

SEMANA II

Motor 16

GRUPO

22 de febrero 1994 • Núm. 540 • 375 ptas.

**INFORME ESPECIAL
TODOTERRENO**

ATRACCION VERDE

COMPARATIVA



**RENAULT LAGUNA V6 RTI
OPEL VECTRA V6
VOLKSWAGEN PASSAT VR6**

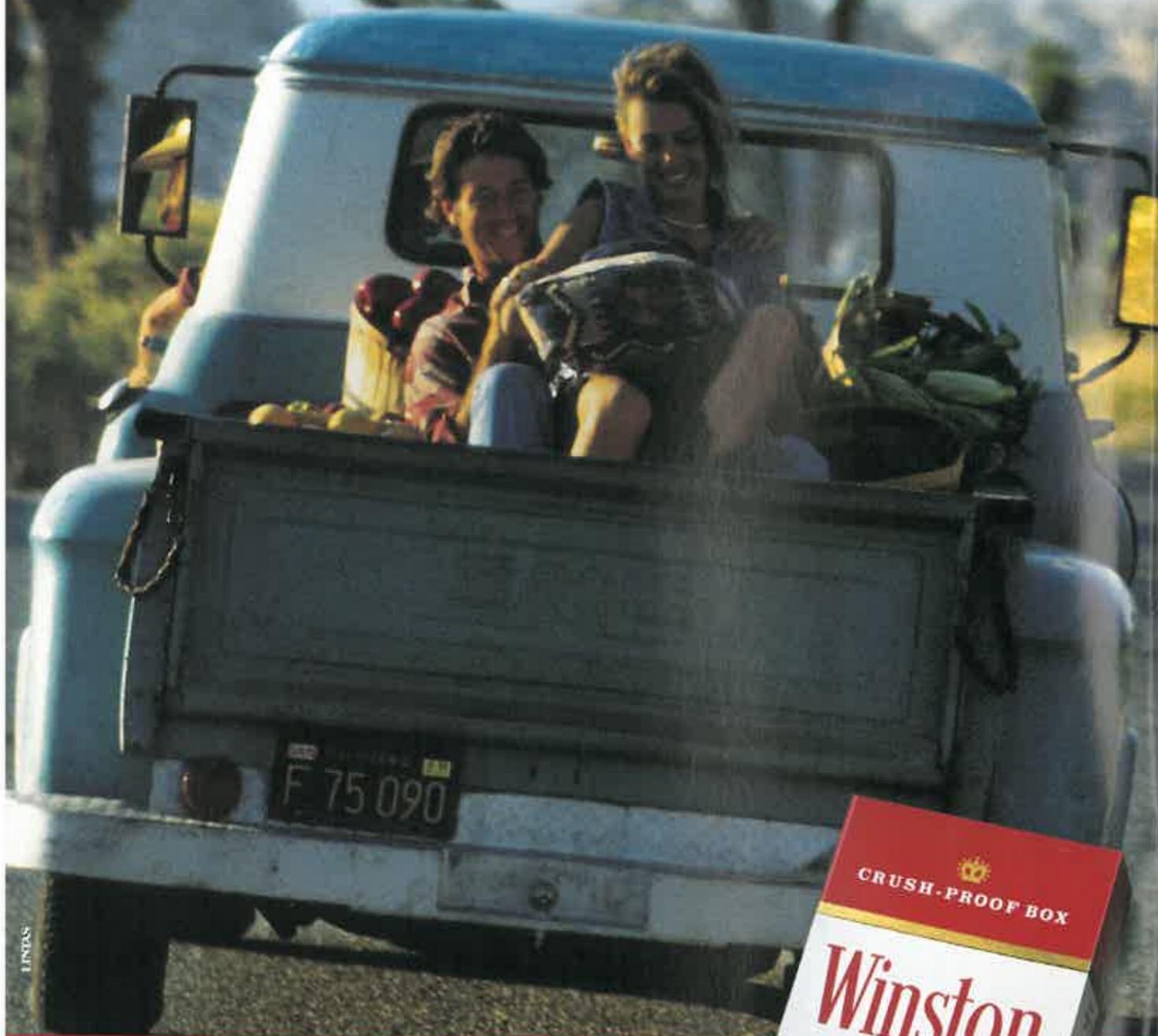


ENTREVISTA CON FANCIO

**"Antes no
se corría
por dinero"**



Limousine.



El Genuino Sabor Americano.

Las Autoridades Sanitarias advierten que fumar periódica seriamente la salud.



Motor 16



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

Director:
Angel Carhenilla

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

Marketing: Jorge Dorrego. **Director de Producción:** Roberto Parras.

Publicidad: Director Comercial: Juan Antonio Samzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha.

Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera.

Publicidad Zona Cataluña: Loles Peyra. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Ota. **Publicidad Levante:** Ramón Medina.

Director de Publicidad Internacional: M. Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Teléfono:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Teléfono:** 418 42 61. **BILBAO:** Nicolás Alorta, 3 1^a D. **Teléfono:** (94) 421 72 03. **Bilbao.** **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^a 48005 Valencia. **Teléfono:** (96) 373 69 11. **Fax:** 373 68 83.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.

Impreme: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.

Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. **Teléfono:** 327 01 60 y 327 01 56.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY-RIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247.1989. Edición controlada por OJD.

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

E S T A S E M A N A



14
Peugeot
306 XSi y
306 16V

PUNTO DE MIRA	6	PRECIOS	53
SU CASO	12	GENTE SOBRE RUEDAS	80
AL VOLANTE	14	Entrevista a Juan Manuel Fangio.	
Peugeot 306 XSi y Peugeot 306 16V.		MOTOS	84
FRENTE A FRENTE	18	Honda Gold Wing.	
Renault Laguna V6 RTI/Opel Vectra V6/Volkswagen Passat VR6 Exclusiv.		84	84
ESPECIAL TODOTERRENO	30	Honda Gold Wing.	
La vida en verde.			
Todos los 4x4: Tracción total.	34		
A fondo: Toyota 4 Runner 3.0 TD.	40	DEPORTE	88
ACTUALIDAD	46	24 horas de Daytona.	
Vipo: el otro gallego.		Rallye de Suecia.	90
FUERA DE SERIE	48	Sainz-McRae, el campeón y el aprendiz.	92
Mc Laren-Maverick: la barrera de la ambición.		A todo gas.	94
88		JUAN BALLESTA	98
24 horas de Daytona			



84
Honda
Gold Wing



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

LAS BERLINAS DE LA SERIE 3

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



**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.**



Un año a prueba

DESCONFIANZA. Es lo primero que sentimos en este país ante cualquier normativa cuando ésta apenas ha visto la luz. Puede ser consecuencia de ese afán que siempre padece la Administración de maquillar al recién nacido, en vez de informar en profundidad, con sentido común y sencillez sobre el neófito.

Me refiero a las nuevas pruebas físicas (de las que el lector encontrará la versión oficial detallada en la página 7), que la Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha, de forma experimental, este último fin de semana y que se extenderá a lo largo de este año.

Se pretende medir los reflejos de los conductores sospechosos de ir bajo los efectos del alcohol. Para practicar estas pruebas, agentes de la Guardia Civil han recibido formación específica. Esta revista ha intentado acompañarlos en sus primeras jornadas de trabajo, objetivo que, lamentablemente, no hemos conseguido, al no concedernos la autorización correspondiente.

Nuestra intención era salir al paso de las diferentes versiones que siempre circulan y crean confusión al ciudadano. Por ejemplo, las manifestaciones de Fernando Falcó, presidente del RACE, en el sentido de la indefensión de los conductores frente a algunos de los instrumentos que utilizarán los agentes para realizar la prueba.

Quede claro que entendemos que la puesta en marcha de esta nueva normativa por parte de la DGT es consecuencia de algunas sorpresivas sentencias de absolución a conductores ebrios. Se alegó en ellas la falta de un informe completo que relacionara la ingestión de alcohol con la peligrosidad de la conducción.

Pues bien, ahora se pretende que, en el plazo de un año, los jueces tengan sobre la mesa los resultados de las pruebas de alcoholemia, junto a un informe psico-físico del conductor denunciado. Esto nos va a convertir en el único país de Europa en el que habrá que someterse a estos controles, que ya se realizan en Estados Unidos.

Por estos motivos, Motor 16 quería haber incluido en este número un reportaje que informara a nuestros lectores, sobre el terreno, en qué consisten y cómo se practican las diferentes pruebas, así como de las reacciones de los ciudadanos que las deben realizar. Desde el padre de familia, con sus hijos como espectadores, pasando por el joven que vuelve de madrugada de una discoteca de las afueras de la ciudad, o el transportista que cumple con su obligación.

También sería interesante saber qué está previsto cuando una prueba contradiga a la otra. Se imaginan lo que puede pasar si un conductor da positivo en la del alcoholímetro y luego pasa el resto de las pruebas con toda facilidad. En definitiva, seguiremos insistiendo para poder aclarar todas las dudas que existen respecto a esta nueva normativa, y superar así la desconfianza que produce su aplicación.

Ángel Carbenilla

Nota del D. Todos estamos impresionados por la muerte de Antonio Martín. Era el futuro líder del ciclismo español. Su accidente trae a la memoria que en nuestras carreteras fallecieron cerca de cien ciclistas el último año. Por esto, debemos reflexionar sobre el respeto que debe haber entre la bicicleta y los demás vehículos. Y algo muy importante para los amantes de las dos ruedas, utilizar siempre el casco.

PUNTO DE MIRAR

RENAULT COMERCIAL

LA estructura comercial de FASA Renault se ha modificado sustancialmente con la creación, el pasado día 1 de enero, de una nueva sociedad, **Renault España Comercial S.A.**, encargada de la comercialización de los vehículos y piezas de recambio de la marca. La nueva sociedad, con un capital social de 2.000 millones de pesetas y fondos propios de **10.832 millones** de pesetas, tiene 770 empleados y controla 2.046 puntos de venta. Su Consejo de Administración lo forman diez consejeros, siendo su presidente **Luc Alexandre Menard**, director comercial para el sur de Europa. Como máximo responsable de la empresa ha sido nombrado **Gabriel Gil**, consejero gerente de la nueva sociedad (en la fotografía). Gil era, director comercial de Fasa Renault.



LISTO PARA GINEBRA

NISSAN ya tiene listo el nuevo **200 SX** que presentará en el Salón de Ginebra. Este nuevo modelo supone una alternativa en la gama de coupés deportivos de la marca nipona. Elegante y atractivo, el nuevo Nissan 200 SX hace gala de una mejorada **manejabilidad**, un acabado y equipamiento sofisticados y completos, mientras cumple con los más estrictos requisitos de seguridad y protección del medio ambiente.



LOS AGENTES DE TRAFICO VERIFICARAN LA CAPACIDAD DE LOS CONDUCTORES

DESDE la pasada semana, en Madrid y Barcelona, de manera experimental, agentes de la **Agrupación de Tráfico** de la Guardia Civil están llevando a cabo controles preventivos sobre la capacidad de conducir de conductores supuestamente ebrios.

Es un viejo anhelo de la DGT el complementar los actuales controles de nivel de alcoholemia, con un informe de los agentes sobre las condiciones psicofísicas de los conductores.

Recientemente, algunos jueces, han absuelto a conductores, por no encontrar en la denuncia ningún informe que vinculara la ingestión de alcohol con la peligrosidad de la conducción. Un argumento técnico-jurídico muy polémico, pero difícil de rebatir.

La **DGT** quiere, en un futuro (no antes de un año), crear el marco jurídico que posibilite que los agentes lleven a cabo todo un reconocimiento de los conductores y que este informe acompañe a los resultados de las pruebas de alcoholemia. Mientras tanto, unos pocos agentes, con una formación específica, han comenzado a efectuar estas pruebas que básicamente consisten en lo siguiente:

Equilibrio.- Caminar con los pies alineados (puntera con talón) en línea recta durante 10 metros. Mantener el equilibrio, con los pies juntos y los ojos cerrados, durante 15 segundos.

Coordinación.- Llevarse la punta del dedo índice de la mano derecha a la punta de la nariz. Estirar los brazos y, alternativamente, mostrar la palmas y el envés.

Visión.- Verificar la dilatación de la pupila. Analizar la capacidad de seguimiento visual y parpadeo mediante un dispositivo creado para este fin.

Circulación sanguínea.- Verificar color de cara y mejillas, conjuntiva ocular y pequeños derrames epidérmicos.

Comportamiento.- Modos de lenguaje, facilidad de palabra y reacciones del sujeto a las demandas de los agentes.

Puestos al habla con diversas entidades, hay opiniones muy diversas. Para **Mario Arnaldo**, de «Automovilistas Europeos Asociados», la medida sólo puede ser, por ahora, de carácter experimental y voluntaria, toda vez que no existe una cobertura reglamentaria para llevarla a cabo. El conductor puede perfectamente negarse a esta prueba hasta que no se recoja en un texto legal.

En el mismo sentido se pronuncia el **RACE**, cuya Asesoría Jurídica se muestra muy recelosa ante la nueva medida. «Con la medida experimental, no hay problema. El conductor se puede negar y asunto concluido. Pero preocupa muy seriamente el futuro desarrollo de la norma legal. No se entiende muy bien con

PASAR LA PRUEBA

EQUILIBRIO Y COORDINACION
Caminar en línea recta 10 metros.

Mantenerse 15 segundos a pie juntas.
Llevarse el dedo índice a la nariz.
Prueba dorso-palma con los brazos extendidos

EXPLORACION DEL ROSTRO
Observación del movimiento y parpadeo de los ojos
Posible enrojecimiento de la cara y de los ojos.
Vómito con olor a alcohol

LENGUAJE
Si presenta dificultades de dicción o incoherencias

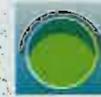
COMPORTAMIENTO
Si es agresivo, eufórico o tiene reacciones lentas.

qué criterio puede un agente someter a un conductor a unas pruebas que pueden ser humillantes o degradantes, al ser efectuadas a la vista del público. En **Estados Unidos**, donde también se llevan a cabo, el conductor con síntomas de haber bebido es conducido a un juzgado donde en presencia del juez, es examinado. Ojalá fuese éste el método empleado en España, pero no parece fácil.

S E M A N A F O R O S



Los responsables de la Autopista A-7 continúan sin poner guardarrail en la mediana y una vez más ocurrió la tragedia, al invadir un automóvil el carril contrario y empotrarse contra un autobús. Desde hace tres años, cuando por el mismo motivo falleció el querido piloto **Jorge Babler**, nuestro compañero José Luis Aznar ha venido denunciando el hecho cada vez que ha ocurrido un accidente de similares características, en esta autopista que desde Tarragona hasta la entrada de Valencia cuenta con un simple y endeble seto para separar las dos calzadas. Ahora lo denunciaremos por tercera vez. ¿Cuántos muertos más harán falta?



César Mora, uno de los periodistas con mas prestigio en el mundo del motor, ha sido homenajado por la Asociación Catalana de Prensa del Automóvil y del Motor. Por sus conocimientos, veteranía y profesionalidad no era difícil que se ganara el respeto, y también el corazón, de todos. Maestro de las generaciones que le ha seguido, César, que ha recibido multitud de premios a lo largo de su vida, está especialmente orgulloso de que en una ocasión le dijeran que sus escritos han contribuido a salvar vidas. El puntualiza: «Con que sólo fuera una, sería muy feliz».



◆ **BARCELONA: FUERA MOTOS DE LA ACERA**
Del mismo modo que se inauguraron detenciones y juicios rápidos en caso de alcoholemia, el Ayuntamiento de Barcelona está a punto de tomar las mismas medidas con los motos que circulan por la acera. Sólo será para aquellos que se dediquen a «correr», especialmente en lugares como colegios o sitios muy concurridos, por lo que se les podrá acusar de temeridad manifiesta y de poner en peligro la vida o integridad de las personas.

◆ **MÁS SEISCIENTOS**
Cuando la semana pasada comentábamos que Josep Maria Puyol había comprado Montijo a base de reunir Seat Seiscientos no fue con medio centenar sino con medio millón. ¡Allí se nada, faltaba un cero!

◆ **EL PARLAMENTO EUROPEO CON EL AUTOMOVILISTA**
Ha nacido un nuevo comité para encargarse de las cuestiones relacionadas con el automóvil que afectan a los ciudadanos de la Unión Europea. Presidido por Alan Donnelly, el primer proyecto del nuevo comité es preparar una normativa europea sobre los impactos frontales y laterales. El denominado Intergrupo para el Automovilista ha elegido a Max Mosley -presidente de la FIA- como presidente de honor.

FRANCIA: CIEN MIL PESETAS POR CADA COCHE VIEJO

El Ministerio de Industria, Correos, Telecomunicaciones y del Comercio Exterior francés, acaba de poner en práctica una medida por la cual, todo vehículo nuevo de menos de 3,5 toneladas verá favorecida su compra por una subvención estatal de 5.000 francos (119.500 pesetas), pero tendrá que entregar a cambio un vehículo en estado de marcha de por lo menos diez años. La medida, puesta en vigor el 4 de febrero de 1994, se mantendrá hasta el 30 de junio de 1995 y la aplicación de esta bonificación se tramita a través del concesionario, al que el Estado devolverá el importe de la «rebaja».

A esta iniciativa estatal, se han sumado los fabricantes. Así, Peugeot permitirá a sus concesionarios una prima de hasta 7.000 francos (167.300 pesetas), pero sólo hasta el 31 de marzo; Citroën hará lo propio modulándolo de 5.000 hasta 10.000 francos (239.000 pesetas) y Renault de 3.000 (71.700 pesetas) hasta 7.000 francos dependiendo del modelo, además de mejorar las condiciones de su filial de financiación. Para cobrar la subvención, las marcas deberán presentar un certificado de destrucción del vehículo.

Las críticas plantean que quien tenga un coche de diez años o más no gozará de una situación económica que le permita comprar un coche nuevo; optará por buscar en el activo mercado de segunda mano, muy importante en Francia. Para Jacques Calvet, presidente del grupo PSA, «aunque este plan no sea importante como medida específica para el sector, pone de manifiesto el deseo de la Administración de animar el consumo, actuando sobre el mercado del au-

tomóvil. Supone el reconocimiento del Gobierno a la industria del automóvil como motor económico».

España no es ajena al problema de envejecimiento del parque. Hace algunos años, el entonces titular de la Dirección General de Tráfico, Martín Palacín, firmó apresuradamente y por razones políticas un acuerdo de renovación que fracasó en 1986. Este acuerdo dejó fuera a la Asociación Nacional de Fabricantes (ANFAC) al no aceptar ésta la responsabilidad que la Administración delegaba en ella frente a las entidades crediticias para culminar la operación.

En 1987, ANFAC retomó las negociaciones con las tres entidades bancarias que facilitarían los préstamos para el achatarramiento de vehículos viejos y su sustitución por uno nuevo. Las condiciones consistieron en una póliza de seguro para cubrir el riesgo del crédito y, en contrapartida, un aumento del interés del 13 por ciento. El tema del depósito quedó como punto discordante, acusando ANFAC a las entidades bancarias de querer amarrar demasiado la operación. El maltrecho acuerdo firmado por Palacín tampoco salió esta vez adelante. Los fabricantes culparon a la Administración de no «mojarse» en un tema que afectaba a la industria nacional. El Ministerio de Hacienda también se desentendió del proyecto. Solchaga se cerró en banda ante las peticiones de rebaja del IVA, exclusivamente para esta operación de achatarramiento, lo que supuso que los coches adquiridos mediante este plan salieran un poco más baratos pero no lo suficientemente atractivos para el comprador.



CITROËN JUMPER

La firma Sevel es la encargada, desde hace ya ocho años, de construir la furgoneta ligera de PSA (Peugeot y Citroën) y Fiat. Ya hace tres semanas informábamos del nuevo modelo que sustituye a la J-15 (Peugeot), C-25 (Citroën) y Ducato (Fiat). Pues bien, hemos tenido oportunidad de tener una breve toma de contacto con la Citroën Jumper, que a partir del 15 de junio va a comenzar a venderse en nuestro país. La Jumper se ubica en medio del segmento, entre 2,7 y 3,5 toneladas y se ofrece en nada menos que 35 versiones, con cuatro tipos de carrocerías (furgón, furgón acristalado, combi y plataforma), que combinan 3 longitudes diferentes, tres alturas diferentes y cuatro motorizaciones. Será muy difícil que un usuario no encuentre su necesidad específica. Concebido con los *standars* de con-



fort y calidad de una berlina, llaman la atención detalles tan específicos como el enorme portón lateral que permite la carga de palés; la espaciosidad de la cabina, ayudada por la ausencia de palanca de cambios en el piso (se encuentra en el salpicadero); el sistema de frenos antibloqueo y el futuro *airbag*, que la acerca a los automóviles de turismo.

En esta breve toma de contacto, pudimos conducir dos versiones, 1,9 litros turbodiesel y 2,5 turbodiesel. Lo cierto es que, contrariamente a lo que pueda parecer, la que ha parecido más homogénea es la de motorización menor. Bien es verdad que en ambos casos fueron probadas sin carga. Nada se sabe aún de precios, pero como valor indicativo, puede decirse que en Francia son entre un 4 y un 8 por ciento más caras que sus homónimas sustituidas, con un salto cuantitativo y cualitativo importante.

DE BUENA FUENTE

Teledeporte con el motor.-

El nuevo canal vía satélite de RTVE dará amplia cobertura a las carreras de coches y motos.- Los responsables de programación de este canal monotemático contemplan la retransmisión, en principio, de todas las pruebas de los diferentes campeonatos de rallyes, así como las carreras de motos. Además, cuando Teledeporte esté a pleno funcionamiento los acontecimientos deportivos del motor más importantes se emitirán varias veces a diferentes horas para dar la posibilidad de verlos al mayor número posible de telespectadores.

Renault y Fiat se estudian.-

Siguen los rumores sobre un posible y probable acuerdo entre Renault y Fiat.- De hecho, diversos gabinetes de expertos estudian las ventajas e inconvenientes de un acuerdo entre ambas entidades. Uno de los mayores problemas que encuentran es la colaboración entre Fiat y PSA en la firma Sevel, que habría que romper para cualquier acercamiento entre Fiat y Renault. En todo caso, Renault busca un *partenaire* para renovar su furgoneta Trafic.

La Policía se inclina por los Seat Toledo.

Hasta marzo no se sabrá el vencedor del concurso para suministrar 5.000 coches a la Policía Nacional.- Pero todo parece indicar que el Seat Toledo es el elegido. Parece ser que poderosas razones políticas han motivado que el Seat sea el coche elegido, tanto por la Policía Nacional como por la Policía autonómica catalana. Este suministro es parte de lo que aportaría la Administración al plan de salvación de Seat.

Calvet en España.-

Jacques Calvet y sus colaboradores más inmediatos viajarán a España.- Un país al que tiene verdadera estima el presidente del consorcio Peugeot-Citroën. El motivo de esta visita, mantenida en el más absoluto secreto, es el de probar el nuevo coche Citroën y cuatro de sus más inmediatos rivales. El nuevo Citroën no es otro, naturalmente, que el futuro sustituto del AX, que se comenzará a fabricar a finales de 1995.

Más coches del año.-

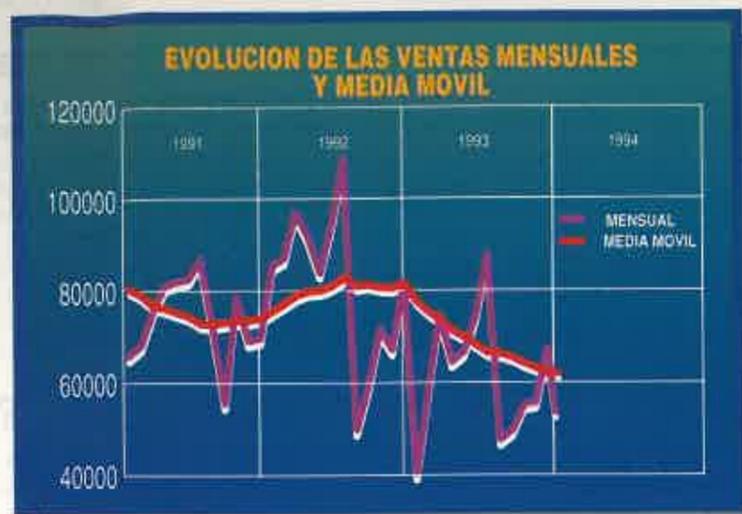
En medios automovilísticos se ha acogido con sorpresa una nueva convocatoria del Coche del Año.- Por si fueran pocas las convocatorias y tres modelos no parecieran bastantes para el título de mejor coche del 93, ahora se convoca otro galardón para premiar no se sabe muy bien qué ni a quién.

SUBIDA APARENTE DE LAS VENTAS

TRAS 12 meses de descensos continuados, las ventas de automóviles de turismos experimentaron un crecimiento del **28,6 por ciento** el pasado enero. Según datos provisionales facilitados por la patronal ANFAC, se matricularon 53.062 unidades frente a las 41.261 del mismo mes de 1993.

