuevo 1.6 i edición limitada, por 2.200.000 pesetas, es un buen comienzo.

VOLVO
Respuesta segura.

(*) Precio recomendado. Impuesto de matriculación, IVA y transporte incluidos.



CARLOS SAINZ EMPIEZA BIEN

Motor 16

SEMÁNAL

GRUPO

8 de febrero 1994 • Núm. 538 • 375 ptas.

SEAT CORDOBA

TERCERA DIMENSION



SEAT CORDOBA 1.4 CLX



SEAT CORDOBA 1.9 TD GLX



PRIMERA PRUEBA EN ESPAÑA

RENAULT LAGUNA



Más Seguro • Más Confortable • Mejor Equipado ...y Más Barato que el R-21

ESPECIAL
**COSTE
POR KM.**