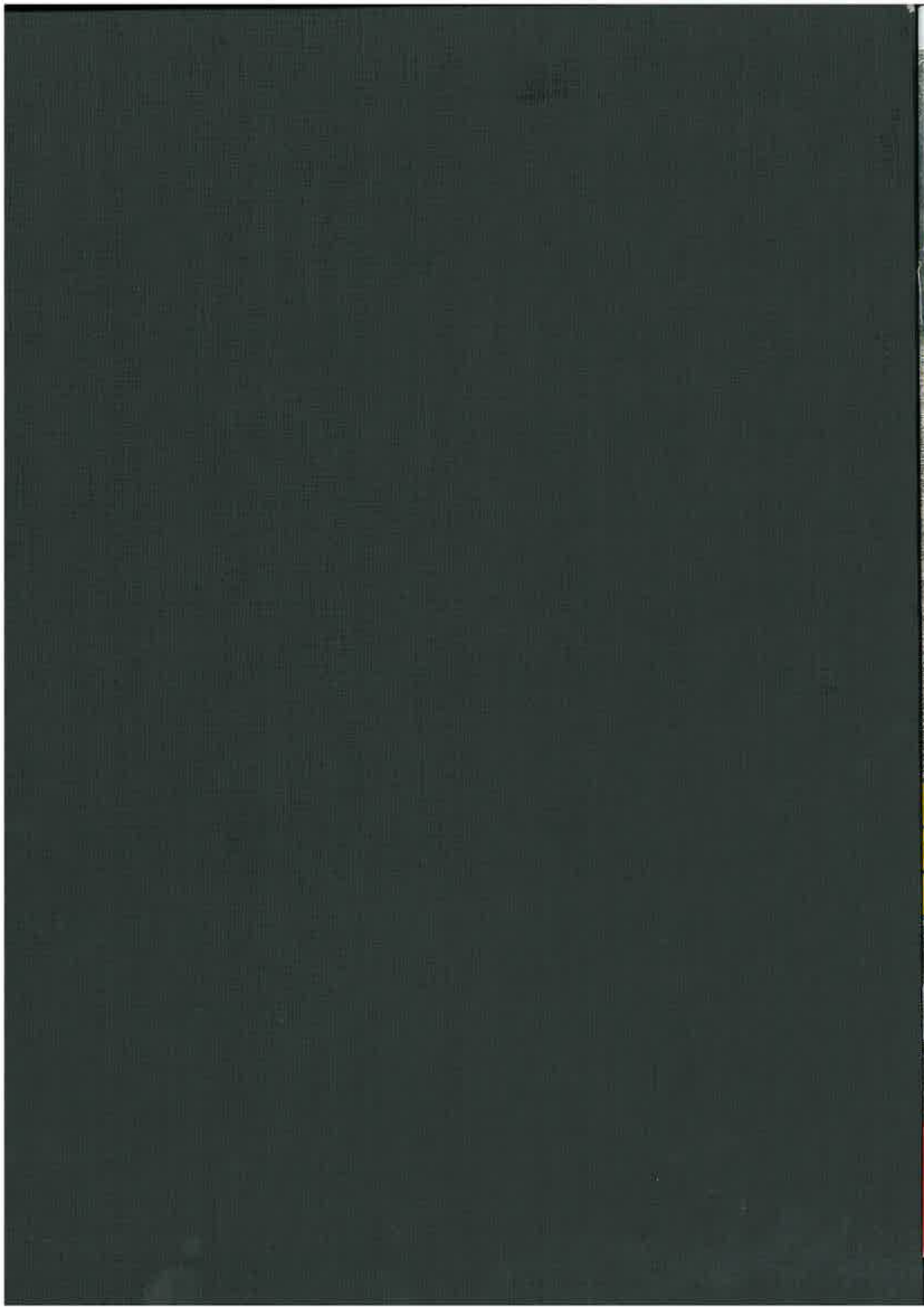


FORD SIGUE LA FIESTA

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

15 de febrero 1994 • Núm. 539 • 375 ptas.

BMW '94

LA MARCA DE MODA

PROBAMOS TODA LA GAMA

24 HORAS DE CHAMONIX

GANO OPEL

0 00539 8 413042 641506

La Nueva Clase C. Desde 3.842.000 ptas.*

"Absolutamente diferente."

Los que han conocido la Clase C en los últimos 6 meses, opinan que es un coche distinto a todos. En todo.

Mercedes-Benz
Nadie más construye coches así.

* IVA e Impuesto de Matriculación incluidos.

Motor 16

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

Director:
Angel Carchenilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta. Manuel Doménech. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** Mª Jesús Benet (Información) Víctor Picicone (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 Garih, 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); Gianarlo Perini (Italia); Hans Jurgen Tschorer (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño), Mª Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José Mª Gómez-Morán (jefe), José Mª Ormazábal.

Marketing: Jorge Dorrego.
Director de Producción: Roberto Parras.
Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha.
Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguerado.
Publicidad Zona Cataluña: Loles Peyra. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña. **Publicidad Levante:** Ramón Medina.
Director de Publicidad Internacional: M.Angel Duró.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: **MADRID:** Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. Telefax: 402 49 44. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** Pº de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 3 1º D. Teléfono (94) 421 72 03. Bilbao. **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58, 1º 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
Distribuye: INDISA. Rufino González,34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 327 03 60 y 327 01 56.

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

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

LA SEMANA

20 Nuevo Toyota Celica.

PUNTO DE MIRA 6
SU CASO 12
AL VOLANTE 14
Nuevos Ford Fiesta y Ford Probe.
Nuevo Toyota Celica. 20
A FONDO 24
Peugeot 106 Rallye.
FRENTE A FRENTE 30
Gama BMW '94.
ACTUALIDAD 42
BMW-Rover: Menage a trois.
Citroën: Aires de cambio. 44
SEGURIDAD
Escuela de conducción y seguridad de Audi.
GENTE SOBRE RUEDAS 48
Pierre Bardinon, el castillo encantado.
PRECIOS 53
OCIO 82
Camel Trophy.
DEPORTE 86
24 horas de Chamonix.
Equipos McLaren-Peugeot y Ferrari de Fórmula 1. 90
A todo gas.
JUAN BALLESTA 94

24 Peugeot 106 Rallye.

48 Ferrari 335.

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

NO SE PUEDE CAMBIAR DE AUTOMOVIL TODOS LOS DIAS. RAZON DE MAS PARA ELEGIR UNA BERLINA DE LA SERIE 3.

Ruiz Nicoli

CON AIRBAG, ABS Y AIRE ACONDICIONADO DE SERIE, COMO TODOS LOS BMW.

Déjenos ayudarle a decidir.

A medida que vaya leyendo olvidará las dudas lógicas a la hora de invertir y le será más fácil imaginarse al volante de una Berlina de la Serie 3.

Si le parece, como lo tiene usted delante, no insistiremos en su atractivo. Hablemos de lo que no se ve.

De entrada, de sus siete modelos. Con la última tecnología en motores de gasolina y diesel y potencias desde 102 a 192 CV.

Hablemos de cómo disfrutarlo.

En confort, sumando lo máximo en amplitud y equipamiento interior que, por supuesto, incluye Aire acondicionado de serie.

En seguridad...permítanos detenernos algo más. Porque, como en todo BMW, en nuestras Berlinas encontrará la más equilibrada combinación de prevención y protección. Sin recurrir a opciones. Porque también, como en todo BMW, el Airbag y el ABS son de serie.

Y ahora, una razón más para invertir: después de disfrutarla en toda su dimensión durante muchos años, y quizás porque un día quiera otro BMW, lo que ha leído será el mejor argumento para vender su Berlina de la Serie 3 en las mejores condiciones para usted.

Pero para eso queda mucho.

Hasta entonces disfrute de ella y de la seguridad de haber acertado.

LAS BERLINAS: 316i, 318i, 318is, 320i, 325i, 325td y tds (turbodiesel). EQUIPAMIENTO DE SERIE: Airbag. ABS. Aire acondicionado. Dirección asistida. Cierre centralizado. Elevalunas eléctricos. Retrovisores eléctricos. Faros de óptica elipsoidal. Crash-Sensor. Amortiguadores de gas. Parachoques autorregenerables. Indicador de Intervalos de Servicio. Indicador de consumo instantáneo. Pre-equipo de audio con seis altavoces.

Menos lobos, Caperucita

EN estos últimos días, las páginas de economía de los periódicos han dedicado bastante espacio al desembarco de BMW en Rover. Lo más sorprendente ha sido el enfoque de algunas informaciones en el sentido de destacar a los malos y los buenos de esta historia.

En algunos casos, los comentarios han hecho recordar el famoso cuento de Caperucita. El lobo alemán BMW se comía el 80 por ciento de la confiada abuelita británica Rover y dejaba a la japonesa Caperucita Honda indefensa con su 20 por ciento, después de todos los desvelos y cuidados que se había tomado para sacar adelante a la abuelita. Y tras el éxito de una de ellas, esa manía infantiloide de restar méritos al ganador y ensalzar a destiempo al perdedor.

Cuentos aparte, la realidad se impone. Empecemos por la British Aerospace, dueña de Rover y para la que esta operación ha sido un estupendo negocio. Después de conseguir 7.000 millones de pesetas de ganancias en el ejercicio del 93, ahora redondea con los 190.000 millones obtenidos por la venta. Y, lo que es más importante, concentrará todas sus energías en su negocio de aviación y material militar.

Menos alegría ha producido en el pueblo inglés, que además de perder su última gran marca en el sector del automóvil, al no existir ninguna oferta por parte británica, comprueba la falta de colaboración entre el sector industrial y el financiero en el Reino Unido.

Para BMW, «congratulations». No ha podido comenzar mejor el 94. Con esta compra, se colocará en un volumen de producción de cerca de un millón de vehículos al año. Además de añadir a su ya amplia gama -de la que ofrecemos una prueba en este número de Motor 16- el segmento de los coches pequeños. Y remata la jugada incorporándose al mercado de los todo terreno (4x4), para lo que cuenta con el mítico Land Rover.

Y por último, Honda. Hay que reconocer que gracias a su aportación tecnológica, esta marca se ha convertido en la auténtica protagonista de la recuperación de Rover. Pero ahora, como todos los constructores japoneses, padece una gran crisis que va unida a una moneda demasiado fuerte que les está haciendo perder competitividad en el mercado mundial.

Por eso, conviene dejar claro que Honda ha tenido en sus manos lo mismo que hoy tiene BMW. La cuestión es que los japoneses sólo estaban dispuestos ha llegar a adquirir, como máximo, el 48 por ciento de Rover. Y los británicos querían vender el cien por cien, aunque la venta se consumara en un plazo de cinco años.

Estas y no otras han sido las claves de la negociación. No ha existido ningún complot europeo frente a la empresa japonesa. No es un cuento de lobos, Caperucita.

Ángel Carchenilla

PUNTO DE MIRA

BALANCE ANFAC

CARLOS Espinosa de los Monteros, presidente de **Anfac**, Asociación de Constructores de Automóviles, presentó a los medios informativos el balance del sector de automoción en el pasado año 93, en una rueda de prensa que ya es habitual todos los inicios de año. «En el Ministerio de Hacienda, en el *hall*, debería de haber un monumento al automóvil», dijo **Espinosa**, refiriéndose al afán recaudatorio de la Administración y de la eficacia del sistema, que permite que más de 300.000 millones de pesetas lleguen a las arcas del Estado, simplemente por la compra de automóviles nuevos y más de **un billón de pesetas**, considerando los diferentes impuestos que gravan del automóvil, los servicios y los combustibles. Todo ello, sin contar con los que generan los más de dos millones de españoles que directa o indirectamente cotizan sus sueldos ganados en el sector.

CUBAS, EN LA CONFEDERACION

LA Confederacion Española de Automoción **(CEA)** ha celebrado recientemente una reunión para resolver su futuro. Hay que recordar que la Confederación agrupa a las cerca de 20 asociaciones gremiales de la automoción: constructores, vendedores, fabricantes de componentes, automóviles clubs... etcétera. Buscar un sustituto de **Juan Llorens**, el presidente de Seat, no era nada fácil. Se precisaba un interlocutor válido, con prestigio en el sector, pero no demasiado vinculado a cualquiera de sus partes. La persona elegida ha sido finalmente el presidente del RACE, **Fernando Falcó**, Marqués de Cubas. El cargo lo ostentará por un año y será rotativo entre los presidentes de cada asociación.

RENACE LOS ANGELES

ALGUNAS veces una imagen vale más que mil palabras. La fotografía de un nudo de autopistas en **Los Angeles**, seriamente afectado por el último terremoto, es del todo elocuente. Primero, de la magnitud de los daños; en segundo lugar, de la eficacia de los sistemas de construcción anti-seismo; y en tercer término, de la dimensión de las autopistas norteamericanas en general y las del estado de **California** en particular. Un culto al desplazamiento rápido en el país donde los controles de velocidad son los más severos del mundo, pero que ha sabido comprender que el tráfico no es mejor por ser más lento, sino por ser más fluido. A las cuatro semanas del terremoto, más del **60 por ciento** de los daños causados en las estructuras de uso público han sido totalmente reparados.

SEMAFOROS

La gran mayoría de usuarios *sigue preguntándose por qué las estaciones de autoservicio mantienen los mismos precios de los combustibles que aquellas otras en las que sirven empleados. Si los precios son libres (dentro de unos máximos que fija el Ministerio de Hacienda), parece lógico pensar que quienes recurren a un autoservicio deberían dar algo a cambio. En la mayoría de los países así ocurre, pero España es diferente. O quieren que sea diferente algunos empresarios. Ponerse de acuerdo para fijar los precios también es un recurso ilegal.*

La imagen negativa de las compañías de seguros *no suele corresponder con la realidad. Un ejemplo más lo acaba de dar la compañía Multinacional Aseguradora, al ser liberada por un juzgado de Castellón, de la fianza de 500 millones de pesetas que exigió tras el gravísimo accidente de Benicassim, en el que fallecieron nueve personas y resultaron gravemente heridas otras seis. La compañía aseguradora, pese a la magnitud del accidente, hizo frente a las indemnizaciones en un plazo de tres meses, razón por la que el juez decidió el levantamiento de la caución.*

◆ RENAULT Y VOLVO CADA VEZ MAS LEJOS
Aunque son muchos quienes afirman que a largo plazo, Renault y Volvo están condenados a fusionarse, lo cierto es que nunca, en los últimos años, han estado tan lejos. En las últimas semanas, el grupo francés ha vendido un importante paquete de acciones (el 4,62 por ciento) de Volvo, con lo que ha obtenido unas plusvalías de más de 17.000 millones de pesetas.

◆ FUNDACION ADA
Ayuda del Automovilista, la asociación de asistencia, ha creado la Fundación ADA para promover la investigación y difusión de las técnicas y conocimientos de la seguridad vial. Por otro lado, en la Cátedra de Seguridad Vial ha intervenido Estrella Rivera (en la foto), subdirectora de investigación y formación vial de la DGT.

◆ FERRARI EN CHINA
El encanto de Ferrari ha llegado también hasta la ciudad china de Pekín. El espectacular Ferrari 348 GTS, expuesto en el primer Salón que la marca del «cavallino» realiza en el país asiático, acercó a un buen número de sus visitantes hacia los placeres terrenales del mundo capitalista. La evolución económica de China en los últimos años ha hecho posible ahora que los empresarios de este país puedan disfrutar también de los deportivos más lujosos. Se espera que al menos seis afortunados chinos puedan este año adquirir uno de los Ferrari importados.

◆ MEJORAS PARA EL TUNEL DEL VIELLA

A la instalación de semáforos y los puestos de socorro recientemente estrenados, se unirán otra serie de medidas de seguridad para mejorar el tráfico de los 2.000 vehículos que circulan diariamente por esta vía de acceso a la comarca aranesa. Entre las medidas previstas se contempla la instalación de detectores de humos, indicadores de gases tóxicos, extintores y un circuito cerrado de televisión.

◆ OPORTUNIDAD EXCLUSIVA

BMW Ibérica ofrece la posibilidad de acceder a una moto de carácter exclusivo con un modelo, la BMW K1, ya de por sí distinta. Un reducido número de unidades de la edición limitada «Black Limited» han llegado a

España y se pueden conseguir al precio de 1.560.000 pesetas con las amplias facilidades que ofrece el sistema BMW Finance&Leasing. Para más información se puede llamar al teléfono gratuito 900 10 20 30.

◆ PARA LOS MOTORISTAS

Seres -Servicio de Riesgos Especiales de Vehículos Terrestres- en colaboración con Semoto -Asociación Nacional de Constructores de Motocicletas, Ciclomotores y Bicicletas- ha editado un folleto en el que se recogen consejos para los motoristas. El fin es aumentar la seguridad en la conducción, dando recomendaciones para la conducción y el mantenimiento de la moto. También se recoge información para facilitar a los motoristas la contratación del seguro de su moto.

600 SEISCIENTOS: INTENTO FALLIDO

EL **Circuit de Cataluña** fue escenario de la prueba de una concursante del programa televisivo de Emilio Aragón en Antena 3. El reto consistía en reunir 600 Seiscientos a las 6 de la tarde. Pero sólo se pudieron contabilizar, al acabar la prueba, un escaso centenar y medio de entusiastas.

Un día laborable invernal no parece el más adecuado para obtener un récord como el intentado, pero hay que citar que un par de meses atrás, **Josep María Puyal** logró que, en plena noche, alrededor de medio centenar de esos coches colapsaran la montaña de Montjuic durante el desarrollo de su programa de **TV-3.**

LOS PLAZOS DE LAS ITV

EL día 1 de enero de este año se modificó el plazo de inspección técnica de vehículos, pasando de **5 a 4 años.** El Ministerio de Industria se adapta de esta manera a la Directiva Comunitaria. En los últimos días, CEA, una entidad privada de defensa de los automovilistas, ha hecho público un comunicado en el que manifestaba que la forma de modificar los plazos no se ajusta a derecho, por lo que no es legal exigir la inspección a los cuatro años de su matriculación.

Esta discusión jurídica, en todo caso, va a quedar pronto zanjada porque, en el próximo mes de marzo, el **Ministerio de Industria** publicará un nuevo decreto que deroga el anterior (20/28 de 1986), en el que se adecúan las normas españolas a las comunitarias y en el que no sólo se contemplan los nuevos plazos de cuatro años, sino que se introducen otras modificaciones, como la obligatoriedad de pasar una inspección tras un **accidente grave.**

Tengan pues presente los automovilistas que el plazo de cuatro años es el actualmente en vigor. Que en caso de ser denunciados por haber superado dicho número de años, y no haber llegado a los cinco, pueden recurrir la sanción. El Comisariado mantiene que no es legal el nuevo plazo y el Ministerio de Industria dice lo contrario: **los jueces decidirán.**

DOS SUBARU PARA SAINZ Y MOYA

TRAS el brillante tercer puesto alcanzado en el Rallye de Montecarlo, la pareja **Sainz-Moya** ha recibido en Madrid dos Subaru que les ha entregado el importador para España del fabricante japonés. El acto se desarrolló en el concesionario oficial de la marca en Madrid, donde el señor **Ben Heiderich** hizo entrega a Carlos Sainz de un precioso **Subaru SVX**. Por su parte, su copiloto Luis Moya eligió un modelo más familiar, un **Subaru Legacy 2.0 Turbo 4WD**. Durante el acto de entrega, Carlos Sainz puso de manifiesto la bondad de los Subaru y prometió que, con la llegada de las pruebas de tierra del Mundial de Rallyes llegarán las victorias a los mandos del Impreza.

CESADO EL PRESIDENTE DE AUDI

NO todo van a ser malas noticias en **Wolksburg**: la Sala sexta de la Audiencia Provincial de Francfort ha rechazado la demanda interpuesta por general Motors contra la contratación de López de Arriortúa y otros siete altos cargos de la compañía, por parte de Volkswagen.

Esto es sólo una parte de todo el pleito entre ambas compañías, pero lo cierto es que hasta la fecha, en tres ocasiones los tribunales alemanes han dado la razón a las tesis del ejecutivo español. Sólo cabe ahora conocer el resultado de la demanda más transcendente: aquella en la que se acusa a **Iñaki** de haberse llevado documentos confidenciales de su despacho de De-

troit. La Fiscalía de Darmstadt no hará público el veredicto hasta esta primavera, mientras que en Estados Unidos se sigue investigando. En todo caso, una auditoría externa, contratada por **Volkswagen**, tras una exhaustiva investigación, no encontró comportamientos ilegales en la conducta del grupo de ejecutivos contratados.

En otro orden de cosas, el presidente de Volkswagen, **Ferdinand Piech** ha destituido fulminantemente al presidente de Audi, Franz Josef Kortum, porque no se ajustaba a las directrices propuestas desde el directorio del holding. El presidente de la segunda empresa del grupo llevaba tan sólo 13 meses en su cargo. **Kortum** es el segundo presidente que destituye Piech, tras el cese de Díaz Alvarez, al frente de Seat, hace tres meses.

DE BUENA FUENTE

Adiós de Maserati en USA.-

Para Maserati no es rentable continuar vendiendo coches en Estados Unidos.- Según los responsables de la marca, es necesario vender alrededor de 3.000 coches para mantener una red de distribución en Estados Unidos y la producción total de la mítica marca italiana no llega a las 2.000 unidades. Por si fuera poco, la dura legislación anticontaminación norteamericana les pone demasiadas dificultades de producción.

Toyota prepara la garantía eterna.-

Este mismo invierno Toyota podría poner en marcha una iniciativa comercial revolucionaria.- Se trata de ampliar la garantía de sus coches hasta 1.000.000 de kilómetros o cinco años. Hasta la fecha, la garantía se los Toyota es de tres años o 100.000 kilómetros. Algunos especialistas opinan que la diferencia de coste entre una garantía de 100.000 kilómetros y otra por toda la vida del automóvil es escasa y se gana mucho en imagen. Lógicamente, la garantía se extiende a un único propietario y sólo a sustitución de piezas que no hayan estado sometidas a desgaste.

Batería más eficaz.-

La firma italiana Lamborghini experimenta una nueva batería.- La ha instalado en cinco furgones que recorren las ciudades italianas. Esta batería, creada por un grupo de investigadores israelíes, tiene un tamaño equivalente a seis paquetes de cigarrillos, es un 75 por ciento más ligera y proporciona un rendimiento cinco veces superior a otra convencional de niquel-plomo.

Se retrasa la regulación del uso de los todo terreno.-

La Dirección General del Medio Ambiente Natural de Cataluña trabaja en el proyecto de ley.- Hasta el verano no estará listo el nuevo proyecto de ley que regulará la circulación de los vehículos privados por los montes y caminos catalanes.

Se ha parado el Swatch.-

Hace un año, Volkswagen canceló el proyecto de hacer un automóvil conjuntamente con Swatch.- El fabricante relojero suizo estaba verdaderamente interesado en el proyecto, pero las cuentas no salían y hacer un coche, por debajo de las 750.000 pesetas, era imposible para VW. Ahora parece que estudia la posibilidad de llegar a un acuerdo con General Motors, pero, de momento, en Opel le han dicho que espere.

ACTUALIDAD

España, el país europeo más barato

COMPRE EN CASA

La situación ha cambiado y ahora los coches en España son más baratos que en cualquier otro país de la Comunidad Europea. Además, las grandes diferencias existentes entre los distintos mercados se han acortado hasta situarse, en la mayoría de los casos, por debajo del 20 por ciento.

YA no resulta interesante comprar un coche fuera de España, porque la mayor parte de los modelos cuestan aquí menos que en el resto de los mercados europeos. Así lo demuestra el reciente informe realizado por la Comisión de las Comunidades Europeas. También ACEA -Asociación de Constructores Europeos del Automóvil-, que recoge los datos del precio de cada modelo en los diferentes países europeos para proporcionárselos a la Comisión, elabora su propio informe.