Es conveniente recordar que esta comparación no es fiel reflejo de la evolución del mercado por ser enero un mes atípico. Además, enero de 1993 fue totalmente catastrófico, con una caída de las ventas del **52,8 por ciento**, al haberse adelantado muchas ventas al mes de diciembre anterior para evitar la entrada en vigor de la obligatoriedad del catalizador, que incrementaba el precio del coche.

Para un análisis más correcto habría que comparar la cifra del último enero con los datos normales de este mes durante los últimos siete años. En relación a esta media, las ventas de enero del 94 suponen un descenso del **26 por ciento**. Como única consecuencia positiva en esta comparación cabría señalar que, en los últimos años, cuando el año comenzó en positivo el balance final fue también favorable, aunque los fabricantes no guardan demasiado



optimismo y cifran un incremento a final de año en torno al **6 ó 7 por ciento**. En cuanto a la evolución de las ventas, el pasado enero, de las marcas implantadas en España, destaca el fuerte incremento del 57,01 por ciento de Ford que, con 7.921 unidades vendidas, alcanza la cuota de mercado del 14,9 por ciento y se coloca por delante de Fasa Renault, que sólo experimenta la ligerísima subida del 0,51 por ciento. Por detrás quedan Opel (21,75 %), Peugeot (13,82 %), Citroën con otro fuerte

ascenso (35,74 %), Seat (5,96 %) y Volkswagen (14,45 %).

Del total de las matriculaciones en enero, 31.753 corresponden a turismos importados, que representan una cuota de mercado del **60 por ciento**, mientras que 21.309, es decir, el 40 por ciento, eran de fabricación nacional.

Entre los importadores más significativos cabe destacar el fuerte incremento de Mercedes (140,9 %) y Rover (108,09 %), así como la recuperación de Fiat (91,05 %).

EUROPA TAMBIEN MEJORA

DURANTE el pasado mes de enero también subieron las ventas de vehículos en Europa, donde se vendieron 1.023.000 turismos, que representan un **5,9 por ciento** de incremento sobre las ventas del mismo mes el pasado año.

Entre los fabricantes destaca el importante incremento experimentado por Mercedes Benz (57,8 por ciento), Skoda (51 por ciento) y Volvo (22,1 por ciento), mientras que Rover, ya incluido en el grupo BMW por el diario económico británico *Financial Times*, aumento sus ventas un 17,3 por ciento.

De los cinco mercados más importantes, España (28,6 por ciento), Reino Unido (20,4 por ciento) y Francia (15 por ciento) han visto subir sus ventas con respecto a enero del pasado año, mientras que el mercado alemán caía un 1,4 por ciento e Italia sufría un importante retroceso del 10 por ciento.

MATRICULACIONES EN ENERO

MARCA	UNIDADES	% 94/93	% CUOTA
Ford	7.921	57,01	14,9
Fasa Renault	7.325	0,51	13,8
Opel	6.315	21,75	11,9
Peugeot Talbot	5.594	13,82	10,5
Citroën	5.515	35,74	10,4
Seat	5.331	5,96	10,0
Volkswagen	2.891	14,45	5,4
Fiat	2.411	91,05	4,5
Nissan	1.678	63,07	3,2
BMW	1.353	51,17	2,5
Audi	1.157	108,09	2,2
Rover	923	10,67	1,7
Mercedes	807	140,90	1,6
Volvo	793	90,17	1,5
Lancia	518	48,00	1,0
Hyundai	485	38,07	0,9
Honda	348	43,80	0,7
Toyota	323	86,71	0,6
Suzuki	210	775,00	0,5
Skoda	196	102,06	0,4
Chrysler	191	198,44	0,4
Alfa Romeo	170	44,07	0,4
Mazda	144	25,32	0,3
Mitsubishi	124	51,22	0,2
Otras	339	29,89	0,7
TOTAL	53.062	28,60	100

Xantia

Coche del Año en España 1994



HABITACULO REFORZADO

Citroën Xantia: Su bloque delantero está constituido por 2 largueros que se prolongan hasta rebasar ampliamente el piso de la caja, formando un conjunto de gran protección.

En los bajos, Xantia ha sido dotado con dos resistentes largueros y una gruesa viga central.

A los lados, barras de protección y refuerzo en las puertas. En la parte trasera, dos vigas transversales protegiendo el depósito. En su conjunto, la estructura de seguridad ha sido constituida en un solo bloque y dispone de un basamiento rígido reforzado con triple anillo de protección.

En el interior de un Xantia, la seguridad del conductor y de los pasajeros es extraordinaria.

Citroën Xantia, belleza, seguridad, progreso. Coche del Año en España 1994.

Citroën Xantia desde 1.990.000 ptas.*

ANO 1994

¡ NI ME HE ENTERADO !

NO salgo de mi asombro. Un coche con cinco ocupantes impacta contra la trasera de un camión. Tonelada y media a más de cien por hora que arranca la viga que impide normalmente que un coche puede meterse debajo de estos pesos pesados. Del coche quedan unos cuantos hierros retorcidos y además se incendia y explota. Y, agárrense: el camionero, en unas declaraciones a los medios de comunicación, dice que no ha notado nada y que paró porque vio por el retrovisor un coche ardiendo. ¿Quién se cree esto? Como dato comparativo diré que hace años, choqué contra la parte de atrás de un autobús de la EMT cargado de viajeros. El suelo estaba resbaladizo y al ponerse el semáforo en rojo el autobús frenó inesperadamente y a menos de 40 Km/h. e impacté contra su parte posterior. Inmediatamente se detuvo y bajó porque había sentido un golpe fuerte. En mi coche sólo se rompieron los dos faros y la parrilla delantera. Es imposible que el camionero del accidente no sintiese un golpe terrible en su camión. Si lo niega, algo pasó que intenta ocultar. El departamento de investigación de la DGT tiene mucho trabajo por delante.

Carlos Hernansanz
Mérida

BLOQUEO DE RUEDAS

TENGO un R-18 con 65.000 kilómetros y siempre he tenido que sufrir el bloqueo de las ruedas traseras en frenazos bruscos. Al principio llevé enseguida el coche al taller para que me mirasen el repartidor de frenada e incluso las zapatas, pero me decían que en este coche era absolutamente normal. En su día, con 25.000 kilómetros, lo dejé por imposible pero no quiero quedarme con la duda. ¿Es un defecto de fábrica en mi unidad o es algo normal en todos los R-18?

Benito Moreira
Benicasim

R.- El deficiente reparto de pesos de los vehículos con «todo delante» (su R-18 es una buena muestra de ello), deja el tren



¿UN MONDEO PARA CIUDAD?

QUIERO que me den un consejo sobre la compra de mi próximo coche. Les diré que lo utilizo el 95 por ciento del tiempo como herramienta de trabajo debido a mi profesión. Recorro unos 15.000 o 20.000 kilómetros al año, de los cuales el 90 por ciento los hago en ciudad. Una de mis dudas es si me conviene diesel o gasolina. ¿Qué modelo puede ser de los más fiables en cuanto a mecánica y comportamiento? Les diré también que estaría interesado en el Ford Mondeo o en



el Ford Escort. ¿Qué otros pueden ser aconsejables de otras marcas? Actualmente tengo un R-11 GTL.

José del Río
Pamplona

R.- Un coche del tamaño del Ford Mondeo para hacer 20.000 kilómetros al año en ciudad no nos parece lo más conveniente, por consumo, tamaño para aparcar y desaprovechamiento de lo que no sea el puesto de conducción. Otra cosa diferente es que le compense todas esas pegadas el tener un coche de representación. Si es así le animamos a que adquiera un coche de gasolina que bien podría ser el Ford Mondeo CL 1.6i con 90 caballos, aire acondicionado, airbag, elevalunas eléctricos y aire acondicionado por 2.329.000 pesetas. Un Escort equivalente le cuesta sólo 100.000 pesetas menos y no hay color. El diesel, para el kilometraje que hace, no le conviene, puesto que tendría que pagar un sobreprecio importante.



trasero demasiado descargado en frenadas superiores a lo normal. En estos casos se tiende a bloquear las ruedas al existir un menor rozamiento entre éstas y el asfalto. Está tranquilo, se trata de un problema inherente a todos los vehículos de estas características.

LIMPIA TRASERO IMPOSIBLE

TENGO un Opel Vectra de cuatro puertas y me gustaría que le instalasen una escobilla limpia-luneta trasera. Pero me encuentro con mil problemas, nadie me lo quiere instalar porque dicen que es imposible. Yo he visto lunas traseras con el motor incorporado. ¿Se podrían montar en mi coche?

Serafin Munguía
Vitoria

R.- En efecto, son totalmente incompatibles las berlinas de tres volúmenes con un limpia trasero. El ángulo de apertura de la tapa del maletero hace imposible montarlo en ese lugar. Una posibilidad sería montarlo en el techo, sin embargo la instalación del motor por dentro limitaría la altura del habitáculo y además quedaría horrible. Es cierto que hay coches con el mecanismo embutido en la luna, sin embargo razones de estética y aerodinámica se anteponen en este caso a la seguridad.

Ahora Nissan.

El mundo cambia. La gente cambia.

En Nissan sabíamos que algún día serías así.



Garantía total 3 años o 100.000 km y 4 años anticorrosión.

Por eso hemos creado el Nissan Micra así.

Porque aseguras que existen espacios en los que todo tiene cabida.

Porque exiges la máxima potencia sin sacrificar la seguridad.

Porque sabes que los 1300 cc y las 16 válvulas son la mejor manera de superar todas tus metas. Porque el ABS, las barras de protección laterales y las

AHORA MICRA

Ahora, tu Micra 3 ó 5 puertas al mismo precio: desde **995.000*** ptas.



zonas de absorción de choque te confieren la tranquilidad que necesitas.

Porque crees en un mundo mejor y apuestas por el doble catalizador ecológico. Porque afirmas que el máximo confort no tiene precio.

Porque eres así y te encanta serlo.

Por todo eso. Ahora Micra.

Ven a tu Concesionario Nissan.

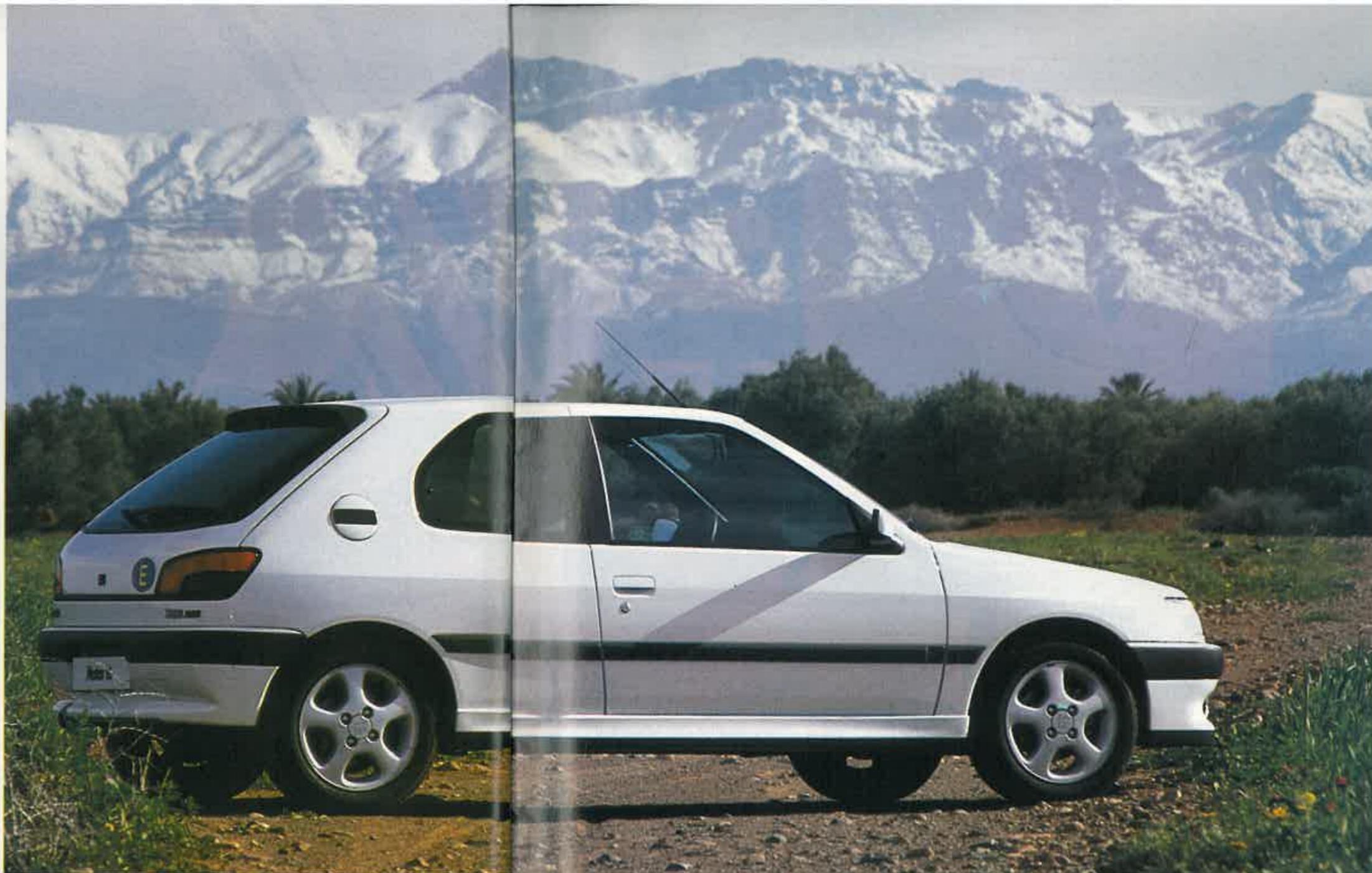
* P.V.P. recomendado (transporte, IVA e impuesto de matriculación incluidos) en península y Baleares. Promoción válida para vehículos en stock.



Raid Sevilla/Marrakech Peugeot 306 XSi y S16

LLEGAN LOS DEPORTIVOS DE LA FAMILIA

La gama 306 de Peugeot sigue creciendo sin parar. Ahora le ha tocado a las versiones con carrocería de tres puertas, con las que llegan al mercado español los más deportivos: el XSi y el S16, dos coches con ganas de marcha.



CAMINO DE MARRAKECH
Los casi 900 kilómetros que separan Sevilla de Marrakech se realizaron sin problemas en los nuevos 306.

PEUGEOT, fiel a su tradición africana de grandes raids, ha preparado un recorrido de pruebas a bordo de los nuevos Peugeot 306 XSi y S16 que partía de Sevilla y finalizaba en la ciudad marroquí de Marrakech. En total han sido casi 900 kilómetros durante los cuales hemos podido tener una idea muy clara de lo que aportan estos nuevos modelos.

Aunque la estrella de la ampliación de la gama son las versiones deportivas, a éstas hay que unir las versiones de tres puertas de los modelos que ya se comercializaban. Estos, por término medio, son unas

65.000 pesetas más baratos que sus homólogos de cinco puertas. Dentro de un par de semanas, la marca también dará a conocer el precio de la versión XSi de cinco puertas. Por su parte, el tope de la gama, el S16, sólo se va a comercializar en su versión de tres puertas.

Y ya que se habla de precios hay que decir que ambos modelos están situados en la misma línea respecto a sus rivales. El 16 válvulas (2.870.000 pesetas) queda algo mejor colocado respecto a sus competidores más directos, al contar con un equipamiento de serie en el

cual se incluye un elemento fundamental como es el sistema antibloqueo de frenos. Por su parte, el XSi (2.320.000 pesetas) dispone de dicho sistema sólo como opción con un precio de 164.300 pesetas. Ambos modelos tienen un aspecto externo prácticamente igual. Salvo el logotipo posterior en el cual se delata la presencia de un motor de 16 válvulas. Los más atentos se darán cuenta de la diferencia del ancho de los neumáticos que en el caso del XSi son unos 185/55, mientras que el S16 los utiliza de 195/55 sobre una llanta también de 15 pulgadas.

En el interior las diferencias son



LLANTAS DE ALEACIÓN
Son de serie en los dos modelos deportivos.

algo más acusadas. Los asientos son buenos en ambos, pero tienen más posibilidades de regulación en el S16 además de tener los guarnecidos laterales de cuero, lo cual da un aspecto bastante más deportivo al coche. Algunos detalles, tal y como el cuero del fuelle de la palanca de cambio o el indicador de temperatura en el salpicadero, marcan la diferencia.

En Sevilla y con casi 900 kilómetros por delante, se inició la andadura con la versión menos potente, el XSi. Se trata de un conjunto en el cual el único elemento que resultaba desconocido era la nueva carro-

cería de tres puertas. Tal y como suele ser normal ésta resulta más rígida que la de cinco puertas. Esto beneficia a la seguridad estructural del vehículo que, además, tiene elementos tales como las barras de refuerzo en las puertas para reducir los efectos de un impacto lateral. Este motor, nuevo en la gama 306, ya es conocido por impulsar el Citroën ZX Volcane, así como las versiones de dos litros del 405. Por lo tanto, no se trata de un motor específicamente pensado para un uso deportivo. Su carácter progresivo y con buena voluntad a todo régimen hacen de este modelo un coche po-

INTERIOR DISCRETO
En estos modelos Peugeot no ha cargado la mano y resultan bastante discretos.



EN EL S16 los asientos tienen unas bandas de cuero en los laterales y disponen de una mejor regulación.



FICHA TECNICA

	XSi	S16
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998
Nº válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	123 cv/5.750	155 cv/6.500
Par máximo / r.p.m.	18,3 mkg/2.750	19,0 mkg/3.500
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,3	11,3
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.)	1.140	1.160
Largo/ancho/alto (mm)	3.995/1.692/1.380	3.995/1.692/1.380
Capacidad del depósito (l)	60	60
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,4	9,2
Velocidad Máxima (km/h)	197	215
Consumo Urbano (l/100 km)	10,6	11,9
A 90 km/h (l/100 km)	6,3	6,2
A 120 km/h (l/100 km)	7,6	7,8

ilfacético en el cual se puede conducir relajado, sin abusar del cambio. El toque deportivo viene de la mano del cambio de marchas, cuyo escalonamiento es el ideal para sacar partido a los 123 caballos. En autopista, se llega al límite del cuenta vueltas con cierta facilidad. No hay concesiones a la economía. Esto no debe asustar a nadie puesto que los consumos de este motor son bastante ajustados y en nuestro recorrido los valores máximos obtenidos, apurando el rendimiento del motor, no han superado los 14 litros cada cien kilómetros, mientras que a ritmo rápido pero sin apurar, esta cifra queda por debajo de los diez litros.

Lo que más destaca de este coche, es su excelente bastidor. El 306 XSi se mueve sobre unos invisibles raíles. La dirección marca fielmente la trayectoria y sólo en situaciones límite el coche muestra algún nerviosismo. El sinuoso trazado de la N-340 entre Cádiz y Algeci-

ras fue un escenario perfecto para poner a prueba este punto. Es inevitable la comparación con su antecesor el 309. Pues bien los nuevos 306 resultan más eficaces y a la vez más cómodos. Tal vez el aspecto en el que menos se ha mejorado es en la brillantez del motor. Es el tributo que hay que pagar por disponer de un coche que contamina bastante poco.

El compromiso conseguido con la suspensión es muy bueno, y permite abordar viajes largos, como el realizado hasta Marrakech, sin temor a la fatiga. El único aspecto mejorable en lo que se refiere al confort reside en el elevado nivel sonoro en cuanto se superan los 140 kilómetros por hora. Los frenos son potentes, pero el pedal tiene un tacto un poco blando. Los conductores más exigentes tendrán que acostumbrarse para dosificar correctamente la frenada y evitar que el ABS entre antes de tiempo.

Ya en tierras del norte de Africa se realizó el cambio para probar la versión más potente. El Peugeot 306 S16, toma también un motor ya conocido; el mismo del ZX, Xantia y Peugeot 405, en sus versiones 16 válvulas. Este motor, que nominalmente rinde 155 caballos, no tiene el carácter deportivo que su tarjeta de visita permite suponer. Este motor funciona con soltura entre 3.000 y 5.000 vueltas. Por debajo de este régimen remolonea y por encima se resiste a subir el ritmo. De hecho, las diferencias en consumo y prestaciones entre el modelo de 16 válvulas y el de ocho son menores de lo que cabría esperar si se tiene en cuenta que entre ambos hay treinta caballos de diferencia. Las recuperaciones de uno y otro son muy semejantes, y sólo cuando hay que hacer subir la aguja del cuentavueeltas hasta lo más alto se consiguen diferencias apreciables.

Los tarados de la suspensión son los mismos y no hay diferencias de comportamiento entre esta versión y su hermano menor. Sí que se aprecia un funcionamiento algo más selectivo del sistema antibloqueo. En este sentido hay que decir que si bien ambos modelos disponen de un sistema con cuatro sensores, en el XSi es Bosch y en el S16 es Bendix. Este último no entra en funcionamiento con la facilidad que lo ha-

ce el primero, por lo que la frenada es más dosificable. En este punto, el hecho de que el S16 tenga un neumático algo más ancho también influye. En cuanto a consumos, el S16 gastó sólo un poco más que el ocho válvulas. Los consumos homologados por el fabricante revelan unos cifras a 90 kilómetros por hora inferiores en el S16.

La carretera que llevaba a Marrakech, fue un excelente terreno para probar el coche en situaciones extremas, ya que si bien el trazado y la calidad de la misma es bueno, las costumbres de los conductores

locales obligan a algunas maniobras precipitadas. El raid Sevilla Marrakech, se saldó sin incidentes reseñables. Los 15 coches implicados cumplieron sin rechistar y no se detectaron fallos ni de funcionamiento ni de acabado. Las expectativas de la marca apuntan hacia una producción total del 306 de 90.000 unidades, de las cuales 46.000 serán versiones con motor diesel, lo cual confirma el éxito que desde el pasado mes de septiembre vienen teniendo estos motores.

POR DELANTE
El coche se diferencia por un espectacular faldón aerodinámico.

Victor Piccione

CONSUMO MODERADO
A pesar del fuerte ritmo, los 306 no gastaron más de la cuenta.

AL VOLANTE



FRENTE A FRENTE

PRUEBA
Motor 16

Opel Vectra 4p 2.5 V6 24V/Renault Laguna RTi V6/
Volkswagen Passat VR6 GL

6 CILINDROS EN COMUN

Son tres burgueses que tienen en común tres
soberbios motores de seis cilindros en V y
potencias similares en torno a los 170 caballos de
potencia. El más moderno es el Laguna.



SON tres vehículos de clase
media alta con buenos argu-
mentos para emprender viaje:
espacio interior, capacidad del ma-
letero, motores de gran potencia,
estabilidad asegurada y, salvo en el
Laguna, equipamiento muy comple-
to. De los tres, el Renault Laguna,
recientemente presentado, es el

(Pasa a la página 27...)

VIRTUDES

Rendimiento del motor
Espacio interior
Equipamiento completo

OPEL VECTRA 4p 2.5i V6 24V
PRECIO: 3.403.000 PTAS.

Palanca del cambio retrasada
Funcionamiento del cambio
Volante no regulable en altura

DEFECTOS

VIRTUDES

Comportamiento eficaz
Comodidad de marcha
Presentación atractiva

RENAULT LAGUNA RTi V6
PRECIO: 3.355.000 PTAS.

Manejo del cambio
Altura plazas traseras
Equipamiento escaso

DEFECTOS

VIRTUDES

Comportamiento y estabilidad
Respuesta del motor
Comodidad de marcha

VW PASSAT VR6 EXCLUSIV
PRECIO: 4.070.000 PTAS.

Precio elevado
Rueda de repuesto de emergencia
Guantera anulada por airbag

DEFECTOS



Opel Vectra 4p 2.5 V6 24V

COMO EL PRIMER DIA

De sobra conocido, este modelo entra en su sexto año de existencia. Es evidente que necesita un tratamiento estético para desfilarse por la pasarela con la cabeza alta porque la moda se pasa cada vez más rápido.

DISEÑO	★★★
CALIDAD	★★★
PRESTACIONES	★★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★★★

UN modelo de automóvil se suele cambiar cada diez años, aproximadamente al quinto; bastan unas pinceladas de maquillaje para seguir codeándose con los modelos en boga. El Vectra entra en el sexto año de existencia y esto se deja notar en su estética, pero hasta el próximo año no está previsto que Opel remodele al Vectra. Este año ya tiene bastante con la presentación del nuevo Omega y del pequeño Corsa coupé, el Tigra. Lo mejor y lo más nuevo en este Vectra es el estupendo motor de seis cilindros y 24 válvulas. Motor que comparte con el sueco Saab 900 SE pero a mucho menos precio, nada menos que un millón de pesetas. Entre las cualidades de este motor destaca la vertiginosa velocidad punta, de 230 kilómetros por hora, la rapidez de respuesta al acelerar y la suavidad de su funcionamiento. Es un motor de concepción moderna dotado con un intercambiador de calor aceite/agua, que le permite tanto enfriar el aceite, cuando está caliente, como alcanzar rápidamente su grado óptimo de tem-

peratura cuando el coche está frío. La alimentación y el encendido se gestionan mediante una centralita electrónica; ésta se encarga de adaptar los valores a las condiciones de funcionamiento del momento, para que tanto el rendimiento como el consumo del motor sea el óptimo. Otro dato interesante es la duración de las bujías, que la casa recomienda cambiar cada 60.000 kilómetros. Por supuesto incorpora un mecanismo de control de detonación, que es responsable de ajustar el encendido en función de la calidad del combustible, con esto se evita, entre otras cosas, el molesto «picado de bielas» o ruido, y posterior deterioro, característico del motor cuando se usan combustibles de bajo octanaje. Con el Vectra V6 se pueden usar, pues, tanto combustibles de 91 octanos como de 98. La línea un tanto pasada de moda del Vectra se deja notar también en el interior, en donde el diseño de la consola central transmite sensación de ahogo. Sin embargo, la marca se ha volcado a la hora de equiparlo. Dispone de todos los ele-



mentos útiles para hacer agradable un viaje: elevalunas y retrovisores eléctricos, alarma antirrobo, aire acondicionado, computadora de viaje con información sobre el consumo y temperatura exterior, reglaje de faros desde el interior y hasta radiocasete. Todos estos elementos y más, están incluidos en el precio de venta al público. Pero esto no es todo, en materia de seguridad incorpora, también de serie, *airbag* para

el conductor; un mecanismo electrónico de control de tracción que actúa limitando la inyección cuando las ruedas motrices pierden adherencia y, por supuesto, antibloqueo de frenos. Por el resto y como buen familiar, el Vectra ofrece buen espacio de maletero. Capacidad que se puede ampliar abatiendo los respaldos traseros. Y por último, el buen precio puede ser otro argumento de compra.



EL MAS COMPLETO
El Vectra equipa de serie todos los elementos útiles y agradables para viajar con comodidad, incluido el radiocasete.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque y culata en aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas por bancada accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.498 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81,6 mm. Carrera: 79,6 mm. Compresión: 10,8 a 1. Potencia máxima: 170 CV (125 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 23,1 mkg (227 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 26,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 33,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,3 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 11,4 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo Mac Pherson, muelles helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente con dos semibrazos de empuje y un travesaño, amortiguadores de gas, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 195/60 R15. Llantas de aleación de 6 JX15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.280 kg. Capacidad del depósito de combustible: 61 litros.

GRAN ESPACIO
Los asientos son amplios, cómodos, aunque hay que decir que los delanteros tienen poca sujeción lateral. Los traseros se comunican con el maletero a través del reposabrazos central.



Renault Laguna RTi V6

PATA NEGRA

No se puede negar que la paternidad del Laguna es de Renault. Es un coche de líneas actuales, buena presencia, calidad aparente y precio ajustado respecto a sus rivales. Esta versión, además, es la más potente.

DISEÑO	★★★★
CALIDAD	★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★★

CREADO para sustituir al R-21, el Laguna atesorará toda la experiencia del modelo antiguo en combinación con las tecnologías más modernas, el resultado no defrauda y se le puede catalogar de primera clase. El esfuerzo, sobre todo económico, que supone crear un modelo nuevo es recompensado si la aceptación por parte del usuario es la merecida. Pues bien, el Laguna aporta los suficientes argumentos para que esto suceda.

La versión V6 del Laguna es la alta de gama, la más potente, la de cinco estrellas. Se podrá ojear en los concesionarios a mediados de este mes. Por el momento se presenta sólo con carrocería de cuatro puertas y portón trasero, y transmisión manual de cinco velocidades. El precio, de 3.355.000 pesetas, es barato si se compara con los homólogos de otras marcas, pero en materia de equipamiento presenta lagunas importantes. El climatizador, las llantas de aleación de aluminio, el ordenador de viaje o el volante forrado en piel son opciones y como tales hay que pagarlas a par-

te, lo que no ocurre en los coches de la competencia. Pero no sólo es pobre en equipamiento de serie, sino que elementos tan populares en berlinas de menos prestancia, como son los elevallunas traseros eléctricos o los retrovisores también de regulación eléctrica, no se encuentran entre la lista de opciones. Es evidente que el Laguna lleva estampada la impronta Renault; sus líneas suaves, de contornos redondeados, recuerdan las del Safrane e impresionan favorablemente al primer golpe de vista. El conjunto es rematado en su parte posterior por un alerón para darle un toque más deportivo. Si en estética el Laguna gana puntos, en aerodinámica tampoco se queda a la zaga, como lo corrobora su coeficiente aerodinámico de tan sólo 0,29. En la práctica, ofrece gran espacio útil, exceptuando la altura de los asientos traseros hasta el techo que no es apta para pasajeros de estatura elevada. El interior está cuidado y la tapicería decorada con estampados de lo más original. Entre la información de los relojes del salpicadero,



destaca la relativa al nivel de aceite que evita el levantar el capó y mancharse las manos. Otros elementos dignos de mención son: la apertura de la trampilla del depósito de gasolina, el volante de regulación en profundidad o la bocina que se puede accionar desde el volante y, también, pulsando hacia dentro el mando de las luces.

El motor es el mismo que impulsa el modelo superior, el Safrane,

un estupendo V6 de casi tres litros de cilindrada. Si hubiera que definir este motor en pocas palabras serían éstas: seda pura. Es suave, efectivo y muy silencioso. Permite rodar a muy pocas vueltas sin necesidad de cambiar de marcha, y pisar a fondo el acelerador para que, sin ningún amago de fallo o como se suele decir, sin que tosa, salga de su letargo y muestre un carácter de 170 caballos de potencia.



MUY PARCO
Aunque el precio es el mejor de los tres, carece de elementos casi imprescindibles en un coche de su categoría, como es el caso del aire acondicionado o los elevallunas eléctricos traseros.



FICHA TECNICA

MOTOR

GENERACION MODERNA
Para conseguir 170 caballos, Renault recurre a una elevada cilindrada en detrimento de una culata multiválvulas.

Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque y culata en aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas por bancada accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.963 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 93 mm. Carrera: 72,7 mm. Compresión: 9,6 a 1. Potencia máxima: 170 CV (125 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 24,5 mkg (240 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,4 km/h.

DIRECCIÓN

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

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSIÓN

LOS MAS COMODOS
Los asientos del Laguna se distinguen por tener un diseño muy acertado con una buena sujeción lateral. Su tapicería es muy original.

Delantero: Independiente de tipo Mac Pherson con brazo inferior en L de efecto anti-percusión, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazos guiados con 4 barras interactivadas de deformación programada, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/60 R15 V. Llantas de aluminio de 6,5 J 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.370 kg. Capacidad del depósito de combustible: 66 litros.



VW Passat VR6 Exclusiv

TRATAMIENTO DE IMAGEN

Con unos retoques de carrocería, el renovado Passat intenta competir con una imagen moderna. La primera impresión es la de haber perdido personalidad. En lo que sí ha ganado es en seguridad.

DISEÑO	★★★
CALIDAD	★★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★

EL nuevo Passat no sólo presenta reformas estéticas en su carrocería, sino también estructurales enfocadas a aportar mayor seguridad, lo que es tema de preocupación constante entre los fabricantes de automóviles. En este sentido, la carrocería de Passat '94 se ha reforzado para ofrecer mayor resistencia en caso de accidente. Las bolsas hinchables o *airbags* se ofrecen de serie en este modelo, tanto para el conductor como para el acompañante, así como pretensores para los cinturones de seguridad delanteros. También incorpora de serie el EDS o diferencial autoblocante, que actúa sobre el sistema de frenos para quitar fuerza a una o a las dos ruedas motrices cuando pierden adherencia.

La nueva carrocería de Passat presenta un nuevo diseño de la calandra delantera, con tomas de aire diferentes y unos faros que envuelven parcialmente las aletas. En la parte posterior destacan los grandes grupos ópticos.

Para algunos, la remodelación ha hecho perder personalidad al Pas-

sat; en cualquier caso lo que sí consigue es aparentar mayor tamaño y dar sensación de robustez. El interior también se ha reformado ligeramente. Ahora el tacto de los materiales que recubren el panel de instrumentos es más agradable y los tapizados distintos. En cuanto a la instrumentación, se ha cambiado el mando de las luces y el volante, que es de diseño más moderno.

El precio del Passat VR6 Exclusiv es sensiblemente mayor que el de sus rivales. En su descargo se podrían mencionar elementos en su equipamiento de serie, tales como las preciosas llantas de aleación ligera BBS de seis pulgadas o el sistema Safe de seguridad. Este mecanismo impide, cuando está activado, subir los seguros desde dentro y abrir las puertas.

Los respaldos de los asientos traseros se abaten en partes asimétricas y la comunicación a través del maletero se puede impedir girando una cerradura que funciona con la misma llave de contacto del coche.

Al volante, la postura idónea se consigue de forma fácil para cual-



quier estatura de usuario. Para ello, a parte de la regulación del respaldo y de la banqueta en longitud, el asiento del conductor se gradúa en altura de forma eléctrica; además, se puede variar la inclinación de la banqueta accionando otra palanca, pero esta vez manual. La zona lumbar también dispone de reglaje propio y el volante se puede desplazar en altura.

El interior del nuevo Passat, salvo

el diseño del volante, en poco ha cambiado; por cierto, los alemanes siguen sin dotarle de un chivato que avise cuando se entra en la zona de reserva de combustible. Resulta de lo más funcional, sobre todo si necesitamos de múltiples huecos o cajoncitos que acojan nuestras pequeñas necesidades de viaje, lo cual se agradece porque la guanteira queda anulada por la incorporación del *airbag*.



CONTRA CACOS
Una llave impide el acceso al maletero a través de los respaldos de los asientos traseros.



FICHA TECNICA

MOTOR

LO MEJOR DE LA CASA
El motor VR6 que equipa el Passat es la mecánica más moderna y eficaz de Volkswagen.

Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas por bancada accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.792 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81 mm. Carrera: 90,3 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 174 CV (128 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 24,0 mkg (235 Nm) a 4.200 rpm. Alimentación: Bomba de inyección. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,7 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de brazos transversales triangulares inferiores, radio de pivotamiento estabilizante y barra estabilizadora. Trasera: Eje semirrígido con cojinetes correctores de vía y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/50 R 15Z. Llantas de aleación de 6JX15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.365 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

MÚLTIPLES REGLAJES
El asiento del conductor dispone de reglaje de inclinación y altura de banqueta, este último eléctrico.

TRES ESTILOS DIFERENTES. El Vectra se puede adquirir con carrocería de cinco y cuatro puertas. El Laguna sólo con carrocería de cinco y el Passat sólo de cuatro.



CONSUMOS

Datos en l/100 km.	VECTRA	LAGUNA	PASSAT
CIUDAD			
A 29 km/h de promedio	14,1	15,5	14,7
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	8,1	9,1	8,9
En conducción rápida	16,5	16,2	16,9
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	10,0	10,7	10,1
A 140 km/h de cruceo	13,4	12,3	13,6
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	11,9	13,1	12,5
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	463	453	510

SONORIDAD

	VECTRA	LAGUNA	PASSAT
Al ralentí:	47,1	45,4	39,9
A 60 km/h:	62,4	60,8	58,6
A 90 km/h:	65,4	63,8	61,8
A 120 km/h:	68,9	65,7	66,0
A 140 km/h:	71,0	70,2	68,8
A tope	80,1	81,7	77,1

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

EQUIPAMIENTO

	VECTRA	LAGUNA	PASSAT
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI	SI
Aire acondicionado	SI	OP	SI
Elevavinas eléctricos (D./T.)	SI/SI	SI/NO	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI	SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	SI	OP
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	SI/SI	NO/NO	SI/SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI
Asiento conductor regulables electr.	NO	NO	SI
Faros regulables desde el interior	SI	NO	OP
Reloj temperatura de aceite	NO	NO	SI
Airbag (izda./dcha.)	SI/OP	SI/NO	SI/SI
Volante regulable en altura	NO	SI	SI
Ordenador de viaje	SI	NO	SI
Reposacabezas traseros	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI

PRESTACIONES

	VECTRA	LAGUNA	PASSAT
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	230	220	224
ACELERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	15,9	16,9	16,6
1.000 m. salida parada (seg.)	28,5	30,6	29,9
0-100 km/h (seg.)	7,9	9,6	8,8
Metros recorridos	123	156	137
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,1	17,3	18,1
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	19,4	19,2	19,7
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	32,7	32,1	32,8
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	35,7	35,2	36,7
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	9,3	8,7	9,5
Metros recorridos	257	242	263
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	12,2	11,3	14,2
Metros recorridos	341	313	396

FRENOS

	VECTRA	LAGUNA	PASSAT
DISTANCIAS DE FRENADO			
En metros			
A 60 km/h:	19,0	16,1	18,8
A 100 km/h:	51,2	43,8	47,2
A 120 km/h:	72,2	61,6	69,1

OPCIONES

Opel Vectra V6 2.5 24V. Pintura metalizada: 47.000 ptas. Airbag acompañante: 66.000 ptas. Techo solar eléctrico: 113.000 ptas.
Renault Laguna RTI V6. Aire acondicionado: 185.000 ptas. Pintura metalizada: 40.500 ptas. Techo solar eléctrico: 132.500 ptas. Llantas de aleación: 80.500 ptas. Preequipo de radio teléfono: 32.000 ptas.
Volkswagen Passat VR6 Exclusiv: Techo solar eléctrico: 181.000 ptas. Mando a distancia de apertura de puertas: 38.000 ptas. Regulación de faros desde el interior: 23.000 ptas. Alarma antirrobo: 52.000 ptas. Control automático de velocidad (Tempomat): 79.000 ptas.

DATOS DEL COMPRADOR

OPEL. Fabricante/Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de km. **Red de postventa:** 545 puntos toda España. **RENAULT.** Fabricante/Importador: F.A.S.A. Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 788 19 00. **Red de postventa:** 1.350 puntos en toda España. **Garantía:** Un año sin límite de km. **VW.** Fabricante/Importador: Volkswagen Audi España, S.A. c/ de la Selva. Edificio Gemini. Polígono Mas Blau. El Prat de Llobregat. 08820 Barcelona. Teléfono: (93) 402 81 00. **Garantía:** Un año sin límite de km. **Red de postventa:** 952 puntos de asistencia en toda España.



(Viene de la página 18.)

que aporta el diseño más futurista. El Volkswagen Passat se ha remodelado hace poco, y el Opel Vectra tiene ya unos cuantos años a sus espaldas. Respecto a las carrocerías, el Vectra existe también en versión de cinco puertas, mientras que el Passat sólo dispone de carrocería de cuatro puertas y el Laguna sólo de cinco. Los dos alemanes optan por ofrecer transmisión automática, a parte de la manual de cinco marchas. El francés, por el momento, sólo se vende en España con cambio manual. Pero el argumento de seducción de estos tres automóviles es, sin lugar a dudas, lo que aparece debajo del capó. 170 caballos para el Vectra y el Laguna, y 174 para el Passat. Son 18 cilindros cuya música es apta para todos los públicos.

Suaves y elásticos a bajo régimen, pero responden con fuerza si se pisa el acelerador. Los tres superan los 220 kilómetros por hora de velocidad punta, el Vectra es más rápido acelerando, el Laguna se recupera antes que los otros dos ayudado por un correcto escalonamiento de la caja de cambios. El motor del Passat sobresale por el silencio con el que funciona. El Vectra es el que menos gasolina bebe, de todos modos el consumo está a la par en los tres y, si se hace caso de las normas de tráfico, es hasta modesto para este tipo de motores.

En carretera los tres responden con nobleza y, salvo que se rueda por carreteras de piso resbaladizo, es difícil llegar al límite. Cuando esto sucede, con los dos coches ale-

MECANICA

1º VECTRA	Excelente es el comportamiento de este moderno propulsor de 24 válvulas. Lástima que la caja de cambios no esté a la misma altura.
2º PASSAT	Es el motor más equilibrado de la firma alemana. Está reservado para sus mejores productos.
3º LAGUNA	El motor destaca por su eficacia, suavidad y silencio de funcionamiento. También en este coche la caja de cambios deja que desear.

COMPORTAMIENTO

1º PASSAT	Muy estable se muestra el Passat en cualquier tipo de carreteras y curvas, ayudado por un eje trasero con propiedades direccionales.
2º LAGUNA	También hace gala de una gran estabilidad, reflejo de unos generosos neumáticos y de un eje trasero de deformación programada.
3º VECTRA	Con unos neumáticos menos anchos, tiene tendencias subviradoras que se palían si conectamos el mecanismo de control de tracción.

RENDIMIENTO

1º VECTRA	Excitante es la velocidad máxima, que ronda los 230 kilómetros por hora. También es el mejor acelerando.
2º LAGUNA	Es más lento que sus oponentes al acelerar, pero gracias a unas relaciones del cambio bien escalonadas recupera el que mejor.
3º PASSAT	Los desarrollos de la caja de cambios son largos en marchas cortas, lo que le hace penalizar en este apartado.

CONFORT

1º PASSAT	Sorprende por lo silencioso, tanto del motor como por los ajuste de puertas y ventanas; además, el aire acondicionado es de serie.
2º VECTRA	Al puesto de conducción le falta una regulación del volante para conseguir una buena postura. El aire acondicionado también es de serie.
3º LAGUNA	Equipa unas confortables y envolventes butacas delanteras pero el aire acondicionado es opcional. El motor es muy silencioso.

CARROCERIA

1º VECTRA	La capacidad del maletero es francamente importante. El maletero se comunica a través de los respaldos de los asientos y del reposabrazos.
1º PASSAT	Al espacio interior desahogado se suma la calidad de la terminación. Críticable es la rueda de repuesto de emergencia.
3º LAGUNA	Dispone también de buen espacio habitable y de buena terminación de acabados, sin embargo la altura al techo es escasa en la parte trasera.

ECONOMIA

1º VECTRA	Está equipado hasta los dientes, inclusive el radiocasete es de serie. También es el que menos consume de los tres.
2º LAGUNA	Es el que menos cuesta de los tres, pero tiene lagunas importantes en su equipamiento de serie y entre los elementos opcionales.
3º PASSAT	El ingente equipamiento de serie no justifica las aproximadamente 700.000 pesetas que cuesta de más que sus rivales.

DETALLES
La capacidad de maletero del Vectra es la mayor de los tres. En el Laguna destacan las grandes salidas de aire laterales. La rueda de repuesto del Passat es de emergencia.

La tecnología Agip ha creado

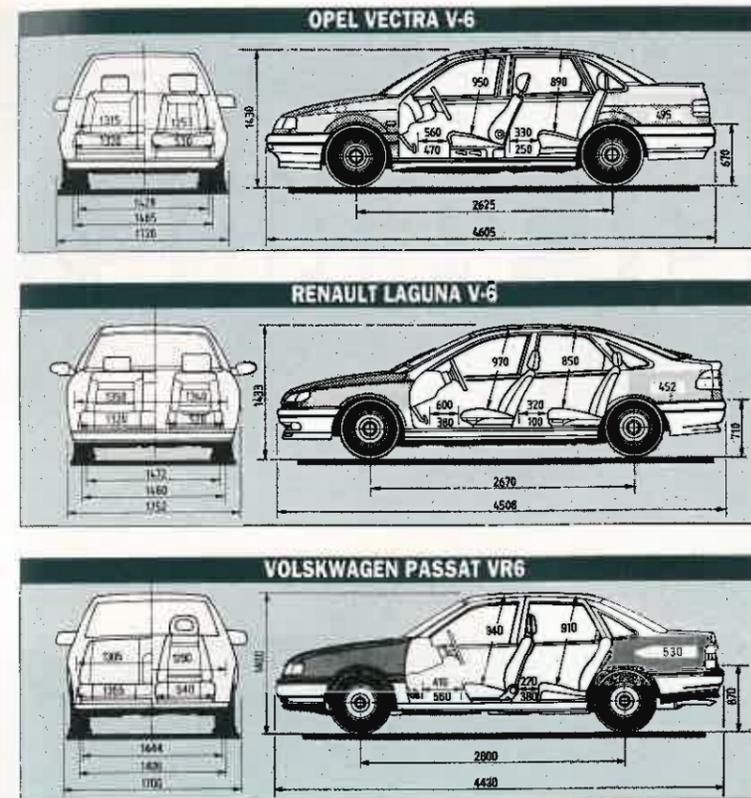


El primer lubricante ENERGY CONSERVING II

- 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.



FRENTE A FRENTE



manes no hay problema, porque disponen de mecanismos que limitan la fuerza del motor en cuanto detectan que las ruedas llegan al límite de adherencia. El del Vectra actúa sobre la inyección y se puede desconectar, si se desea, mediante una tecla en el cuadro de mandos. El del Passat es permanente e incide sobre el sistema de frenos. Por cierto, el que mejor frena es el modelo nuevo de Renault.

El manejo de la palanca de cambios no es bueno en ninguno de los tres. El peor es el del Vectra, que a parte de ser impreciso y lento de recorridos, el conjunto está desplazado hacia atrás de tal manera, que hay veces que no se sabe en que marcha se rueda. En cuanto a comodidad y postura de conducción, el Laguna es el mejor. Los asientos son confortables y envolventes, además el volante se regula en profundidad. Es una lástima que en este modelo no se haya incluido el aire acondicionado de serie.

S.G.P.

Fotos: José Robledo

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

Pídalo en su establecimiento habitual, o llámenos a la línea

900 21 10 50
LLAMADA GRATUITA

le informaremos donde puede localizarlo.

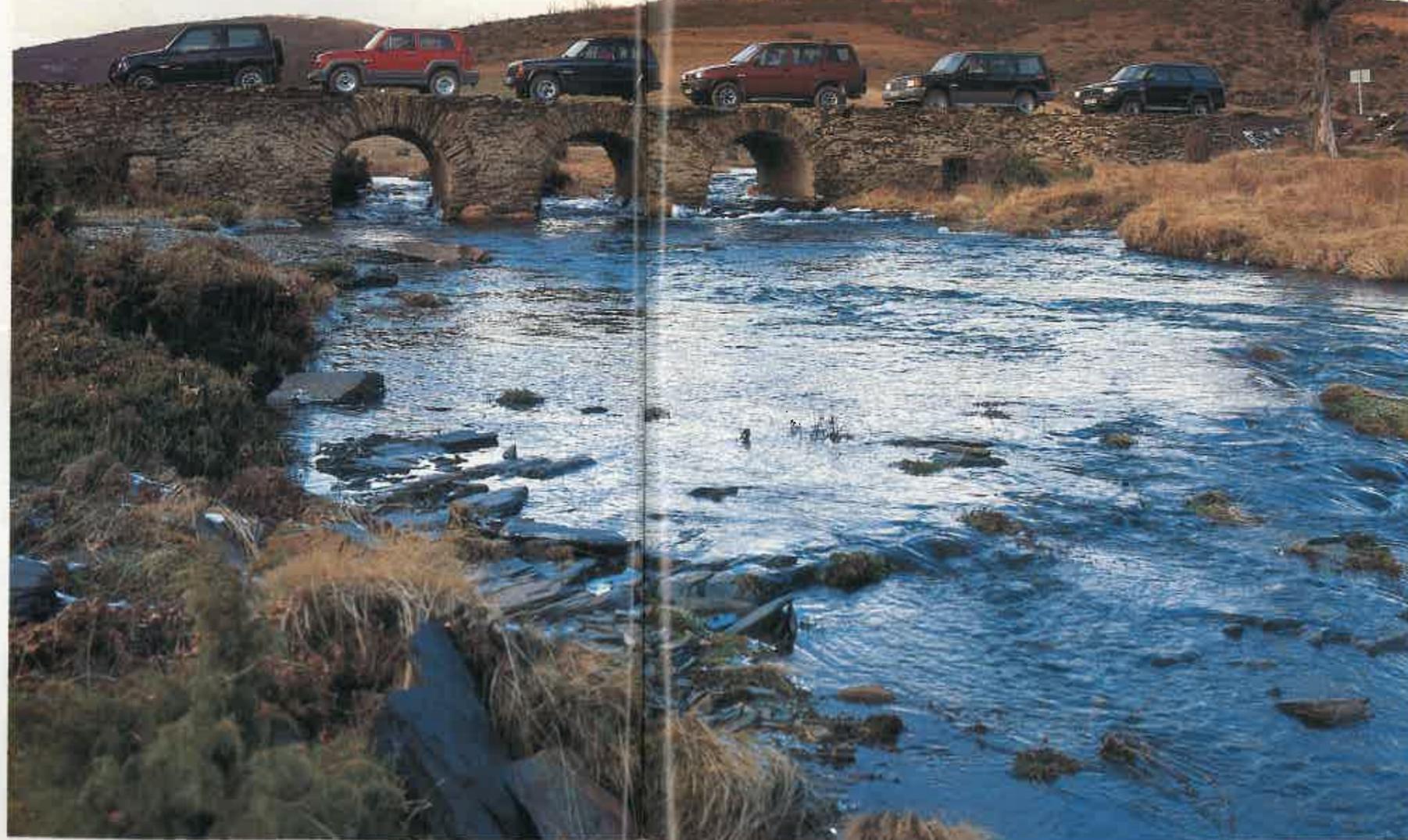
* 1.000 Pts. de descuento al envase de 4 litros. 500 Pts. de descuento al envase de 2 litros. 250 Pts. de descuento al envase de 1 litro. Sobre P.V.P. con IVA.