De ambos estudios se desprende que el 90 por ciento de los coches fabricados en Europa, tanto por constructores japoneses como europeos, tienen diferencias de precios inferiores al 20 por ciento, lo que pone de manifiesto el esfuerzo realizado por los fabricantes, encaminado a que el Mercado Unico sea una realidad. Sin embargo, lograr el objetivo de instaurar precios comunes en todos los estados miembros resulta de momento utópico por las fluctuaciones de las divisas europeas, factor decisivo en las diferencias de precios actuales.

Este factor es sin duda -hay que recordar las dos últimas devaluaciones de la peseta- el que más ha contribuido a convertir el mercado español en el más barato de Europa, cuando hasta 1992 era, junto con Portugal, el más caro. Por su parte, Alemania, dada la fortaleza del marco, se ha convertido en la actualidad en el país más caro de Europa para comprar un automóvil. El análisis de la situación lleva a ACEA a considerar imposible una convergencia de precios hasta que no exista una convergencia de las economías comunitarias.

Así mismo, el informe destaca que todos los constructores superan la diferencia del 24 por ciento, al menos en los precios de uno de sus modelos, siendo el Seat Ibiza el que alcanza la cota más alta al venderse un 40 por ciento más caro en Alemania que en Portugal.

El estudio de ACEA no sólo se limita a recoger los precios vigentes el 1 de noviembre de 1993, también compara la evolución de los precios desde mayo de 1993 hasta la realización del último informe. Con los datos en la mano se constata que la mayor parte de los fabricantes ha reducido significativamente las diferencias de precio en este periodo, pero es Volkswagen la que lo ha hecho de forma más significativa, mientras que Seat evoluciona-

ba en la dirección opuesta. En el caso de España, ninguno de los 93 modelos analizados por ACEA es el más caro de Europa, mientras que 22 son los más baratos. Estos datos coinciden básicamente con el informe realizado por la Comisión Europea sobre un total de 72 modelos de los cuales 20 -cuatro japoneses y 16 europeos- son los más baratos mientras que tan sólo el Daihatsu Applause ostenta en España, junto con Alemania, el precio más caro de toda Europa. Además, el resto de los coches analizados en ambos estudios mantienen en España unos precios por debajo de la media europea.

Esto no quiere decir que a los españoles nos cueste más barado el coche, porque aquí sigue existiendo una de las fiscalidades más altas de Europa en el terreno del automóvil. Sin embargo, no hay que olvidar que ese 28 por ciento que supone el IVA y el impuesto de matriculación debería pagarse de todas formas, aunque la compra se realizara en cualquier otro país.

Por detrás del mercado español, en cuanto a precios, se sitúan Portugal, Italia e Irlanda, mientras que Alemania se destaca claramente como el país más caro. Así, si un Ford Fiesta 1.1 Newport cuesta 1.107.812 pesetas en España, en Alemania costaría 1.462.311 pesetas y las 993.508 pesetas del Peugeot 205 Junior en el mercado español se convierten en 1.291.560 en el alemán. ❍

Mª Jesús Beneit

MAS BARATOS EN ESPAÑA

Alfa 33 1.7 IE
Alfa 155 2.0 TS
Audi 80 2.0E
Audi 100 2.3E (2.0 en IRL, I y UK)
Fiat Cinquecento 900 IE
Ford Fiesta 1.1 CLX
Lancia Y-10 1.1 IE
Land Rover Discovery TDI
Nissan Micra 1.0LX
Nissan Primera 1.6 LX
Nissan Sunny 1.4 LX
Peugeot 205 Junior
Range Rover V8i Vogue
Renault Espace RN
Renault Safrane RN
Rover 111 i
Rover 214 Si
Suzuki Swift 1.3L GS
Volkswagen Golf CL 60 PS
Volkswagen Vento CL 90 PS

*Fuente: Estudio realizado por la Comisión de las Comunidades Europeas.

DIFERENCIA EUROPEA

	BEL	AL	FR	IRL	ITA	LUX	NL	POR	UK
Citroën AX	117.0	128.8	114.6	122.9	104.1	117.0	116.5	99.1	116.8
Citroen ZX	109.3	111.5	116.2	96.8	98.7	106.2	103.8	92.5	101.2
Citroën Xantia	109.1	122.1	119.4	97.0	99.5	109.1	104.6	95.8	106.1
Ford Fiesta	115.3	132.2	117.0	112.1	100.2	115.3	125.2	106.3	131.2
Ford Escort	108.5	119.1	113.5	99.8	100.3	108.5	110.9	103.3	107.8
Ford Mondeo	111.2	123.0	109.4	99.2	111.6	111.2	110.4	105.3	111.4
Opel Corsa	112.2	135.5	116.1	114.5	100.7	112.2	124.5	97.4	130.3
Opel Astra	112.6	126.5	114.2	103.5	104.5	112.6	120.0	99.4	120.5
Opel Vectra	108.0	119.6	106.8	100	98.3	108.0	111.5	92.6	109.2
Peugeot 106	110.0	121.5	119.0	107.1	100.6	110.7	114.7	94.9	119.7
Peugeot 205	111.6	130.8	121.3	113.6	105.3	112.5	118.6	104.9	125.7
Peugeot 306	107.6	114.8	117.9	97.4	98.4	108.2	105.6	94.6	112.7
Peugeot 405	119.5	123.4	121.4	97.4	106.5	114.0	111.6	107.0	106.3
Renault Clio	115.1	123.1	121.0	111.6	102.4	115.1	119.5	96.7	118.0
Renault 19	101.8	109.1	110.7	–	94.9	101.8	102.9	99.6	102.1
Renault 21	108.1	114.4	109.6	–	102.9	108.1	106.9	94.0	107.9
Seat Marbella	114.4	112.0	109.2	–	87.7	113.5	122.1	101.4	106.4
Seat Ibiza	107.6	119.1	114.1	110.9	99.0	106.4	112.7	94.4	111.9
Seat Toledo	105.3	102.2	113.9	108.9	95.7	106.7	110.7	96.2	102.3
VW Golf	113.4	119.4	111.0	109.4	106.3	103.5	118.2	102.9	115.6

Tomando España base 100, el cuadro presenta la diferencia en los estados europeos de los veinte modelos más vendidos en nuestro país, que supusieron el 73,6% de las ventas en 1993.
Fuente: Estudio realizado por la Comisión de las Comunidades Europeas, sobre precios facilitados por los fabricantes, en base a impuestos y traducidos a ECUS.

PERSONALIZACION DE MOTOS

HOLA soy un asiduo lector de vuestra revista y os quería presentar mi Honda CBR 900 RR. La he pintado en 15 días en mi taller de chapa y he utilizado pintura normal de coche, aunque eso sí, con tres manos de laca. También he pintado el casco haciendo juego con la moto. Pintar una moto como ésta puede costar alrededor de 200.000 pesetas, sin embargo puedes estar seguro de que no vas a cruzarte con ninguna igual a la tuya, y la exclusividad se paga.

Alvaro Jiménez
Alcorcón. Madrid

OLOR A HUEVOS PODRIDOS

SOY propietario de un Volkswagen Golf GTi de la última generación con 9.000 kilómetros, adquirido hace menos de un año.

Desde los primeros días he venido observando un fuerte olor a «huevos podridos» que procedía del tubo de escape, que se hace insoportable cuando el vehículo está parado con el motor en marcha y a la entrada o salida del garaje. Aprovechando la última revisión a los 8.000 kilómetros, le comuniqué esta circunstancia al Servicio Oficial Ferwagen de esta ciudad, indicándome el responsable del taller que era un problema del catalizador de todos sus vehículos y que no tenía solución.

Ante lo increíble de la respuesta, máxime en un sector con el peso específico que tiene el del automóvil, me permito solicitar de ustedes opinión, ante la posibilidad de efectuar la reclamación oportuna.

Antonio Pérez-Salgado
Vigo

R.- Aunque también hay catalizadores de primera y de segunda clase, dependiendo de su diseño interior y de la densidad de los materiales reactivos, todos los vehículos con catalizador huelen más o menos mal en determinadas circunstancias. La culpa del mal olor hay que achacársela al anhídrido sulfuroso que desprende el catalizador una vez que los gases de escape lo atraviesan y se produce la reacción. Como le decimos no es un problema de Volkswagen, ni concretamente de su Golf, es de todos y lamentablemente no tiene solución.

MEJORAR UN ASTRA GSI

TENGO un Opel Astra GSi y su comportamiento me inspira bastante poca confianza. ¿Qué amortiguadores me recomiendan para una conducción deportiva? ¿Dónde podría montarlos y cuánto me costarían?

El rendimiento del motor también me decepciona bastante (antes tenía un Golf 16V). ¿Cómo podría sacarle 30 ó 40 caballos extras? ¿Existen turbos o algo similar en el mercado? No me importa que gaste más. ¿Dónde podría realizar esta operación y cuánto me costaría?.

Abraham Esteva
Madrid

R.- Nos parece bastante raro que esa versión del Astra de la que nos habla no le ofrezca confianza, ya que es una de las más equilibradas de su segmento. Si no lo ha hecho, compruebe presiones, caídas y geometría en general del tren delantero y si le parece que no ha mejorado puede sustituir la barra estabilizadora delantera por una más gruesa. Olvídese de los amortiguadores, no son los culpables de esa situación (a no ser que los tenga destrozados). Ganarle 30 ó 40 caballos a su Astra sólo es posible de una manera, véndalo y cómprese la versión 2.0 16V. de 150 caballos de potencia.

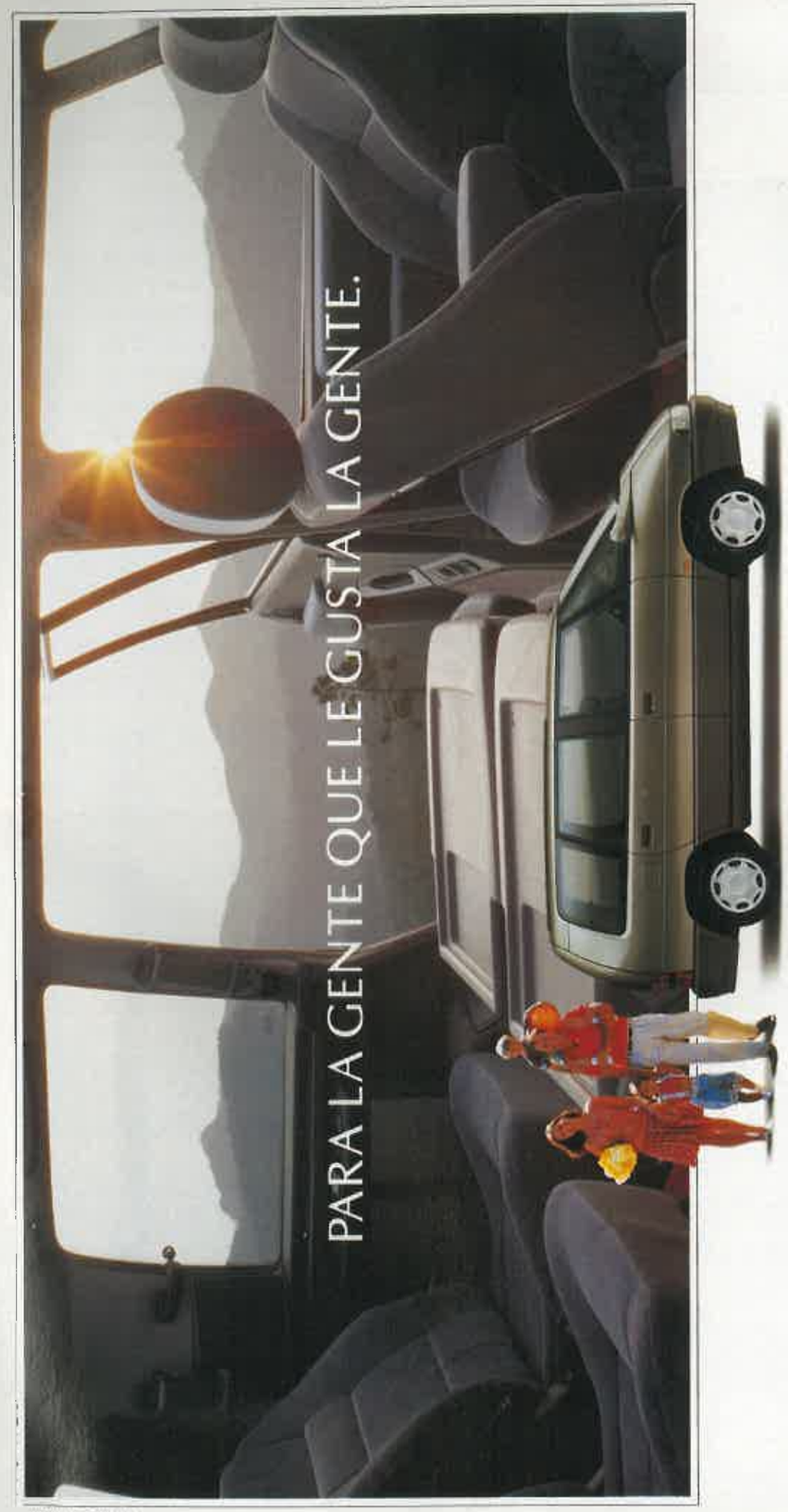
¿QUE PUNTO ME COMPRO?

TENGO la intención de cambiar mi Renault 5 GTL por otro de características semejantes y hasta el momento el elegido es el Fiat Punto. De dicho vehículo me gustaría saber qué motorización elijo, la de 55 o la de 75 caballos. La utilización que le voy a dar al coche va a ser principalmente en el casco urbano y, además, me gustaría que tuviese aire acondicionado.

Por último querría saber qué diferencia de equipamiento existe entre las versiones S, SX, EL y ELX.

Juan José Domínguez
Dos Hermanas. Sevilla

R.- El Punto con el motor de 55 caballos es el más aconsejable para la utilización que usted quiere darle, sin embargo no es posible montar el aire acondicionado. El Punto 75 anda mejor y aguanta el aire acondicionado sin problemas y sin que el consumo aumente considerablemente. Aparte del acabado, las diferencias se basan en que la versión S del 75 sólo puede llevar como opción la pintura metalizada y el aire acondicionado, la EL puede disponer de dirección asistida, elevalunas eléctricos, y cierre centralizado. En el Punto 75, tanto con el acabado ELX como en el SX, es de serie el cierre centralizado y los elevalunas eléctricos y se puede acceder con sobreprecio al ABS, a la dirección asistida, a la pintura metalizada y al aire acondicionado.



Si no eres un lobo solitario, te encantará compartir con tu gente las maravillas del Renault Espace. Tiene hasta ABS, Dirección Asistida, Aire Acondicionado, mando satélite, toma de Compact disc, y puedes presumir de deportivo, porque lo tienes hasta de 153 cv. Y hay más, sus 7 plazas son absolutamente modulables, por lo que lo puedes transformar en salón, estudio o dormitorio. Justo para la gente que le gusta la gente. Además, ahora, hay un Renault Espace Helios, serie limitada, por sólo 2.995.000 ptas.

ESPACE HELIOS SERIE LIMITADA 2.995.000* PTAS.

RENAULT ESPACE

RENAULT EL PLACER DE VIVIRLOS Más de 2.000 instalaciones a su servicio. RENAULT recomienda lubricantes elf

Precio máximo recomendado, válido en Península y Baleares para vehículos en stock, hasta el 28 de Febrero de 1994, IVA, transporte, impuesto de matriculación y promoción incluida. Tu Renault con Renault Financiación.

El Fiesta parece no acusar el paso del tiempo, ahora con una nueva cura de rejuvenecimiento, promete seguir dando guerra a sus rivales. En otro segmento, el de los coupés, Ford ha logrado un tremendo éxito con el Probe, un éxito que espera refrendar con la versión de dos litros.

FORD que vive en estos días la euforia del galardón de coche del año de Europa concedido al Mondeo, modelo que con un año escaso de vida, se ha aupado hasta el primer puesto entre los coches de su segmento en el Viejo Cotinente, ha presentado la nueva gama del Fiesta y del Probe. El primero de éstos se niega a morir y se mantiene joven, mientras que el Probe, cuenta cada día con más éxito, siendo uno de los coupés más vendidos de Europa.

El Ford Fiesta es un modelo que lleva ya muchos años en el mercado, algo que no parece importar mucho, el pequeño de la marca del óvalo, re-

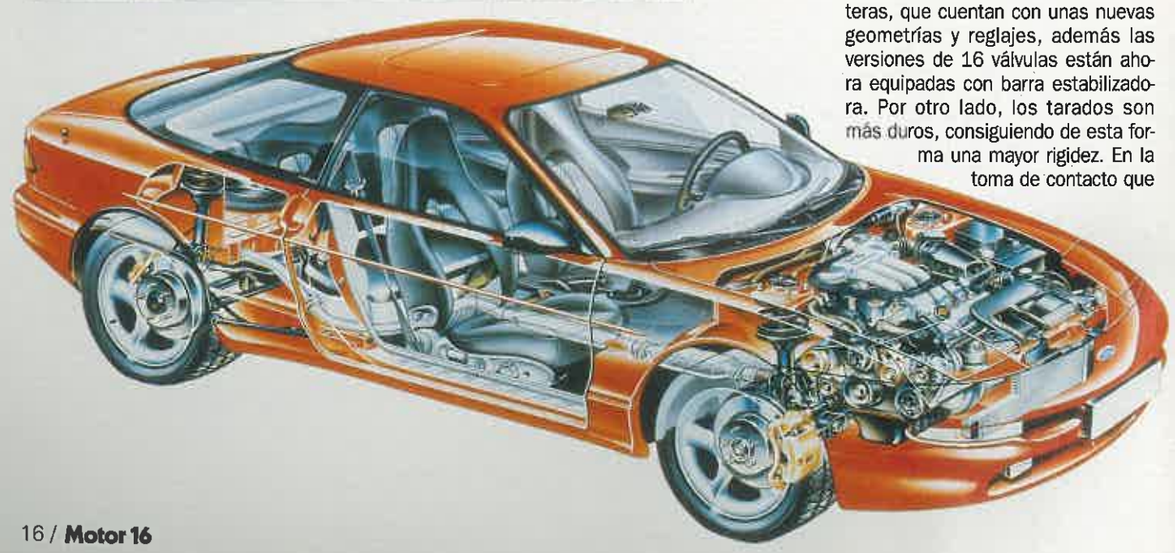
Gama Ford Fiesta y Probe '94

QUE SIGA LA FIESTA

LINEA ATRACTIVA *El Probe tiene a su favor un diseño muy llamativo y a la misma vez, elegante.*

INTERIOR COMUN *Las dos versiones del Probe contarán con un interior idéntico.*

UN COUPE MODERNO *El Probe cuenta con una tecnología muy avanzada y moderna.*



siste impasible los ataques de coches totalmente nuevos. Los responsables de Ford para que pueda seguir actual le han inyectado, en la gama 94, una nueva dosis de juventud, que le va a permitir soportar los nuevos desafíos que se le aproximan. Por este motivo han trabajado principalmente en mejorar todos los aspectos relacionados con la seguridad y le han dotado de un mayor equipamiento.

En lo que atañe a la seguridad, tanto activa como pasiva del coche, hay que destacar que el nuevo Fiesta se presenta con unas suspensiones revisadas, principalmente las delanteras, que cuentan con unas nuevas geometrías y reglajes, además las versiones de 16 válvulas están ahora equipadas con barra estabilizadora. Por otro lado, los tarados son más duros, consiguiendo de esta forma una mayor rigidez. En la toma de contacto que tuvimos ocasión de realizar con este modelo, se pudo constatar que las suspensiones son más enérgicas y que el comportamiento general ha mejorado, con una estabilidad superior. Al margen de todo esto, ahora, los nuevos Fiesta se pueden equipar con un sistema de dirección asistida precisa y eficaz, muy superior al anterior sistema empleado por Ford en este coche, hay que decir que esto es posible, excepto en las versiones 1.1, para las que no está prevista esta opción. Hay que puntualizar, que este mecanismo es de serie en las versiones Newport y en el XR2.

Otra novedad de la gama Fiesta 94 es que se puede equipar con airbag tanto para conductor como pasajero. Para ello han previsto unas versiones denominadas «Airbag» que con un precio suplementario de 60.000 pesetas disponen de este elemento en el volante, estas versiones tienen la ventaja de que por 32.000 pesetas más se puede contar con airbag para pasajero. Además, Ford ofrece hasta junio a todos sus clientes que tengan el permiso de conducir con una antigüedad de tres meses el airbag gratis. Al margen de todo esto, la estructura de los nuevos Fiesta ha sido reforzada, de forma que ofrece una mayor protección a sus ocupantes en caso de un choque fuerte, también en las puertas han montado barras laterales, que protegen a los pasajeros de impactos laterales.

Otra novedad de la gama Fiesta 94 es la adopción de nuevos motores, a los ya conocidos se suma un 1,4 litros CVH, similar al que ya tenía pero al que se ha dotado de un sistema de inyección electrónica secuencial, con lo que la potencia ha pasado de 71 a 75 caballos. Un motor que además de ganar unos cuantos caballos proporciona una mayor elasticidad y facilidad de conducción, y el 1.6 de 90 caballos que utilizan el Escort y el Mondeo, que por primera vez está presente en la gama Fiesta. Para los interesados en el Ford Fiesta, hay que puntualizar que la versión con el nuevo motor de 1,4 litros llegará a finales de marzo, mientras que el 1.6 estará disponible a finales de este mes de febrero. También habrá una variante 1,8 litros diesel, a la que en los concesionarios de la marca, por un precio suplementario de 190.000 pesetas le pueden dotar de turbo, con lo que la potencia pasa de 60 a 80 caballos.

Los precios de la nueva gama Fiesta, van de 1.279.000 pesetas el Cheers 1.1i a los 2.129.000 pesetas del XR2i 16V Airbag.

Con respecto a la gama Ford Probe 94, hay una novedad muy importante, la llegada de una versión con motor de dos litros y 16 válvulas con una potencia de 115 caballos, que se une a la ya conocida V-6 24 válvulas de 165 caballos. El Probe, que fue en el 93 «Coche del Año» en Estados Unidos, ha encajado perfectamente en la filosofía de los usuarios europeos que eligen un vehículo de sus características, logrando en poco tiempo un buen éxito, que le ha permitido desbancar a rivales con mayor tradición. El secreto de este éxito, además de contar con una imagen muy atractiva y elegante, se debe principalmente a la buena política de precios adoptada por la marca y a su completo equipamiento de serie. En el 94 las dos versiones del Probe disponibles contarán con idén-

NUEVA TRASERA *La parte posterior ha sido rediseñada.*

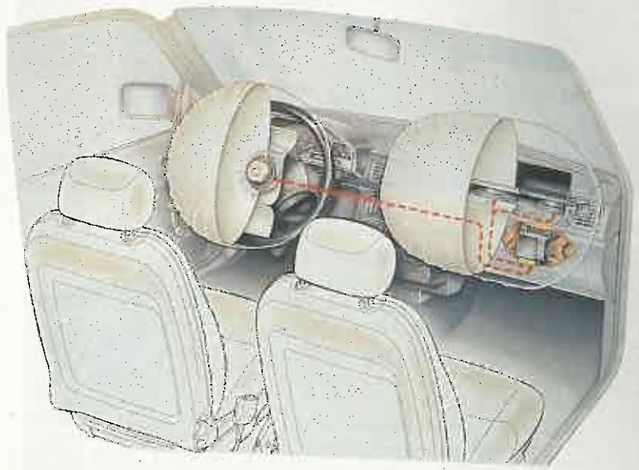
AHORA CON DOS LITROS *El Probe se podrá adquirir en junio con un nuevo motor de dos litros.*

***MAS SEGURIDAD** Todos los Fiesta se pueden adquirir con airbag tanto para el conductor como para el acompañante.*

tico nivel de equipamiento de serie, entre el que hay que destacar el doble airbag, ABS, dirección asistida y equipo de música entre otros elementos. Los precios previstos para este modelo son: 3.713.000 pesetas el dos litros y 3.999.000 pesetas el 2.5. Una diferencia de precio pequeña que va a propiciar que el cliente que se mueve en estos niveles se decante por la versión más potente. Ford para mejorar su equipamiento de fábrica ha previsto aire acondicionado en opción, además de la pintura metalizada y el techo abrible, únicas opciones disponibles para este modelo.

***UN LOGO VETERANO** La denominación Fiesta, en candelero desde el 76, se resiste a morir.*

En la toma de contacto realizada con el Probe 2.0 16V, la primera impresión es muy favorable. El motor de dos litros, de origen japonés, tiene un funcionamiento suave y resulta fácil de conducir, esto junto a un chasis muy bien conseguido, con unas suspensiones eficaces, permite realizar una conducción ágil por zonas de curvas con un comportamiento intachable. En esto juega un papel muy importante la suspensión trasera «Quadralink», similar a la del Mondeo, que evita en apoyos fuertes que la suspensión varíe sus geometrías, manteniendo las ruedas siempre sobre la trayectoria y la medida de neumático que equipa, 205/55-15, sobredimensionada para su potencia.



Por lo que respecta al diseño exterior del coche, la nueva gama Probe se presenta con una trasera rediseñada. El interior no ha variado con respecto a la gama ya conocida de este modelo, tiene sitio para que dos adultos puedan viajar cómodamente en los asientos delanteros y dos plazas traseras perfectamente utilizables por niños. El maletero sigue teniendo una buena capacidad de carga.

El Probe es un modelo por el que está muy interesada Ford y del que espera vender en el 94 unas 2.500 unidades. El Probe 2.0 16V estará disponible en España a partir del próximo mes de junio. ○

Manuel Madrid

FICHA TECNICA

	FIESTA 1.4I	FIESTA 1.6I 16V	PROBE 2.0 16V
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.393	1.597	1.991
Nº válvulas por cilindro	2	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,3 a 1	10,3 a 1	9,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	75 CV/5.100	90 CV/5.250	115 CV/5.500
Par máximo / r.p.m	11,1 mkg/2.800	14,3 mkg/4.000	16,8 mkg/4.500
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS			
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	9,8	9,8	10,9
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Semi-independiente	Semi-independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	890	950	1.215
Largo/ancho/alto (mm)	3.743/1.606/1.390	3.743/1.606/1.390	4.585/1.773/1.310
Capacidad del depósito (l)	42	42	58,5
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	12,8	11,2	10,6
Velocidad Máxima (km/h)	167	177	204
Consumo Urbano (l/100 km)	9,3	9,3	9,5
A 90 km/h (l/100 km)	5,6	6,2	6,1
A 120 km/h (l/100 km)	7,5	7,8	7,9

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 limpialunetas trasero. Con los retrovisores regulables, tendrás las espaldas bien cubiertas. Y para las noches en el desierto tienes asiento trasero abatible.

EURO NCAP ★

NUEVA SERIE ESPECIAL 106 KID.

CUANTO MÁS LO USES, MEJOR TE SENTARÁ.

P.V.P. 1.040.000 PTAS.*

PEUGEOT 106. LA GRAN EVASION

PEUGEOT

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

Nuevo Toyota Celica GT

ALMA DE RALLYE

Con la inmejorable carta de presentación de sus éxitos en el Campeonato del Mundo de Rallyes, el nuevo Toyota Celica se presenta ahora con una imagen radicalmente renovada. En España estará disponible en el mes de abril la versión GT, un modelo bien equipado pero algo caro.

***CAMBIO RADICAL** El nuevo Celica poco tiene que ver exteriormente con el actual. La gama de colores es muy atractiva y el frontal, agresivo y muy llamativo.*

LA hazaña de Carlos Sainz y Luis Moya en el 90 y 92 al ganar el Campeonato del Mundo de Rallyes al volante de un Toyota Celica, por delante del Lancia Delta, la bestia negra hasta entonces de esa especialidad, no se olvidará nunca. El coupé japonés pasó entonces de ser un deportivo más a situarse en el punto de mira de cientos de compradores en todo el mundo, una clara evidencia de la gran importancia que tiene la competición relacionada con los modelos «de calle».

Toyota ha presentado la sexta generación de su Celica, que ha ido evolucionando cada cuatro años desde 1971. Obviamente habrá un nuevo Celica de rallyes, aunque esta temporada no lo tendrán tan fácil. Cómo tampoco lo tendrá fácil la versión GT, que llegará en abril a España en versión de dos litros de cilindrada, 16 válvulas y 175 caballos de potencia

con un precio de 4,2 millones de pesetas y un equipamiento que incluye el airbag del conductor, aire acondicionado y antibloqueo de frenos. Hasta que llegue el modelo más potente de cuatro ruedas motrices (Marc Duez está desarrollando la versión de rallyes), los concesionarios de la marca nipona seguirán ofreciendo el actual Celica Turbo 4WD por el que hay que pagar sólo 400.000 pesetas más.

El Celica que llegue en primavera ha cambiado radicalmente su imagen. Los faros ya no juegan al escondite y a cambio cuatro proyectores, además de los de niebla a un nivel inferior (a los lados de una toma de aire en la que se echa en falta una rejilla), adornan permanentemente el agresivo frontal, que curiosamente recuerda al de los Honda Civic CRX.

En líneas generales, el coche pesa algo más que el anterior, a cambio ha aumentado la rigidez torsional en un 20 por ciento, algo que repercute directamente en el comportamiento y en la sensación de robustez al volante. El nuevo Celica transmite mayor firmeza y aplomo, aunque hay que aclarar que las unidades de prueba en la presentación iban equipadas con una suspensión especial. En ella el triángulo inferior se divide en dos brazos que controlan la geometría del tren delantero, manteniéndola constante en todo momento y favoreciendo aspectos directamente relacionados con la estabilidad, y la dirección. Además esta opción, que de momento no llegará a España, llevará implícito un diferencial autoblocante y unos frenos mejorados. Sobre el terreno impresiona el sano comportamiento del coche, incluso en mojado, y el excelente compromiso entre comportamiento y comodidad a pesar de la mayor firmeza de los amortiguadores y muelles.

Toyota mantiene su fidelidad hacia sus propulsores de cuatro cilindros y 16 válvulas, aunque la competencia más directa (Opel Calibra, Ford Probe, Audi Coupé) se hayan inclinado por los equilibrados y elásticos V6. Bien es cierto que ya trabajan sobre ello, sin embargo, hoy por hoy los 175 caballos del Celica GT se muestran poco brillantes mientras no se superan las 4.500 revoluciones por minuto. El motor quiere demostrar su buena disponibilidad para rendir a cualquier régimen y en aceleración, apurando al máximo cada marcha, lo hace. En cambio el salto entre segunda y tercera (menos mal que el motor se puede estirar hasta las 7.100 rpm) y los largos desarrollos finales, aliados con un peso más elevado, impiden realizar recuperaciones brillantes y obligan, si se quiere conocer el potencial del coche, a utilizar mucho el cambio y a llevar el motor alto de vueltas.

Los interiores cuentan con una situación más lógica de los elementos, aunque no habría estado de más una presentación más atractiva y no tan germánica. Las plazas traseras, por su parte, sólo admiten dos niños y el maletero se muestra suficiente y modulable para más equipaje del que pueden llevar sus ocupantes. O

A. Mas

PRESENTACION GERMANA
El cuadro de instrumentos del nuevo Celica ofrece la información justa sin muchos alardes. En un deportivo de cuatro millones debería cuidarse más esto.

FICHA TECNICA

	CELICA GT
MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	10,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	175 cv / 7.000
Par máximo / r.p.m	19,0 mkg / 4.800
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asis.
Diámetro de giro (m)	-
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Disc. Vent./Disc. ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.265.
Largo/ancho/alto (mm)	4.425 / 1.750 / 1.305
Capacidad del depósito (l)	60
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,1
Velocidad Máxima (km/h)	225
Consumo Urbano (l/100 km)	-
A 90 km/h (l/100 km)	6,5
A 120 km/h (l/100 km)	8,2

Quien compra con la cabeza, lo celebra con el corazón.

A veces me abstraigo. Y doy rienda suelta a las pasiones. Me veo al volante del Nuevo Passat. Es el coche del que me he enamorado. Por su diseño. Porque tiene el tamaño que necesito.

Sí, es amplio. Tiene fuerza y carácter.

Tiene clase. Nace de la experiencia.

Le miro a la cara y me enamora. Observo su línea y me llega al corazón.

Pero no me dejo llevar. Busco razones. Y las encuentro.

Su tecnología es fruto de la inteligencia. Se ve en sus motorizaciones. Un nuevo motor de 16 válvulas, de 150 CV. Y todo el prestigio de Volkswagen. O el refinamiento de un espectacular motor de seis cilindros en V de 174 CV.

En diesel, la inteligencia de la economía. El nuevo TDI que se ha revelado como un hito en bajo consumo, elevadas prestaciones y bajas emisiones de gases.

Se lo digo a mi corazón. Y late un poco más fuerte.

Y le hablo de confort. Sabiendo que más que una necesidad es sinónimo de previsión y buen juicio.

Y late más fuerte.

Y le hablo de su equipamiento. Completo hasta en los últimos detalles. Dirección asistida, cierre centralizado, elevalunas eléctricos.

Y late más fuerte.

Pero, ahora mi cabeza me envía un mensaje de prudencia. Vuelvo a la razón. Y encuentro respuestas claras y concisas. El Doble Airbag de serie. Las estructuras reforzadas. Las zonas de absorción de impactos. Los materiales que se deforman calculadamente. Si mi coche no superase unas medidas suficientes de seguridad, no me hubiese enamorado de él.

Me convence. Tengo la sensación de haber acertado. Algo en mi interior me dice que he elegido bien. Con la razón. Que el Nuevo Passat me reserva grandes pasiones de ahora en adelante.

Pienso disfrutarlas.

Gama Passat

Passat CL	90 CV
Passat CL	115 CV
Passat GL	115 CV
Passat GT 16 v.	150 CV
Passat VR6 GL	174 CV
Passat VR6 Exclusiv	174 CV
Passat CL TD	75 CV
Passat CL TDI	90 CV
Passat GL TDI	90 CV
Passat Variant GL	115 CV

NUEVO PASSAT

TANDEM DDB NEEDHAM CAMPMANY GUASCH

Peugeot 106 Rallye

MORDER EL POLVO

Rápido, eficaz, divertido y asequible. Con estos cuatro términos se podría definir al Peugeot 106 Rallye, el nuevo modelo de la marca del león que, con 100 caballos bajo el capó, será el punto de mira de los conductores más rabiosamente deportivos.

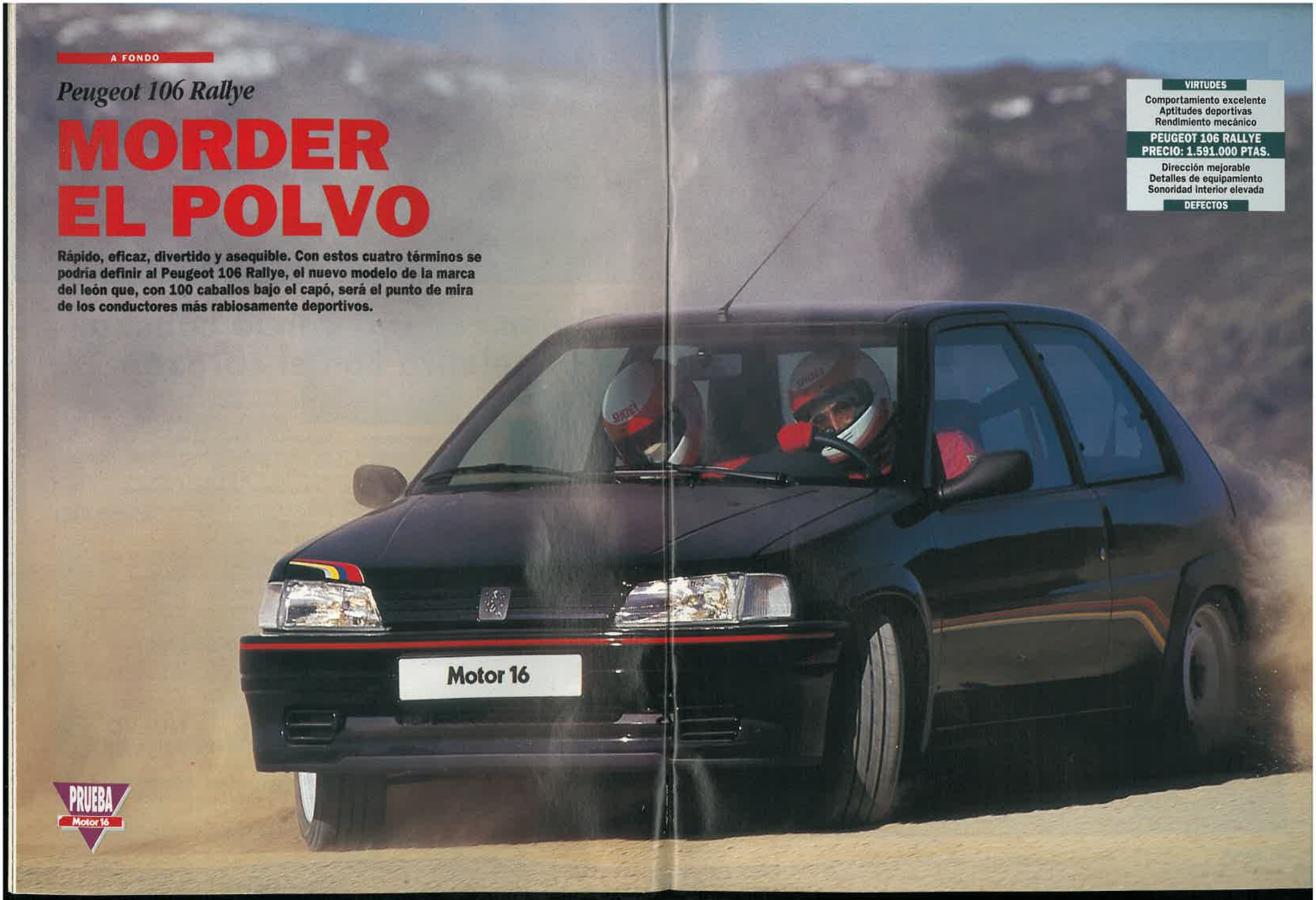
VIRTUDES

Comportamiento excelente
Aptitudes deportivas
Rendimiento mecánico

PEUGEOT 106 RALLYE
PRECIO: 1.591.000 PTAS.

Dirección mejorable
Detalles de equipamiento
Sonoridad interior elevada

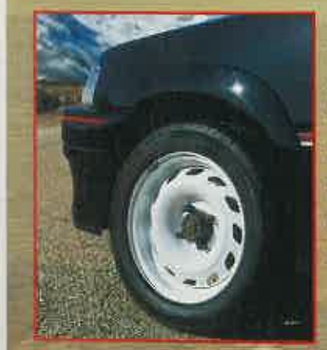
DEFECTOS



PRUEBA Motor 16

CUATRO, TRES, DOS, UNO... El Peugeot 106 Rallye está prácticamente preparado para salir a correr. Los colores de Peugeot Talbot Sport delatan la filosofía de esta versión «racing».

AMBIENTE DEPORTIVO El volante, los asientos delanteros y la instrumentación cumplen bien su cometido deportivo. Los tonos rojos personalizan más un interior con un equipamiento modesto y un acabado muy espartano. Se hecha en falta un pedalier más deportivo para facilitar el punta-tacón.



LISTO PARA ARRANCAR Las llantas de 14 pulgadas pintadas en blanco son exclusivas del 106 Rallye y calzan un neumático en perfil 60 y con una anchura acertada.

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

POR fin ha llegado la hora de la verdad. Detrás han quedado unos intensos días de entrenamiento, muchas horas de puesta a punto y un millón de notas que reflejan al detalle cada metro de todos los tramos. Con el casco y los guantes enfundados, los latidos del corazón se aceleran tan rápido como las revoluciones del motor. La concentración es máxima, la tensión crece cada milésima, la aguja está en la zona roja del cuentavueltas: cinco... cuatro... tres... dos... uno...

Sentarse al volante del Peugeot 106 Rallye transporta a su conductor a cualquiera de los tramos nevados de Monte-Carlo, los caminos pedregosos del Acrópolis o el rizado asfalto del Tour de Córcega. El nuevo modelo de Peugeot sigue los cánones «racing» de cualquier coche de carreras y está enfocado hacia la competición, aunque esto no quiere decir que no sea agradable de utilizar a diario por cualquier mortal que, sin llegar a vestirse el mono de piloto, disfrute de las sensaciones excitantes de una conducción deportiva.

El apartado mecánico ha sido mimado al máximo en el 106 Rallye y el alma de esta pequeña fierecilla desarrolla 100 caballos de potencia a partir de un motor de sólo 1.293 centímetros cúbicos. Lo cierto es que este motor no es nuevo, aunque sí incorpora las mejoras lógicas que marca el paso del tiempo. Dicha mecánica venía utilizándose ya en los Peugeot 205 Rallye, aunque la adopción del catalizador ha obligado a sustituir los anteriores carburadores de doble cuerpo del 205 por un sistema de inyección electrónica que da al traste con los problemas de puesta a punto que tenía este modelo. Aunque el cigüeñal es el mismo, las bielas y pistones son específicos en el 106 Rallye y, en la culata de aleación ligera, se integran cuatro conductos de admisión realizados en material recrecido para que puedan ser rebajados con facilidad en caso de realizar una preparación especial.

Pero lo más característico de este

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de 4 cilindros en línea. Culata de aleación y bloque de aluminio. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado por correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.294 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75 mm. Carrera: 73,2 mm. Compresión: 10,25 a 1. Potencia máxima: 100 CV (72 kW) a 7.200 rpm. Par máximo: 11,0 mkg (108 Nm) a 5.400 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: monodisco en seco con mando por cable. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,7 km/h. En 2ª: 11,7 km/h. En 3ª: 16,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 21,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 26,7km/h.

DIRECCION

Sistema: de cremallera y piñón, asistida opcionalmente. Vueltas de volante entre topes: 3,7. Diámetro de giro: 11,0 m.

FRENOS

Delanteros: discos ventilados (247 m.m. de Ø). Traseros: tambores. Antibloqueo de frenos: Bendix de dos captadores (opcional).

SUSPENSION

Delantera: independiente, de tipo pseudo McPherson invertido con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: independiente, con brazos tirados, amortiguadores hidráulicos, barras de torsión y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 175/60 HR 14. Llantas de acero de 5,5J x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 810 kg. Capacidad del depósito de combustible: 45 l.

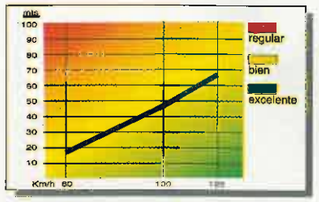
CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	9,6
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,2
En conducción rápida	12,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,6
A 140 km/h de crucero	9,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	480

PRESTACIONES

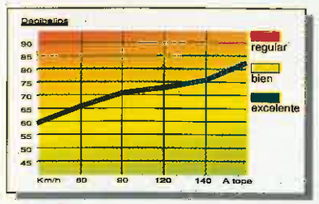
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	186,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,2
1.000 m salida parada	31,7
De 0 a 100 km/h	10,2
Recorriendo (metros)	171
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,7
recorriendo (metros)	271
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,5
recorriendo (metros)	406

FRENOS



A 60 Km/h:	17,0
A 100 Km/h:	46,4
A 120 Km/h:	63,6

SONORIDAD



Al ralentí:	59,4
A 60 Km/h:	62,2
A 90 Km/h:	70,9
A 120 Km/h:	72,4
A 140K m/h:	76,2
A Tope:	83,2

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Peugeot Talbot España S.A. Carretera de Villaverde km. 7,6. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía**: Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa**: 1.143 puntos de asistencia en toda España.

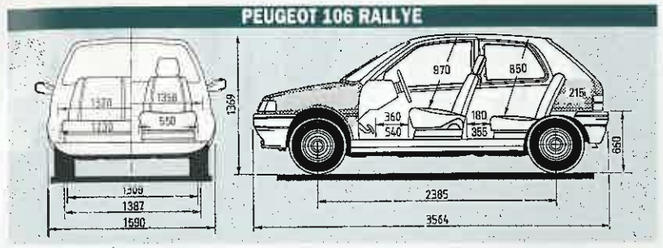
motor es la forma de entregar la potencia. La fase especialmente cruzada del árbol de levas, también específico del 106 Rallye, justifica una entrega de potencia similar a la de los motores con culata de 16 válvulas. El 106 Rallye obtiene la mayor potencia a 7.200 rpm y el valor de par máximo a 5.400 vueltas. Con esto, en el 106 Rallye se aprecian tres fases bien diferenciadas: hasta 3.000 vueltas el motor carece de buena respuesta, entre 3.000 y 5.000 vueltas se nota ya que el motor «respira» con más energía y, a partir de 5.000 vueltas, el sonido del motor se hace más agudo y la aguja del cuentarrevoluciones sube como una exhalación hasta el corte de inyección a 7.400 vueltas.

A pesar de ser una mecánica con una respuesta muy puntiaguda, la utilización por ciudad es agradable y no obliga a ir permanentemente «de carreras», permitiendo circular sin dar un solo tirón entre el tráfico más congestionado o ir en plan tranquilo hacia la oficina.

Sin embargo, el Peugeot 106 Rallye invita a salir a carretera. Y si es de montaña, pues tanto mejor. Las suspensiones y los frenos son los mismos que utiliza el 106 XSi, aunque el Rallye incorpora unas estabilizadoras de mayor diámetro que mejoran todavía más su comportamiento en curva.

Es sorprendente como un coche con una distancia entre ejes tan corta se sujeta tan bien. La nobleza es total y el eje trasero desliza lo suficiente para permitir meter el morro con eficacia por donde el conductor quiere. Las reacciones son ágiles y, en algún momento, el contravolante puede ser necesario, pero el 106 Rallye avisa al conductor de sus «malas intenciones» y no es difícil volver a colocarlo en la trayectoria idónea.

***DURO Y ESTABLE** El enérgico tarado de la suspensión permite disfrutar al 106 Rallye de una estabilidad excelente en cualquier terreno.*



EQUIPAMIENTO

El equipamiento de serie comprende: asientos y volante deportivos, cuentavueltas, indicador de temperatura de agua, indicador de nivel y temperatura de aceite, limpia-lava parabrisas trasero, ventanillas traseras practicables, asiento trasero abatible, espejo de cortesía para conductor y acompañante, aviso de luces encendidas, faros halógenos H4, cinturones de seguridad y tapicería en color rojo, tapón del depósito con llave y retrovisores con reglaje manual desde el interior.

***BUENA BASE** El 106 Rallye va a ser el modelo utilizado este año en el Desafío Peugeot de Rallyes. Partiendo de una base tan buena, el espectáculo está asegurado.*

PEUGEOT 106 RALLYE: TODO UN DESAFIO

EL Peugeot 106 Rallye es el último representante de una saga de vehículos enfocados para la competición, que nació en el año 1976 con el entonces impresionante Simca Mil Rallye. Los 60 caballos de aquel primer modelo pasaron a ser 86 en el Rallye 2, una segunda evolución que incorporaba ya discos en las cuatro ruedas y un radiador de agua delantero (los Simca Mil llevaban el motor trasero). Llegados al año 83, el Talbot Samba Rallye retomó la iniciativa deportiva de los Simca y, a partir de un elaborado motor de 1,2 litros con dos carburadores de doble cuerpo, se obtuvieron 90 caballos en la versión de serie. El Peugeot 205 Rallye apareció en 1988 y, con el mismo motor del 106 pero con carburación, desarrollaba 103 caballos.