La aventura, el contacto directo con la naturaleza, el cuidado del medio ambiente... es una forma de entender la vida que cada día tiene más adeptos en España. Nada mejor para llevar a cabo esta filosofía que un todoterreno, un vehículo capaz de hacer sentir a su dueño la atracción verde. De reciente historia en España, el segmento del todoterreno ha experimentado una rápida evolución, acorde con las preferencias de los usuarios. Motor 16 ofrece en las siguientes páginas un completo repaso a la afición de moda.

4x4: la afición de moda

LA VIDA EN VERDE



EL año ha comenzado, para el todoterreno, bajo la sombra de la duda. La indefinición no viene tan sólo dada por la inestabilidad del mercado automovilista en general, del que los 4 x 4 tampoco se han sustraído, sino también por una incógnita sobre las futuras reglamentaciones que cada comunidad autónoma debería hacer efectivas al respecto.

Lo económico y lo legal se unen pues esta temporada en una decisiva coyuntura de la que dependerá el futuro del todoterreno en España. El territorio nacional representa, por sus características orográficas y demográficas, un país privilegiado en este sentido dentro de la restrictiva superficie europea. El campo español, en un gran porcentaje de superficie, ofrece inmensos cotos y extensiones surcados por milenarias vías de comunicación libres de asfalto y que aún representan una red de más de 20.000 kilómetros.

Es por ello que las reglamentaciones por llegar deben, ante todo, garantizar el buen uso de las mismas y evitar que los abusos y las destrucciones ecológicas puedan radicalizar las prohibiciones en cuanto a circular en vehículos todo terreno por las pistas, cañadas o múltiples servidumbres.

Esta afición por el 4 x 4 llegó a España, como siempre, algo tarde respecto a los vecinos europeos. Los cupos restrictivos y el incipiente mercado no han llegado todavía a consolidar un segmento muy atractivo para los compradores, como han demostrado los incrementos de ventas de los últimos años, antes de llegar al nefasto 93, en el que este particular sector cayó un 12,71 por ciento arrastrado por la crisis general. Sin embargo, esta cifra, comparada con el 24,1 por ciento de la bajada general en el mercado del automóvil, delata una reciente reactivación del todoterreno, que se revela en la mejor posición dentro de los distintos segmentos.

La vuelta de lo lúdico ante lo práctico, en las últimas tendencias automovilísticas, ha tenido mucho que ver en que el todoterreno aparezca cada vez más como una alternativa a la hora de comprar un coche familiar. Los fabricantes, anticipándose a las nuevas exigencias, han declinado sus productos

LEGISLAR SOBRE EL



El problema sobre la regulación de la circulación de vehículos fuera de las carreteras no es un hecho nuevo. En la mayoría de los países europeos, con bastante más temprana motorización, se vieron obligados hace décadas a normalizar el uso de los vehículos todoterreno. Así, desde países con tendencias claramente restrictivas como Suiza hasta países con una población fuertemente diseminada como Francia o Alemania, disponen de leyes al respecto.

En España, una clara diferenciación geográfica en la mayoría de su extensión, perteneciente por latitud a la franja norteafricana, ha permitido a lo largo de su historia la creación de innumerables vías de comunicación rural y grandes superficies despobladas. Hechos que han convertido a España en un lugar idóneo

para las prácticas de fuera carretera.

La aparición de las autonomías, con sus particulares características, ha dejado en un segundo plano esta regulación, en favor de otras prioridades administrativas. Hasta ahora, Cataluña, por medio de su Departamento de Agricultura de la Generalitat, es la comunidad más avanzada al respecto, con un proyecto elaborado y pendiente de aprobación. La práctica del todoterreno ha proliferado en esta comunidad más que en ninguna otra y por ello esta iniciativa administrativa. Su aplicación, prevista para principios de año, se ha visto retrasada hasta la primavera.

Por otra parte, el Ministerio de Agricultura, por medio de su futura Ley de Montes, pretende generalizar una serie de medidas al respecto. Mientras tanto, la ley contempla de una forma un tanto imprecisa las

normas de circulación de vehículos fuera de las carreteras asfaltadas. Esta se limita de una forma genérica y un tanto ambigua a las «vías de tránsito autorizadas» o «áreas específicamente acondicionadas» y a «condiciones y velocidades reglamentarias» (Decreto de la Comunidad de Madrid).

Varios son los implicados en la elaboración de estas leyes, acuciadas desde los grupos ecologistas en defensa de la flora y fauna, que puede verse gravemente afectada por prácticas inadecuadas del todoterreno. Los propios ecologistas, los clubs deportivos organizadores de pruebas y excursiones y las administraciones intentan llegar a una legislación que salvaguarde los intereses generales y proteja el medio ambiente. En el País Vasco Francés, por ejemplo, son los clubs los que han

ERR EN O

asumido la vigilancia de los montes y caminos, denunciando a los usuarios de todoterreno o motos que perjudicaran el entorno o hicieran usos indebidos de sus vehículos. Así mismo, se encargan de reparar los caminos dañados por el paso de vehículos en excursiones organizadas y controladas. En la Comunidad de Madrid, por su parte, se ha proyectado un circuito fuera carretera, con diversas partes específicas para la práctica de las distintas modalidades. La ley catalana prevé sanciones de 5.000 hasta 50 millones de pesetas a usuarios u organizadores de actividades todo terreno que la infrinjan. Contemplando como prohibición salirse de los caminos, circular por los que tengan menos de dos metros de ancho en zonas forestales o tres en espacios protegidos e invadir vías particulares, con velocidades que irán de los 20 a los 40 kilómetros por hora. Su punto más polémico deriva de la posibilidad de permitir peajes siempre que no exista un derecho público de paso.

Lo más evidente es que la protección de la cubierta vegetal, los cauces de agua, las floras, y las faunas autóctonas son el eje fundamental sobre el que se centrarán todas estas futuras «códigos de la circulación 4x4».

CAZAR Y PESCAR

UNO de los usos para el que mejor se adaptan los coches todoterreno es la práctica de la caza o la pesca. El desplazamiento hasta el coto o la ribera y el acceso hasta los puestos no es siempre posible con un turismo convencional. Además, la necesidad de transportar el equipo, las armas o los aparejos, re-

quiere un buen volumen de carga, o bien una necesaria habitabilidad cuando se transportan perros. La altura al suelo y la seguridad que dan sobre los caminos de tierra la tracción total y los neumáticos labrados, terminan por hacer de estos vehículos un aliado ideal para las jornadas cinegéticas o de caña y sedal.

No hay ninguna normativa específica en cuanto al uso del todo terreno en cotos, salvo las dictadas por la ley general y las prohibiciones particulares. Otro tanto pasa en las proximidades de ríos, lagos o pantanos, salvo la que hace referencia a no circular a menos de tres metros de la costa en su punto de cota máxima.

El periodo de caza en España, auténtico paraíso cinegético a donde acuden cazadores de todo el mundo, varía según la región. En general la caza menor empieza desde el 12 de octubre en los lugares más tempranos hasta el 31 de enero como tope. Otras especies específicas tienen sus propios periodos hábiles que abarcan, en el caso del jabalí desde el 1 de septiembre hasta el 20 de febrero, el ciervo y el gamo desde el 10 de octubre hasta el 31 de diciembre, el corzo desde el 5 de septiembre al 7 de noviembre, aves acuáticas desde el 17 de octubre al 31 de enero, el rebeco desde el 1 de agosto al 28 de noviembre, el mullón desde el 1 de octubre al 20 de febrero y la cabra des-

N 4 X 4

de del 1 de octubre al 6 de diciembre. Entre estos periodos, cada provincia que ofrezca estas especies tiene sus fechas y reglas particulares. Las islas Baleares y las Canarias, por su situación geográfica y particular fauna poseen un reglamento especial. En cuanto a la pesca y a las especies más comunes de nuestros ríos, en aguas libres no trucheras se puede pescar todo el año. La trucha abre su veda el 3 de marzo y dura hasta el 15 de agosto salvo algunas puntuales excepciones. El salmón del danubio puede pescarse desde el 15 de mayo al 15 de agosto y el cangrejo rojo no se puede pescar hasta que, con un mes de antelación, la autoridad competente dé su permiso.



LAS VENTAS EN 1993

MARCAS	VOLUMEN	VENTAS 1993 % MERCADO	% VAR 92
GRUPO ROVER			
LAND ROVER	5.523	10,89	6,31
TOTAL GRUPO	5.523	10,89	6,31
GRUPO GME-OPEL			
OPEL	6.207	12,24	56,11
TOTAL GRUPO	6.207	12,24	56,11
MARCAS JAPON			
NISSAN	11.002	21,69	-11,31
SUZUKI	6.395	12,61	-25,91
TOYOTA	1.550	3,06	-50,30
MITSUBISHI	4.199	8,28	-14,53
DAIHATSU	333	0,66	-67,61
ISUZU	443	0,87	-58,25
TOTAL JAPON	23.922	47,16	-23,22
AUVERLAND	7	0,01	-12,50
ASIA MOTORS	210	0,41	208,82
ARO	177	0,35	-30,31
BERTONE	445	0,88	41,72
CHEVROLET	27	0,05	>999,99
CHRYSLER	3.360	6,62	34,94
DACIA	0	0,00	-100,00
FORD	704	1,39	-43,36
GM USA	97	0,19	-11,82
KORANDO	705	1,39	>999,99
SANTANA	386	0,76	-57,21
LADA	8.756	17,26	-25,61
MERCEDES	97	0,19	-14,16
MAHINDRA	5	0,01	-91,80
MARTORELI	17	0,03	-79,01
RENAULT	7	0,01	96,85
UMM	35	0,07	-51,39
TOTAL MERCADO	50727		-12,71

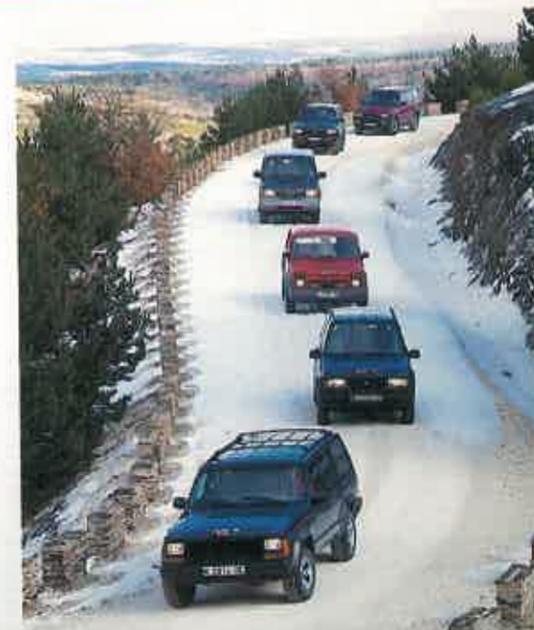


cada vez más hacia el asfalto, adaptándolos a un uso cotidiano y polivalente, pero sin renunciar a la alta tecnología que permite rodar por los terrenos más difíciles.

Mientras tanto, la expectativa es general. Las imprecisas declaraciones por parte de la Administración a final del año 93 sobre la posible bajada del impuesto de matriculación, no contribuyeron evidentemente a mejorar el resultado del ejercicio en el segmento. Por otra parte, las posibles restricciones que algunas autonomías estudian implantar en sus competencias, como puedan ser los peajes o prohibiciones taxativas, tampoco ayudan a un sector que necesitaría inmediatamente apoyos concretos y eficaces.

J. L. S.

Fotos: José Robledo



En pocos años el mercado del todoterreno ha experimentado en España, por volumen y por diversidad, un auge fulgurante. Desterrado hasta hace poco a las labores del campo y a los parques militares, el 4x4 se ha popularizado tanto que ya empieza a invadir el asfalto con vistosos y lujosos modelos destinados a un uso mucho más «limpio» y confortable. En plena crisis, el mercado del todoterreno parece ser el que mejor aguanta el declive general en las ventas, con unos excelentes resultados tanto en producción como en exportaciones.



Mercado español TRACCION TOTAL

ARO

Los Aro provienen de Rumanía y son duros, sencillos y con unos diseños cuasi militares.

Aro ofrece una gama que se inicia en el básico 10 con techo de lona y un motor 1.4 de gasolina que rinde 64 caballos. Las escasas prestaciones en carretera lo limitan a su uso en pistas, donde se revela como un buen excursionista que, sin embargo, adolece de suficiente altura libre al suelo para triallear con eficacia. La otra versión del 10 incorpora una capota dura, más adaptada a un uso general y de todo tiempo.

El Expander 1.9 D dispone de un motor diesel de 1,9 litros y 65 caballos de potencia que mejora sustancialmente el comportamiento campero del 10, al disponer de mejor

respuesta a bajo régimen. Además los 243 D y 244 D disponen de carrocería agrandada y montan un motor diesel 3.1 de 65 caballos.

ASIA

Fabricados en Corea, los Rocsta, comercializados en España con el nombre de Asia, tienen un planteamiento estilo Jeep. Evolucionan mejor en campo que en carretera y su motorización puede ser de gasolina 1.8 con 85 caballos o 2.2 diesel con 72 caballos. Esta última se ofrece en dos niveles de equipamiento. El uso donde destacan los Rocsta es en las escaladas trialeras y en terrenos abruptos.

BERTONE

Situado entre los todoterreno de lujo, el Bertone ofrece un solo modelo, el Freeclimber. Con cinco ver-

LLEGADOS DEL ESTE
Los Rocsta, de Corea, una opción de compra interesante. Los Aro rumanos (arriba) luchan en cualquier terreno.



siones diferentes, utiliza motores BMW de seis cilindros: de 1.6 de gasolina con 100 caballos, de 2.5 diesel turboalimentado con 116 caballos y de 2.7 de gasolina con 129 caballos. La carrocería del modelo más pequeño, el Freeclimber 2, está basada en la del Daihatsu Feroza y la gama dispone de caja rígida, de techo duro y cabrio. Sus buenos andares por carretera contrastan con unos consumos elevados y unas suspensiones de eje rígido que acusan imprecisiones. Buen par motor, y una respetable distancia al suelo hacen del Freeclimber un buen vehículo para afrontar terrenos difíciles.

CHEVROLET

La marca norteamericana ha ele-

EN PIE DE GUERRA
El Jeep Grand Cherokee ha entrado muy agresivo en el mercado nacional.



PEGADA DE BOXEADOR

El veterano Rocky TD, robusto y fiable, posee una personalidad muy tradicional con una relación campo/carretera muy equilibrada.



GENUINAMENTE AMERICANO

El Blazer, propulsado por un poderoso V6, representa la idiosincrasia USA a la hora de ver el TT: potencia, lujo y muy rutero.

gido para el mercado español el Blazer S-10, un todoterreno con portes elegantes pero que no renuncia a un estilo deportivo genuinamente americano. La carrocería presenta, como particular atractivo, una capacidad sobresaliente y uno de los equipos más completos del mercado. El motor V6 también es muy americano, es decir, de gran cilindrada (4.3) y sus 162 caballos lo dotan de respuestas muy enérgicas pero así mismo de consumos elevados. Por campo, el Blazer está limitado por sus dimensiones y peso.

DACIA

Fue el primer todoterreno rumano en comercializarse en España. El modelo TLX es el más barato del mercado y supone un vehículo espartano pero eficaz fuera de la carretera. Dispone de un motor de gasolina de 1.4 (el mismo que el Aro 10) con 64 caballos de potencia que, en carretera, se muestran escasos para un uso polivalente.

DAIHATSU

Dos son los modelos importados de esta marca japonesa. Tecnología avanzada, equipo y acabados son sus argumentos principales. El pequeño Feroza EL II es un excursionista nato, con gran capacidad para trepar y superar obstáculos. Su motor 1.6 de gasolina se conforma con 95 caballos, que responden a regímenes más bien altos y adolece de buenas recuperaciones en carretera. Unas suspensiones demasiado duras condicionan así mismo su comportamiento por campo.

El Rocky TD es ya un veterano en el mercado español, robusto y fiable, resulta muy equilibrado respecto a un uso campo/carretera,

pudiendo obtener unas medias elevadas. Precio y consumos resultan algo elevados para el nivel de potencia ofrecido.

FORD

Tras el acuerdo entre Ford y Nissan, el fabricante americano incluye en su gama T.T., además del Explorer, el Maverick. El Explorer es un claro ejemplo del concepto americano del fuera carretera. Con un excelente acabado y un comportamiento muy bueno en carretera, su compor-

ESCALADA LIBRE
El Bertone Freeclimber aprovecha las ventajas de la mecánica BMW.





AVENTURERO NATO
El Land Rover Discovery se adapta sin problemas al quehacer diario como a los recorridos más difíciles.

tamiento está limitado a buenas pistas en el campo, donde las ballestas posteriores lo hacen algo inquieto. Equipa un motor de gasolina 4.0 de seis cilindros y 160 caballos. El Maverick opta por la carrocería de cinco puertas del Terrano con retoques estéticos y puede ir equipado con el motor turbodiesel 2.7 de 100 caballos o el 2.4 EFI de 124 caballos. De utilización muy agradable y eficaz en carretera, por campo cumple con un buen poder de ascensión y una manejabilidad notable para su tamaño.

JEEP

Con el nombre está todo dicho; estos todoterreno norteamericanos han registrado un gran éxito en España. El Wrangler, Jeep por excelencia, es un todoterreno sin concesiones, rudo, bronco y con una estética inconfundible. Puede estar equipado con dos motores, ambos de gasolina, de 2.5 y 105 caballos o de 4.0 y 178 caballos y su carrocería descapotable tiene dos posibilidades de capota: de lona o dura.

El Cherokee incorporó con acierto a su gama el motor 2.5 del Wrangler, mu-

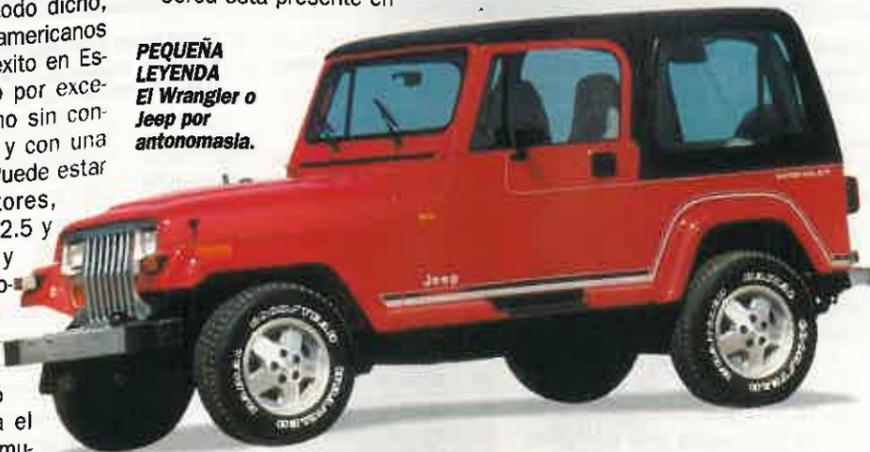
cho más económico que el 4.0 con cambio automático. A ellos hay que sumar el turbodiesel 2.0 de 88 caballos, que posee una autonomía de alrededor 800 kilómetros.

El alto de la gama está ocupado por el Grand Cherokee, un lujoso y rápido todoterreno que sorprende por sus cualidades en carretera. Puede estar motorizado por el seis cilindros 4.0 común a toda la gama, o bien con un poderoso V8 5.2 de 215 caballos que dota al «gran jefe indio» de unas prestaciones inusuales en un todoterreno.

KORANDO

Corea está presente en

PEQUEÑA LEYENDA
El Wrangler o Jeep por antonomasia.



DIRECTO DE COREA

Llega el Korando K 4D. Estilo puramente «jeep» para un duro vehículo que incorpora un motor diesel Isuzu muy ágil en el campo.



la España del todoterreno a través de los Korando, unos atractivos y asequibles coches equipados con económicos motores de gasóleo y con personalidad diferenciada. El K4 D tiene un espíritu más aventurero y se encuadra en el estilo «jeep». Su motor 2.3 de origen Isuzu rinde 68 caballos y, a pesar de este relativo bajo valor de potencia, sorprende en campo por una viveza insospechada.

El Family, con carrocería más capaz, está enfocado a un uso polivalente, con esporádicas salidas al campo. Con un precio muy atractivo y bien equipado, su motor 2.5 de 79 caballos cumple en carretera si no se le exigen cruceros por encima de los 120 kilómetros por hora.

LADA

Los duros todoterreno rusos han tenido estos últimos años un notable éxito en España, gracias a unos precios sin competencia y a una mecánica tan sencilla como eficaz. Se trata de un cuatro cilindros de gasolina 1.6 y 73 caballos, capaz de mover con soltura por carretera al recio coche ruso. Para los que no se conformen con la carrocería original, la marca ofrece una versión ca-



LO MAS DE LO MAS
En cuanto a precio y tecnología.
Son los Mercedes G.

brío y el Ikra, un llamativo ejercicio de estilo, más agresivo y a tono con las preferencias juveniles.

LAND ROVER

Otro de los emblemas del todoterreno es esta marca, profundamente arraigada en el mercado español. El Defender, heredero actual del «Land-Rover» universal, sigue con su planteamiento de herramienta de trabajo sin concesiones al lujo. Ofrecido en dos carrocerías, 90 ó 110 (según su longitud) y un motor diesel 2.5 de inyección directa y 107 caballos. El Discovery, por su parte, es el producto más reciente de Land Rover y existe en tres versiones, dos en las que se puede optar

oferta del todoterreno, por precio y por su sofisticadísima mecánica. Sin renunciar al lujo de que hace gala la marca en todos sus productos, los G, tanto en su versión corta, larga o cabrio, no temen ni a la carretera ni al campo, donde se revelan como auténticas bestias de carga, capaces de transportar a sus ocupantes



ACUERDO ENTRE LOS GRANDES

Ford se ha aliado con Nissan para ofrecer a sus clientes el Maverick, un todoterreno de cinco puertas y un notable comportamiento en carretera.



PESO PLUMA

El Suzuki Vitara ofrece la misma calidad que los grandes pero a menor tamaño y, además, llega a cualquier parte.

por carrocería de tres o cinco puertas, con el motor el TDi 2.5 de 112 caballos y el espectacular V8 3.5, con carrocería de cinco puertas. En conjunto, el Discovery resulta una completa opción mixta, se desenvuelve con soltura por carretera (aunque balancea en las curvas por su gran altura) y por campo es casi tan eficaz como un Defender.

Los Range siguen siendo la gama más amplia de Rover en el todoterreno. En total son 12 las versiones en catálogo, divididas en tres o cinco puertas, motorizaciones y distintos niveles de acabado que llegan hasta el lujosísimo Vogue LSE. Los motores parten del excelente TDi heredado del Discovery en su versión más económica. A continuación se sitúan el V8 4.0 de 182 caballos y el poderoso V8 4.2 de 202 caballos, reservado para las versiones más lujosas.

MERCEDES

Representan lo máximo de la

a donde sea. Los motores pueden ser el cuatro cilindros 2.3 de gasolina y 126 caballos para la versión 230 y, para la carrocería 300 larga, un 3.0 de 170 caballos, un diesel 3.0 de 113 caballos y un 3.5 de 136 caballos, todos ellos de seis cilindros. La única pega en general es un cambio algo largo para las versiones menos potentes a las que quita viveza y velocidad de crucero.

MITSUBISHI

El Montero es ya un veterano en el mercado y se mantiene como uno de los mejores todoterreno. En España se ofrecen siete versiones que abarcan cualquier aspiración en este segmento. Para dar vida al popular Mitsubishi, se recurre a un motor turbodiesel de 2,5 litros con 105 caballos y a un V6 3.0 de gaso-

lina con 150 caballos. Una robusta carrocería y una suspensión muy bien estudiada son los secretos de un comportamiento sobresaliente. Por carretera resulta muy confortable y preciso; en campo el trabajo de la suspensión es muy correcto, aunque con un escaso recorrido delantero.

NISSAN

Con la aparición del Terrano II, Nissan se ha asentado como uno de los pilares comerciales del todoterreno en España. Los veteranos

ESPIRITU COSACO
Lada Niva Ikra, vistosa imagen para este ruso.





**CABALLERO
CRUZADO**
El Toyota Land
Cruiser es uno de los
todoterreno más
carismáticos.

terreno de última generación, más adaptados al uso cotidiano. Con carrocería de tres y cinco puertas, tres son las versiones posibles: el 2.3 turbodiesel con 100 caballos, el 2.4 de gasolina con 125 caballos y el Sport 2.0 con 115 caballos. Muy racional y confortable, el Frontera renuncia a algunas cualidades de todoterreno para potenciar su polivalencia.