Ahora llega el Peugeot 106 Rallye, un modelo que, al igual que todos los anteriores coches de la saga «Rallye», servirá como base para adentrarse con éxito en el mundo de los rallyes. De hecho, el 106 Rallye será este año el coche utilizado en el ya tradicional Desafío Peugeot, toda una escuela de campeones.

Toda la potencia del motor se aprovecha al máximo, gracias a unos desarrollos de cambio bastante cortos y a un manejo de la palanca muy rápido; sin embargo, el sistema de dirección es mejorable, puesto que resulta excesivamente desmultiplicado para un coche de pretensiones tan deportivas. No es que vaya mal, pero resulta algo lenta y con muchas vueltas de volante. Por este motivo, la opción de la dirección asistida es recomendable, puesto que es mucho más directa y facilita más cualquier maniobra.

Los frenos detienen el 106 Rallye con bastante eficacia y los antinieblas delanteros han sido sustituidos por unas tomas de refrigeración para los discos delanteros que en el modelo de serie van cerradas.

En el interior se han dejado al margen todo tipo de lujos. El volante (estaría mejor revestido en cuero), los asientos delanteros (sujetan muy bien el cuerpo pero son algo cortos de banqueta) y la instrumentación son de corte deportivo, mientras que los colores rojos del enmoquetado y los cinturones de seguridad realzan la «estética de carreras». El nivel de acabado es bastante espartano y llaman la atención ciertos detalles de equipamiento: hay espejo de cortesía hasta para el conductor, pero la guantera carece de tapa y no hay salidas de aire en la consola central.

De todas formas, lo que se busca en este modelo son unas buenas aptitudes deportivas. El confort, el equipamiento o la sonoridad interior pasan a un segundo plano cuando se disfruta conduciendo y, en el Peugeot 106 Rallye, se disfruta de verdad. ○

Víctor M. Fernández
Fotos: **José Robledo**

FRENTE A SUS RIVALES

El Peugeot 106 Rallye carece de rivales con una filosofía tan rabiosamente deportiva, pero hay muchos que le pueden plantar cara y le hacen la competencia. Modelos como el Citroën AX GTi (1.786.683 ptas. y 95 cv), el mismo Peugeot 106 XSi (1.740.000 ptas. y 95 cv), el Suzuki Swift GTi (1.690.000 y 101 cv), el Rover 114 GTi 16V (1.687.000 ptas. y 103 cv) o el VW Polo G-40 (1.725.000 ptas. y 115 cv) tienen unas mecánicas con potencias similares, un equipamiento más completo y, por supuesto, un precio más elevado.

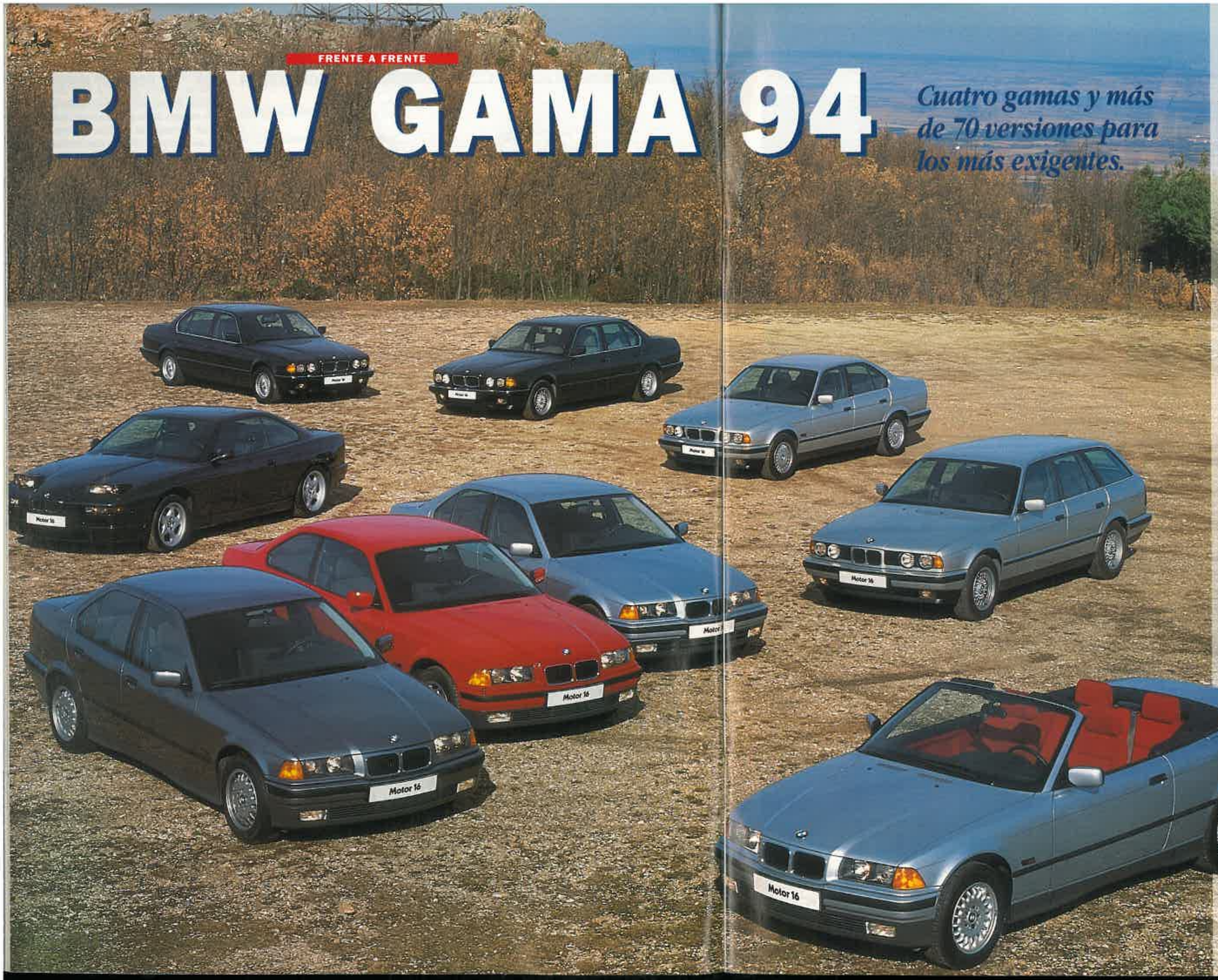
OPCIONES

Sistema antibloqueo de frenos ABR: 174.200 pesetas. Dirección asistida: 83.400 pesetas.

FRENTE A FRENTE

BMW GAMA 94

Cuatro gamas y más de 70 versiones para los más exigentes.



PARA el presente ejercicio, el importador de BMW en España presenta un catálogo con algo más de 70 opciones diferentes, una oferta (entre 3.100.000 y 17.000.000 de pesetas) para todos los gustos y necesidades. De hecho, la gama BMW ha evolucionado de tal forma que hay que romper el molde de que estos coches son únicamente modelos deportivos de elevadas prestaciones. Acometer una prueba de toda la gama de un fabricante es un desafío que nos ha llevado muchas semanas de trabajo, con pruebas y sesiones de fotos, para obtener un panorama general de lo que ofrece hoy en día.

Evidentemente, resultaba físicamente imposible probar cada una de las diferentes versiones, por lo que ha sido necesario reducir las pruebas a las 23 mecánicas básicas. Desde el pequeño BMW 316 con el nuevo motor de 102 caballos, hasta el espectacular BMW 850 CSi con 380 caballos. Curiosamente, tal diversidad de modelos, precios y características, se aglutina en torno a dos puntos comunes; la calidad y la tecnología. Todos los modelos de la gama destacan por su elaborada terminación y la incorporación de la técnica más avanzada en la industria del automóvil. Para el presente año se han introducido un buen número de mejoras, que van desde un equipamiento básico mucho más completo, hasta la aparición de motores y cajas de cambios totalmente nuevos o profundamente mejorados. Así pues, todos los BMW cuentan entre su equipamiento de serie con sistema de frenos antibloqueo ABS y volante con airbag, como elementos que mejoran la seguridad. Entre el equipamiento convencional se cuenta con los elevalunas eléctricos y el cierre centralizado. Este se puede completar con una amplia relación de opciones que permite a cada comprador hacer casi su BMW a medida.

Equipo de pruebas Motor 16

- **Carrocerías de dos y cuatro puertas.**
- **De 3.100.000 a 6.056.000 pesetas.**
- **Motores de gasolina y turbodiesel.**
- **De 102 a 192 caballos de potencia.**

SIN lugar a dudas, la Serie 3 de BMW es el caballo de batalla de la marca para llegar al gran público. La gran variedad de modelos que se ofrecen hacen de esta gama el camino ideal para entrar en el exclusivo mundo de la marca alemana. De cara a este año, en la Serie 3 hay bastantes novedades. En lo que se refiere a cuestiones de equipamiento, hay que destacar la ya mencionada generalización del ABS, el *airbag* para el conductor y los pretensores de los cinturones delanteros como equipo de serie. En lo que se refiere a novedades mecánicas, el protagonismo se lo llevan los motores de cuatro cilindros que han sido profundamente revisados. Así pues, la nueva gama cuenta con un nuevo 316, en carrocería de cuatro puertas y coupé. Este motor llama la atención por su excelente rendimiento. Los 102 caballos parecen más. La alegría de funcionamiento permite subir de vueltas y conseguir unas prestaciones dignas de un coche de más cilindrada. La versión Coupé se ve un tanto penalizada por el gran tamaño del neumático empleado. Las relaciones de cambio en este modelo están perfectamente adaptadas a la filosofía del motor. Esto mismo se puede ampliar al resto de la gama.

El BMW 318iS también es novedad, tanto por su mecánica mejorada en aspectos concretos tales como la admisión, como por el hecho de estar ahora disponible en la versión de cuatro puertas. Con esta nueva versión se abre enormemente el abanico de posibilidades dentro de la gama, ya que las ventajas de economía de este motor, frente al inmediatamente superior de seis cilindros y dos litros, pueden pesar mucho sobre un tipo de compradores. El BMW 318iS sorprende por su agilidad. Tal vez el único momento en el cual se hace evidente el poderío de la mecánica de seis cilindros es cuando se rueda a plena velocidad por autopista.

Aunque ya lleva algunos meses en venta, la novedad más evidente de la Serie 3 reside en el Cabrio. Para esta versión, BMW ha empezado por las motorizaciones altas. El motor seis cilindros de 2,5 litros es el encargado de mover el cabrio, aunque progresivamente se van a incorporar motorizaciones más modestas. Este modelo destaca por la excelete rigidez del chasis, punto crítico de la mayoría de los descapotables. El coche admite una conducción deportiva sin la menor queja en forma de crujido en sus entrañas. La habitabilidad interior apenas se ve reducida por la incorporación del mecanismo de la capota; sin embargo, el maletero sí que sufre una notable reducción. La ausencia de arco central se ve compensada, desde el punto de la seguridad, por la incoporación de unos reposacabezas de seguridad en las plazas posteriores. El accionamiento de la capota, ya sea en su versión manual o eléctrica, no plantea el más mínimo inconveniente.

En lo que se refiere a las versiones más conocidas, las de seis cilindros, hay que destacar como grandes argumentos su potencia y suavidad de marcha. Por su parte, los modelos diesel marcan un hito en cuanto a potencia y confort a bajo costo. Con estos coches queda bien demostrado que la conducción brillante no está reñida con la economía de funcionamiento. ❍

FICHA TECNICA

	316I	318I	318iS	320I	325I	325TD	325TDS
MOTOR							
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	6 en línea	6 en línea	6 en línea	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.596	1.796	1.796	1.991	2.494	2.498	2.498
Nº válvulas por cilindro	2 en cabeza	2 en cabeza	4 en cabeza	4 en cabeza	4 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección elect. y turbo	Inyección elect. Turbo Int.
Compresión	9,70 a 1	9,70 a 1	10,0 a 1	11,0 a 1	10,5 a 1	22,0 a 1	22,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	102 cv/5.500	115 cv/5.500	140 cv/6.000	150 cv/5.900	192 cv/5.900	115 cv/4.800	143 cv/4.800
Par máximo / r.p.m	15,3 mkg/3.900	17,1 mkg/3.900	17,8 mkg/4.500	19,4 mkg/4.500	25,0 mkg/4.200	22,6 mkg/1.900	26,5 mkg/2.200
TRANSMISION							
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 vel. o Auto.	Manual 5 vel. o Auto.	Manual 5 vel. o Auto.	Manual 5 vel. o Auto.	Manual 5 vel. o Auto.	Manual 5 vel. o Auto.	Manual 5 vel. o Auto.
DIRECCION Y FRENOS							
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/Tambor. ABS	Discos/Tambor. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS
SUSPENSIONES							
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES							
En orden de marcha (kg.)	1.190	1.205	1.240	1.315	1.330	1.335	1.350
Largo/ancho/alto (mm)	4.443/1.698/1.393	4.443/1.698/1.393	4.443/1.698/1.393	4.443/1.698/1.393	4.443/1.698/1.393	4.443/1.698/1.393	4.443/1.698/1.393
Capacidad del depósito (l)	65	65	65	65	65	65	65
PRESTACIONES Y CONSUMOS							
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	12,4	11,3	10,3	9,7	7,4	12,0	10,2
Velocidad Máxima (km/h)	197	201	212	212	234	198	213
Consumo Urbano (l/100 km) A 90 km/h	9,7	9,6	9,3	12,2	11,4	8,9	9,2
(l/100 km)	5,8	5,7	6,5	7,8	8,0	5,1	6,0
A 120 km/h (l/100 km)	7,4	7,4	8,4	8,6	10,1	6,8	7,9

***CASI AL COMPLETO** Con el Cabrio, la Serie 3 queda casi al completo. Pero este año habrá más novedades.*

- **Carrocerías de cuatro y cinco puertas.**
- **Motores de gasolina y turbodiesel.**
- **De 3.542.000 a 8.580.000 pesetas.**
- **De 113 a 286 caballos de potencia.**

LA Serie 5 tiene sobre sus espaldas la difícil misión de hacer de bisagra dentro de la gama de berlinas. No es fácil encontrar en toda la producción mundial un modelo que disponga en su gama de un motor de cuatro cilindros de 1.800 centímetros cúbicos y un ocho cilindros en V con cuatro válvulas por cilindros y cuatro litros de capacidad. A esta amplia gama de mecánicas hay que unir el aplomo y el confort de una gran berlina, en unas dimensiones muy razonables. Además de las mejoras de equipamiento que se han incorporado en todos los coches de la marca, en la Serie 5 se incorpora como novedad un nuevo cambio de marchas automático que sublima el concepto de la conducción sin problemas. El cambio automático AGS (Control Adaptable de la Transmisión), dispone de dos posiciones: la deportiva, en la cual la ley de funcionamiento del cambio responde a las máximas exigencias, o la adaptativa, que es la que incorpora la verdadera novedad. Esta posición adecúa el funcionamiento del cambio a la conducción y a los elementos externos, de forma que el funcionamiento del cambio se puede regir por cuatro niveles que van desde el muy económico hasta el superdeportivo. De esta forma, el conductor se puede olvidar de la posición elegida, ya que el procesador electrónico lo hará por él gracias a los datos que se obtienen sobre velocidad, aceleración longitudinal y transversal, movimiento del acelerador y otros. A estos programas se le unen otros dos para los casos extremos de circulación invernal y remolque. Cada vez que se pone en marcha el motor, el cambio se pone en posición adaptativa. Este cambio lo hemos podido probar en el 530i. La compenetración entre el rendimiento del motor y el funcionamiento del cambio es total. El comportamiento de este coche, común con el resto de la gama, destaca por su aplomo. Por presencia y comportamiento, los Serie 5 se pueden considerar como grandes berlinas, sin por ello sufrir los inconvenientes de tamaño y consumo de aquellas.

La única variante que ofrece la serie 5 en cuanto a carrocerías es el Touring, es decir el familiar. En este modelo se conjugan las necesidades de una familia sin perder nada de las virtudes de conducción de una gran berlina. Está disponible en versiones que van desde el 520 hasta el 540 en gasolina, además de las dos versiones turbodiesel, auténticas maquinas de viajar. Resulta particularmente interesante la versión con tracción a las cuatro ruedas, que acaba de sufrir mejoras en el sistema de tracción y ahora dispone de una ayuda electrónica basada en los sensores del ABS. ❍

FICHA TECNICA

	518I	520I	525I	530I	540I	525TD	525TDS
MOTOR							
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	6 en línea	6 en línea	8 en V	8 en V	6 en línea	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.796	1.991	2.494	2.997	3.982	2.498	2.498
Nº válvulas por cilindro	2 en cabeza	4 en cabeza	4 en cabeza	4 en cabeza	4 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección elect. y turbo	Inyección elect. Turbo Int.
Compresión	8,8 a 1	11,0 a 1	10,5 a 1	10,5 a 1	10,0 a 1	22,0 a 1	22,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	113 cv/5.500	150 cv/5.900	192 cv/5.900	218 cv/5.900	286 cv/5.800	115 cv/4.800	143 cv/4.800
Par máximo / r.p.m	16,5 mkg/4.250	19,4 mkg4.500	25,0 mkg/4.200	29,6 mkg/4.500	40,8 mkg/4.500	22,6 mkg/1.900	26,5 mkg/2.200
TRANSMISION							
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 vel. o Auto.	Manual 5 vel. o Auto.	Manual 5 vel. o Auto.	Manual 5 vel. o Auto.	Manual 5 ó 6 vel. o Auto.	Manual 5 vel. o Auto.	Manual 5 vel. o Auto.
DIRECCION Y FRENOS							
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,0	10,4	11,0	11,0	11,0	10,4	10,4
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS
SUSPENSIONES							
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	independiente	Independiente	Independiente	Independiente	independiente
PESO Y DIMENSIONES							
En orden de marcha (kg.)	1.360	1.445	1.490	1.565	1.605	1.465	1.480
Largo/ancho/alto (mm)	4.720/1.751/1.412	4.720/1.751/1.412	4.720/1.751/1.412	4.720/1.751/1.412	4.720/1.751/1.412	4.720/1.751/1.412	4.720/1.751/1.412
Capacidad del depósito (l)	80	80	80	80	80	80	80
PRESTACIONES Y CONSUMOS							
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	12,4	10,8	8,6	7,7	7,8	13,3	10,8
Velocidad Máxima (km/h)	191	203	228	235	240	193	205
Consumo Urbano (l/100 km)	10,4	11,1	12,2	15,0	17,3	10,1	9,8
A 90 km/h (l/100 km)	6,8	7,1	8,5	9,2	10,3	6,6	7,0
A 120 km/h (l/100 km)	9,2	9,8	10,6	11,6	13,5	8,9	9,4

***DOS CARROCERIAS** En la Serie 5 hay casi treinta posibilidades para elegir, gracias a las combinaciones entre mecánicas, transmisiones y las dos carrocerías, berlina y familiar, disponibles.*

***DETALLES BMW** En todo BMW se puede encontrar un juego de herramientas en el maletero. En el modelo Touring (izquierda), este maletero es de gran capacidad.*

- **Carrocerías con versión larga y corta.**
- **De 6.654.000 a 12.743.000 pesetas.**
- **Motores de seis, ocho y doce cilindros.**
- **De 188 a 300 caballos de potencia.**

EN esta serie, el conductor se encuentra con la máxima expresión del lujo según BMW. La incorporación de los modernos motores de ocho cilindros en V, de avanzada tecnología de gestión y fabricación, ha supuesto una racionalización de esta gama, que ahora cuenta con tres tipos de motores. No obstante, para aquellos que necesitan todavía más, BMW ha previsto una versión que alarga la longitud total del coche en diez centímetros y que permite disfrutar a los ocupantes del asiento posterior de un espacio extra. En cualquiera de sus cuatro motorizaciones, los Serie 7 brillan por una excelente agilidad de marcha. Sin olvidar que se trata de grandes berlinas en las que se busca el confort ante todo, cualquiera de estos coches satisface a los conductores con aspiraciones. No es frecuente encontrar coches que ronden los cinco metros de largo y que se muevan con la agilidad y seguridad que lo hacen estos BMW. Como buque insignia de la escuadra BMW, el Serie 7 es el escaparate de la más avanzada tecnología. Elementos tales como el cristal doble y el sistema de ayuda al aparcamiento, están disponibles en estos modelos. ❍

***MAXIMA EXPRESION** Aunque a simple vista parece difícil de determinar, hay casi un palmo de diferencia en el largo total de estos dos modelos.*

FICHA TECNICA

	730I	730I	740I	750I
MOTOR				
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en línea	8 en V	8 en V	12 en V
Cilindrada (c.c.)	2.986	2.997	3.982	4.988
Nº válvulas por cilindro	2 en cabeza	4 en cabeza	4 en cabeza	2 en cabeza
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,5 a 1	10,5 a 1	10,0 a 1	8,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	188 cv/5.800	218 cv/5.900	286 cv/5.800	300 cv/5.200
Par máximo / r.p.m	26,5 mkg/4.000	29,6 mkg/4.500	40,8 mkg/4.500	45,9 mkg/4.100
TRANSMISION				
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 vel. o Auto.	Manual 5 vel. o Auto.	Manual 5 ó 6 vel. o Auto.	Automática 4 vel..
DIRECCION Y FRENOS				
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,6	11,0	11,0	11,6
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS
SUSPENSIONES				
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES				
En orden de marcha (kg.)	1.600	1.565	1.605	1.1.830
Largo/ancho/alto (mm)	4.910/1.845/1.411	4.910/1.845/1.411	4.910/1.845/1.411	4.910/1.845/1.411
Capacidad del depósito (l)	90	90	90	102
PRESTACIONES Y CONSUMOS				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,9	9,0	7,8	7,7
Velocidad Máxima (km/h)	225	227	240	250
Consumo Urbano (l/100 km)	16,9	14,4	15,6	18,2
A 90 km/h (l/100 km)	7,9	9,7	8,9	10,2
A 120 km/h (l/100 km)	10,2	11,4	11,6	13,4

***FACIL DE APARCAR** El sistema ideado por BMW de sensores, resulta de gran ayuda en tráfico urbano.*

***NOMBRE MITICO** Las siglas CSI llevan impregnado el sabor de los triunfos deportivos de la marca.*

- **Desde 11.251.000 hasta 17.000.000 de pesetas.**
- **Motores de ocho y doce cilindros.**
- **De 286 a 380 caballos de potencia.**
- **Cajas de cambios manuales de seis marchas o automáticas.**

AUNQUE los momentos de crisis no son los más propicios para los grandes deportivos, el 850 ha sido catalogado, desde su nacimiento, como uno de los más racionales. Sus argumentos son contundentes, ya que frente a las formas desmesuradas y las reacciones brutales de otros, el 850 presenta un nivel de confort elevado y una facilidad de conducción que pone la velocidad al alcance de todos los públicos. Aunque su terreno natural son las grandes autopistas, los diferentes sistemas de ayuda, el ABS y el ASC+T, hacen que la conducción por carreteras de segundo orden sea muy segura, incluso en condiciones adversas. El escalón más elevado de esta gama lo ocupa el 850 CSi, que se diferencia del Ci, fundamentalmente, en un motor de más capacidad y potencia, así como en unos esquemas de suspensión más duros.