Como evolución del Isuzu Trooper, el Monterey se encumbra en el segmento de lujo, con un acabado de lo mejor en el mercado. Dos son las posibilidades de motorización, una 3.1 turbodiesel con 114 caballos y un V6 24 válvulas de gasolina con 177 caballos. Es destacable en la versión larga de la carrocería la po-



TIRARSE AL MONTE

Veterano y fiable, el Mitsubishi Montero continúa siendo uno de los mejores 4x4 por su robustez y comportamiento general.

Patrol siguen en activo con dos versiones equipadas con el motor diesel 2.9 de 115 caballos. Los Terrano II destacan por el equilibrio de sus soluciones, calidad de acabados y planteamiento, que ofrece una visión diferente del coche familiar convencional, eminentemente enfocado a la carretera. En campo, si no se buscan excesivas dificultades, es muy fá-

PORTE REGIO
Con el
Monterey, Opel
ofrece un
lujosísimo
coche. A la
derecha, UMM
un robusto
portugués.



TIERRA Y ASFALTO

Para el Nissan Terrano II, la utilización cotidiana y los viajes por carretera no suponen renunciar a su vocación campera.

cil de conducir y su transmisión engranable está muy lograda. Sus motores pueden ser el brillante turbodiesel 2.7 con 100 caballos fabricado en España y el 2.4 de gasolina con 124 caballos.

OPEL

La colaboración entre Opel e Isuzu dio como fruto el Frontera, un modelo que ofrece una gama completa y en la línea de los todo-

terreno de montar una tercera fila de asientos en el amplísimo maletero. En campo, la versión corta es más recomendable por su mayor agilidad de movimientos.

SUZUKI

Especializada en los todoterreno más pequeños, Suzuki representa un importante volumen dentro del mercado español. El Samurai dispone de una versión con techo de lo-



na, otra con techo duro y una alargada denominada Long Body, que suple las carencias de espacio en el maletero de la versión más pequeña. Los motores posibles son el 970 centímetros cúbicos de las versiones Mil con 45 caballos, el 1.3 de 63 caballos y el 1.3 con inyección electrónica de 69 caballos. Sencillo y de atractivo diseño, encuentra su verdadero terreno en el ocio y las excursiones fuera de la carretera, sirviendo como segundo coche pero sin pretensiones por carretera, donde no ofrece prestaciones suficientes.

El Vitara equipa un motor 1.6 con tres niveles de potencia, una con carburador de 75 caballos, otra con inyección electrónica de 80 caballos y un tercero que adopta además una culata de 16 válvulas y rinde 95 caballos. Esta última motorización ha solventado, además de mejorar las prestaciones, la escasa autonomía anterior, al adoptar un depósito de gasolina más grande. Con un funcionamiento muy agradable y una fiabilidad a prueba de todo, los Vitara pueden ser la solución ideal para quien quiera acceder a un moderno todoterreno sin desembolsar demasiado dinero. En carretera cumplen con bastante dignidad y en campo pueden afrontar cualquier recorrido sin acomplejarse ni por su cilindrada ni por su tamaño que, eso sí, obliga a una habitabilidad reducida.

TOYOTA

La marca Toyota goza de un prestigio especial en el todoterreno, en parte debida al incombustible Land Cruiser, que presta duro servicio por todo el mundo desde hace muchos años. Tras importantes modificaciones y mejoras, el Land Cruiser 250 TDi se ha ido ganando una fama de indestructible muy apreciada por los más exigentes todoterrenos. En campo es donde mejor se encuentra, siendo capaz de franquear obstáculos muy difíciles. En carretera adolece de unas suspensiones duras que comprometen su confort. El motor 2.5 turbodiesel de 114 caballos es lo mejor de un conjunto ya sobresaliente. El Four Runner no ha decepcionado a los incondicionales de la marca. Si con el V6 3.0 de gasolina con 143 caballos ya sedujo por su comportamiento y sus prestaciones, ahora el nuevo



DATOS DEL COMPRADOR

ARO. Importador: Remark, S.A. Avda. de Barcelona, 137. Molins de Rei (Barcelona). Tel. (93) 680 06 88.

ASIA (ROCSTA). Importador: Asia Motors España, S.A. C/Corazón de María, 25. 28002 Madrid. Tel. (91) 519 67 53.

BERTONE. Importador: Alpina Motor, S.A. Ctra. de Barcelona, Km. 16,5. San Fernando de Henares. 28830 Madrid. Tel. (91) 672 56 11.

CHEVROLET. Importador: North American Motors, S.A. Paseo de la Castellana, 86. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 562 42 35.

DACIA. Importador: Remark, S.A. Avda. de Barcelona, 137. Molins de Rei (Barcelona). Tel. (93) 680 06 88.

DAIHATSU. Importador: Daihatsu España S.A. Ctra. de Barcelona, km. 16,5. Madrid. Tel. (91) 672 56 11.

FORD. Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana, 135. 28046 Madrid. Tel. (91) 571 13 86.

JEEP. Importador: Sociedad Española Chrysler Iberia S.A. C/Cervantes, 44. 28014 Madrid. Tel. (91) 369 23 50.

KORANDO. Importador: Lada España, S.A. Avda. de la Industria, s/n. 28036 Tres Cantos. Madrid. Tel. (91) 803 42 44.

LADA. Importador: Lada España,

S.A. Avda. de la Industria, s/n. 28036 Tres Cantos. Madrid. Tel. (91) 803 42 44.

LAND ROVER. Importador: Rover España, S.A. Mar Mediterráneo, 2. 28033. Madrid. Tel. (91) 676 82 11.

MERCEDES. Importador: Mercedes Benz España, S.A. José Ortega y Gasset, 22-24. 28006 Madrid. Tel. (91) 431 94 00.

MITSUBISHI. Importador: MMC Automóviles España, S.A. C/María Tubau, 7-Torre A. Ctra. Fuencarral-Alcobendas, km. 12,2. 28050 Madrid. Tel. (91) 358 96 97.

NISSAN. Fabricante/Importador: Nissan Motor Ibérica, S.A. C/Panamá, 7. 08034 Barcelona. Tel. (93) 290 80 80.

OPEL. Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana, 91. 28046 Madrid. Tel. (91) 597 30 00.

SUZUKI. Fabricante/Importador: Santana Motor, S.A. Avda. 1 de Mayo s/n. 23700 Linares. Jaén. Tel. (953) 69 30 50.

TOYOTA. Importador: Nipauto S.A. Plaza de Cánovas del Castillo, 4. 28014 Madrid. Tel. (91) 429 97 84.

UMM. Importador: Torreno, S.L. Ronda del General Mitre, 126. 08021 Barcelona. Tel. (93) 417 49 05.

turbodiesel 2.5 de 114 caballos se ha revelado como lo mejor del mercado. Eficaz en carretera y sorprendente en el campo, este gran Toyota confirma la vocación campera de la marca nipona.

UMM

Diseñado en su origen como coche militar francés, el UMM se fabrica en Portugal por la Unión Metal Mecánica. Robusto y eficaz, el UMM no entra en planteamientos de compromiso y está destinado a los trabajos más rudos. A pesar de su considerable peso es un gran escalador y dispone

de unos bajos a prueba de todo, que le permiten mantener cruceros medios sin esfuerzo. El motor diesel 2.5 de cuatro cilindros opuestos del 100 DA TL sólo rinde 76 caballos y se queda corto en carretera. Pero al recibir un turbocompresor en el 121 TL, la potencia sube hasta los 110 caballos, suficientes para viajar con su amplísimo habitáculo cargado. ○

J.L.S.

**VETERANO
PATRULLERO**
La salud del
Nissan Patrol
sigue siendo
buena a pesar
de los años de
servicio.



O
D
N
O
E
A

Aunque ya conocido en España en su versión con motor V6 de gasolina, la llegada del 4 Runner 3.0 Turbodiesel supone todo un acontecimiento. Si el V6 mantenía el tipo frente a la competencia, el TD asombra por un rendimiento excepcional. Presentado por Toyota en el reciente Salón de Bruselas, el 4 Runner equipado con un nuevo motor 3.0 de gasóleo y turbocomprimido está ya a la venta en España. Sin lugar a dudas, y aunque es ya un modelo conocido en el todo terreno nacional, esta nueva versión abre unos horizontes mucho más amplios para este peculiar campero japonés.



Toyota 4 Runner 3.0 TD

PODER INCANSABLE

Motor 16

VIRTUDES
Motor Amplitud y puesto de conducción Comportamiento
TOYOTA 4 RUNNER 3.0 TD PRECIO: 4.047.000 PTS.
Sistema apertura portón Escape expuesto en campo Reacciones eje rígido trasero
DEFECTOS



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

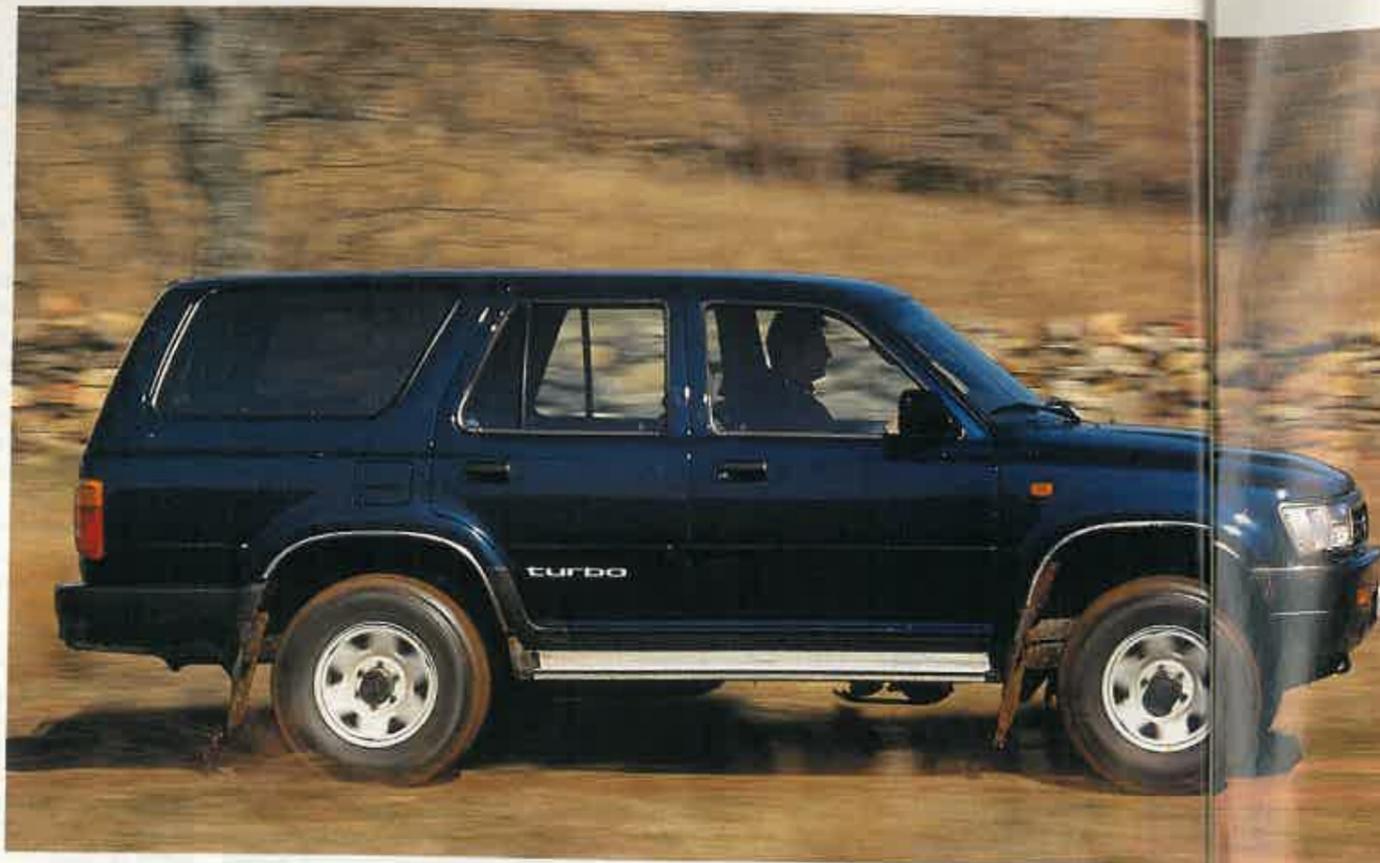
DERIVADO del Hi-Lux Pick Up para enfrentarse al Nissan Terrano y al Mitsubishi Montero en los mercados transatlánticos, llegó a Europa en 1990 y, desde entonces, se ha hecho merecedor de ser calificado como un cómodo y lujoso todoterreno en su segmento más alto.

Pero el brioso seis cilindros no cabía completamente con la mentalidad «más europea» de ver el todoterreno. Su peculiar mecánica de 143 caballos de potencia y sus consumos podían desanimar a más de un cliente «europeo». Como se podrá ver a lo largo de la prueba, el nuevo motor Toyota no sólo equilibra mejor el compromiso general del coche, sino que ofrece prestaciones muy cercanas al V6 y mejora el rendimiento fuera de la carretera.

Para empezar, y seguir la aproximación a su homólogo de gasolina, baste la rotunda diferencia que supone el valor del par motor. Esta medida de la fuerza disponible en cada régimen es de 24,5 kilogramos/metro a 3.400 revoluciones por minuto en el V6, mientras que en el cuatro cilindros turbocomprimido alcanza un valor de 30,1 kilogramos/metro. Y lo que es más importante, se mantiene constante desde tan sólo 2.000 revoluciones hasta las 3.500. El 4 Runner 3.0 TD explota al máximo esta ventaja de respuesta que obtienen los motores diesel sobre los de gasolina y, en un uso general, desbanca sin lugar a dudas a su antecesor.

Trasladando todo esto desde el frío banco de potencia hasta el terreno de pruebas real, se traduce en un comportamiento más enérgico desde pocas vueltas y una personalidad más dócil, que permite dosificar los caballos con mayor precisión. Esto último es algo que en carretera no se hace tan necesario (excepto en recuperaciones y conducción económica) pero que en terrenos sin asfaltar se hace valer como una de las principales cualidades de un todoterreno. Por poner un ejemplo, resulta un juego de niños

GRANDES DIMENSIONES
Las del Toyota y elevado su peso. Pero no por ello se acompleja o se mueve con torpeza. Muy al contrario, ofrece toda clase de facilidades para una conducción gratificante en cualquier tipo de terreno. En pistas ofrece un gran confort de marcha a sus ocupantes.



controlan derrapajes, provocados o no, y esto es algo no tan fácil en un coche que, como el Toyota 4 Runner, mide bastante más de dos metros y medio entre ejes (con un considerable voladizo trasero) y pesa casi dos toneladas. El escalonamiento de las marchas, tirando a corto en sus desarrollos-finales y esta facilidad en domar los caballos del turbodiesel, confieren un placer añadido a la conducción del 4 Runner.

Ni que decir tiene que en los caminos más difíciles y abruptos, la pronta y rotunda respuesta del motor japonés se hace igualmente loable. Las zonas trialeras no suponen ningún problema para el nuevo Toyota, afrontándolas sin complejos y sólo limitado por sus grandes dimensiones y un recorrido de suspensiones escaso para las zonas más anfractuadas. Un reducido radio de giro y el buen comportamiento en adherencia de los Dunlop SP Qualifier que calza el 4 Runner, completan el conjunto en excursiones más aventureras. En cuanto a la transmisión total engranable y la caja de reductoras, el manejo es suave, preciso (salvo la marcha atrás,

ocasionalmente más reacia a engranarse) y bien escalonada. Los desbloqueadores del diferencial delantero son automáticos, por lo que no hay que pararse al conectar la tracción total ni bajarse del coche para ello.

Los consumos del motor 3.0 Tur-



DETALLES CUIDADOS
Mandos e interruptores están al nivel de cualquier berlina de lujo.

bodiesel no son especialmente bajos. La vivacidad de su respuesta y la cilindrada hacen pagar factura, pero sigue siendo mucho más económico que el V6 de gasolina. Y esto por sí solo puede ser un argumento definitivo para los más camperos. La ligera ventaja que impone el V6 de gasolina en cuanto a velocidad en carreteras rápidas y aceleraciones, son suplidas en el turbodiesel por unas recuperaciones netamente mejores. Haciéndose la conducción muy agradable y relajada, sin necesidad de acudir al cambio de marcha para mantener un buen crucero. En este uso rutero, el turbodiesel dispone de casi cien kilómetros más de autonomía, extremo muy apreciado por los que gustan de salidas algo más largas que las de un simple fin de semana o se aventuren por pistas africanas. Sería muy interesante la adopción en este brillante motor de una inyección directa, bastante más económica que la actual.

Tanto sobre asfalto como sobre pistas, el comportamiento de las suspensiones es muy sano y el coche no acusa balanceos excesivos que obliguen a bajar el ritmo. Deriva-

do de un *pick up*, el 4 Runner hereda alguna de sus características en las suspensiones, que presentan un recorrido más bien corto delante. Esto hace que rodando fuerte por caminos llegue más fácilmente a hacer tope en alguna piedra o bache pronunciado. Ello no quiere decir

que la distancia al suelo plantee un problema, manteniéndose en una medida muy efectiva para el todoterreno. Otra cosa es el caso de la traseira que, debido a su gran voladizo y a la expuesta situación del tubo de escape, arrastra muy fácilmente al abordar desniveles. La rueda de re-

puesto, anclada bajo este voladizo, también puede llegar en un momento dado a sufrir las consecuencias de una escalada especialmente abrupta.

Tratándose de un eje rígido, la suspensión trasera acusa en ocasiones las imprecisiones características de este tipo de disposición de las ruedas. En terrenos bacheados, y sobre todo rodando sólo con la tracción trasera, la parte posterior del coche acusa algunos leves tirones, pero que en ningún momento plantean un problema en la conducción.

La firmeza de la suspensión delantera y una dirección asistida muy lograda en su funcionamiento y desmultiplicación, dotan al 4 Runner de una gran precisión en sus maniobras a cualquier velocidad, el tacto general transmite confianza y en carretera «se siente» bien el apoyo, cosa que no ocurre en otros todoterreno más blandos de comportamiento. Los frenos, aunque acusan el importante peso del vehículo al cabo de un uso insistente, funcionan de forma correcta y bien repartida, acertando en el compromiso campo/carretera. Otra de las face-



COMO EN CASA
Al volante del 4 Runner no parece tratarse de un todo terreno. La posición es bastante baja y muy completos los reglajes del asiento y del volante.

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.982 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 96 mm. Carrera: 103 mm. Compresión: 21,2 a 1. Potencia máxima: 125 CV(91,9 Kw) a 3.600 rpm. Par máximo: 30,1 mkg (295 Nm) entre 2.000 y 2.400 rpm. Alimentación: Inyección y turbocompresor. Combustible: Gasóleo

TRANSMISION

Tracción a las cuatro ruedas engranable. Caja de cambios manual de cinco marchas. Caja de reductoras y diferencial con autoblocante. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,4 km/h

DIRECCION

Sistema: Recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,4 metros

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente con doble triángulo transversal, barra de torsión con amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido, muelles, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 215 R 15. Llantas de chapa de 6 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.905 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 29 km/h de promedio **14,3**

CARRETERA

A 90 km/h de crucero **9,1**

En conducción T.T. **16,9**

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero **13,1**

A 140 km/h de crucero **15,7**

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **13**

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **500**

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **158,9**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **19,2**

1.000 m salida parada **35,6**

De 0 a 100 km/h **14,3**

Recorriendo (metros) **253,1**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **17,6**

400 m desde 40 km/h en 5ª **19,5**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **34,4**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **36,2**

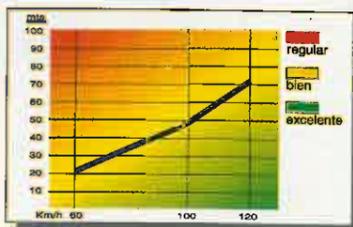
De 80 a 120 km/h en 4ª **10,7**

recorriendo (metros) **304,4**

De 80 a 120 km/h en 5ª **12,0**

recorriendo (metros) **338**

FRENOS

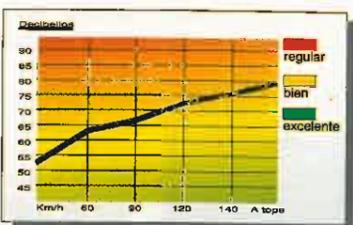


A 60 Km/h: **20,7**

A 100 Km/h: **48,9**

A 120 Km/h: **71,1**

SONORIDAD



Al ralentí: **52,7**

A 60 Km/h: **63,5**

A 90 Km/h: **66,7**

A 120 Km/h: **72,1**

A 140K m/h: **75,2**

A Tope: **79,4**

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Toyota España, S.L. Plaza Cánovas del Castillo, 4-6ª. 28014 Madrid. Teléfono: (91) 429 59 46. **Garantía:** Tres años o cien mil kilómetros. **Red de postventa:** 96 puntos de asistencia en toda España.



GRAN ACIERTO
El de Toyota al montar este nuevo motor en su 4 Runner. El resultado es un coche muy equilibrado y eficaz en el que sólo se echa en falta una inyección directa para reducir los consumos.

COMODIDAD
El manejo del cambio y de la caja de reductoras es suave y preciso. Los asientos delanteros ofrecen muy buen apoyo lateral.



tas particularmente sobresalientes del 4 Runner es su espacioso habitáculo, muy cómodo y bien equipado. La posición de conducción es perfecta, igual que la de cualquier gran turismo. El conductor va sentado bastante bajo y consigue adaptar sus medidas gracias a la regulación en altura del volante y de la banqueta. Así mismo, la accesibilidad por las puertas no plantea problemas y se facilita por medio de sendos estribos laterales.

El respaldo trasero abatible por partes proporciona una superficie de carga de 1,6 metros de longitud, sin que los pasos de rueda supongan una excesiva merma de espacio ni dificulten por su protuberancia el buen aprovechamiento del volumen total. El acristalamiento de la trasera tiene la particularidad de ser ahumado, con lo que se hace más discreta a las miradas exteriores (sin contar con la bandeja enrollable que cubre perfectamente el maletero). Lo que ya no resulta tan práctico es el «sistema americano» de apertura externa del portón trasero. Se hace imprescindible la llave de contacto para bajar la ventanilla trasera des-

de la cerradura exterior, acceder con el brazo desde allí a la manija interior y abrir. Si esto no parece suponer demasiada complicación en un uso normal ciudadano, en excursiones T.T. puede llegar a ser muy molesto, con el maletero lleno de material y equipaje, por las frecuentes aperturas que se hacen del portón. La luneta, por su parte, también puede ser accionada desde el puesto de conducción mediante un interruptor, lo que puede facilitar en ocasiones la operación anteriormente descrita. El equipo de serie puede considerarse de lujo, sin llegar al sofisticado nivel del acabado VIP que ofrece el V6. Con una instrumentación muy completa, alta calidad de materiales y una presentación impe-

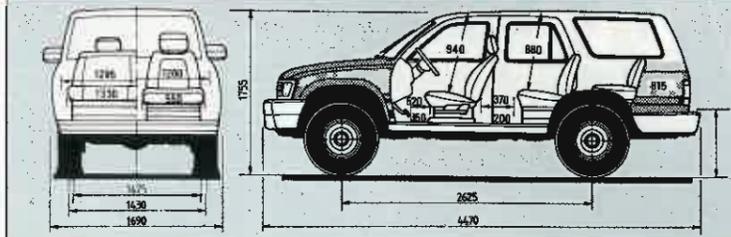


cable, el Four Runner 3.0 TD se incluye en el segmento alto de los todo terreno sin renunciar a perder sus cualidades prácticas de vehículo mixto. Notablemente más caro que su homólogo de gasolina, ofrece sin embargo menos equipo. La elección práctica entre uno y otro vendrá supeditada a las tendencias del cliente. Si rueda más por carretera, quizás le interese más la velocidad y viveza del V6. Y si abandona con más frecuencia el asfalto, el turbodiesel le aportará sin duda muchas satisfacciones.

Juan Luis Soto
Fotos: Ramón Rodríguez



TOYOTA 4 RUNNER



EQUIPAMIENTO

El equipo de serie incluye cierre centralizado, elevalunas eléctricos, reloj de cuarzo, volante regulable en altura, aire acondicionado, lava luneta trasera, estribos laterales, asiento trasero abatible y divisible al cincuenta por ciento, retrovisores eléctricos, desconexión automática del diferencial delantero, apertura del depósito de combustible desde el interior y bandeja trasera enrollable. Aunque completo, es algo inferior al acabado VIP que ofrece su homólogo de gasolina.

FRETE A SUS RIVALES

Por tamaño, equipo y precio, el nuevo Toyota 4 Runner 3.0 TD se codea con los modelos del segmento más alto de los todoterreno grandes de gasóleo. Siendo el más caro de todos los modelos que están a la venta en España, se impone, sin embargo, largamente en cuanto a potencia y prestaciones a sus más inmediatos rivales en el segmento, que son: el Range Rover TDi 5 puertas (3.796.000 ptas.). En el modelo británico se echa en falta la posibilidad de montar el aire acondicionado como equipo de serie, el Mitsubishi Montero TDi GLX Largo (3.795.480 ptas.). El todoterreno japonés se presenta sin posibilidad de incorporar aire acondicionado a no ser en el carísimo acabado GLS y el Nissan Terrano II 2.7 TD SGX 5 puertas (3.730.000 ptas.). El último modelo de Nissan en este segmento posee un nivel de equipamiento similar al Toyota.