El talante netamente deportivo de este modelo queda bien patente al ser uno de los pocos coches que la marca ofrece exclusivamente con cambio manual. Y, a propósito de este cambio, hay que decir que en esta versión la caja de cambios de seis marchas no es un argumento de márketing, sino algo verdaderamente útil para aquel que quiera explorar los elevados límites del coche. ○

FICHA TECNICA

	840 Ci	850 Ci	850CSi
MOTOR			
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8 en V	12 en V	12 en V
Cilindrada (c.c.)	3.982	4.988	5.570
Nº válvulas por cilindro	4 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1	8,8 a 1	9,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	286 cv/5.800	300 cv/5.200	380 cv/5.300
Par máximo / r.p.m	40,8 mkg/4.500	45,9 mkg/4.100	56,1 mkg/4.000
TRANSMISION			
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 6 vel. o Auto.	Manual 6 vel. o Auto	Manual 6 vel.,
DIRECCION Y FRENOS			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,5	11,5	11,6
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	1.780	1.790	1.865
Largo/ancho/alto (mm)	4.780/1.855/1.340	4.780/1.855/1.340	4.780/1.855/1.340
Capacidad del depósito (l)	90	90	90
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,9	7,0	6,0
Velocidad Máxima (km/h)	250	250	250
Consumo Urbano (l/100 km)	17,7	18,1	19,8
A 90 km/h (l/100 km)	7,9	9,0	8,5
A 120 km/h (l/100 km)	9,6	10,0	10,2

***DOCE CILINDROS** Después de aumentar su cilindrada, este motor llega a la increíble cifra de 380 caballos.*

SI QUIERES POTENCIAR NUESTRA ECONOMIA PRODUCTIVA:

ADQUIERE PRODUCTOS CREADOS Y FABRICADOS EN NUESTRO PAIS

DERBI, primer fabricante de ciclomotores íntegramente nacional, contribuye desde hace más de 70 años al desarrollo de nuestra economía y te ofrece la mejor tecnología mundial (8 veces campeona del mundo de constructores y 10 veces de pilotos españoles) y los más avanzados diseños.

AHORA 6% IVA

CREADOS Y PRODUCIDOS CON ORGULLO EU DERBI

VARIANT SLE X

VARIANT START WORLD CHAMPION

VARIANT BOX

SENDA

VAMOS

FENIX

CAMPEONA DEL MUNDO DERBI RABASA

HACEMOS PAIS.

La tecnología Agip ha creado

TECSINT

El primer lubricante ENERGY CONSERVING II

El reciente y revolucionario concepto ENERGY CONSERVING II, identifica a los lubricantes que optimizan el rendimiento de un motor: disminuyen al máximo la fricción interna, permiten que el motor entregue más potencia y reducen el consumo de combustible en un 2,7% como mínimo, reduciendo así el impacto medio-ambiental.

AGIP TECSINT, gracias a su graduación SAE 5W/30 y a sus innovadoras bases 100% sintéticas de diésteres, posee la combinación ideal de VISCOSIDAD, LUBRICIDAD, VOLATILIDAD y DETERGENCIA tal, que le han permitido reducir el consumo de combustible en un 3% con respecto a un lubricante tipo, por lo que ha sido clasificado como el primer ENERGY CONSERVING II en España.

Por el bien de su automóvil y de la limpieza del medio-ambiente, utilice lubricantes ENERGY CONSERVING II. Sólo AGIP los tiene.

Agip

M

HEMOS dejado para el final los dos modelos que levantan pasiones. Se trata del M3 y del M5. Auténticas máquinas de correr, en las cuales los técnicos de Motorsport, filial de la marca dedicada a las preparaciones especiales y a la competición, han volcado toda su sabiduría. Son caprichos de siete y once millones respectivamente, que se justifican sólo para los que gozan con automóviles que rozan la perfección sobre el asfalto. Su base mecánica no difiere de la del resto de los compañeros de gama y con una estética similar a sus hermanos, los Serie 3 y Serie 5, son lobos con piel de cordero. Mantienen un habitáculo utilizable por cuatro adultos. El nivel de confort, con las limitaciones propias de una suspensión deportiva, es razonable y su utilización cotidiana no es nada descabellado.

El carácter exclusivo y limitado de estos dos productos de la tecnología se ve reflejado en unos precios que sólo los más apasionados pueden entender. ○

FICHA TECNICA

	M3	M5
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en línea	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.990	3.795
Nº válvulas por cilindro	4 en cabeza	4 en cabeza
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,8 a 1	10,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	286 cv/7.000	340 cv/6.900
Par máximo / r.p.m	32,6 mkg/3,600	40,8 mkg/4.750
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,7	11,0
FRENOS		
Sistema(Del/Tras)	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg.)	1.460	1.650
Largo/ancho/alto (mm)	4.433/1.710/1.335	4.720/1.751/1.392
Capacidad del depósito (l)	65	90
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,0	5,9
Velocidad Máxima (km/h)	250	250
Consumo Urbano (l/100 km)	13,0	18,0
A 90 km/h (l/100 km)	6,5	9,0
A 120 km/h (l/100 km)	7,9	10,4

OFERTA DE LANZAMIENTO.
Del 1 de Febrero al 28 de Febrero.
1.000* pts. menos

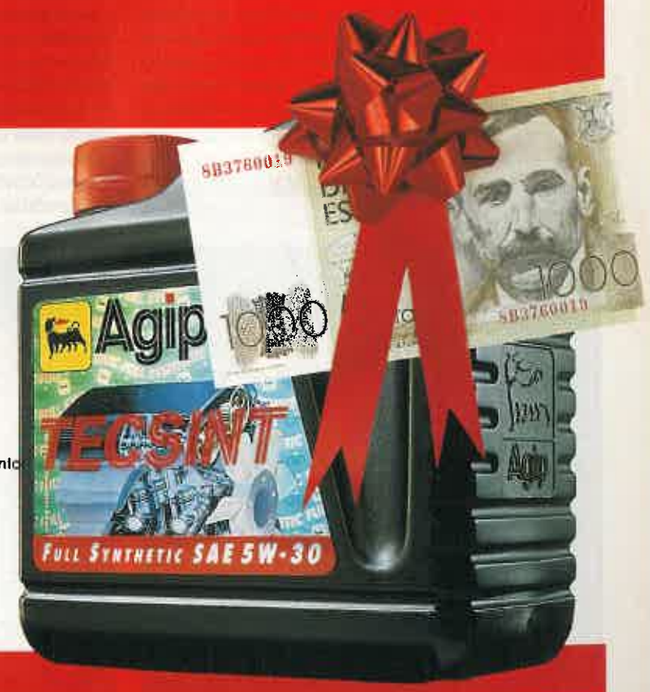
Pídalo en su establecimiento habitual, o llámenos a la linea

900 21 10 50

LLAMADA GRATUITA

le informaremos donde puede localizarlo.

* 1.000 Pts. de descuento al envase de 4 litros. 500 Pts. de descuento al envase de 2 litros. 250 Pts. de descuento al envase de 1 litro. Sobre P.V.P. con IVA.



Agip

BMW-Rover

MENAGE A TROIS

Súbitamente, sin que nadie se lo esperase, la noticia llegó a los medios de comunicación: los alemanes de BMW se hacen con el control de la británica Rover. Se cierra una operación, de capital importancia para el futuro de la automoción en Europa, en la que, como en las comedias de enredo, hay una gentil damisela británica de buen ver, un ricachón galán germano y un japonés que puede quedarse compuesto y sin novia, tras seis años de cortejo.

Conmoción en el mundo del automóvil porque esto significa, cuanto menos, un nuevo reparto de la tarta y un paso más hacia la integración de las marcas europeas; algo que todos los especialistas vienen anunciando desde hace décadas, pero que la reciente ruptura entre Renault y Volvo, parecía poner en solfa.

Las cuestiones pendientes de este novedoso acuerdo son: porqué se hace; qué beneficios aporta a cada parte; cuál es el futuro de ambas compañías en su marcha conjunta y cuál es la repercusión sobre otras marcas indirectamente implicadas.

Rover nace en Gran Bretaña en 1904, como marca del grupo Starley and Sutton. En 1968, tras no pocas vicisitudes, pasa a integrarse dentro del grupo estatal British Leyland, en el que se agruparon la gran mayoría de marcas británicas, como Jaguar, Austin, Morris, Triumph o Daimler.

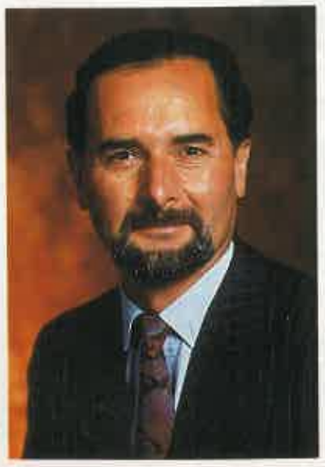
Las dificultades financieras del grupo obligaron a la privatización de BL. La firma British Aerospace compró en 1989 Rover Group, que comprende las marcas Rover, MG y Land Rover. La marca japonesa Honda ha ido también adquiriendo participaciones de Rover. En la actualidad, la participación japonesa alcanza el 20 por ciento.

Precisamente la llegada de Honda es la que ha permitido, en estos últimos años, la profunda transformación de Rover. El intercambio tecnológico (mejor habría que hablar de transferencia tecnológica de Honda hacia Rover) entre ambas compañías ha traído excelentes frutos, con productos de calidad y diseño atractivo que han posibilitado que Rover sea la única marca europea que ha mejorado sus ventas en este último año. En la actualidad su gama está compuesta por el Metro (creado en 1980 como Austin) el Rover 200/400 (equivalente al Honda Concerto, nacido en 1989 y que también se fabrica en GB), el Rover 600 (el más moderno Rover, equivalente al Honda Accord, creado en 1993 y sustituto de los Rover Maestro y Montego, dejados de producir) y finalmente, el Rover 800, primer fruto de la colaboración con Honda.

Además de los turismos, Rover es el líder europeo en la fabricación de coches todo terreno. Su filial Land Rover fabrica los Range Rover, Discovery y Defender.

Rover vendió 361.000 coches en Europa durante el pasado año, frente a los 331.500 del año 92. Es la única marca que presume de cifras positivas (un 8,9 por ciento), en un mercado que perdió un 15 por ciento. Su cuota de mercado fue del 3,5 por ciento, frente al 2,5 del año anterior.

BMW tiene una historia algo más reciente. Nació en 1916, en plena Guerra Mundial, para colaborar en el esfuerzo bélico germano, como fabricante de motores de aviación; de ahí su logotipo, que no es otra cosa que la estela de una hélice, modernizada con el paso del tiempo. En 1928 compra la patente de fabricación de los coches Dixi, iniciando su carrera como constructor de automóviles. Tras la Segunda Guerra Mundial, en que sus instalaciones de Munich fueron totalmente arrasadas, renace con la ayuda del capital americano del plan de resurgimiento económico alemán. En 1951 aparece el modelo 501 y poco a poco se va especializando en modelos de las gamas medias y altas. Es a mediados de los años 70, con la aparición de la Serie 3 (como evolución del mítico 2002) cuando comienza el despegue de la marca bávara. Apoyada en sólo tres gamas, la 3, la 5 y la 7, ha superado a su gran rival entre los fabricantes de coches de lujo, Mercedes.



***RAPIDO ACUERDO** Apenas han tardado dos meses en ponerse de acuerdo Bernard Pitchesrieder (a la izquierda), presidente de BMW y George Simpson, presidente de Rover.*

En el pasado año vendió en Europa 370.000 unidades, casi 60.000 menos que el año 92, pero sigue conservando una economía muy saneada. En los últimos cinco años, sus balances oscilan entre los beneficios de 1.580 millones de marcos en 1991 y 860 en 1988. Aunque se desconoce la cifra de 1993, se estima que superará los 200 millones de marcos. En plena ebullición de éxitos, construye en estos momentos una fábrica en Estados Unidos, que espera poner en producción a finales de este año.

Hace algún tiempo que BMW quiere aumentar su capacidad de producción para poder ampliar su gama de productos. Le falta, claramente, un modelo pequeño por debajo de la Serie 3 y le gustaría entrar en dos «nichos» de mercado de gran importancia en estos años próximos: los monovolumen y los todo terreno. En definitiva, BMW no ha ocultado su deseo de convertirse en una marca maximalista, con una producción por encima del millón de unidades, siempre que no abandone los standars de calidad que le han llevado a estos éxitos.

La operación de compra de Rover se inscribe en este contexto. Se hace cargo de una firma que en la actualidad aumenta su prestigio y su imagen mes a mes. De la mano de Honda, Rover ha logrado superar los problemas de calidad y obsolescencia tecnológica que le habían llevado al borde del abismo hace tan sólo cinco años.

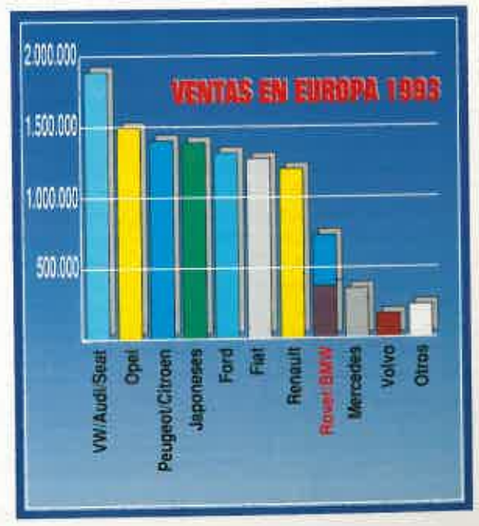
Rover le ofrece la posibilidad de entrar en los segmentos más populares del mercado. ¿Se imaginan un pequeño Metro con calidad y motor BMW? BMW encuentra, también en esta operación de compra, la forma de dar salida a una producción de motores que como marca no es capaz de absorber. Pese a que BMW suministra motores a Chrysler y a algunos pequeños fabricantes, como Bertone, sigue teniendo sobrecapacidad. Utilizar Rover para dar salida a esta produción es beneficioso para ambas partes.

Por si estas ventajas fueran pocas, BMW se encuentra ahora con que es el fabricante más importante de Europa de coches todo terreno, gracias a Land Rover. Precisamente Land Rover tenía un problema serio de motorizaciones, especialmente en lo que a diesel se refiere. Tras utilizar durante una temporada los motores VM, diseñó conjuntamente con Perkins un motor diesel para sus todo terreno, pero no se juzgó suficientemente adecuado para el Range Rover que, en su remodelación de 1995, ya ha anunciado que utilizará motores BMW. En definitiva, en menos tiempo de lo que se piensa, los Range, Defender y Discovery utilizarán motores diesel BMW, probablemente los mejores del mundo en este tipo de aplicaciones.

Queda por resolver el escollo de Honda. Los analistas, especialmente los británicos, no se ponen de acuerdo sobre la continuidad de los japoneses en el consejo de Rover. En el comunicado oficial de BMW se hace mención al deseo de la marca muniquesa de continuar con la colaboración técnica Rover-Honda, pero lo cierto es que la venta de las acciones a BMW no ha gustado nada en Japón. Tampoco debe olvidarse que British Aerospace hace ya varios meses que quiso vender sus acciones a Honda, que contestaron que sólo comprarían el 48 por ciento de las acciones, sin comprometerse a la compra total a medio o largo plazo. Esta negativa fue la que llevó a Rover a contactar con BMW, llegando ambas firmas a un acuerdo en apenas dos meses de conversaciones.

Ahora, el grupo BMW se encuentra con una producción del orden de 725.000 coches en Europa, a los que habrá que sumar 200.000 en Estados Unidos (como capacidad máxima) a partir de 1995. Se convierte en el sexto constructor europeo, posición en la que ya se encontraba, pero muy cerca de la barrera psicológica del millón de unidades, lo que le permite entrar en el club de grandes constructores mundiales. ○

José María Cernuda



Citroën Hispania

AIRES DE CAMBIO

DESDE hace pocos días, Citroën Hispania tiene un nuevo director general en la persona de Arnaud de David Beauregard, que sustituye a Yves Jouchoux.

Este no ha sido el único cambio llevado a cabo, ya que dos miembros del consejo de dirección, Magda Salarich y Paulino Alonso, han sido ascendidos a puestos de mayor responsabilidad en la casa matriz, en la sede central de París.

Arnaud de David Beauregard, además de continuar con la tradición de los nombres complicados, llega a Citroën Hispania en uno de los momentos más dulces de su historia. Los casi cuatro años de dirección de Jouchoux (continuación del período de Claude Satinet) se han caracterizado por la eclosión y consolidación de la marca en el mercado español, que en apenas cinco años ha pasado de una cuota del 7 al casi 11 por ciento; y lo que es más importante: a la renovación completa de sus sistemas productivos, modernizando las instalaciones de Vigo que son, para muchos de los responsables, las más eficientes de la marca.

La presidencia de Citroën Hispania la ocupa Ignacio Bayón, que sustituyó hace dos años al carismático Antonio Garrigues. Bayón, como tantos otros presidentes, no tiene una función ejecutiva.

La historia reciente de Citroën es difícil de comprender sin la permanente presencia de Luis Zapatero. Es el creador del nuevo espíritu de la compañía y desde su puesto de director general adjunto, es el autor de la transición entre los directores generales franceses que se han ido turnando en los últimos años.

Zapatero, en Citroën desde hace 35 años, es también el creador e impulsor del actual equipo que dirige la filial española; un equipo relativamente joven, que está ya ocupando puestos de responsabilidad en Francia, lo que era inimaginable hace tan sólo una década. En su dilatada permanencia, Zapatero ha recorrido todas o casi todas las secciones: desde jefe de personal, hasta director de la fábrica de Vigo. Obsesionado por la calidad, llegó a ser responsable de la implantación de nuevos sistemas de control de calidad en toda la Compañía. Tras este período en Francia, regresó a España como director general adjunto en enero de 1986. Su prestigio profesional y académico (sus conferencias en todo tipo de foros son siempre seguidas con gran interés), le proporcionan un liderazgo indiscutible en Citroën Hispania.

El Consejo de Dirección estaba formado hasta hace pocas semanas por nueve directores. Siete de ellos continúan en sus funciones. En el cuadro adjunto aparecen sin embargo, sólo seis, porque Honorio Pertejo no se incluye. Pertejo es el director general de Sogedac, la empresa que se encarga de las compras para todo el grupo PSA (Citroën más Peugeot).

La marcha de Paulino Alonso y Magda Salarich ha servido para reestructurar algunos departamentos. La Dirección de Marketing se desmembra; los departamentos de análisis y mercado pasan a depender directamente de la Dirección General, mientras que Métodos, Formación Comercial y Promociones, ahora dependen de Emilio Arteaga, como responsable comercial.

En cuanto a la Dirección de Métodos y Medios Industriales, que ocupaba Alonso, se integra en la Dirección de Planificación Industrial, de Pedro Piñeiro.

El año 93 no ha sido tan brillante como el anterior. Beauregard llega en un punto de inflexión en la marcha de resultados. El equipo responsable tiene por delante la dura labor de mantenerse en la posición de privilegio que han heredado o han ayudado a consolidar. No es fácil porque la competencia aprieta y la gama envejece, pero lo que es importante es que cuentan con el total apoyo de la casa matriz; donde se admira y respeta el trabajo llevado a cabo en estos años. ○

José María Cernuda

Director General y Consejero Delegado

Pocas referencias se tienen del nuevo Consejero-Delegado. Viene a sustituir a un hombre de enorme carisma y prestigio, como es Yves Jouchoux. Se sabe de él que ha sido el responsable de ventas de motores del grupo PSA, donde ha realizado una brillante labor.

Arnaud de David Beauregard

Director General Adjunto

Zapatero es sin duda el alma mater de Citroën Hispania. Su nacionalidad española le dificulta acceder al cargo de Consejero-Delegado. Se desenvuelve bien tanto en las áreas comerciales como técnicas. Goza de reconocido prestigio académico y se le escucha en la Administración.

Luis Zapatero

EN LA ZONA FRANCA DE VIGO
La fábrica de Citroën, en la Zona Franca de la localidad pontevedresa es hoy día una de las más eficientes y competitivas del conjunto de PSA en Europa.

Director Comercial

Emilio Arteaga

Es el responsable de las excelentes relaciones de la red comercial con su casa matriz. Buen negociador y creador de una agresiva política comercial que le ha reportado resultados innegables. De formación técnica, se ha adaptado al área comercial.

Director de Personal

Pedro Rivas

El bajo nivel de conflictividad de Citroën se debe en buena parte a la gestión del equipo que dirige «Perico» Rivas, un veterano jesuita que presume de ser el más viejo en un equipo joven. De carácter afable y cordial, es un deportista nato que contagia su espíritu a la empresa.

Director Gestión y Finanzas

Angel Pascual

Es el hombre de los números en Citroën, con una dificultad añadida: su departamento se encuentra repartido entre Vigo y Madrid. Esta dispersión geográfica no le impide llevar a cabo su trabajo con enorme rigor, vetando algunas veces proyectos de elevado coste.

Dtor. Planificación Industrial

Pedro Piñeiro

Especialista en calidad, ha pasado por todas las secciones de la planta. Tras un periodo en Rumanía, regresó a Vigo, donde se ocupa de los proyectos de futuro. Su departamento se ha visto recientemente reforzado con parte de la departamento de P. Alonso.

Director de Calidad

Jean Marie Roquet

Es el único director francés en un colectivo de fuerte acento gallego. Como Piñeiro, pasó una temporada en Rumanía, en la fábrica de Olcit, antes de ser el responsable de la planta de Reims y jefe de Personal en Metz. La importante mejora en calidad es su gran obra.

Director Fábrica de Vigo

Javier Riera

Riera es uno de los miembros del consejo con más experiencia. Desde hace 13 años dirige la fábrica de Vigo, en el periodo de mayores cambios de su historia y es el responable de que Vigo sea tenida en Francia como una de las mejores plantas de PSA.

Escuela de conducción y seguridad de Audi

APRENDER A TIEMPO

Quattro es sinónimo de seguridad. La ventaja de este sistema de tracción a las cuatro ruedas implantado en 1980 en el Audi Quattro era tal que el conductor no conseguía sacar el máximo rendimiento. Por tal motivo fue creada en 1983 la escuela del fabricante alemán. El objetivo principal era hacer más comprensible su funcionamiento al usuario y, además, que el conductor sepa responder ante cualquier situación peligrosa.

AL contrario de otras escuelas de perfeccionamiento, la de Audi trata principalmente de que el conductor salga de los diferentes cursillos con un nivel de conducción que se podría definir como seguro. Y lo cierto es que es la única que cuenta con el reconocimiento del Consejo alemán de Seguridad en el Tráfico, y encima algunas compañías de seguros germanas hacen un pequeño descuento a los participantes en las pólizas a todo riesgo. Hacer lo correcto ante una situación peligrosa o responder en caso extremo se antepone a saber cómo se obtiene el mejor rendimiento del motor, si bien también hay cursos más intensivos y de conducción deportiva.

Una de las enseñanzas básicas, amén de la postura al volante, posición correcta del cinturón de seguridad, reposacabezas y manos en el volante, es que el conductor aprenda a frenar. En el supuesto de que un obstáculo aparezca de repente, la diferencia entre una frenada brusca sin más (al girar el volante siempre se tiende a levantar un poco el pedal del medio) y otra sin mover un ápice el pie de la «tabla», pueden ser unos pocos metros valiosos. Lo mismo ocurre en una frenada en curva con el suelo deslizante. Siempre que el vehículo tenga ABS, frenar a una velocidad de unos 70 kilómetros por hora justo en el sitio donde empieza el viraje y seguir con el pedal a fondo con el volante girado durante todo el recorrido no supone el menor problema (sí podría haberlo si no se aprieta fondo).