OPCIONES

Llantas de aleación y neumáticos homologados de sobremedida 265/70 R 15.

Vipo



EL OTRO GALLEGO

ARTEIXO es una pequeña localidad en los alrededores de La Coruña. Allí está la sede, en un polígono industrial típico de las zonas del desarrollo hispano, de la firma Cortiplás, dedicada a la fabricación de envases, depósitos y recipientes plásticos. En 1982, esta firma desarrolló un proyecto de construcción de un *pick-up*, con la base mecánica del Seat Ritmo, que construyó con notable éxito IMESA. No es pues la automoción algo ajeno a la firma coruñesa. Hace alrededor de cuatro años, se pensó en la posibilidad de construir un pequeño vehículo para uso de minusválidos, pero no fueron capaces de superar las carencias de suministradores de algunos componentes mecánicos. Aquel vehículo resultaba demasiado sofisticado y caro y fue de-

Hablar de coches en Galicia, es hablar de Citroën. Pero, en las últimas semanas, la noticia ha saltado en La Coruña, con la homologación de un pequeño utilitario de tres ruedas, el Vipo. De cumplirse los pronósticos, podría estar circulando en los últimos meses de este mismo año. De momento, ruedan ya tres prototipos de este simpático vehículo.

sechado. En marzo de 1992, la primera idea se transformó en la de construir un pequeño vehículo urbano, de fácil adquisición y susceptible de ser utilizado por la gente joven con más seguridad que una motocicleta. Se realizaron los primeros planos y comenzaron los contactos con la Administración para su posible homologación. Fue imposible como vehículo de cuatro ruedas (asimilable a un automóvil), pero surgió la posibilidad de homologarlo como L5, una motocicleta de tres ruedas, simétrica, con cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos. Nació así el Vipo.

En la actualidad, el Vipo ha logrado el certificado de homologación que lleva a cabo el INTA, requisito imprescindible para que pueda circular por las carreteras españolas. Ha supera-

do los reglamentos sobre seguridad, iluminación, frenado, anticontaminación, ruidos y antiparasitado, que son, entre otros, los que exige la ley para poder homologarse. Unas normas muy severas que han obligado a pequeños cambios en los bocetos originales. Por ejemplo, tuvieron que incorporar cinturones de seguridad, pese a ser técnicamente una motocicleta.

Estructuralmente se compone de un chasis metálico, sobre el que se fija una carrocería de poliestireno. El motor se ubica en la parte delantera y acciona a las dos ruedas directrices. Detrás, recurre a una única rueda central. Esta disposición triangular, con el centro de gravedad en la parte delantera, le confiere una estabilidad excepcional, que es uno de los aspectos destacables. El motor es un Piaggio, de 220 centímetros cúbicos y 2 tiempos, el mismo que se utiliza en el APC, el moderno «motocarro» tan popular en las poblaciones italianas. Su gran ventaja es que dispone de retro-marcha, algo que era imprescindible en el proyecto gallego. Mide 2,32 metros de largo por 1,50 de ancho. Se sientan dos pasajeros en la parte delantera y uno en la trasera. Su radio de giro es de 4 metros. Como todos los automóviles, dispone de volante (no manillar) y tiene los tres pedales tradicionales de acelerador, embrague y freno. La palanca de cambio está en el piso.

Finalizado el proceso de construcción de prototipos y homologación, viene ahora la parte más difícil:

EL BISCUTER QUE NUNCA FUE

EN el otoño de 1984, a bombo y platillo, se anunciaba la construcción en La Palma del Condado (Huelva) de una factoría para producir anualmente 25.000 unidades de un nuevo Biscuter. Se decía que iba a permitir la creación de 200 puestos de trabajo y el propio Ayuntamiento cedió los terrenos, en los que llegó a colocarse la primera y única piedra de la fábrica. Un cochecillo movido por un motor de 40 centímetros cúbicos, de dos plazas y capaz de superar los 50 kilómetros por hora, y que apenas costaría 350.000 pesetas. Se habló incluso de una versión de 250 centímetros cúbicos que llegaría a los 100 kilómetros por hora. El Biscuter del año 2000 nunca vio la luz.



su fabricación y venta. Cortiplás no tiene capacidad de producción para realizar la producción de unas 2.000 unidades anuales que según los estudios de mercado, son las que podrían venderse al precio de 500.000 pesetas, con impuestos incluidos. Para ello, buscan la financiación necesaria para iniciar la fabricación en serie.

Según Manuel Rivas, gerente de Cortiplás, «si se parte de cero, se necesitan aproximadamente 130 millones de pesetas; nosotros contamos ya con una nave, por lo que, con una inversión del orden de 70 millones, podríamos ponernos en marcha. Estamos buscando financiación, pública o privada, y de momento, se han mostrado interesadas algunas entidades públicas autonómicas de Madrid y Castilla la Mancha. Como es lógico, nos gustaría que se quedara aquí, en Galicia, pero es algo que no nos preocupa... como si sale de España». De momento es un proyecto autorizado. Sus excelencias ya se ven en otras ciudades europeas. Otra cosa es su movilidad en carretera. Mezclar un cochecillo que no sobrepasa los 50 kilómetros por hora con el resto de los vehículos que utilizan una vía, puede parecer una temeridad. Algo que se está intentando en estos días es que Tráfico autorice su conducción a los menores de 18 años. Lo cierto es que, a priori, parece menos peligroso que una motocicleta. ○

José María Cemuda
Fotos: Xurxo Lobato





Jenatzy celebra haber superado los 100 kilómetros por hora.



Malcom Campbell a los mandos del Bluebird con el que alcanzó los 485 Km/h.



El Spirit of America Sonic 1 llegó casi a los 1.000 kilómetros por hora.



El Thrust 2 ostenta actualmente el récord con 1.019.25 Km/h.

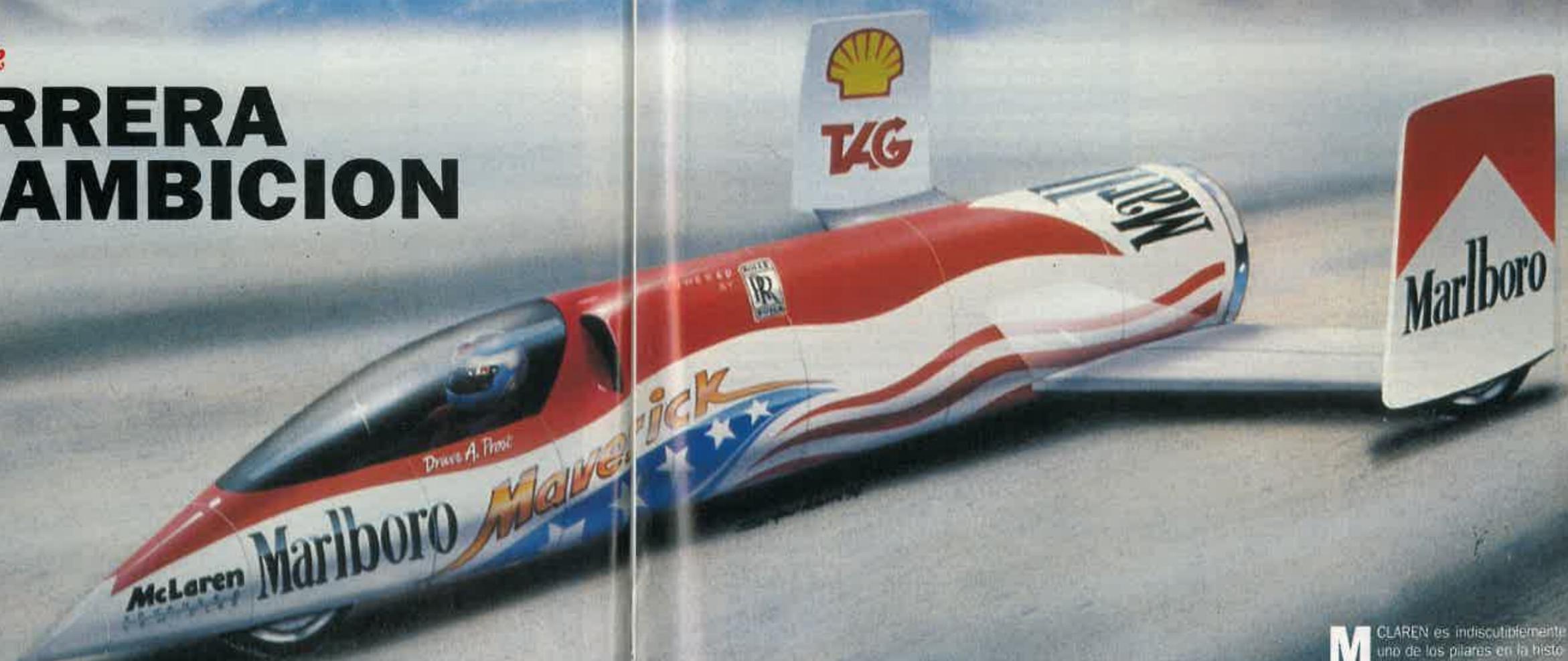
FUERA DE SERIE

McLaren-Maverick

LA BARRERA DE LA AMBICION

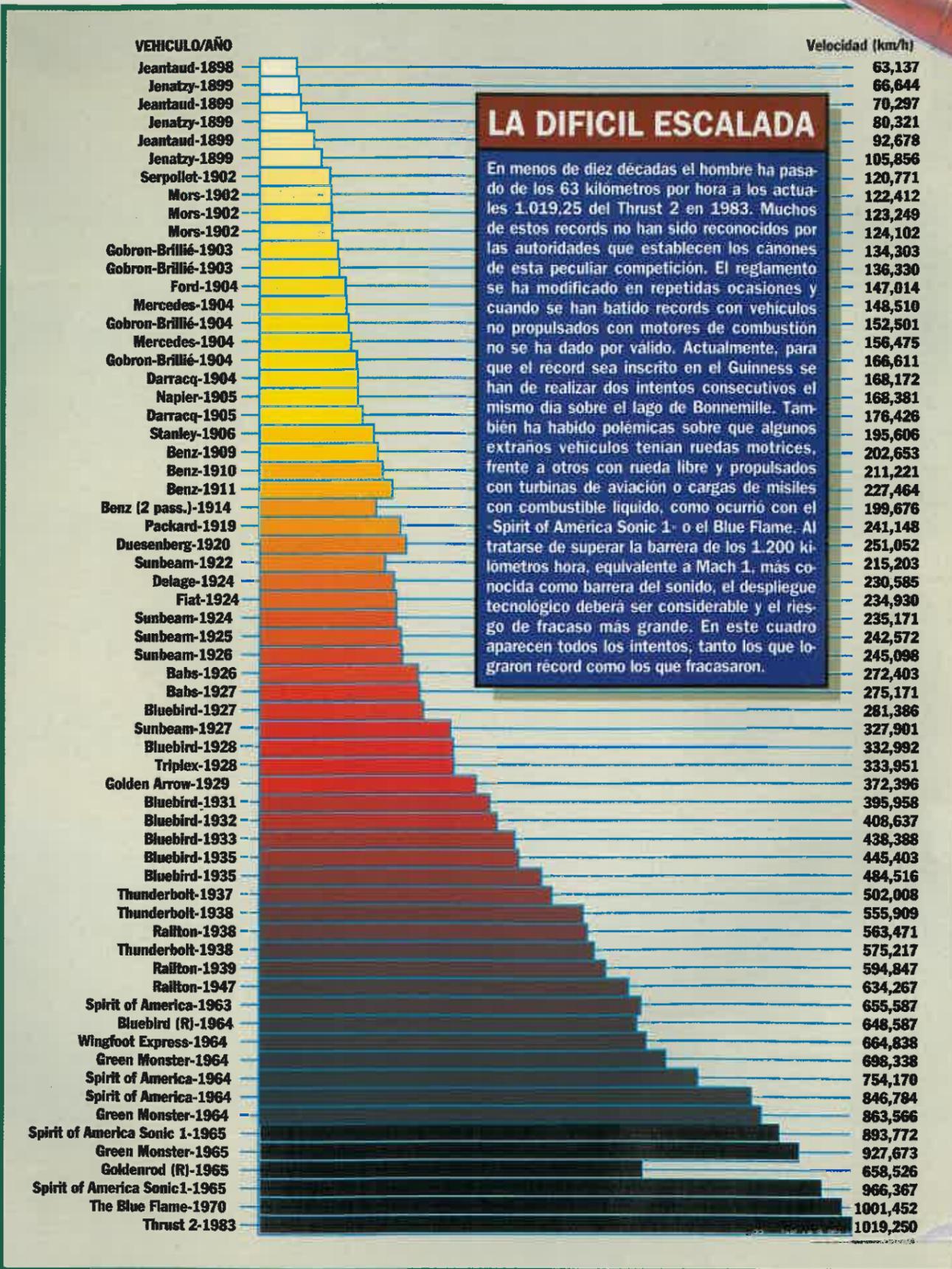


Una vez alcanzada la hegemonía en la F1, McLaren emprende el desafío del récord absoluto de velocidad en tierra.



MCLAREN es indiscutiblemente uno de los pilares en la historia de la Fórmula 1 y, en cierto modo, buena parte de sus éxitos se deben al espíritu de superación que caracteriza a Ron Dennis: un hombre que hace 25 años era jefe de mecánicos en Brabham. Ahora, con un palmarés en el que figuran 394

UN MISIL
A vista de pájaro, el Maverick recuerda a un misil. Ron Dennis confía que su aerodinámica le permita alcanzar los 1.300 kilómetros por hora.



LA DIFÍCIL ESCALADA

En menos de diez décadas el hombre ha pasado de los 63 kilómetros por hora a los actuales 1.019,25 del Thrust 2 en 1983. Muchos de estos records no han sido reconocidos por las autoridades que establecen los cánones de esta peculiar competición. El reglamento se ha modificado en repetidas ocasiones y cuando se han batido records con vehículos no propulsados con motores de combustión no se ha dado por válido. Actualmente, para que el record sea inscrito en el Guinness se han de realizar dos intentos consecutivos el mismo día sobre el lago de Bonneville. También ha habido polémicas sobre que algunos extraños vehículos tenían ruedas motrices, frente a otros con rueda libre y propulsados con turbinas de aviación o cargas de misiles con combustible líquido, como ocurrió con el Spirit of America Sonic 1 o el Blue Flame. Al tratarse de superar la barrera de los 1.200 kilómetros hora, equivalente a Mach 1, más conocida como barrera del sonido, el despliegue tecnológico deberá ser considerable y el riesgo de fracaso más grande. En este cuadro aparecen todos los intentos, tanto los que lograron record como los que fracasaron.

Grandes Premios disputados, 104 victorias y siete Campeonatos del Mundo de Constructores, la ambición de Dennis se ha fijado en arrebatar a Richard Noble el récord absoluto de velocidad en tierra. En cierto modo, esta peculiar especialidad lleva un sello británico, ya que desde aquel lejano 1898, fecha en la que Gaston de Chasseloup-Laubat estableció el primer récord al alcanzar la inhumana velocidad de 63,137 kilómetros por hora, hasta la marca establecida por Noble en 1983 con el Thrust 2, que logró los 1.019,25 kilómetros por hora, entre los grandes desafiadores del récord aparecen un gran número de británicos. En un primer tiempo, fue el circuito de Brooklands el escenario por excelencia, y de hecho, ahí, Héméry y su Benz en 1909 lograron superar la barrera de los 200 kilómetros por hora, todo un hito en la historia del automovilismo, en el que se recuerdan los 202,653 kilómetros por hora establecidos con el coche alemán como algo más que trascendente. En el intervalo entre las dos guerras mundiales, los campos de «batalla» contra la máxima velocidad se trasladaron a Estados Unidos; en un primer tiempo a Daytona y poco después en el mítico lago salado de Bonneville, en el estado de Utah. Al alcanzar cotas entre los 400 y los 500 kilómetros por hora, se precisaba de un lugar diáfano en el que ningún obstáculo, excepto el muro de la

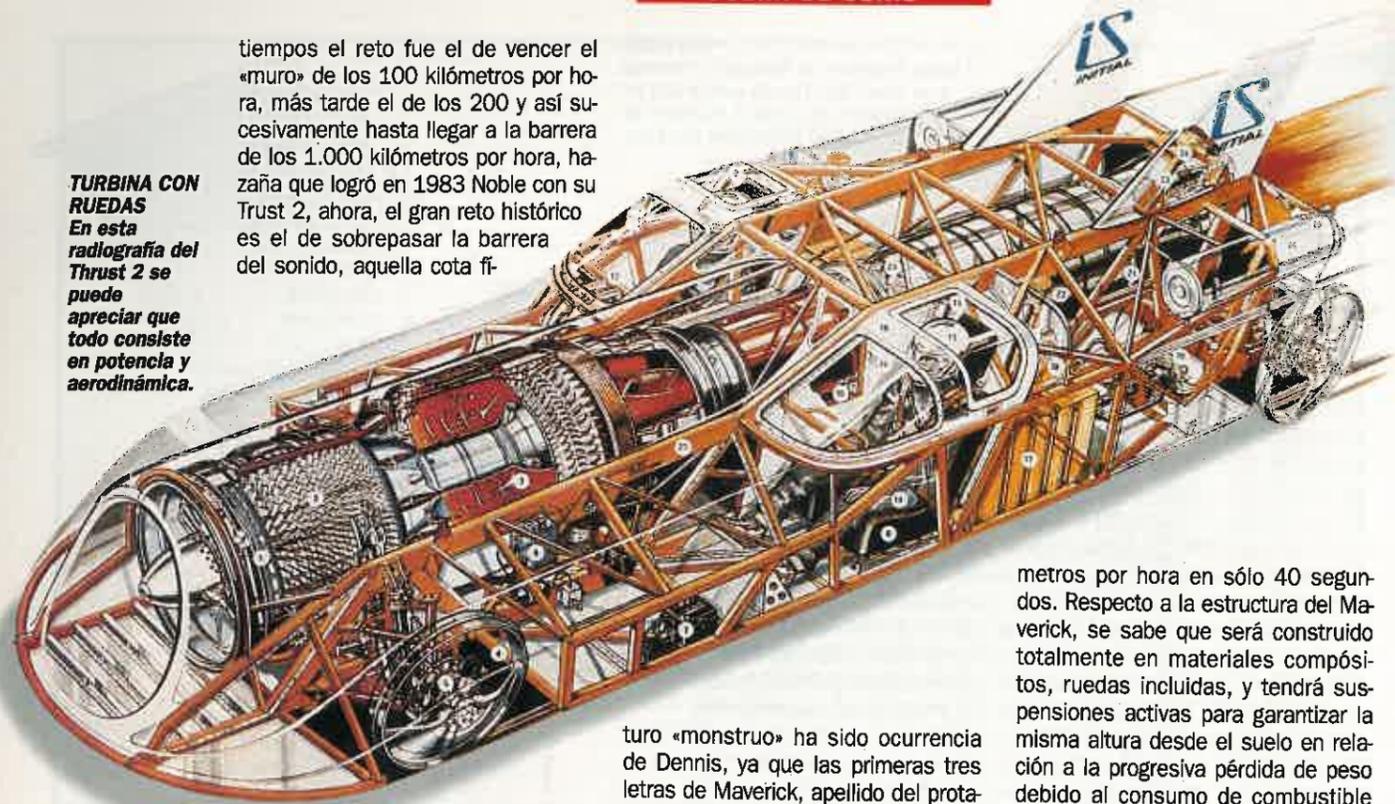
velocidad, pusiese en peligro la mágica lucha del hombre con la velocidad. Aunque ésta sea una historia de mitos, el mito dentro del mito está representado, lejos de cualquier duda, por los Campbell que dictaron ley en el desafío de la velocidad desde 1927 hasta 1964. En un principio Sir Malcom se adjudicó los primeros triunfos con el Sunbeam (ver recuadro), pero al llegar la decadencia de los vehículos de récord propulsados con poderosos motores a explosión, comenzó una nueva era en la que las turbinas de aviación abrieron una nueva etapa tecnológica, a la cual, estaba ligado Donald Campbell, heredero de la dinastía. El binomio Campbell-Bluebird marcó cinco records consecutivos y se convirtió en un mito viviente al lograr en 1935 la increíble velocidad de 484,516 kilómetros por hora. Sin embargo, el «monopolio» británico en la escalada sin fin hacia el récord de velocidad cambió a partir de la Segunda Guerra Mundial. El expansionismo yanqui, la posibilidad de encontrar ayuda en las múltiples industrias aeronáuticas norteamericanas y, al mismo tiempo, demostrar al mundo que su poderío iba más allá de lo imaginable, se convirtió en caldo de cultivo para que el récord abso-

luto de velocidad en tierra pasara a ser un hecho americano. A raíz de esto, nacieron Spirit of América, Green Monster, Goldenrod y The Blue Flame, con lo cual, los «monstruos» sagrados americanos se convirtieron en protagonistas de estas últimas etapas de la historia del récord. Y como paradoja, resulta curioso el hecho de que el actual dueño del récord, el Trust 2 de Noble, es fruto de una colaboración anglo-norteamericana. A la vista del actual panorama, a McLaren se le plantea una tarea más que difícil y sobre todo de un especial valor histórico. Si en otros

UN PROYECTIL
El perfil del Maverick está inspirado en la aerodinámica de un proyectil.



TURBINA CON RUEDAS
En esta radiografía del Thrust 2 se puede apreciar que todo consiste en potencia y aerodinámica.



tiempos el reto fue el de vencer el «muro» de los 100 kilómetros por hora, más tarde el de los 200 y así sucesivamente hasta llegar a la barrera de los 1.000 kilómetros por hora, hazaña que logró en 1983 Noble con su Trust 2, ahora, el gran reto histórico es el de sobrepasar la barrera del sonido, aquella cota fi-

tura «monstruo» ha sido ocurrencia de Dennis, ya que las primeras tres letras de Maverick, apellido del protagonista de Top Gun, corresponden a las iniciales de McLaren Advanced Vehicles. Los pocos datos fidedignos acerca de su identidad técnica son: 3.000 kilos de peso con combustible incluido, 14 metros de longitud, cuatro de ancho y dos de alto. Será propulsado por una turbina Turbo Union Rb 199 que se emplea en los cazabombarderos Tornado. A título orientativo, una turbina de esas características tiene un empuje de 8.000 kilos que, combinado con la estructura teórica del Maverick, debería poderlo empujar más allá de los 1.300 kiló-

metros por hora en sólo 40 segundos. Respecto a la estructura del Maverick, se sabe que será construido totalmente en materiales compósitos, ruedas incluidas, y tendrá suspensiones activas para garantizar la misma altura desde el suelo en relación a la progresiva pérdida de peso debido al consumo de combustible durante el intento de récord.

Por primera vez en la historia de los records de velocidad, se aportará tecnología de Fórmula 1 y no viceversa. De hecho, las múltiples experiencias desarrolladas en las suspensiones activas, que a su vez eran derivadas del sistema «fly by wire», se aplicarán al Maverick, así como todo lo relacionado con las estructuras en materiales compósitos, ya que las tecnologías extremas empleadas en el sigloso F 117 no están disponibles «en la calle».

Aunque de costos y fechas todavía no se habla, se especula sobre la posibilidad de que Alain Prost sea el piloto en el que Dennis ha pensado para llevar al Maverick más allá de la barrera del sonido. A nivel orientativo, Prost y el Maverick deberían dar comienzo a su doble «paseo» por el lago de Bonneville en la primavera de 1986. Si eso ocurre, la línea marcada con un chorro de petróleo en el suelo blanco del lago le indicará el camino a seguir rumbo al horizonte indescifrable. En 40 segundos se sabrá si años de estudios, un gran dispendio y el hombre han superado la barrera del sonido sin perder el contacto con su origen: la tierra. Todo ello en virtud de lo más efímero. ○

Gigi Corbetta

LOS TRIUNFADORES
El equipo que acompañó a Richard Noble posa junto al Thrust 2 antes del intento.



P R E C I O S N U E V O S

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	Dirac.	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	165	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000
ALFA ROMEO														
33 1.3	1.631.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	58.000
33 1.3 Imola 2	1.590.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	-	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 1.6 ie	1.849.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie	2.006.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 1.7 ie 18V Sport	2.132.000	1.712	132	205	8,4	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
33 1.6V Permanent 4	2.784.000	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.050.000	1.712	107	182	9,8	8,9	420,0	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
155 1.7 Twin Spark	2.265.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	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 2.0 Q4	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	Serie
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	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.683.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 3.0 V6	4.926.000	2.959	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	-	43.300	Serie	Serie	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 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	-	110.000	125.000
243 D	1.707.067	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														
Roceta 2.2 DX T. Iona	1.995.000	2.184	72	138	-	-	360,5	165.000	-	Serie	-	-	105.000	50.000
Roceta 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	3.035.000	1.964	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.3 E	3.720.000	2.309	133	200	9,8	8,8	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.3 E 16V	3.933.000	1.984	190	201	9,6	10,1	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 2.6 E V6	3.965.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.6 E V6 Aut.	4.332.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.6 E V6 Quattro	4.560.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.8 E V6	4.650.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.8 E V6 Quattro	5.180.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 1.9 TDI	3.490.000	1.896	90	174	14,1	9,4	448,2	235.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.6 E V6 Avant	4.356.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.6 E V6 Avant Quattro	5.045.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 1.9 TDI Avant	3.894.000	1.896	90	173	14,0	9,6	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
100 2.3 E	4.150.000	2.309	133	207	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	215	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	215	8,0	11,5	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	248	6,2	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.5 TDI	4.895.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 2.6 E V6 Avant	4.878.000	2.598	150	203	9,6	10,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Avant Quattro	5.466.000	2.598	150	203	9,8	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI Avant	5.320.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	4.050.000	2.309	133	209	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	9,1	10,2	436,6	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	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V8	4.962.000	2.771	174	222	8,0	10,1	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
V8 3.6	10.525.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V8 3.6 Aut.	10.525.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V8 4.2	11.460.000	4.172												

Juan Manuel Fangio

CONFESIONES DEL PATRIARCA

1. ¿por qué se ha producido un distanciamiento tan grande entre Argentina y la F1?

—La falta de participación de mi país en la F1 está causada por un problema burocrático. Gracias al esfuerzo de Luis Ruzzi, delegado de turismo argentino en la embajada de Italia, se ha logrado restablecer el Gran Premio de Argentina. Sin embargo, no hay que olvidar que todo eso se ha conseguido por la gran amistad que une a Ruzzi y a Bernie Ecclestone. Pero, desafortunadamente, a continuación ha fallado el presupuesto y otros factores de organización. De todos modos, confío en que esa amistad con Bernie Ecclestone sirva para arreglar de nuevo el problema del Gran Premio.

—Disculpe mi insistencia, don Manuel, pero le pregunto cuál es

la razón de la carencia de pilotos argentinos en la F1.

—Mire, hay una cosa que se llama dinero. Subirse a un monoplace de F1 cuesta un mínimo de un millón de dólares y esa cantidad es difícil de encontrar en Argentina, donde ni siquiera se disputa un Gran Premio. Si la F1 regresa a este país, es probable que aparezcan ciertas posibilidades de financiación para los jóvenes pilotos; de todos modos, la F1 es un coto muy cerrado para un piloto sudamericano, a menos que se trate de un auténtico genio del volante.

—¿Hay alguna forma para poder ayudar a un piloto argentino a que llegue a

la Fórmula 1?

—Tenemos a Nestor Furlan y tres o cuatro más, la materia prima no falta. Lo primero es conseguir el Gran Premio de Argentina y sensibilizar a los posibles patrocinadores de pilotos. Más tarde, encontrarles



El famoso doblete de Fangio y Kling en Reims con los Mercedes W 196.



No recuerdo la primera conversación con Enzo Ferrari. Impresionaba su carisma.

equipos competitivos y dispuestos a apostar por ellos. Es un camino largo y sobre todo difícil, pero hay que ponerse en marcha.

—¿Cómo participa usted en la F1 actual?

—Generalmente sigo todos los Grandes Premios por televisión, siempre que puedo me desplazo a Brasil o a Europa y con frecuencia hablo por teléfono con varios pilotos. Me gratifica que, cuando estoy en los circuitos, periodistas, directores de equipo y pilotos me pidan opiniones y consejos.

—¿Cómo era la F1 en sus tiempos?

—Sin lugar a dudas no era tan difícil como ahora. El Estado ayudaba económicamente así como el Automóvil Club; además, algo siempre se lograba sacar a multimillonarios aficionados. Entonces el nivel de los pilotos estaba más equilibrado, más o menos todos disponían de los mismos medios. Si tenías la suerte de entrar en una escudería como Maserati o Alfa Romeo, ya lo tenías todo, incluso un «muletto» para entrenar. Sin embargo, ni siquiera en dichos equipos disponíamos de todos los medios. Siempre escaseaba algo, pero sobraba valor e ilusión.

—Usted ganó cinco campeonatos del mundo con cinco marcas diferentes. ¿Cómo supo elegir siempre el mejor equipo?

—La elección era recíproca. Si los resultados eran buenos y el pi-

loto tenía fama de buen técnico y estratega, siempre se encontraba en sus manos el mejor volante. A partir de ahí, destacar era fácil.

—¿De qué forma logró entrar en Ferrari?

—Fue curioso, fueron ellos a buscarme pero no recuerdo la primera conversación con Enzo Ferrari. De todos modos, era un hombre que impresionaba por su gran carisma. Solía hablar poco con los pilotos y por lo tanto no había polémicas. Era muy capaz a la hora de elegir las personas adecuadas.

—¿También en su época había polémicas y rivalidades como la que se ha entablado entre Alain Prost y Ayrton Senna?

—Seguramente ahora hay más politiquero; eso va con los tiempos.

—¿Se necesitaba mucho valor para pilotar los coches con los que fue Campeón del Mundo?

—Mucho valor, desde luego. Pero quiero aclarar que el mayor peligro no eran los coches sino los circuitos; peligrosos, difíciles y sin seguridad de ninguna clase. Ahora, no hay más que ver el circuito de Montmeló para darse cuenta del gran dispendio económico,

«Subirse a un F1 cuesta un millón de dólares». «No eran tiempos tan difíciles como ahora». «El mayor peligro eran los circuitos». «Senna me pidió consejo y me alegró que me hiciera caso»... son algunos de sus recuerdos.

A sus 83 años, Juan Manuel Fangio vive en la serenidad del recuerdo de una vida transcurrida entre el perfume del rincón, el lirismo de los laureles y el agobio del reuma. Convaleciente de una enfermedad, Fangio pasa sus días en la quietud de su casa en la siempre adorada Buenos Aires. Es tan cordial como siempre lo fue, habla con la parsimonia de un patriarca cargado de humildad y sensatez. Ni la ingratitud de la enfermedad, ni el paso de los otoños, han borrado de su rostro ese velo risueño que desde la infancia le ha acompañado en la lucha, en la gloria y ahora en el recuerdo.

—Usted ha logrado el mayor número de galardones en la Fórmula

SI TENIAS LA SUERTE DE ENTRAR EN UNA ESCUDERIA COMO MASERATI O ALFA ROMEO, YA LO TENIAS TODO

enfocado principalmente a la seguridad más que al espectáculo.

—¿Está usted de acuerdo con el hecho de celebrar Grandes Premios en circuitos en los que casi no se puede adelantar?

—Como he dicho antes, la tendencia actual es la de garantizar la seguridad de los pilotos para que la F1 no se vea manchada de muertes, y eso me parece muy bien. Por



Seguramente ahora hay más politiquero; eso va con los tiempos.

peguen como si de dos niños se tratara.

—¿De dónde viene su gran admiración por Senna?

—Sí, es verdad que la tengo. Le conocí por primera vez en un Gran Premio de Brasil y me pidió varios consejos. En su intención vi que no se trataba de un compromiso, quería realmente mi ayuda y posteriormente me alegré de que me hiciera caso. Al final, se ha convertido en Campeón del Mundo.

—¿Le dice algo la retirada de Prost, quien entre otras razones ha alegado que no quería luchar hasta igualar sus cinco títulos?

—No creo en esa confesión. Lo que ocurre es que Prost ha luchado durante diez años con los mejores pilotos y eso acaba por agotar a cualquiera. Dieciséis carreras cada año me parecen demasiadas.

—Parece ser que últimamente los campeones del mundo abandonan después de haber logrado el galardón. Mansell se fue a la Indy, Prost a su casa, ¿es una coincidencia o Williams quiere parecerse a Ferrari?

—Considero que es el cansancio y la gran presión psicológica a la que están sometidos lo que retira a los pilotos. Prost es un hombre un tanto raro, unas veces dice que se retira, otras que regresa, depende de lo que le convenga. En todo esto, Williams no tiene nada que ver.

—¿Por qué se dedicó usted a las carreras?



Tengo mucha admiración por Senna.

—Empecé a correr en coche por afición y no por dinero. En mis tiempos te conformabas con un premio cualquiera. Concretamente, en muchas ocasiones corrí sin contrato, sin compensación económica, sin nada y con mucha ilusión. Los pilotos de entonces no tenían miedo a arriesgar su vida y se necesitaba un valor especial para seguir corriendo cuando constantemente compañeros tuyos morían en accidentes. Mis triunfos fueron importantes para que lograra algunos negocios; sin embargo, en las carreras gané muy poco dinero.

—¿De qué carrera guarda el mejor recuerdo?

—Sin lugar a dudas aquella del Nürburgring en 1955. Como usted sabe, nunca fui un corredor espectacular y en aquella ocasión lo tenía todo perdido; incluso tuve que parar a cambiar los neumáticos y había perdido mucho tiempo. En-

Basta ver el circuito de Montmeló para darse cuenta del dispendio económico.



Empecé a correr por afición, no por dinero. Muchas veces, incluso, sin contrato.

tonces, decidí cambiar de táctica rodando con una marcha más larga de la que se debía utilizar. Inmediatamente empecé a recuperar y logré cruzar la meta en primera posición. Nunca lo olvidaré.



—Entre todos los coches que ha pilotado, ¿cuál fue para usted el mejor?

—Siempre he tenido el mejor coche del momento, pero el mejor de todos era el Mercedes W 196. Al contrario de lo que todos creen, aquel monoplaza era el mejor no por ser el más rápido ni el más potente, sino porque nunca se rompía. Su conducción no era muy agradable, pero en cada instante podías pensar que no te iba a traicionar. Y así gané tantas carreras. De todo aquello, lo más anecdótico que recuerdo fue el empeño de Mercedes en lavar el coche justo al terminar la carrera, con lo cual, Sterling Moss y yo estábamos he-

chos un desastre, pero el coche estaba impecable.

—¿Ve con frecuencia a Moss?

—Sí, algunas veces yo voy a Inglaterra a su casa y otras viene él a Buenos Aires. Mantenemos una cordial amistad llena de recuerdos.

—En sus tiempos de piloto, ¿cómo compensaba la añoranza de su Argentina?

—En aquella época se vivía por las carreras y para las carreras. Los traslados, los preparativos, las carreras y lo que ocurría después, no te dejaban tiempo para pensar en los recuerdos. Antes, una vez terminado un Gran Premio comenzaba la vida frívola de la F1. Premios, fiestas, muchas mujeres y aficionados, convertían el después de la carrera en una fiesta. Ahora, los pilotos abandonan el circuito en helicóptero a los pocos minutos de terminar. Todo era tan distinto.

—Una última pregunta don Ma-

Siempre he tenido el mejor coche, pero el mejor de todos era el Mercedes W 196.



Juan Manuel Fangio



nuel: ¿cuál ha sido su filosofía de vida?

—Nunca he tenido una filosofía que me guiara, simplemente he tenido en todo momento presente que en la vida hay que ser siempre el mejor, pero nunca creerse el mejor. Absolutamente en todo.

J. Wagner/E. Corbetta



Con Sterling Moss mantengo una cordial amistad.

Honda
Gold Wing



UN RIVAL PARA EL MITO



Paralelo al mito de Harley Davidson ha nacido un nuevo culto pagano a la Honda Gold Wing. Exponentes de todas las clases sociales se reúnen para vivir una forma especial de entender la moto.

Honda Gold Wing

HAY mitos cuya destrucción empobrecería irremediablemente la historia y, justo por eso, son los mitos sagrados, intocables, a los que se debe rendir veneración y respeto. En el santuario de la moto, si eso existiese, los emblemas de MV Agusta y Harley Davidson serían los pilares del altar mayor y nadie se atrevería a con-

el paso del tiempo para impregnarse de la solera de reglamento. En algunos casos, el mito es hermafrodita, como el caracol, y da lugar a un nuevo mito hecho a su semejanza. De la ley de la tachuela, de la filosofía de lo *kitch* y de la devoción por todo lo cromado que Harley ha pro-

peregrinación desde 12 países más de mil devotos de la Gold Wing para exhibir su moto que, para merecer respeto, no se ha de parecer a ninguna otra. La clase de modelo no tiene importancia; tanto vale la primitiva GL como la más moderna 1.500 Aspencade. Con tan sólo diez años de vida, el club Gold Wing se ha convertido en una institución con varias representaciones en diferentes países y la afluencia de nuevos socios ha adquirido un énfasis insospechado.

Aitos ejecutivos, fontaneros, actores, escritores polémicos y conocidos diseñadores de moda, se dan cita en Smaland para celebrar la fiesta de la Gold Wing. No tienen muy claro si son una secta o simplemente una elite dentro del mundo de la moto; lo que es indiscutible es que han logrado crear el mito Gold Wing, alrededor del cual trabajan un aceptable número de artesanos que tienen su quehacer enfocado a transformar y personalizar estas mastodónticas Honda.

Al contrario de lo que ocurre con Harley, cuyos cánones estéticos para la personalización responden a unas normas generalmente chabacanas, en las Gold Wing se descubre que hay de todo. Los devotos del gusto yanqui recurren a decoraciones extravagantes y llamativas, en las que imperan paisajes de Arizona realizados en el falso depósito de

la gasolina o en las carteras laterales, todo ello aderezados con flecos y cromados. Sin embargo, los exquisitos de Bond Street, asiduos de Gerard Genta y poseedores de un Excalibur, enfocan la personalización de su Gold Wing como si del interior de un Bentley se tratara; cuero Conolly combinado con raíz de Tuya, asientos forrados con napa de reno entonados con detalles de ébano y ribetes de



TODOS LOS GUSTOS
En la nueva elite del motociclismo parece imperar por encima de todo el exhibicionismo y la ostentación.

testar el aura de su historia, forjada a lo largo de varias décadas. En el fondo, la filosofía «moter», al igual que todas las civilizaciones del mundo, precisa de su mitología en la que se ampara la historia y la ilusión de quien la profesa. Sin embargo, la nueva mitología del motor, en la que el hombre ha logrado dominar a la máquina y no viceversa, como se temía, ha generado otros mitos que esperan

mulgado durante casi medio siglo hasta convertirse en mito, ha nacido la secta de la Gold Wing, cuyos integrantes han aplicado a este modelo de Honda los mismos criterios de Harley, pero en clave tecnológica.

Si Sturgis, a los pies de las Montañas Rocosas, es el santuario de Harley, en la localidad sueca de Smaland ha ocurrido lo mismo con la Gold Wing. Ahí, todos los años llegan en



platinado, se conjugan con el anagrama del ala de Honda realizado por un conocido joyero. Al mismo tiempo, no es de extrañar ver a un indescifrable personaje vestido de Toro Sentado, con un cronógrafo Patek Philippe 3970 en la muñeca mientras contempla su Gold Wing desde una silla Luis XV auténtica.

Para que una Gold Wing del club se aprecie, la personalización debe haber costado entre los dos y los cinco millones de pesetas; por debajo de este margen, se forma parte del «people» dentro de la jerarquía de la elite. La locura galopante que afecta a ciertos socios, llega a extremos tan sorprendentes como que la llave de contacto, realizada en platino y piedras preciosas y firmada por Van Cleef, represente dos de los cuatro millones de pesetas que ha costado la moto. Junto a esto, se produce el curioso fenómeno de encontrar a estos propietarios millonarios durmiendo en tiendas de campaña y encantados de compartir su botella de Chateau Mouton Rothschild con unas latas de Budwaiser del vecino «pobre».

Si por una parte existe el furor de poseer la Gold Wing más original, bien sea elegante o chabacana, por otra, ya han nacido los coleccionistas de estas motos singulares, que ya tienen en su poder las versiones más dispares. Al mismo tiempo, se comienza a valorar la unidad que ha pertenecido a los primeros diez fundadores de la «Goldwingmanía» o a un actor conocido, así como si lleva la firma de un apreciado diseñador de cuya mesa de dibujo han salido proyectos de Gold Wing singulares.

Respecto a la parte técnica, poco se cambia en estas motos. En algunos casos, se recurre a la instalación de sofisticados equipos de alta fidelidad o sistemas combinados de nevera y estuche térmico, manteniendo la mecánica básica de la moto.

Sin lugar a dudas, ha nacido un nuevo mito que no se perfila como un rival de Harley, sino como un antagonista constructivo dentro de la historia de la moto. Por encima de los millones de pesetas que cuestan estas motos, más allá del exhibicionismo, lejos de la violencia y de la falta de respeto por la naturaleza, el mito Gold Wing crece en la cuna de la ilusión y del entendimiento de ciertos hombres en virtud del amor por la moto. ○

Gigi Corbetta

24 horas de Daytona

PAREJA HIZO HISTORIA



GANÓ NISSAN
Ya desde los entrenamientos mostraron que podían ganar, ... y ganaron.



CUTLASS
Oldsmobile fue la marca americana que mejor se clasificó en las 24 Horas. Los Cutlass sorprendieron por su rapidez.

NO había nada que hacer contra los Nissan, eran más rápidos que nosotros», decía Jesús Pareja nada más aterrizar en Barajas tras haber conseguido el mejor resultado de un español en las 24 Horas de Daytona. Su cara denotaba felicidad, pero con un cierto regusto amargo, la rapidez de los Nissan y un intempestivo tubo

de escape roto les habían impedido a él y a Bob Wollek -su ocasional compañero, cuatro veces vencedor de las 24 Horas de Daytona- luchar hasta el final por una victoria que, a priori, muchos pensaban que podía ser suya a pesar de la brillantísima «pole position» lograda por Fermín Vélez y su rapidísimo Spice Chevrolet de la categoría «Sport».

La verdad es que, como comunicó el propio Pareja tras los entrenamientos oficiales, los tiempos obtenidos por los «Sport» no eran muy significativos al contar con motores de clasificación. En carrera, según él, estarían en los mismos tiempos y, además, 24 horas son muchas horas para ese tipo de coche; como al final se demostró.

Así las cosas, el único equipo que

podía arrebatarles la victoria era el Porsche oficial inscrito por la escudería Brumos y conducido por Stuck, Rohrl, Sullivan y Haywood; cuatro pilotos de campanillas. Se trata de un 911 monoturbo de 3,6 litros de cilindrada y 530 caballos de potencia denominado 3.6 GT America. Pero tampoco aguantó, y ni siquiera pudo con los Nissan... de los que se decía que contaban con 700 caballos de potencia, y debía ser verdad, a tenor de sus prestaciones.

La lucha contra el Nissan de Pruett por la cabeza se circunscribió a los dos Porsche, hasta que el oficial rompió el motor. Por aquel entonces el Porsche de Pareja se encontraba a seis vueltas. Todo podía ocurrir, pero el escape roto les in-

movilizó en boxes por un periodo de 15 minutos, cuando sólo quedaban tres horas y media para el final y nada menos que 24 vueltas por recuperar. Era demasiado.

La lucha por la victoria en cuanto a categorías se saldó con un triunfo sin paliativos para la nueva categoría «GTS» -los GT europeos- frente a los «WSC» o «Sport». Tal como había vaticinado Pareja, en carrera iban a estar con ellos, y estuvieron por debajo. Es una mera cuestión de resistencia, no de prestaciones. Aun así, hay que decir que la actuación de Fermín Vélez, afincado en Estados Unidos desde hace años, fue magnífica, poniendo en evidencia que se trata de uno de los pilotos más rápidos del mundo en su categoría. Al final, el primer «Sport»

clasificado fue el Spice Oldsmobile de Bob Schader, que acabó en novena posición por delante del Kudzu Mazda de Jim Downing.

La categoría «GTU», de inferiores prestaciones, fue también para un

CLASIFICACIONES

1º Gentilozzi-Pruett-Leitzinger (Nissan 300 ZX), 707 vueltas; **2º Pareja-Wollek-Barth-Dupuy** (Porsche 911 Turbo S), a 24 vueltas; **3º Ebeling-Wlazier-Richter-Doebler** (Porsche 911 RSR), a 36 vueltas; **4º Sandridge-Grohs-Maylander-Kalhuefer** (Porsche 911 RSR), a 37 vueltas; **5º Huerr-Riggins-Smith-Cobb** (Oldsmobile Cutlass), a 42 vueltas; **6º Konrad-Hermann-Sala-Euser** (Porsche 911 RSR), a 43 vueltas; **7º Heinricy-Pilgrim-Said-Hayner** (Chevrolet Corvette), a 49 vueltas. Etc., hasta 17 clasificados.

Porsche, el 911 RSR de Dirk Ebeling, tercero al final. Entre los coches americanos, los Oldsmobile Cutlass dominaron a los Chevrolet Corvette y Camaro.

En definitiva, unas 24 Horas de Daytona muy españolas que, a buen seguro tendrán continuación para Fermín Vélez y Jesús Pareja en las próximas 12 Horas de Sebring. ○

MALA SUERTE
Fermín Vélez logró una brillantísima «pole position» con su Spice Chevrolet. La lástima es que no aguantó la distancia.



Rallye de Suecia

EL TERCER HOMBRE

Miembro del Toyota Team Sweden, Thomas Radstrom nunca pudo inmiscuirse durante 1993 en la lucha con sus compañeros de equipo, Mats Jonsson y Tomas Jansson. Ha tenido que esperar a una de las más nevadas ediciones del Rallye de Suecia para imponerse a ellos.



EL REGRESO
Stig Blomqvist no pudo alzarse con su octavo triunfo en el Rallye de Suecia, a pesar de conducir el vehículo del momento: un Ford Escort RS Cosworth.



TRIUNFO SORPRESA
Thomas Radstrom logró doblegar a su ex jefe de filas, Mats Jonsson, ahora en el equipo Mazda.



ventaja sobre Jonsson y 12 sobre su actual compañero de equipo, Jansson. Este sufría una salida de carretera en el undécimo tramo, posibilitando la ascensión al tercer puesto de Stig Blomqvist con un Ford Escort RS Cosworth oficial. Radstrom no cedió nunca su liderato hasta llegar a acumular una ventaja de un minuto el último día. Sin embargo, nervioso ante su primer gran triunfo, cometía un error en el penúltimo tramo al hacer un trompo, comprometiendo su victoria quedando reducida su ventaja a 12 segundos. En la «Fórmula 2», Per Svan lograba repetir su triunfo del año pasado con su Opel Astra GSI 16V después de la retirada de Mäkinen con su Nissan Sunny GTI por rotura de la caja de cambios en el cuarto tramo y en Grupo N otro tanto hacía Kenneth Backlund con su Mitsubishi Galant VR 4.

E.D.

CLASIFICACIONES

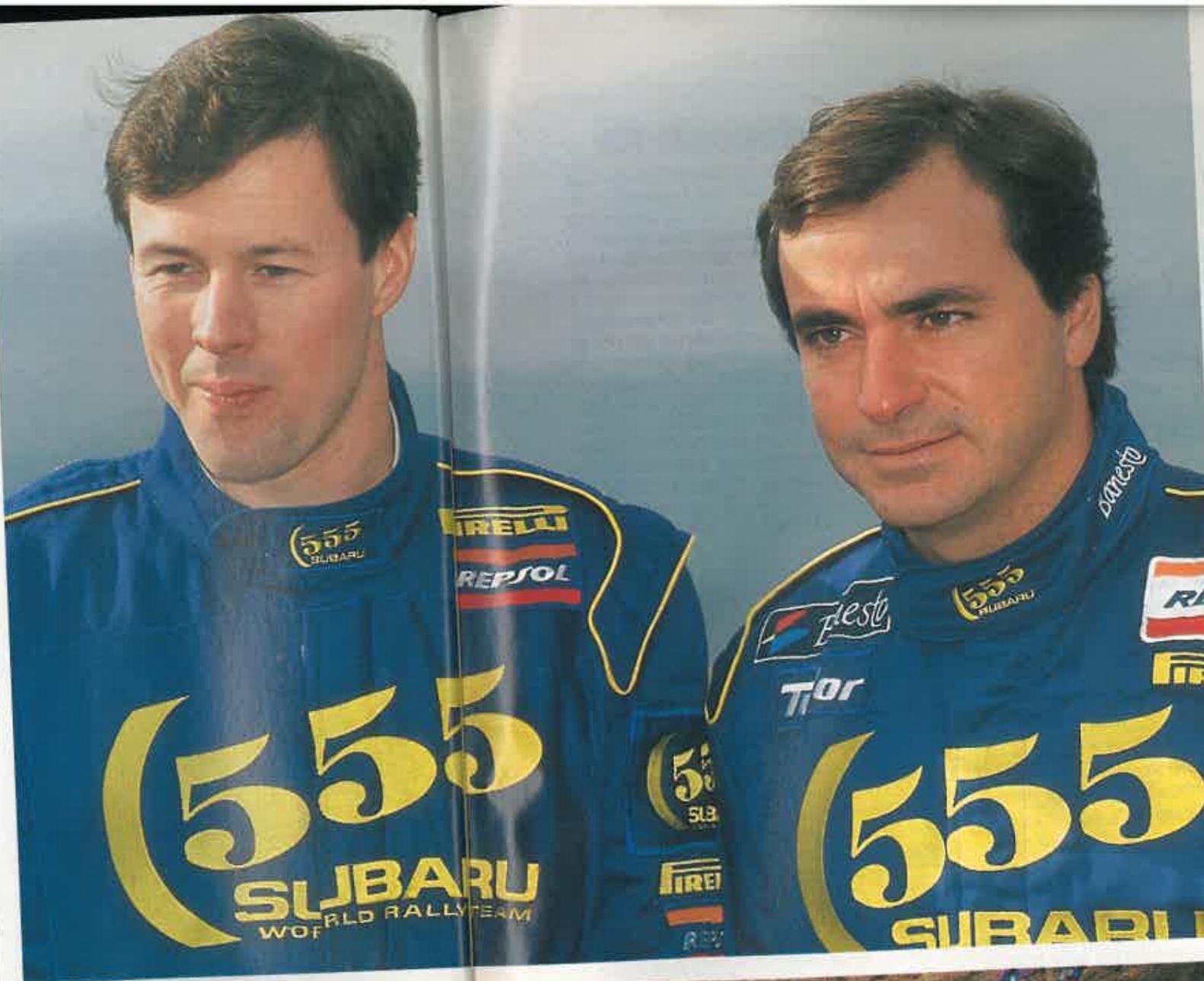
1º Radstrom-Backman (Toyota Celica Turbo 4WD), 4 horas, 12 minutos; 2º Jonsson-Johansson (Mazda 323 GTR), a 12s; 3º Blomqvist-Melander (Ford Escort RS Cosworth), a 16s; 4º Kressner-Edstrom (Toyota Celica GT-Four), a 8m 01s; 5º Backlund-Andersson (Mitsubishi Galant VR 4, 1º de Grupo N), a 13m 53s; 6º Walfridsson (Mitsubishi Galant VR 4, grupo N), a 14m 48s; 7º Svan-Olsson (Opel Astra GSI 16V), a 17m 02s; 8º Arne Radstrom-Engstrom (Audi 90 Quattro), a 17m 58s; 9º Anders Radstrom-Larsson (Mitsubishi Galant Vr 4, grupo N), a 19m 52s; 10º Jonasson-Jonasson (VW Golf GTI 16V), a 21m 42s.