Otro de los interesantes ejercicios que se realizan en la Escuela de Conducción y Seguridad de Audi es aprender a salir de un coche volcado. Gracias a un simulador se puede realizar además con el vehículo volcado de lado. Una operación sencilla pero que requiere cuatro reglas básicas para no sufrir una lesión. En el caso de quedar con el coche volcado de lado (con la puerta del pasajero en el suelo) lo primero que hay que hacer es sacar la pierna derecha y apoyarla en la puerta, después es recomendable sujetarse con la mano derecha en el asiento del pasajero, quitarse el cinturón, sacar la otra pierna y salir por arriba. Si el vehículo está volcado sobre el techo, lo primero es poner la mano encima de la cabeza y presionar la barbilla contra el esternón para proteger la columna, después hay que buscar un lugar en el salpicadero para apoyar los pies y mantenerse, al mismo tiempo, firme en el asiento, la tercera operación es quitarse el cinturón y, por último, salir a gatas. En el caso de que las lunas laterales no se rompan, Audi recomienda llevar un martillo especial (debe estar ubicado a mano), ya que con un pequeño toque la rotura del cristal es instantánea. Si no se puede salir por estar heridos, la persona que presta auxilio debe actuar con mucha suavidad, inclinando nuestra cabeza hacia delante y sacar al ocupante del vehículo como si fuera un saco de patatas, es decir, debe cogerse con sus hombros.

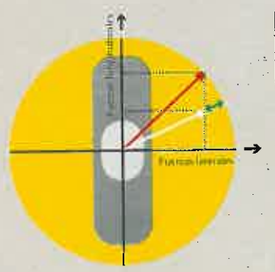
En España la escuela, que tiene al primer ganador del París-Dakar, Kottulinski, como monitor, está trabajando con clientes o potenciales clientes de la marca de los cuatro aros aunque de momento no está previsto que se haga para todo el público. ○

Javier Gutiérrez

***SIMULADOR** Aprender a salir de un coche volcado es uno de los ejercicios de la escuela de Audi.*

***MEJOR EL QUATTRO** El Audi con tracción total (izquierda) ofrece una mayor estabilidad que uno con tracción trasera (arriba).*

EL PORQUE DEL QUATTRO



UNAS pequeñas nociones de física nunca vienen mal a la hora de hablar de estabilidad. Se empieza con el círculo de Kamm (izquierda) donde se muestra las fuerzas que actúan sobre la rueda. Cuando la resultante de las dos fuerzas (aceleración y centrífuga) queda dentro del círculo la adherencia es suficiente, pero si queda fuera el vehículo empieza a patinar. Por tanto, cuantas menos fuerzas longitudinales tenga que transmitir una rueda mejor se compensarán las fuerzas laterales y, en consecuencia, la tracción total permanente es lo lógico para una buena estabilidad en curvas. En todos los Audi Quattro las fuerzas motrices se distribuyen sobre las cuatro ruedas según las necesidades y dependiendo del estado de la carretera gracias al diferencial Torsen. En los vehículos de tracción delantera todas las fuerzas están concentradas en las ruedas delanteras, por lo que disminuyen las fuerzas laterales, es decir, mayor tendencia al sub-viraje o irse de frente que en otros tipos de tracción. En los trasera, es la parte posterior la que tiende a «colear». En la escuela de Audi se enseña esta teoría en un círculo mojado para comprobar más rápidamente al acelerar a fondo y quitar gas de repente con los tres tipos de tracción.

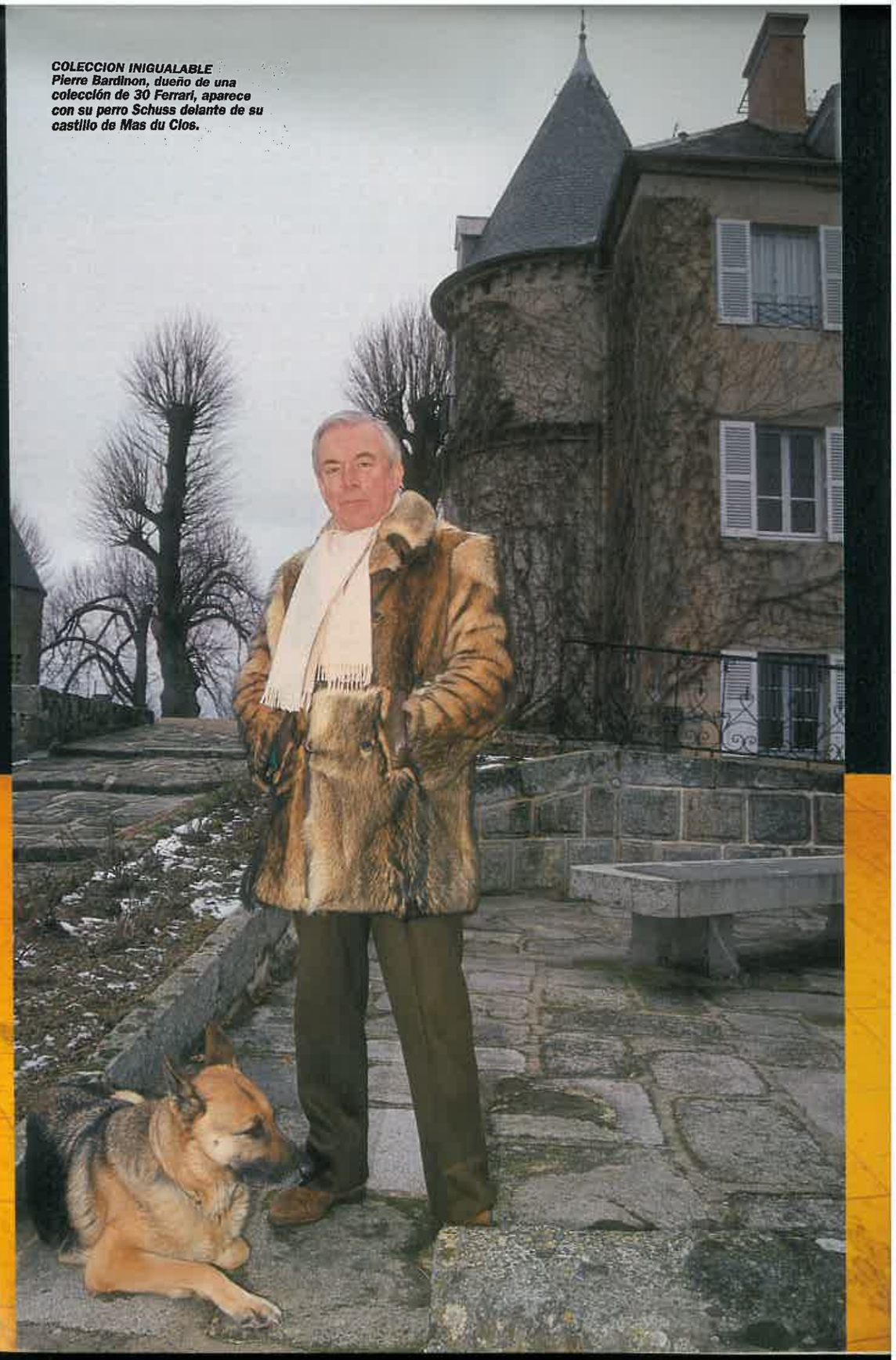
Pierre Bardinon

EL CASTILLO ENCANTADO

Pierre Bardinon y su propiedad del Mas du Clos son dos nombres que los amantes de los automóviles de colección, y muy especialmente los ferraristas, reconocen como unos de los más representativos de la cultura y devoción al mito del Cavallino Rampante. Ser su huésped durante una fría jornada invernal, como en este caso, es un privilegio.

ES un castillo con todas las de la ley, con su muralla, sus altas paredes y su torreón. También hay unas cuadras, pero ésas son muy especiales, y todavía más peculiar es el jardín. Desde fuera nada se adivinaría, salvo que ese día Pierre Bardinon o alguno de sus amigos de confianza se dé al placer que hace del Mas du Clos un lugar fuera de lo común. El visitante desprevenido se verá sorprendido por un fuerte sonido, un sonido que para algunos será infernal, pero que para los amantes de las bellas mecánicas sonará como la mejor de las músicas: es el inimitable cantar de un V-12 de Maranello. Y es que «Monsieur» Bardinon tiene un circuito en su jardín, un circuito de nada menos que 3,1 kilómetros de longitud y en el que hace correr las joyas que a buen recaudo se encuentran en el interior de los edificios anexos al castillo. Se trata de una de las mejores, por no decir la mejor, colección privada de Ferrari que encontrarse pueda. Nada menos que una treintena de estos coches, pero todos ellos modelos exclusivos sea por su palmarés, sea por el escaso número de ejemplares construidos, como se verá más adelante.

El Mas du Clos está situado en el centro de Francia, entre Limoges y Clermont-Ferrand, en la región denominada «La Creuse», en pleno Macizo



COLECCION INIGUALABLE
Pierre Bardinon, dueño de una colección de 30 Ferrari, aparece con su perro Schuss delante de su castillo de Mas du Clos.

36 MODELOS. Son los que posee del GTO del año 1962.

312 PB. Campeón en la Targa Florio.

375 PLUS. Se hizo con el primer premio en LeMans del 54.

BARCHETTA. Impresionante este 410 del año 1955.

Central y no muy lejos del célebre Puy de Dome. Ahí, entre suaves colinas, verdes prados y espesos bosques, se encuentra el territorio de Bardinon: las 250 hectáreas del Mas du Clos. Ahí es donde el matrimonio formado por Yanne y Pierre disfruta los mejores momentos de su vida. En efecto, la semana de esta pareja se rige por un inamovible ritmo: el domingo por la tarde, siempre por carreteras secundarias, se dirigen a París, para desde ahí controlar sus negocios basados en la industria de los curtidos, una de las riquezas tradicionales de La Creuse. Los jueves, es la hora del regreso a casa. El castillo del Mas du Clos es una preciosa construcción en piedra vista que los Bardinon han adecuado a su gusto pero siguiendo las tradiciones: piedra y madera, solidez y confort. Amantes del arte y los artistas, en cada rincón se descubren esculturas, antigüedades, cuadros, mil y un detalles colocados con el mejor de los gustos, porque nada falta pero nada sobra. Ese gusto por las cosas bellas les viene de lejos a los Bardinon, no en vano el abuelo ya era protector de artistas. De todos modos ésa no era la única pasión del antepasado y así también la mecánica tenía un hueco importante en su vida: «Cuando de noche regresaba a casa tras haberse divertido con los amigos, antes de acostarse limpiaba su Hispano Suiza con el chófer». Visto esto se puede comprender el porqué de esas dos pasiones de Bardinon, pero para terminar de centrar a este personaje queda una última y no menos importante consideración, la atracción imparable que sobre él ejerce el mundo del vino y la vid. Así, cuando se le hace escoger entre coches y caldos, confiesa sin rubor: «¡Los vinos son lo primero! Me educaron así, antes me enseñaron a beber que a conducir». Y luego añade: «Durante la semana, en París, no lo pruebo, pero aquí... aquí bebo demasiado». Esa pasión es patente en toda su casa, puesto que una gran parte de la decoración se basa en motivos vinícolas y, además, ser su huésped significa deleitarse con la degustación de los más selectos vinos y «champagnes». Y ojo con negarse a aceptar la copa que, generoso, Bardinon ofrece siempre con una sonrisa, con un gesto amable pero al mismo tiempo imperativo al que es imposible resistirse.

EL PROTAGONISTA. Bardinon es dueño de numerosas colecciones.

De todos modos, la conversación deriva pronto hacia los coches, a cómo ha reunido esa excepcional colección. «Todo empezó en las 24 Horas de Le Mans de 1954. Oyendo aquel motor V-12 surgió el flechazo». Hoy, el rojo Ferrari que Trintignant y González llevaron a la victoria en la célebre prueba reposa tranquilo y esplendoroso en el Mas du Clos. Desde ese instante Bardinon se vio preso de una pasión imparable: «En cinco años adquirí 80 coches». Por entonces no todos eran Ferrari, pero luego decidió centrarse en ellos. ¿Por qué? La respuesta surge inmediata e inapelable: «Pues porque son los más bellos, por su mecánica, por su línea, por sus formas, por sus victorias, por ser italianos, por el señor Ferrari». Cada palabra la deja ir con fuerza, con convicción, sin dejar lugar a la mínima réplica, a la menor duda. Enseguida esgrime un nuevo argumento, para desmarcarse de esos que únicamente siguen las modas, y a fe que los hay entre los hoy tan numerosos «ferraristas»: «Cuando yo los compraba nadie los quería; acabada su carrera deportiva muchos eran arrinconados». Con el tiempo decide centrarse únicamente en los modelos más representativos, su colección mengua en número pero aumenta lo indecible en calidad. Los 30 Ferrari que han encontrado cobijo en el Mas du Clos tienen todos ellos sangre azul. Y sino juzguen: cuatro ganadores de Le Mans, los de los años 54, 58, 62 y 64; el que muchos consideran el coche más bello del mundo, el P4; otro paradigma del diseño, el 312 P; o el 335S que pilotara Von Trips en las

AUTENTICO ORGULLO
Es lo que siente Pierre Bardinon por su colección privada de Ferrari. El más bonito, según él es el P4, con el que aparece en la foto superior.

trágicas Mil Millas de 1957: «Es el más bello coche con motor delantero de toda la historia», sentencia convencido el señor del lugar.

Estas joyas de la mecánica encuentran cobijo en dos frías naves «están a temperatura ambiente, pero controlamos estrictamente el grado de humedad», explica Bardinon. El suelo es de un llamativo azulejo: amarillo chillón con el Cavallino en gris, 800 metros cuadrados venidos exprofeso de Italia y con permiso de la casa modenesa.

Al contemplar la exposición se destaca la casi total ausencia de Fórmula 1, sólo dos 312 B y B-1: «Es que son carísimos de mantener» exclama cuando se le pregunta cuál es el más bonito, el preferido de todos sus coches: «Me lo pregunto muy a menudo con Georges. He tenido cien y sigo cuestionándome cuál de los 30 que restan es el preferido». Georges acude en su ayuda y explica: «Sí, en principio el P-4 es el mejor, pero ahora el 312P está remontando». Pero no sólo de coches -de «La colección» como él llama a sus Ferrari- vive Pierre Bardinon; y así cuadros, fotografías, esculturas, modelos, juguetes, mil y un recuerdos componen una muestra realmente excepcional. Con todo ello, el Mas du Clos se ha convertido con pleno derecho en lugar de peregrinación, no sólo de ferraristas sino de aficionados al automovilismo sin distinción de marcas. Además, el legendario sentido de la hospitalidad de los Bardinon hace que el lugar sea siempre el centro de reunión de artistas, pilotos -Laffite, Pescarolo o Beltoise son habituales del lugar, también ases actuales como Berger y todavía se recuerda con emoción el día en que Jim Clark rodó en el Mas- o nombres propios relacionados con el mundo del automóvil. También los clubs celebran ahí reuniones -peregrinajes se podría decir- a los que Bardinon acoge con afecto: «La imagen de Ferrari vive a través de los clubs y por eso hay que cuidarlos. De la parte deportiva ya se ocupa la Fórmula 1, pero en cambio hay que mantener la llama, hay que hablar de Ferrari, de la leyenda de estos coches. Es preciso que la gente tenga ganas de conducir un Ferrari», sentencia. De todos modos Bardinon no es amigo de la frivolidad, de los que utilizan «su» marca únicamente como motivo de ostentación. A él le gustan los verdaderos apasionados y, tal vez por eso, manifiesta que «a mi edad ya no me apetecen demasiado las obligaciones, tal vez por eso me gusta ser un poco solitario».

Tampoco conduce ahora tanto como antes: «Ahora no lo hago demasiado, pero ¿sabe? a mi edad uno ya no está tan apasionado por la conducción. Me gusta rodar en el circuito cuando no hay nadie, solo, únicamente con Georges, tranquilamente...».

***UN HOMBRE SOLITARIO** Pocas son las personas que conviven a diario con Bardinon. Entre ellas Georges Costes, el responsable del mantenimiento de los Ferrari, y la esposa del coleccionista, Yanne.*

Puede que Bardinon sea, como él confiesa, un poco solitario, que se haya ganado un tanto esa fama, pero tras visitarle en su casa se percibe que eso es únicamente una coraza para defenderse de los muchos curiosos que le asedian. Al tratarle, al comprobar su hospitalidad, tras ver los múltiples recuerdos, las muestras de afecto que significan, enseguida se comprende que en él hay algo especial, una fidelidad y un culto a la amistad, un rápido conectar con aquellos que sienten una pasión similar a la suya y que se percibe en un brillo muy peculiar de su mirada. Fue esta pasión la que caldeó e hizo inolvidable ese frío día de invierno en que estuvimos en el Mas du Clos. ○

José Luis Aznar

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 sumarles 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	1.619.760	1.588	54	114	-	-	382,7	-	32.000	-	-	Serie	-	-
ACM Off D Techo duro	1.683.000	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	1.569	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	-	-	58.000
33 1.3 Imola 2	1.590.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	-	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 1.5 ie	1.849.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	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	150.000	Serie
33 1.7 ie 16V Sport	2.132.000	1.712	132	205	8,4	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
33 16V Permanent 4	2.784.000	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.050.000	1.712	107	182	9,8	8,9	420,0	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
155 1.7 Twin Spark	2.265.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	-
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.295.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.909.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
155 2.5 V6	3.809.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.0 Q4	4.421.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
155 2.0 TD	2.647.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	-
155 2.5 TD	3.229.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
164 2.0 Twin Spark	3.414.000	1.995	148	210	9,9	8,6	455,5	-	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.683.000	1.995	148	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 3.0 V6	4.926.000	2.959	184	230	8,8	10,7	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 Aut.	5.136.000	2.959	184	225	9,0	11,2	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper	5.528.000	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
ARO														
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Expander 2,5 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	110.000	-	125.000
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
ASIA MOTORS														
Rocsta 2.2 DX T. lona	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	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.780.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.985.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.332.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Quattro	4.560.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.650.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Quattro	5.180.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 1.9 TDI	3.490.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	235.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Avant	4.356.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Avant Quattro	4.946.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 1.9 TDI Avant	3.894.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
100 2.3 E	4.150.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.470.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Aut.	4.787.000	2.598	150	208	11,0	11,3	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Quattro	5.052.000	2.598	150	210	9,6	11,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	5.157.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.448.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.745.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.614.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4 4.2 V8	8.963.000	4.172	280	249	6,2	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.5 TDI	4.895.000	2.461	115	196	11,1	6,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 2.6 E V6 Avant	4.878.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Avant Quattro	5.466.000	2.598	150	203	9,6	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 2.6 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	10,8	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	10.525.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6 Aut.	10.525.000	3.562	250	235	9,0	14,0	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	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2 Aut.	11.460.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Sene	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BERTONE														
Freeclimber 2 R I	2.652.501	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	209.734	Serie	Serie	Serie	Serie	-	64.369
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Sene	Sene	Sene	Sene	-	Serie
Freeclimber 2.7 I T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Freeclimber 2.7 I Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Sene	Sene	Sene	Sene	-	Sene

Copyright Motor 16, 1994.
Prohibida su reproducción.

COMPRAR Y VENDER

¡BENEFICIESE! Ahorre importando vehículos, motocicletas. Cualquier país. Conozca los trámites, precios, consejos, direcciones, etc. 2.800 ptas. IMPORT AUTOMOCION. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78. Seriedad.

¡MULTAS! Posible cancelación. Toda España. Consúltenos. Multrafic. Tel:(968) 64 11 59. Fax: 64 11 78.

PEUGEOT 405 M 16 . Nuevos. Procedentes fabricante. 155 CV catalizados. Full equipe. Tapicería a elegir cuero - belur. 2.200.000 ptas. "DON MOTOR ". Carretera Esperanza, 83. Valladolid Tel: (983) 22 27 24. 908 78 89 51. Garantía nacional.

¡VALLADOLID! Sodimexa Don Motor. Peugeot 405 Mi 16. Nuevos. Procedentes fabricante 155 CV catalizados. Equipamiento: ABS, aire acondicionado, climatizador, dirección asistida, cierres centralizados, 4 elevalunas, mando a distancia, retrovisores eléctricos, asiento y volante regulables. Equipo música, techo eléctrico, pintura metalizada, tapicería cuero, belur, llantas, spoilers, antinieblas, 2.200.000 ptas. Tel: (983) 22 27 24.

BOYACA VENDE BMW M3
MAXIMA EVOLUCION PARA C.E.T.
TEL.: 747 88 00

FORD Escort XR3i cabrio. Año 90. Blanco, capota eléctrica. 48.000 kms. Extras, perfecto. Tel: (96) 586 49 56.

JAGUAR XJS V12, descapotable, a estrenar 9.000.000 ptas. Lotus Elan descapotable, año 92. 4.000.000 ptas. Tel: (952) 23 17 17/ 18.

SEAT Toledo GLX, turbo diesel 19, A/A, B-NW, radio Blaupunkt. Rojo Creta metalizado. 56.000 kms. 1.600.000 ptas. Tel: (93) 684 16 46.

KARTS nuevos y usados para pista.

PEUGEOT 605 SRI
Azul M-OB Nuevo
22.000 kms.
Garantia un año
PVP 2.300.000 ptas.
Sr. Enrique Tel. 946-211322

Tel: (93) 580 96 48.

FORD Probe, full, 2.350.000 ptas. BMW 325i cabrio, full, 2.500.000 ptas. Honda Civic 16V, extras, 1.250.000 ptas. BMW 520i 24V, full, 2.650.000 ptas. BMW 535i, full, 2.500.000 ptas. BMW 524 TD, full, 2.900.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

ROBADO COCHE
Rover-416 GTI
M-6188-LZ
Gris oscuro metalizado
Techo solar
se gratificara
Tel. 7470254

SIERRA Coswort año 1993, perfecto estado, 40.000 kms. Precio 3.120.000 ptas. Tel: (93) 265 73 88. Sta. Pau.

VITARA Suzuki, año 93, techo duro, descapotable, full equipe, alarma, como nuevo. Azul y blanco metalizado. Tel: (952) 47 87 12.

JAGUAR XJ6 3.6 Sovereing 1988. Todos los extras, tapicería de cuero, aire acondicionado, en perfecto estado. 1.995.000 ptas. Tel. movil: 908 95 16 90.

JAGUAR XJ6 4.0 Sovereing 1990, con todos los extras, excelente estado. 2.995.000 ptas. Tel movil: 908 95 16 90.

500.000 ptas. menos gama Peugeot diesel, nuevos. Garantía Peugeot oficial. Equipamiento serie más extras. Sodimexa Don Motor Tel: (983) 22 27 24. 908 78 89 51

VENDO Rover 416 GSI, 2 años, 60.000 kms. A/A, T/E, E/E, S/D. 1.450.000 ptas. Directivo. Sta. Paqui. Tel: (91) 677 01 30.

BMW 535i, negro M-KG, asientos de cuero, muchos extras. 3.100.000 ptas. negociables. Admitiría otro coche, preferible todo terreno y resto en dinero. Tel: (91) 747 60 28- 747 38 06.

PORSCHE 944 Turbo targa. Rojo, cuero, full, ruedas nuevas. Tres años. 35.000 kms. A matricular. Un año de garantía. Tel: (974) 42 80 11.

¡ANUNCIESE HOY!
Enviar a

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

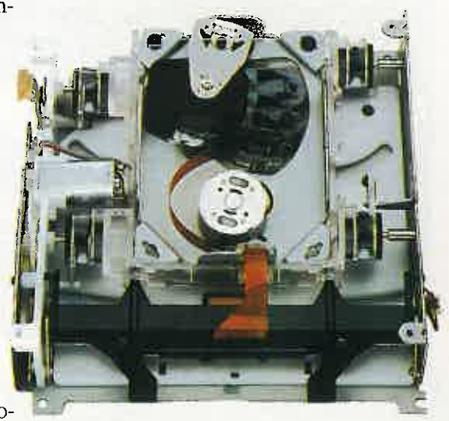
Domicilio _____

Teléfono _____ Firma

BREVES

◆ DESARROLLO CONTINUO
La competencia existente en el sector de la telefonía móvil impone a las marcas una feroz competencia que se refleja tanto en la adopción de las mayores sofisticaciones técnicas como en la necesidad de establecer los máximos controles de calidad. Motorola, una de las marcas líderes en este sector, viene utilizando un sistema para incentivar la perfección de sus productos. Este sistema, denominado Competición TQS, consiste en formar grupos entre los trabajadores de la marca, que proponen mejoras que incidan positivamente en la satisfacción de los clientes. En cada División de Motorola en los distintos países los empleados proponen ideas de mejora que un riguroso comité selecciona. Por primera vez un equipo español ha sido seleccionado para representar al grupo de telefonía celular en la final que se celebrará en Chicago. El equipo español propuso una sencilla pero brillante idea que permite mejorar en un 90 por ciento la información que el cliente recibe.

UN PASO MAS



LAS innovaciones técnicas introducidas en los equipos de Alta Fidelidad para automóviles han revolucionado el concepto hasta ahora conocido y el nivel de calidad de audición ha llegado a extremos difíciles de creer hace muy poco tiempo. Philips, con sus continuos inventos como el Compact Disc y el DCC (Casete compacto digital), ha sido una de las marcas que más han colaborado en este rápido desarrollo para lograr la máxima calidad de sonido, adaptando los sistemas estáticos para su óptimo funcionamiento en el interior de un automóvil.

Una de las últimas aportaciones técnicas de esta marca es el **CDM-9,** una óptima experiencia de sonido de CD adaptada específicamente a las necesidades impuestas en el interior de un automóvil. Estos reproductores ofrecen unas características significativamente superiores para su utilización en el vehículo. Así gozan de una alta estabilidad vibratoria, mejor capacidad dinámica y una gran capacidad de resistencia al impacto y a las temperaturas extremas, lo que le confiere un periodo de duración especialmente largo.

Gran parte de estas mejoras se deben al nuevo sistema de brazo lector láser oscilante con un solo asiento de pivote, que proporciona una alta estabilidad de seguimiento. Con un solo rayo láser, el cien por cien de la energía disponible se encarga de la exploración del CD, lo que se refleja en la mejora de información que recibe el convertidor digital/analógico. Este convertidor incorpora la última tecnología **Bitstream** con sobremuestreo de 256 tiempos, lo que incide muy positivamente para compensar los errores y evitar las interrupciones audibles de la música, incluso en carreteras en mal estado y con discos que no están en las mejores condiciones. ○

Fernando Cañizal

Ranger Voice

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

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

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

TODOS CUMPLIERON *Después de cuatro duros días los diez candidatos demostraron estar preparados. Todos pasaron sin grandes apuros la espectacular prueba física que fue digna de figurar en el libro de los records.*

Selección nacional

EL ATLAS FUE EL JUEZ

La cordillera del Atlas en Marruecos ha sido el lugar donde diez jóvenes aventureros españoles han realizado las pruebas de selección, un paso intermedio a la gran final del Camel Trophy Transandino '94.

UN escalofriante paraje nevado acogió la prueba de selección del Camel Trophy '94. La región marroquí de Demnate, en la cordillera del Atlas, fue la zona elegida este año por la organización española para seleccionar a los cuatro candidatos que pasarán las pruebas finales en Turquía, de donde saldrán los participantes que representarán a la Península y Baleares en la aventura Transandino '94.

Diez jóvenes, de los 25.000 que este año solicitaron ser candidatos a esta aventura, después de pasar las diferentes eliminatorias se encontraban en el aeropuerto de Barajas rumbo a Marruecos. Llegados de toda España, con edades comprendidas entre los 24 años de José y los 38 de Xavi, estaban orgullosos de haber llegado hasta esta prueba.

Estudiante, profesor, arquitecto, bombero, auxiliar de vuelo, profesiones muy dispares pero una sola idea: poder vivir ese sueño de muchos jóvenes, la gran aventura Camel Trophy. En tan sólo cuatro días tenían que demostrar su preparación, realizar duras pruebas y aprender nuevas técnicas, pero sobre todo mostrar su espíritu de equipo, una de las partes más bonitas que tiene esta gran aventura.

Divididos en grupos, con diferen-

A TRAVES DEL ATLAS
Las tierras marroquíes del Atlas contemplaron una vez más el paso de esta singular caravana.

tes monitores especializados en cada tema, fueron perfeccionando sus conocimientos de mecánica, conducción, «road book», «winch», nudos, orientación y GPS. Las pruebas empezaron pronto, para sacar de ellos todas sus vallas personales.

Este año el nivel era bastante alto. Ninguno destacaba sobre los demás, y si alguno no realizaba bien una prueba, en la siguiente podía ser el mejor. Esto hacía que los monitores tuvieran que reunirse cada día para discutir los resultados. Si el primer día fue prácticamente de escuela, los restantes se dedicaron a la práctica. Se realizó una prueba combinada en orientación, conducción, física y navegación a remos por un pantano y se construyó un puente que, como anécdota, fue troceado y robado por la noche, teniendo al día siguiente que vadear con cierto peligro esa zona.

Los dos últimos días se realizó un pequeño Camel Trophy. Una caravana de 16 vehículos Land Rover, marca que colabora en esta prueba, subió por la cordillera del Atlas hasta los 2.500 metros y se encontró con la desaparición de los caminos por las intensas nevadas que habían caído días antes, esto hizo que algunas pruebas, como la de conducción se realizaran sobre nieve. Los candidatos fueron demostrando su nivel día a día y poniéndole al jurado cada vez más difícil la selección.

La última noche se durmió en el pueblo bereber de Iskt, donde se pudo comprobar las duras condiciones en las que esa gente vive. Como gran colofón se realizó otra prueba física, aprovechando el marco de Imi-n-Ifri (puente natural). Los candidatos tenían que hacer un rapel de 70 metros volados, remontar unos 300 metros de río con sus frías aguas, subir con la ayuda de los «Jumar» una pared de unos 30 metros, cruzar el desfiladero por un puente tibetano de unos cuarenta metros y salvar con una tirolina de 180 metros un desnivel de 55 metros, para volver a ascender al puente natural.

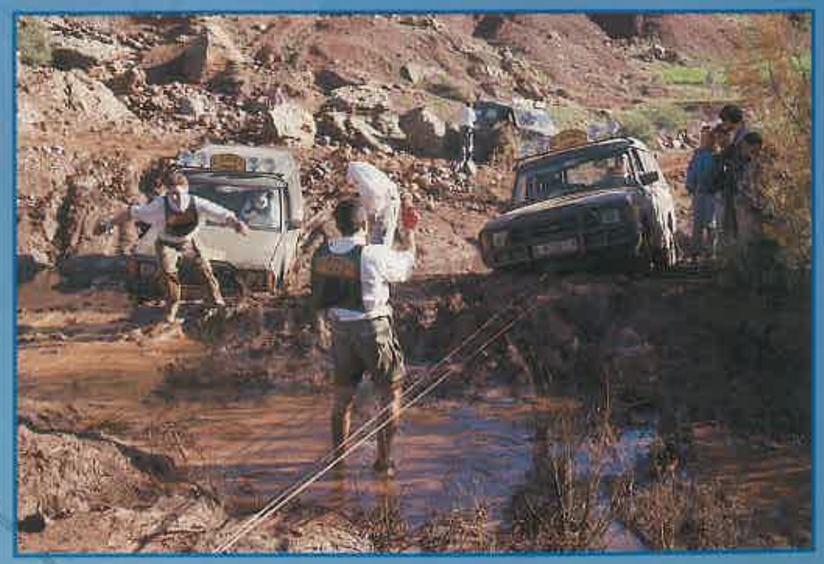
IRAN A TURQUIA
A Carlos Martínez, Luis Alonso, Jorge Corella y Bo Cuellar les queda la cita definitiva que será en marzo.

Los lugares por donde transcurrió la selección de este año fueron maravillosos y esta prueba fue digna del gran equipo que tiene la organización. Suiza, Francia, Polonia y Turquía también organizan sus selecciones en estos mismos parajes organizados por Camel Trophy España.

Marrakech fue el punto y final. La hora de la verdad llega y sólo cuatro de los diez fueron elegidos. Hacer una clasificación por puntos es prácticamente imposible. Se valora personalidad, espíritu de equipo y los resultados de las pruebas.

Luis Alonso Cortés (Barcelona), Jorge Corella Aroquia (Madrid), Bo Cuellar Hansen (Palma de Mallorca), y Carlos Martínez Armas (Logroño). Ellos irán a Turquía en el mes de marzo y junto a los seleccionados de los otros 16 países volverán a pasar las pruebas que darán los dos finalistas por país, que realizarán los cerca de 3.000 kilómetros de que consta el Camel Trophy Transandino '94.

Texto y fotos: **Alfonso J. Nieto**



24 Horas de Chamonix

OPEL ROMPIO EL HIELO

Después de media década de triunfos ininterrumpidos de BMW, ha sido una marca recién llegada, Opel, la encargada de poner fin a una era de dominio de la marca bávara sobre el hielo de la más famosa de las pruebas invernales en circuito: las 24 Horas de Chamonix.

***DELECOUR Y BMW, SIN SUERTE** El vencedor del último Montecarlo no tuvo mucha fortuna sobre el hielo. Tampoco el BMW de Duez-Bugalski*

***VENCEDORES DE CHAMONIX Y LIDERES DEL TROFEO ANDROS** Chatriot y Snobeck se impusieron en cuatro de las seis mangas con su Opel*

Esteban Delgado
Enviado especial

SIN embargo, todo lobo se disfraza con piel de cordero. Para su entrada en la quinta edición del Trofeo Andros, competición que consta de seis pruebas en distintos emplazamientos invernales y una final en París-Thiais, Opel-Francia ha contratado este año el equipo SRS de Dany Snobeck, vencedor de esta competición en las dos últimas temporadas.

Las 24 Horas de Chamonix, a pesar de ser la prueba «madre» de este tipo de competiciones, no puntúa desde hace dos ediciones para el Trofeo Andros, debido a su reglamento particular. En el apartado técnico está prohibido el sistema de ruedas directrices en las ruedas posteriores, algo de absoluto valor en las curvas cerradas sobre el hielo; mientras que en el deportivo los dos pilotos deben alternarse al volante en cinco de las seis mangas de que consta la prueba, llevando siempre un copiloto pasivo. Las mangas se disputan en ambos sentidos de las agujas del reloj y dos de ellas son de carácter nocturno.

Propietario, preparador y polifacético piloto, tanto en circuito como

en rallyes, Dany Snobeck, de 47 años, con nueve participaciones en Chamonix no había logrado, pese a todo ello, alzarse con el triunfo en el circuito de Grépon. Dominador de los dos últimos campeonatos al volante de los Mercedes 190, el equipo SRS apenas había variado su composición, sustituyendo al veterano piloto de Fórmula 1 Jacques Laffite por Paul Belmondo, para unirse al «rallyman» François Chatriot, el polémico presentador de TV Jacques Dechavanne y al propietario del equipo. Gracias a las dos victorias sucesivas de Chatriot en La Bresse e Isola 2000, que le situaban como líder del Trofeo Andros, el equipo de Opel-Francia se presentaba como máximo favorito. Sin embargo, no cabía olvidar los dos triunfos de los Mega Club Ranche

de Mauriche Chomat en Val Thorens y de François Chauche en Lans-en-Vercors y del éxito de Marcel Tarres con su BMW 318 iS en Serre Chavalier el último fin de semana de enero, acaso una premonición de un nuevo triunfo de la marca de Munich en Chamonix.

También BMW-Francia cambiaba de preparador, dejando a CA Sport por el renombrado equipo ORECA, que confiaba sus vehículos a las parejas Marc Duez-Philippe Bugalski y Bertrand Balas-Marcel Tarres. Con un nuevo chasis multitubular y el clásico motor M3 en posición central llevado por PIPO a 2.748 centímetros cúbicos de cilindrada y 330 CV de potencia transmitidos a través de un cambio secuencial, los BMW 318 iS han sufrido problemas con la dirección y la caja de cambios, que han venido resolviéndose con el paso de las carreras, quedando sin solución los problemas por las notables dimensiones del vehículo en los ángulos cerrados. Sin embargo, el dominio de los BMW en entrenos era evidente, siendo algo más de un segundo más rápidos que el Citroën AX de Jean-Pierre Malcher sobre los 1.500 metros del trazado de Chamonix.

Con una temperatura ambiente elevada, la cantidad de nieve presente no era toda la necesaria, preveyéndose que sólo la primera de las seis mangas iba a contar con un trazado totalmente blanco. De esta forma, la clasificación de la primera manga no admitía cambios, imponiéndose Duez-Bugalski a Balas-Tarres, siendo tercero el Opel Astra de Snobeck-Chatriot, cuarto el Peugeot 205 Turbo 16 de Jean-Louis Schlesser-Philippe Wambergue y quinto el Mercedes 190 de Patrick Tambay y Ari Vatanen. Descolgados quedaban a las primeras de cambio el Mega de Bernard Darniche-Philippe Gache, por problemas de motor, y el Ford Escort RS Cosworth «versión hielo» de 320 CV preparado por Dynam Moteur, perteneciente al vencedor de la reciente edición del Rallye de Montecarlo, François Delecour, junto al bicampeón de rallycross galo Christian Menier; se salieron chocando contra un muro y se quejaban de un motor falto de la potencia anunciada.

***DEL DESIERTO AL HIELO** Quinto fue Jean Pierre Lartigue con el Citroën ZX. Cualquier escenario es bueno para él, lo mismo un París-Dakar que Chamonix.*

En la segunda manga, nocturna, el dúo Duez-Bugalski volvía a imponer en los comienzos su ley ante el Opel Astra de Snobeck-Chatriot, que aprovechaban un error del equipo BMW a escasas vueltas del final para arrebatarles el triunfo, repitiéndose las posiciones en las dos siguientes mangas.

Las oportunidades para una sexta victoria BMW comenzaban a difuminarse en la cuarta manga, al romper Duez-Bugalski la suspensión trasera derecha de su vehículo, logrando conservar, pese a todo, la segunda plaza. Esa rotura mecánica se repetía en la quinta manga, bajando esta vez a la séptima posición y abandonando en la sexta y última manga debido a un incidente con el Mega de Chauche-Chomat en las primeras vueltas; pasaban así a compartir la segunda posición con sus compañeros de equipo Balas y Tarres. De esta forma Dany Snobeck y François Chatriot cumplían su sueño de vencer en las 24 Horas de Chamonix. ○

CLASIFICACIONES

1º Snobeck-Chatriot (Opel Astra), 588 puntos; **2º Duez-Bugalski** (BMW 318 IS), 524 puntos; **3º Balas-Tarres** (BMW 318 IS), 496 puntos; **4º Schlesser-Wambergue** (Peugeot 205 T16), 484 puntos; **5º Pailler-Lartigue** (Citroën ZX), 458 puntos; **6º Malcher-Vaison** (Citroën ZX), 428 puntos; **7º Chauchet-Chomat** (Mega), 396 puntos; **8º Richelmi-Herbert** (Mercedes 190), 372 puntos; **9º Delecour-Menier** (Ford Escort Coswoorth), 364 puntos; **10º Debias-Ferté** (Opel Corsa), 360 puntos; **11º Duby-Bertrand** (Peugeot 205 T16), 344 puntos.

***RALLYEMEN** François Delecour charla con Ari Vatanen que logró clasificarse bien con su Mercedes 190 hasta que su motor comenzó a dar problemas.*

OPEL ASTRA V6: EL RECIEN LLEGADO

MODELO elegido por su proporción ideal y generosa distancia entre ejes, el Opel Astra dispone del nuevo motor V6 de los Calibra y Vectra, llevado a 2.930 centímetros cúbicos con 330 CV de potencia a 7.400 rpm. y 36 mkg. de par motor a 5.000 rpm. por el ingeniero François Bernard. El motor se halla instalado en posición central posterior en un chasis tubular y reparte su potencia entre ambos trenes mediante una transmisión integral X-Trac. Las suspensiones delantera y posterior funcionan por dobles triángulos. La carrocería es del tipo «shuzin», conservando de origen la célula central, y está fabricada en carbono-kevlar, siendo el peso total del vehículo de 950 kilogramos.

***DIEZ AÑOS DE EMOCIONES** Es la edad del Peugeot 205 T16 Campeón del Mundo de Rallyes en el 85 y 86 que se clasificó en cuarta posición con Schlesser y Wambergue.*

McLaren-Peugeot MP4/9
Ferrari 412-T1

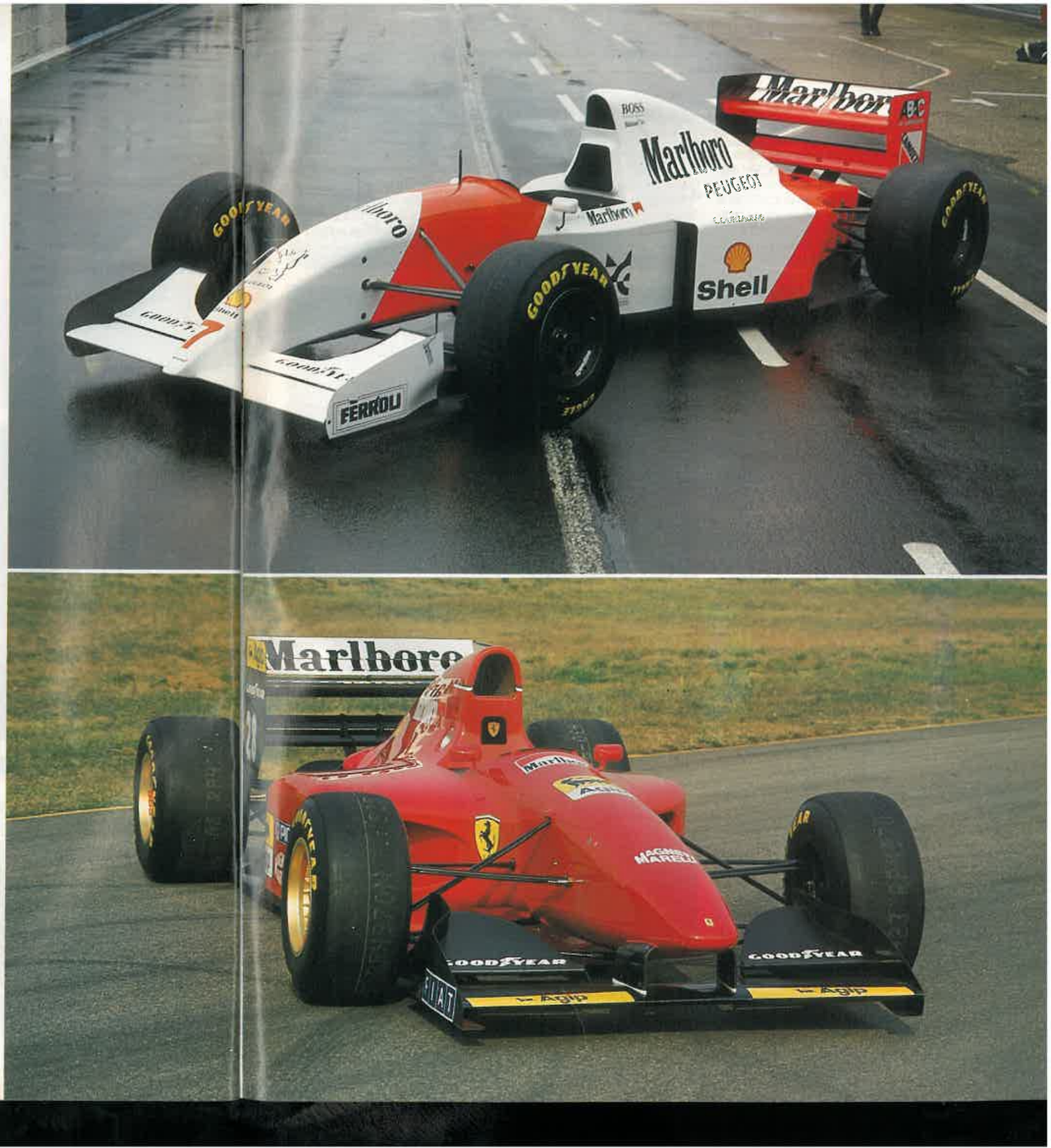
OBJETIVO: WILLIAMS

Las escuderías McLaren y Ferrari trabajan en dos direcciones: triunfar y derrotar a Williams. Ambos equipos han realizado monoplazas con gran posibilidad de evolución. Necesitan recuperar el tiempo perdido.

***LA PLANA MAYOR** Los principales directivos de Ferrari y McLaren posan junto a sus hombres y a sus caballos de batalla. Si por una parte la unión McLaren-Peugeot parece temible, el bólido rojo de Maranello está destinado a empezar una nueva época prometedora.*

LA hegemonía de McLaren durante la temporada de 1988 restó emoción a la Fórmula 1 y preocupó seriamente a las cabezas pensantes que tiran de los hilos del Gran Circo. Más tarde, el poderío de Williams y Renault fue tan aplastante que pasó a ser un escarmiento para todos. Por si eso fuera poco, ahora Williams tiene entre sus filas a Ayrton Senna; casi nada.

Pese a la trágica situación económica de la F1, McLaren y Ferrari se han puesto firmes en el propósito de dar un golpe de timón a la situación y hacerse con el manejo del triunfo. McLaren ha logrado la valiosa colaboración de Peugeot, que quiere demostrar



que no es menos que Renault y por otra parte, con Asumi Goto, John Barnard y otros sabios, Ferrari ha puesto toda la carne en el asador para salir del letargo que dura desde 1979.

Con un día de diferencia, McLaren Peugeot presentó en Silverstone el nuevo MP4/9 y Ferrari el 412-T1 en la pista de Fiorano. A pesar de los continuos desaciertos, Ron Dennis ha conservado el equipo técnico y el MP4/9 es obra de Neil Oatley, ayudado por el habitáculo del MP4/9 es un tanto angustioso por la falta de espacio y, afortunadamente, el MP4/9 carece del pedal del embrague, sustituido por un pusante en el volante, de lo contrario, sería imposible pisar el embrague por el reducido espacio. Desafortunadamente, poco se pudo ver en Silverstone, ya que Hakkinen sólo dio una vuelta, debido a una salida de pista tras pisar un charco. Sin embargo, en el equipo McLaren Peugeot se respiraba un ambiente dichoso y Ron Dennis demostraba su confianza en la unión con el fabricante galo, cara a las temporadas venideras. Al margen de esto sólo queda esperar que Alain Prost se decida a ocupar el puesto de compañero de Hakkinen.

A 2.000 kilómetros de distancia, a los pies de los Apeninos, la plana mayor de Ferrari desveló su secreto: el nuevo monoplaza 412-T1, su sigla de denominación significa: cuatro válvulas, 12 cilindros y primer cambio transversal.

***NECESITA TIEMPO** El motor Peugeot A4-V10 precisa una lógica fase de evolución.*

aerodinámico Henri Duran y David North, que ha diseñado el cambio transversal. En cuanto al motor, Jean Claude Boudy ha dirigido el proyecto del Peugeot A4, un propulsor de diez cilindros en V a 72°, cuatro válvulas radiales por cilindro y retorno neumático de las mismas, cuya potencia estimada supera los 700 caballos.

En cuanto al concepto del MP4/9, no cabe duda que Oatley se ha inspirado en el Leyton House CG 891 que diseñó Adrian Newey; sin embargo, las soluciones aerodinámicas aplicadas a la parte posterior, con el estrechamiento de la carrocería cortado al bies, es tan inédito como misterioso. Al igual que el Jordan 194, el MP4/9 tiene los trapecios de las suspensiones hechos en fibra de carbono y las suspensiones de tipo *push rod* emplean amortiguadores Bilstein especialmente estudiados para McLaren.

Con vista al nuevo reglamento, que permite repostar combustible durante la carrera, McLaren en colaboración con TAG Electronic ha desarrollado un sistema de lectura rápida de todas las regulaciones, motor y suspensiones incluidas, que permite detectar y cambiar los reglajes en pocos segundos aprovechando las paradas en boxes para el repostaje de la gasolina. Según palabras de Mika Hakkinen, el

***IDEAS** La parte final de MP4/9 y las tomas de aire delanteras del 412-T1 son detalles a tener en cuenta.*

***HERENCIAS** Tanto en la suspensión del McLaren como en la del Ferrari hay algo de lo que se aprendió con las suspensiones activas.*

***A LA ESPERA** El estreno del MP4/9 a manos de Mika Hakkinen se resumió en una sola vuelta al circuito de Silverstone.*

Esta nueva realización ferrarista de Barnard, el hombre de la gran asignatura pendiente, ya que no supo llevar a buen fin el monoplaza con suspensiones activas, se caracteriza por tres aspectos: la curiosa solución aerodinámica aplicada a las tomas de aire laterales, así como la anchura y la sección del morro, los triángulos de las suspensiones anclados al chasis sin rótulas y la carcasa del cambio realizada en chapa de acero.

Es un coche a la medida de la creatividad de Barnard, enemigo de soluciones vanguardistas. Según él, el 412-T1 representa la base del monoplaza de 1995 y tras su aspecto tradicional, se esconde un coche con grandes posibilidades de evolución, en las cuales se contempla también el ensamble del motor V 10, del cual Goto está trazando las coordenadas.

El sistema de suspensión está envuelto por un gran misterio, aunque se especula que carece de muelles delante y de amortiguadores tradicionales atrás. En cuanto al chasis, recuerda al Benetton B 190 que él mismo diseñó y la forma envolvente de la parte superior del habitáculo, está inspirada en el Williams FW 15C. Otro detalle inédito son las llantas, aparaguadas al contrario de las actuales; gracias a esto, la tuerca de sujeción está más expuesta hacia el exterior, con lo cual los triángulos de la suspensión pueden ser más largos, con diferente angulación y los bujes canalizan mejor el aire de los bigotes del alerón delantero. Al mismo tiempo, la aerodinámica de la rueda es mejor, como se hace en la Indy con unos «tapacubos» y como ensayó Frank Dernie en el Lotus 101. También hay que destacar que el nuevo cambio transversal, cuya carcasa está realizada en la misma chapa de acero con que se hacen los bujes, es sensiblemente más ligera y su funcionamiento en la selección de las velocidades es un 20 por ciento más rápida. Al contrario que Williams y McLaren, el 412-T1 conserva el pedal del embrague, que sólo sirve para arrancar. Desafortunadamente, el gran sigilo que rodea a este monoplaza no permite profundizar en los detalles más significativos; sin embargo, todo parece indicar que Ferrari está en el buen camino. ❍

Gigi Corbetta
Fotos: **G. C. Giovanelli**

25 años forjando campeones

EN la temporada 94 se cumple el veinticinco aniversario de la ***Copa Renault****. Nada más y nada menos que un cuarto de siglo forjando campeones. Por la Copa Renault han pasado pilotos que después alcanzaron un gran renombre mundial, el más destacable de todos por su trayectoria deportiva es* ***Carlos Sainz****, que venció la Copa en el 83. Al nombre de Sainz acompañan, en el palmarés de este trofeo, pilotos de la talla de Cañellas, primer triunfador en el 69, «Kuru» Villacieros, Escavias, y Sasiambarrena, todos ellos con el mítico Renault 8 TS. Luis Pérez Sala, Luis Villamil, Jesús Díez, Tomás Saldaña o Eduardo de Aysa, por nombrar a los pilotos de la escuela de la marca del rombo que han conseguido tener una repercusión internacional. En la temporada 94 se abre un nuevo capítulo en las Copas Renault, que para hacerlas más atractivas ofrecen un buen montante en premios. En circuitos, técnicamente no cambia nada o muy poco con respecto al 93. Se mantienen la* ***Copa Iniciación y la Copa Nacional Renault****, la primera de ellas con el Clio 1.4 RT y la segunda de ellas con el Clio 16V, también se disputará un año más la* ***Fórmula Renault****, con monoplazas con mecánicas similares a las del 93; aquí lógicamente cambian los chasis, que cada fabricante ofrece con las especificaciones 94. Donde si hay importantes cambios es en la Copa de Rallyes, en la que el vehículo protagonista es el* ***Clio Williams****. Renault anuncia, a todos aquellos que tienen un 16V, que pueden seguir compitiendo con él adquiriendo un kit Williams, que comercializa la marca francesa a un precio que ronda las 700.000 pesetas.*

TODO GAS

PAREJA, SEGUNDO EN DAYTONA

EL piloto español **Jesús Pareja** ha logrado un excelente resultado en Estados Unidos, al terminar en segunda posición en las famosísimas **24 Horas de Daytona**, que rivalizan en popularidad con las 24 Horas de Le Mans.

Jesús Pareja ha logrado también el mejor resultado de un piloto

español en Norteamérica. Sin embargo, la hazaña del español podía haber sido más completa si **Fermín Vélez**, que logró el mejor tiempo en entrenamientos, no hubiera roto su coche a mitad de carrera. Jesús Pareja, que en entrenamientos había logrado la décima posición tras un fortísimo accidente sufrido por su compañero Dupuy, se puso rápidamente en tercera posición en carrera, puesto que mejoró tras el abandono del Porsche oficial de Stuck, Sullivan, Haywood y Rohrl. El **Porsche Turbo S LM** de Jesús Pareja no dio apenas problemas, pero sus posibilidades de alcanzar al Nissan 300 ZX, que a la postre ganaría la prueba, se desvanecieron al romperse un escape. Al final, los ganadores fueron **Gentilozzi, Pruett y Leitzinger** sobre el coche japonés, con 24 vueltas de ventaja sobre el Porsche de Jesús Pareja, al que en esta ocasión acompañaban Bob Wollek, Dominique Dupuy y Jurgen Barth.

APOYO A LA BASE

FIAT, que durante unos años ha apadrinado la Fórmula Fiat Uno, ha decidido centrar sus esfuerzos, deportivamente hablando, en el nuevo **Trofeo Cinquecento de Rallyes**. Un campeonato que en otros países europeos goza de una enorme popularidad, como es el caso de Italia, que cuenta con más de 200 inscritos y a los que España ha decidido sumarse. En el 94 se organizará el Trofeo Cinquecento en un total de 12 países: Alemania, España, Francia, Holanda e Italia, con la particularidad de que en todos estos países, el reglamento es idéntico. Esto va a propiciar que, a finales de temporada, se celebre una **gran final europea** con los mejores de cada país.

Este nuevo trofeo de promoción que ha puesto en marcha Fiat, con las bendiciones de la Federación Española de Automovilismo, se va a disputar con el Fiat Cinquecento 900 provisto de catalizador que, equipado con un kit de preparación desarrollado por **Abarth**, cuenta con una potencia de 62 caballos. En el motor los cambios autorizados son la sustitución del árbol de levas y la culata por una especial, el filtro del aire que se ha modificado y el colector de escape. Está también prevista la instalación de un radiador de aceite y una centralita electrónica de la inyección específica. El coche se puede mejorar también con un **kit de embrague cerámico** y una barra anti torsión en las suspensiones delanteras. Por supuesto los coches tendrán que ir equipados con todos los sistemas de seguridad FIA.

El precio del coche, ya listo para correr, es de **1.690.000** pesetas, en el que están incluidos dos monos y dos anoraks. Después de la cuarta carrera han previsto un descuento del 35 por ciento. Los premios de este certamen son cuantiosos: en cada carrera hay prevista una prima de salida de **35.000** pesetas para cada participante y premios que van desde las **225.000** pesetas al primero a las **50.000** que puede ganar el décimo clasificado.

Habrá una final española, en la que el vencedor ganará un premio de 300.000 pesetas, con premios hasta el quinto piloto clasificado que se llevará 50.000 pesetas. El campeón del primer Trofeo Cinquecento ganará a final de año **2.500.000 pesetas**, el subcampeón 1.500.000 pesetas y el tercer clasificado 800.000 pesetas.

El calendario previsto es de ocho pruebas, disputándose la primera el 17 de abril en el Circuito del **Jarama**, alternando tramos de tierra y de asfalto. El resto del calendario se disputará coincidiendo con pruebas del nacional de rallyes, estando previsto además una prueba de tierra.

Fiat, en cada carrera, pondrá un equipo de asistencia a disposición de los participantes y ha anunciado que las verificaciones técnicas serán **muy severas.**

BREVES

◆ LA CARRERA DEL SIGLO

La pasada semana informábamos de la preparación de la ambiciosa carrera Reims-París-Madrid, que se celebra del 25 de marzo al 3 de abril. Hay que puntualizar que los vehículos admitidos serán clásicos y deportivos construidos entre 1900 y 1969 y no entre 1890 y 1896 como aparecía en nuestra información.

◆ NUEVOS CURSOS TAC

Durante los próximos días 12 y 13 de marzo, la Escuela de Conducción TAC-Calafat organiza unos cursos de pilotos y copilotos en sus instalaciones. Unos cursos dirigidos no sólo a los que se inician en la competición, también para aquellos que piensan que pueden mejorar su

nivel. Los interesados pueden dirigirse a TAC, S.L., Pasaje de Lluia 47, 1º 4ª 08026 Barcelona. Teléfono: (93) 450 47 37.

◆ ENTRENOS EN ALBACETE

El circuito de la Torrecica ha comenzado ya su temporada con la organización de mangas de entrenamientos de fin de semana. Estas sesiones de entrenamientos se realizan los sábados y domingos, por las mañanas están reservadas a las motos y por las tardes a los coches. Se realizan en tandas de media hora y el precio por manga es de 3.000 pesetas, siendo de 2.500 para los que poseen licencia federativa.

◆ OFERTA MAZDA
El importador de Mazda en España, Tecnicrado Automoción, S.A., ofrece una promoción especial para pilotos. Esta promoción consiste en vender a los pilotos que posean licencia un descuento de 400.000 pesetas en el Mazda 323 GTR.

◆ TEO MARTIN CON BMW
Teo Martín ya ha recibido el 318i de la Clase 2 FIA con el que va a disputar el Campeonato de España de Superturismos. Este vehículo ha sido evolucionado por BMW Motorsport, Teo contará con el patrocinio de la firma de lubricantes FINA. El piloto que se pondrá a los mandos de este vehículo aún no está confirmado.

◆ ENTRENOS EN LE MANS
El equipo Elf de Fórmula Renault comienza la temporada con unas sesiones de entrenamientos en Le Mans. En la foto se puede ver a Oscar Cabeza, Volante Elf 93, dejando su plaza al ganador 94, José Mª Pérez Pontón. Por otro lado, el piloto del otro monoplaza del equipo será Iván Cassás.

BMW TODOS OFICIALES

AL tiempo que entregaba sus premios de la Challenge del pasado año, BMW dio a conocer por boca de su presidente, **Oscar Ozaeta**, sus planes para esta temporada. Lo más destacable es la supresión del equipo oficial de Turismos - el de Bassas, que seguirá como uno más de la marca- lo que hará que la ayuda se reparta entre todos los usuarios de los vehículos de la casa muniquesa. Esta ayuda se canalizará con un aumento de los premios de la Challenge cercana al cien por cien y que alcanzará la cantidad de **16.550.000 pesetas.** de las que seis millones serán para el vencedor. Esta challenge ha variado un tanto su reglamentación para hacerla más accesible. Los campeonatos que puntuarán son los de Rallyes, Superturismos, Montaña, Turismos, Históricos y Clásicos. También se anunció la instalación de un importante **«hospitality unit»** para atender a invitados, pilotos, prensa y demás seguidores de los Campeonatos de Superturismos y Turismos. El gran vencedor de la Challenge 1993 ha sido el Campeón de Europa de Montaña **Pancho Egozcue,** seguido por Xavi Riera y Antonio Albacete.

BALBA HACE LAS AMERICAS

BALBA González Camino ha estados unos días en California, invitada por los organizadores de la **Fórmula Atlantic**, realizando unos test con un monoplaza. Las sesiones de pruebas las llevó a cabo en el circuto de **Willow Springs,** en el desierto.

Las pruebas las realizó con un Ralt RT-40 y contó con la colaboración del equipo neozelandés **Dave White Motorsport**, que tras ver a la piloto madrileña en acción destacó su suavidad de conducción y su delicado trato a la mecánica; también destacó su profesionalidad. **Balba** también se mostró muy satisfecha con esta experiencia. La Fórmula Atlantic es una modalidad de promoción muy interesante en Estados Unidos y de la que han salido las grandes figuras de ese país

Se disputa en **EEUU y Canadá**, coincidiendo con la Fórmula Indy y la Fórmula Uno; por otro lado, cuenta además con una impresionante cobertura en televisión.

BUENAS PERSPECTIVAS

RENAULT ha efectuado en **Nogaro** los primeros test oficiales con el Laguna, vehículo con el que afrontarán el Campeonato Inglés de Turismos. Unos test que han resultado muy satisfactorios, batiendo el record de la pista. En el BTCC Renault inscribirá dos Laguna, confiados a **Tim Harvey y Alain Menu**, los mismos pilotos que disputaron este certamen en el 93 a los mandos de los R-19. El Laguna, con respecto al 19, se beneficia de una medidas mejores y un chasis más moderno. El motor de dos litros ofrece **290 caballos**, que con un peso total del coche de 950 kilos consiguen una relación peso/potencia muy buena.

PUIG Y SITO EN MARCHA

CONFIRMADO el patrocinio de Tabacalera y de Repsol, **Alberto Puig y Sito Pons** presentaron sus planes para esta temporada, pese a que declararon carecer todavía de un 20 por ciento del presupuesto. **Puig** manifestó que «he cambiado de categoría porque creo que era una ocasión que no podía dejar escapar. Tras probar la moto ví que me acoplé a ella mejor de lo que esperaba. Sé que será difícil, pero voy a trabajar para conseguir los mejores resultados». Por el momento, el barcelonés ya ha recorrido 3.000 kilómetros y se ha operado sendos brazos para solucionar los problemas de tendinitis que le aquejaron. Según **Sito**, «la categoría de 500 ha cambiado mucho; hay dos pilotos claramente en cabeza que son Schwantz y Doohan, la incógnita de la Cagiva de Kocinski y el resto entre los que estoy convencido que podremos estar peleando». Luego añadió: «Es muy importante que tanto nosotros como **Alex Criville** lo hagamos bien, porque tenemos que devolver la ilusión a los aficionados y entre todos remontar esta crisis».

SIGUE EL CAMPEONATO DE TIERRA

TRAS la decisión del RACE de no continuar organizando el Campeonato de Rallyes de Tierra, este certamen lo asumirá la **Federación Española de Automovilismo**, que garantiza la continuidad de un certamen que años atrás gozó de una enorme popularidad. En el 94 este campeonato se compondrá de siete pruebas distribuidas por toda la geografía nacional. **El funcionamiento** de este certamen será el mismo que en ediciones pasadas, las verificaciones serán los viernes y la carrera el sábado; los recorridos serán secretos. Los participantes sólo deberán pagar los derechos de inscripción de cada prueba, la inscripción al campeonato es gratis.

Referente a la reglamentación técnica, será similar a la vigente en este certamen. **El calendario** es el siguiente: 11 de abril, 7 de mayo, 11 de junio, 2 de julio, 27 de agosto, 8 de octubre y 12 de noviembre.

VEHICULOS HISTORICOS

LA Copa de España de Vehículos Históricos 94 presenta importantes novedades, que van a servir para potenciarla. Así se crea el **Trofeo de Producción Nacional**, en el que tienen cabida los coches que hicieron historia en España hasta el 75: los Seat 1430/1800, los Mini de Authi, los Alpine Renault, los Simca 1000, etc. Para ello se ha hecho un nuevo reglamento. El segundo trofeo, de nueva creación, está pensado para auténticos **vehículos de competición** y reservado a monopazas y sport prototipos que no tienen cabida en otras mangas. De esta forma se podrá ver en acción a los Lotus 23B, Ford GT40, Fórmula 1430 y a los RC60, que ya no competirán solos.

◆ COLOMER SIGUE LIDER
El joven Marc Colomer, tras la disputa del Trial Indoor de Barcelona y de Sinsheim, logrando la victoria en la primera de éstas y la segunda posición en Sinsheim, se mantiene en primera posición de la Copa del Mundo de esta especialidad con 722 puntos. Jordi Tarrés le sigue en segunda posición con 643 puntos, mientras que Toni Ahvala ocupa la tercera posición provisional con 554.

◆ EDMONDSON CON GAS GAS
El actual Campeón del Mundo de Enduro en 125, el británico Paul Edmondson, participará en el Mundial de la especialidad con una Gas Gas 125

Enducross; además completará su programa con el Campeonato de España de Enduro y algunas pruebas del Inglés de la modalidad. La decisión de Edmondson de competir con la marca española se debe principalente a la motivación de la marca por lacompetición.

◆ CITA EN PARACUELLOS
El Moto Club Barajas organiza el próximo día 13 de febrero la primera prueba de Moto Cross puntuable pa el Campeonato de Madrid Trofeo Coca-Cola. La carrera está convocada para las categorías Senior de 250, Cadetes 80 y Alevines 60. La primera carrera comenzará a las 11. de la mañana.

III EDICION DEL CONCURSO VOLVO "CONDUCTOR SEGURO DE EUROPA"

PONGA SU HABILIDAD A PRUEBA Y GANE UN VOLVO 850 T-5

VOLVO EUROPEAN SAFE DRIVER 1994

COMO PARTICIPAR

Participe en el III CONCURSO VOLVO CONDUCTOR MAS SEGURO DE EUROPA: demuestre su habilidad controlando un vehículo en superfícies deslizantes, y podrá ganar el nuevo VOLVO 850 T-5.
El concurso que se celebra simultáneamente en toda Europa, seleccionará mediante el cuestionario adjunto, a los 45 mejores participantes para tomar parte en las tres finales nacionales que tendrán lugar en Madrid durante lo días 21, 22 y 23 de marzo de 1994.
Los tres ganadores se clasificarán automáticamente para la FINAL EUROPEA, que se celebrará en el Centro de Perfeccionamiento de la Conducción de Saalfelden, cerca de Salzburgo (Austria), los días 3, 4 y 5 de Junio de 1994.
El mejor de los tres clasificados en segundo lugar, será el cuarto finalista que representará a España en Austria.

¿QUE PUEDE GANAR?

- EN LAS FINALES NACIONALES
  - Los cuatro clasificados en las finales nacionales obtendrán un viaje para dos personas a Saalfelden (Austria), con todos los gastos pagados, para participar en la Final Europea.
- EN LA FINAL EUROPEA
  - Un Volvo 850 T-5 Sedán al vencedor de la Final.
  - Uso de un vehículo Volvo a su elección, durante dos o un mes para lo clasificados en 2º y 3º lugar respectivamente.
  - Uso de un Volvo 850 T-5 durante un mes para el participante español mejor clasificado en la final europea, que no haya obtenido uno de los premios anteriores.

CUESTIONARIO SOBRE CONDUCTOR SEGURO. Ponga una cruz en la respuesta correcta.

1. La profundidad mínima del dibujo del neumático en todos los paises europeos es:
   ☐ 1,4 mm. ☐ 1,6 mm. ☐ 1,8 mm.
2. ¿Cúal es la principal causa de accidentes en carretera?
   ☐ Neumáticos en mal estado ☐ Frenos defectuosos ☐ Pérdida de dirección
3. El sistema antibloqueo de frenos, sólo actúa en:
   ☐ Frenadas en superficies deslizantes.
   ☐ Cuando una rueda empieza a bloquearse.
   ☐ Frenando a fondo.
4. El tiempo de reacción de un conductor medio es equivalente a:
   ☐ Medio metro por cada Km/h. de velocidad.
   ☐ Un metro por cada Km/h. de velocidad.
   ☐ Dos metros por cada Km/h. de velocidad.
5. Conduciendo por Europa, ¿en qué país es obligatorio llevar un botiquín de primeros auxilios?:
   ☐ Bélgica ☐ Austria ☐ España
6. ¿Cúal de las siguientes situaciones, es la causa más habitual de accidentes de carretera en Europa?
   ☐ Niebla en la autopista.
   ☐ Los cruces urbanos.
   ☐ El adelantamiento a otro vehículo.
7. ¿Qué factor ha contribuido más a la reducción de lesionados en accidentes en los pasados 15 años?
   ☐ El diseño estructural del vehículo.
   ☐ La obligatoriedad de los cinturones de seguridad.
   ☐ La evolución de los sistemas de frenado.
8. Indique sobre ésta silueta del Volvo 850, en dónde se ubican los siguientes sistemas Volvo de seguridad.
   ☐ SIPS.
   ☐ ABS.
   ☐ Deltalink.

REGLAS DE PARTICIPACION

1.- La competición está abierta a cualquier persona con Permiso de Conducir y cuyo expediente esté libre de sanciones.
2.- El Jurado de la competición estará formado por representantes del Real Automóvil Club de España y de la Prevention Routiere International. El fallo de los premios, así como cualquier cuestión en relación con la competición será decidido por ellos.
3.- El Jurado seleccionará los 45 mejores cuestionarios y les invitará a participar en la Final Nacional. Los seleccionados serán avisados telefónicamente y/o por correo..
4.- Quedan excluídos de la competición los empleados de Volvo, de los concesionarios Volvo, así como los empleados del RACE y conductores profesionales (pilotos de automóviles, profesores de autoescuela, profesionales del volante, etc.)
5.- Todos los participantes deben residir en el país en el que participan.
6.- Para participar no es necesario comprar nada y no existe la posibilidad de recibir dinero a cambio de ninguno de los premios.
7.- Todos los participantes lo hacen bajo su propia responsabilidad y ni Volvo ni la Organización serán responsables de pérdidas o lesiones acontecidas a cualquier concursante que tome parte en la competición, excepto cuando la pérdida o lesión haya sido causa directamete por negligencia de aquellos.
8.- El mero hecho de participar implica la aceptación de éstas reglas como final y legalmente vinculantes.

DATOS PERSONALES

Rellene el cuestionario y sus datos personales y envíelo a:
RACE, VOLVO "CONDUCTOR SEGURO DE EUROPA" C/ José Abascal, 10. 28003 MADRID.

RACE

NOMBRE Y APELLIDOS: _____

DIRECCION: _____

CODIGO POSTAL: _____

TELEFONO DE CONTACTO: _____

EDAD: ☐ 18-25 ☐ 26-35 ☐ 35-45 ☐ 45+

VEHICULO (MARCA Y MODELO): _____

PROFESION/OCUPACION: _____

ULTIMO DIA DE RECEPCION: 6 DE MARZO DE 1994

M16

¿MAS SEGURIDAD?

Esta es la respuesta de Fiat a todas tus necesidades. El Fiat Punto, superior a todos. Por primera vez un automóvil de esta clase ofrece Airbag para conductor y pasajero en toda la gama, el del conductor es de serie en 11 versiones.

El equipamiento de seguridad del Fiat Punto incluye de serie carrocería de deformación programada, dos barras de acero de alta resistencia integradas en las puertas, cinturones delanteros

con pretensor, volante EAS de absorción de impactos, sistema FPS (Fire Prevention

System) con interruptor inercial que en caso de choque bloquea la bomba de gasolina, válvula antirreflujo de combustible y depósito de seguridad. Además, disponible ABS de última generación de cuatro sensores. Por todo ello el nivel de seguridad activa y pasiva del Fiat Punto resulta el máximo de su categoría, superando ampliamente las normativas de seguridad vigentes. 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

FIAT recomienda

FORD SIGUE LA FIESTA

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

15 de febrero 1994 • Num. 539 • 375 ptas.

BMW '94

LA MARCA DE MODA

PROBAMOS TODA LA GAMA

24 HORAS DE CHAMONIX

GANO OPEL

8 413042 644506 00539