El campeón y el aprendiz SAINZ-McRAE CARA A CARA

Las prestaciones de Carlos Sainz y su nuevo Subaru Impreza en el último Rallye de Montecarlo, ratificadas con el tercer puesto final, relanzan las aspiraciones del piloto español al título mundial. Sin embargo, el ex campeón del mundo tendrá un serio rival en su compañero de equipo Colin McRae.

S EIS años, cuatro meses y tres días les separan. Un intervalo de tiempo que se resume en 57 participaciones, 13 victorias y dos títulos mundiales para el madrileño frente a 21 participaciones y una sola victoria en el último Rallye de Nueva Zelanda para el joven escocés. Son también dos estilos diferentes de conducción e incluso

dos filosofías de vida diferentes, claras exposiciones de los caracteres latino y británico. El primero se formó sobre el asfalto y llegó a dominar la conducción sobre pisos deslizantes. El segundo aprendió esos secretos en lo más profundo de los bosques británicos. Uno ya ha sido dos veces Campeón del Mundo y todavía sigue aspirando al



EL EQUIPO
De momento han iniciado la temporada con un tercer puesto para Carlos Sainz y un décimo de Colin McRae.

POR UN PUÑADO DE SEGUNDOS

TRAMO	SAINZ	MC RAE	DIFERENCIA
TC 1	R 95	R 95	+29 S
TC 2	W 45 AMARILLAS	W 45 AMARILLAS	+ 7 S
TC 3	H 36	H36	-37 M 49 S
TC 4	H 36	H 36	-40 S
TC 5	H 36 LLUVIA	H 36 LLUVIA	-2 M 16 S
TC 6	H 36	H 36	-11 S
ETAPA DE CLASIFICACION			
TC 7	H 36	H 36	-11 S
TC 8	R 95	H 36	+11 S
TC 9	H 36	H 36	+15 S
TC 10	H 36 LLUVIA	H 36	-1 M 55 S
TC 11	H 36	H 36	= IGUAL
TC 12	H 36	H 36	+22 S
PRIMERA SECCION			
TC 13	H 36	H 36	+32 S
TC 14	H 36 LLUVIA	H 36 INTERMED	+23 S
TC 15	R 95 TALLADAS	R 95 TALLADAS	+9 S
TC 16	R 76	R 76	+4 S
SEGUNDA SECCION ETAPA COMUN			
TC 17	R 95 TALLADAS	R 95 TALLADAS	-59 S
TC 18	R 76	R 76	-3S
TC 19	R 95	R 95	-46 S
TC 20	R 95	R 95	-37 S
TC 21	R 76	R 76	-1M 32 S
TC 22	R 95	R 95	+4S

ETAPA FINAL
PIRELLI R 76: «SLICK» BASE PARA ASFALTO SECO.
R 95: «SLICK» ESPECIAL PARA ASFALTO HUMEDO Y HIELO. NOVEDAD.
H 36: INTERMEDIO, IDEAL PARA TERRENO HUMEDO. NOVEDAD.
W 45: CON CLAVOS. IDEAL PARA MEZCLA DE NIEVE Y HIELO. NOVEDAD.

mismo como si fuese la primera vez. El otro también lo quiere para él y un día u otro lo conseguirá. Pero en 1994 deberán luchar por la corona mundial dentro del mismo equipo. Carlos Sainz ya ha vivido la misma situación en Toyota con el alemán Armin Schwarz y en el Jolly Club con el italiano Andrea Aghini. Sabe cómo afrontarlas sin dejar que su nerviosismo asome a flor de piel. De cualquier forma, será interesante observar y analizar las prestaciones de ambos a lo largo de 1994. De momento, un tercer lugar para Carlos Sainz y un décimo para Colin McRae en la primera cita de la temporada. Pero tampoco hay que dejarse engañar por ello. Basta observar las diferencias, tramo a tramo, de cada uno de ellos y tener siempre claras dos premisas. 1ª) La

FALTA DE CONTACTO
Los resultados obtenidos por Carlos Sainz en el Rallye de Montecarlo tienen mucho que ver con el poco contacto que el piloto español ha mantenido con su Subaru Impreza.



mínima experiencia de Colin McRae tanto en Montecarlo como sobre asfalto, superficie en la que apenas ha disputado algún rallye del Campeonato Británico como el Manx o el Circuito de Irlanda y el Tour de Córcega de 1993 con un Subaru Legacy donde fue quinto. 2ª) La falta de kilómetros de Carlos Sainz con el nuevo Impreza. Dejando a parte los tiempos de Colin McRae en los tramos 3, 5 y 21 con sendos accidentes y los tiempos de Carlos Sainz en los dos primeros tramos de la prueba monegasca con su vehículo sin los reglajes adecuados.

Cabe destacar los tiempos del piloto escocés en los TC 9 (+15s), TC 12 (+22s), siempre a igualdad de elección de neumáticos y todos los tiempos de la tercera etapa favorables a McRae. En el TC 15, el famoso Sisteron con 30 kilómetros de asfalto y seis de nieve, McRae lograba arrebatarse nueve segundos al piloto español y, sobre todo, en el TC 16, Malijai, en el que ambos hicieron uso por primera vez de los neumáticos «slick», McRae sacaba cuatro segundos en 12 kilómetros a Sainz. Sin duda todos estos tiempos habrán sido estudiados concienzudamente por el piloto español, como así lo serán los del próximo Rallye de Portugal, donde las espadas estarán más altas que nunca.

Esteban Delgado



Los rallyes siempre han gozado de una enorme popularidad en Madrid.

Resurge la Federación Madrileña

CON José Mulero al frente, la Federación Madrileña de Automovilismo está intentando retomar el puesto que el automovilismo madrileño tuvo hace pocos años. Tras tener una actividad prácticamente cero, en el 93 comenzó a organizar algunos eventos y en el 94 esperan seguir con una línea ascendente hasta que llegue el momento de poder ofrecer a los aficionados madrileños un buen espectáculo en diferentes especialidades.

Uno de los principales inconvenientes con el que tropieza esta entidad es con una total falta de presupuesto, tan sólo cuenta con los ingresos de las licencias y con una ridícula asignación de la Comunidad de Madrid, que en el 93 fue de un millón de pesetas, una cifra simbólica a pesar de ser una de las Federaciones de Automovilismo con mayor número de licencias de España. A la hora de tener que luchar por aumentar esta asignación se tiene que enfrentar a otras federaciones, que opinan que el automovilismo es un deporte de señoritos. Esos presidentes parece que no se dan cuenta que el automovilismo está representando a nivel mundial a Madrid de la mano de Carlos Sainz o de Iván Arias. En el caso de este último, que ha vencido en el Campeonato Inglés de Fórmula Renault, no cuenta con ninguna de las ayudas que la Comunidad

destina a deportistas de élite. Los Planes de la F.A.M. para el 94 son los de potenciar los campeonatos que ha organizado en el 93 y, para atraer participantes, seguirá con una política de licencias baratas, 7.000 pesetas, para certámenes de regularidad. José Mulero y su equipo tienen en mente potenciar los rallyes, que siempre han gozado de mucha popularidad en Madrid, organizarán también un campeonato de Todo Terreno, de Montaña y, como novedad, uno de Turismos. En todos éstos habrá una categoría de Promoción, para que los más jóvenes puedan iniciarse de forma económica en el automovilismo. Con respecto al Campeonato de Turismos, se disputará en los circuitos del Jarama y de Albacete. Habrá una categoría de 1.600 y otra superior a 1.600.



T O D O G A S A

DECISIONES FIA

TRAS el Consejo Mundial del Deporte del Automóvil, celebrado en París el 9 de febrero bajo la presidencia de Max Mosley, la Federación Internacional de Automovilismo ha publicado sus últimas resoluciones.

Según éstas, la responsabilidad de la seguridad en los rallyes incumbe a los organizadores, que deberán asegurarse que ningún espectador se encuentre en un lugar peligroso. Sin embargo, se comprometió a colaborar por todos los medios posibles en la educación de los espectadores y en mandar observadores de seguridad.

También ha reconocido la homologación de los Escort RS Cosworth, exculpando a Ford Motorsport Company de irregularidades en el número de unidades producidas. Por otra parte, tras los análisis de la gasolina del equipo Jolly Club en los rallyes San Remo 93 y España 93 era ilegal, descalificando a este equipo en las cinco primeras pruebas del campeonato. Con esto, Sainz pierde prácticamente todos los puntos que consiguió en su temporada más gris en el Mundial de Rallyes. En este apartado, admitió la inscripción como marca de Skoda, que participa encuadrada en la clase reservada a los coches de dos litros y dos ruedas motrices, para Portugal 94 y se hizo eco de la retirada de Mitsubishi del Rallye de Portugal, donde estará representada por equipos privados.

Para los turismos, se ha puesto en estudio la diferencia de peso de 100 kilos entre los coches de clase II FIA de tracción delantera y trasera, que queda pendiente para su aprobación.



SCHUMACHER VOLO EN MONTMELO

EL equipo Benetton se mostró superior a sus rivales en los entrenamientos celebrados en el circuito de Montmeló entre los días 7 y 10 de este mes, y en los que estuvieron presentes también Williams y Ligier. A lo largo de los tres días de entrenamientos, Michael Schumacher, fue el más rápido, batiendo el último día, a los mandos del nuevo Benetton B-194 Ford Zetec, el récord absoluto del circuito español, parando el crono en 1.17.60. El anterior mejor tiempo estaba en manos de Prost que, a los mandos de un Williams realizó la pole del G. P.



de España en 1.18.809. Además de probar diferentes soluciones técnicas, el equipo Benetton, con Schumacher y Jos Verstapen, realizó un simulacro de gran premio rodando durante más de hora y media de forma continuada.



WILLIAMS MISTERIOSO

DURANTE los entrenamientos que últimamente se han celebrado en Montmeló, Damon Hill sufrió un espectacular accidente al final de la recta de meta, donde tras efectuar varios trompos, chocó violentamente contra el muro. Las explicaciones del piloto inglés fueron que algo raro había pasado en la palanca del cambio y que el tren trasero perdió adherencia.

Nada más producirse el accidente, los mecánicos corrieron al lugar donde se encontraba el Williams-Renault y taparon rápidamente la caja de cambios y el motor con una lona, impidiendo que nadie se acercara al coche. Para mantener su misterio, solicitaron a las autoridades del circuito detener los entrenamientos de forma que pudieran retirar ellos mismo el monoplaça.

POLEMICA CON EL REGLAMENTO

LA temporada 94 de Fórmula 1 se va a caracterizar por la interpretación ambigua del reglamento, que no especifica de forma muy clara qué es lo que permite y lo que prohíbe, con muchas lagunas de interpretación. Patrick Head, copropietario de Williams, tiene en su poder un 30 por ciento de las acciones de esta escudería y, responsable del diseño del nuevo monoplaça, ha hecho unas declaraciones muy severas, en las que dice que está seguro que el nuevo Fe-

rrari 412 T1 no está conforme con el reglamento 94, sobre todo en lo que se refiere a las suspensiones traseras. Sobre el acelerador electrónico de origen McLaren, Head ha dicho que en este caso, mientras la FIA no lo diga, el Ferrari es legal. Tras estas aseveraciones de Patrick Head, la respuesta de Ferrari ha sido contundente y no se ha hecho esperar. Desde Maranello han asegurado que sus monoplaças son legales y están de acuerdo con el reglamento.

B R E V E S

◆ **LOS SARRON CON YAMAHA**
Los hermanos Sarron, Christian y Dominique, por primera vez correrán juntos en el mismo equipo. Lo harán en las 24 Horas de Le Mans y en el Bol d'Or, a los mandos de una Yamaha 750 YZF. También ellos han propiciado el retorno de Yamaha a las carreras de resistencia.

◆ **ENTRENOS DE GAS-GAS**
La marca de motos Gas-Gas, reunió a sus pilotos oficiales en el SIP (Centro de Actividades de Todo Terreno de Basella), con la idea de preparar los diferentes frentes en los que estarán presentes y trabajar en el desarrollo de las nuevas Gas-Gas Endurocross. En estas pruebas estuvieron presentes Josep Rovira, Isidre Esteve, Marc Puigdemont y Paul Edmondson, este último es el actual campeón del mundo de 125.



◆ **FENOUIL DEJA EL DAKAR**
Fenuil, organizador del París-Dakar-París, debido a las divergencias que ha mantenido con los promotores de esta prueba, la más importante de las que se celebran en África, no ha llegado a un acuerdo para seguir al frente de la organización, por lo que se dedicará a partir de ahora a preparar a fondo el Rallye de los Faraones, prueba que lleva organizando Fenuil desde hace años.

◆ **ANUARIO DEPORTIVO**
La revista Auto Hebdo Sport ha publicado su ya habitual anuario deportivo, en el que recoge todo lo sucedido en el automovilismo a lo largo de la temporada 93. Su precio es de 675 pesetas.

◆ **SOPLA DE TURBO EN LA INDY**

En su segundo año en la Fórmula Indy, el equipo franco-americano Indy Rogovoy Racing, presenta novedades importantes; sus monoplazas Lola T94, impulsadas con motores limar estarán turboalimentados. Además este año contarán con los servicios de uno de los pilotos más cotizados en Estados Unidos, el holandés Ari Luyendyk. Están pendientes de confirmar un segundo piloto para hacerle otro coche.

◆ **RECORD DE MANSIEL**

Nigel Mansell ha comenzado su pretemporada en la Fórmula Indy con ganas, ha batido el récord del circuito de Laguna Seca a los mandos del nuevo Lola con caja de cambios transversal. Mansell se ha mostrado optimista de cara a la temporada 94, aunque opina que con la vuelta de Michael Andretti con un Reynard en apariencia muy competitivo, y los tres pilotos del potente equipo Penske, se lo van a poner muy difícil.



◆ **ALBORETO EN SEBRING**

Gianpiero Moretti ha confirmado que en los 12 Horas de Sebring, que se disputará el 18 de marzo, su equipo inscribirá dos Ferrari 333 SP. En uno de estos vehículos harán equipo los italianos Michele Alboreto y Massimo Stola. Para Alboreto supone el retorno a la resistencia, especialidad en la que no competía desde los años 81-82.

PROST MAS CERCA DE McLAREN

RON Dennis ha hecho una invitación al cuatro veces campeón del mundo de Fórmula 1, el francés Alain Prost, para probar el nuevo McLaren MP4/9. Además Ron Dennis, no duda de que cuando tengan el coche con el motor Peugeot puesto a punto, Prost pilotará para ellos en el mundial de la es-

pecialidad. Jean Piere Jabouille, Director de Peugeot Sport y unido familiarmente a Prost, se muestra también optimista y el que el cuádruple campeón mundial haya aceptado la oferta de probar el McLaren-Peugeot, le hace concebir esperanzas para que pilote para ellos a lo largo de la temporada.



SE RETRASA EL SUPERTURISMOS

EL nuevo Campeonato de España de Superturismos, con coches de la Clase 2 FIA, no comenzará en la fecha inicialmente prevista por la Federación Española de Automovilismo. El banderazo de salida de la temporada 94, se debería haber dado en el circuito de Albacete el próximo día 20 de marzo, esto no será así y la primera carrera tendrá lugar el 17 de abril en el Jarama, la prueba de Albacete pasará a disputarse el 5 de junio. El motivo de este retraso, se debe principalmente a la petición de los equipos, muchos de los cuales no iban a tener los coches a punto para la primera cita. Con esto también se amplía el margen de tiempo para que haya más inscripciones en la nueva Clase 2 FIA, para que el reglamento sea ho-

mologado por la FIA y los mejores cinco pilotos españoles puedan disputar la Challenge que se disputará en Donington en octubre, tiene que haber al menos 12 coches inscritos en esta clase, hasta el momento parece haber nueve: dos Opel Vectra, uno para Josep Arqué y otro para Antonio Albacete; dos Ford Mondeo, pilotados por Carlos Palau y Jesús Pareja; un BMW 318i del equipo de Teo Martín, que aún no tiene definido a su piloto; otro BMW 318i del equipo Baporo, con Josep Bassas a sus mandos; un Nissan Primera para Luis Pérez Sala y dos Alfa Romeo 155 TS, uno para Luis Villamil y otro para Rafael Barrios. A estos nueve coches podrían sumarse en breve un tercer Alfa Romeo y un tercer Opel Vectra.



EL PILOTO MAS JOVEN

HECTOR Piñeiro es el piloto más joven de España. Con sólo seis años participó el pasado año en el Campeonato de Cataluña merced a una dispensa especial de la Federación dado el nivel que demostró en el Campeonato Social de Kartódromo de Lliçá en el que ganó en su categoría la segunda prueba. Esta temporada, el joven Piñeiro, piensa tomar parte esencialmente en la categoría Cadete del Campeonato de Cataluña pero también, en función del calenda-

rio, piensa hacer incursiones en otros certámenes. Héctor cuenta con el preparador Jordi Castillo que lo fue en su día de los hermanos Gené y a su alrededor se está creando una estructura absolutamente profesional puesto que el objetivo es llegar a la cumbre. El presupuesto para afrontar la temporada que viene es de 18 millones de pesetas en los que se incluye un furgón, materiales, mecánicos, numerosas sesiones de entrenamientos privados, etc...

SUZUKI ENTRENA EN ESPAÑA

DESPUES de haber estado probando en Australia, el equipo Suzuki ha entrenado en los circuitos de Jerez y Cataluña. «Comenzamos en noviembre, estamos trabajando muy

duro y de ese modo busco estar lo más a gusto posible encima de la moto» manifestó Schwantz quien, al igual que Barros, se muestra muy confiado en la nueva Suzuki. «No hay grandes cambios, sino pequeñas mejoras en diferentes aspectos». Para el tejano este año «la lucha por el Campeonato se centrará en Doohan, Barros, Cadalora y yo mismo». De Kocinski y Crivillé dijo dudar de su regularidad. Barros, por su parte, declaró encontrarse más acoplado a la moto «ahora soy capaz de ir al límite sin arriesgar tanto».



CANAL DEPORTIVO

TELEDEPORTE es el nuevo canal de Televisión Española que emitirá vía Hispasat. Este canal monomatemático, dedicado en su totalidad a la retransmisión de acontecimientos deportivos ha iniciado, con la retransmisión de los Juegos Olímpicos de Invierno, su periodo de pruebas. Después, a partir del 1 de abril empezarán las emisiones regulares, al principio 42 horas a la semana, para cubrir en profundidad, con retransmisiones,

informativos especializados, coloquios y debates, todo tipo de deporte por minoritario que sea. Dentro de los planes de la futura programación, el motor está ampliamente contemplado y el acuerdo con Eurosport, en negociación, permitirá añadir a las emisiones de elaboración propia, como rallyes de mundial y pruebas del calendario nacional, la retransmisión de otros campeonatos Fórmula Indy, GT, etc.



◆ **TARRÉS VENCE EN CORDOBA**

La primera cita del Campeonato de España de Trial, celebrada en Córdoba ha significado el primer triunfo del año para Jordi Tarrés. Para el cinco veces campeón del mundo de la especialidad no fue un triunfo fácil y se tuvo que emplear a fondo para doblegar al joven Joan Pons. Esta carrera ha sido también muy importante para la marca Gas-Gas, además del primer y segundo puesto, el podio lo ha completado otro piloto de la casa, Angel Garcia.

◆ **AGHINI CON TOYOTA**

El piloto italiano Andrea Aghini, que ha realizado gran parte de su carrera deportiva con Lancia, pilotará en el próximo Rallye de Portugal un Toyota Celica. Además de esta novedad, en Portugal Alex Fiorio pilotará un Ford Escort Cosworth del equipo RAS y Jorge Recalde un Mitsubishi Lancer de grupo N.

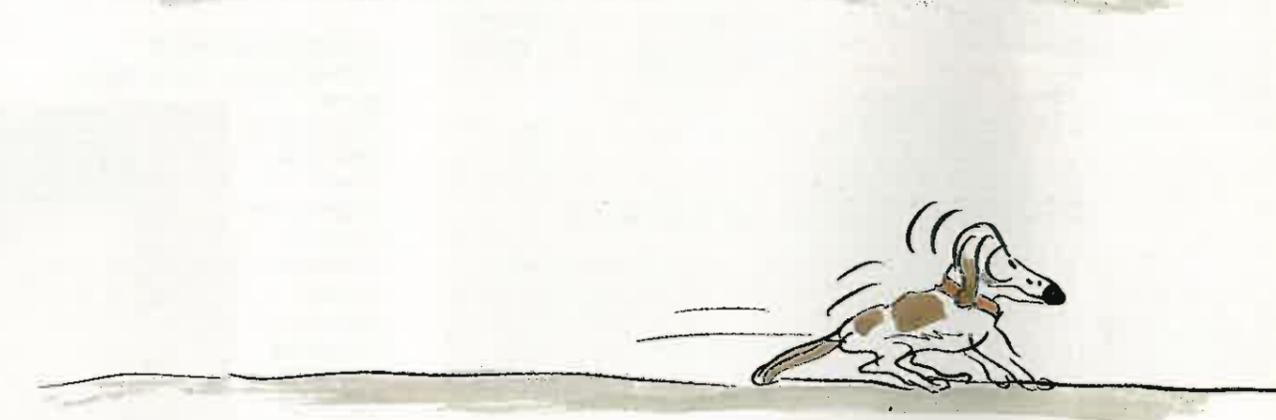


◆ **SEAT SEGUIRA EN TURISMOS**

El importador de Seat en Francia, que en el 93 hizo correr un Seat Toledo en el Campeonato de Superturismos de aquel país, en el 94 seguirá con dos coches, uno pilotado por Fabien Giroix y el otro por Jean-Denis Delétraz.

◆ **NISSAN EN EL DTM**

La marca japonesa Nissan ha decidido entrar en el DTM en la clase de dos litros con dos Primera, además alternarán el Campeonato Alemán con algunas pruebas del italiano de Turismo, los pilotos elegidos para este proyecto son Ivan Capelli y Michael Bartels.



Nuestro mejor argumento:

LOS PRINCIPALES FABRICANTES DE VEHICULOS,
MONTAN COMO PRIMER EQUIPO



FILTROS MANN

Esta es nuestra mejor garantía, porque ningún fabricante incorpora a sus vehículos piezas que no hayan sido SOMETIDAS A UN RIGUROSO CONTROL DE CALIDAD.

Todos nuestros filtros han sido diseñados EN COLABORACION CON EL FABRICANTE para el vehículo que los lleva.

FILTROS MANN, S.A.
para aceite, aire y combustible
Calle Santa Fe, s/n. Tel: 72 02 00*
Apdo. 3007 - Fax 72 02 16
Programas: Filtros Mann
50014 ZARAGOZA (España)



Prepárese para conocer un coche distinto a todo lo que ha visto.

A cambiar su visión de lo que es diseño, confort y seguridad. Ha llegado el nuevo

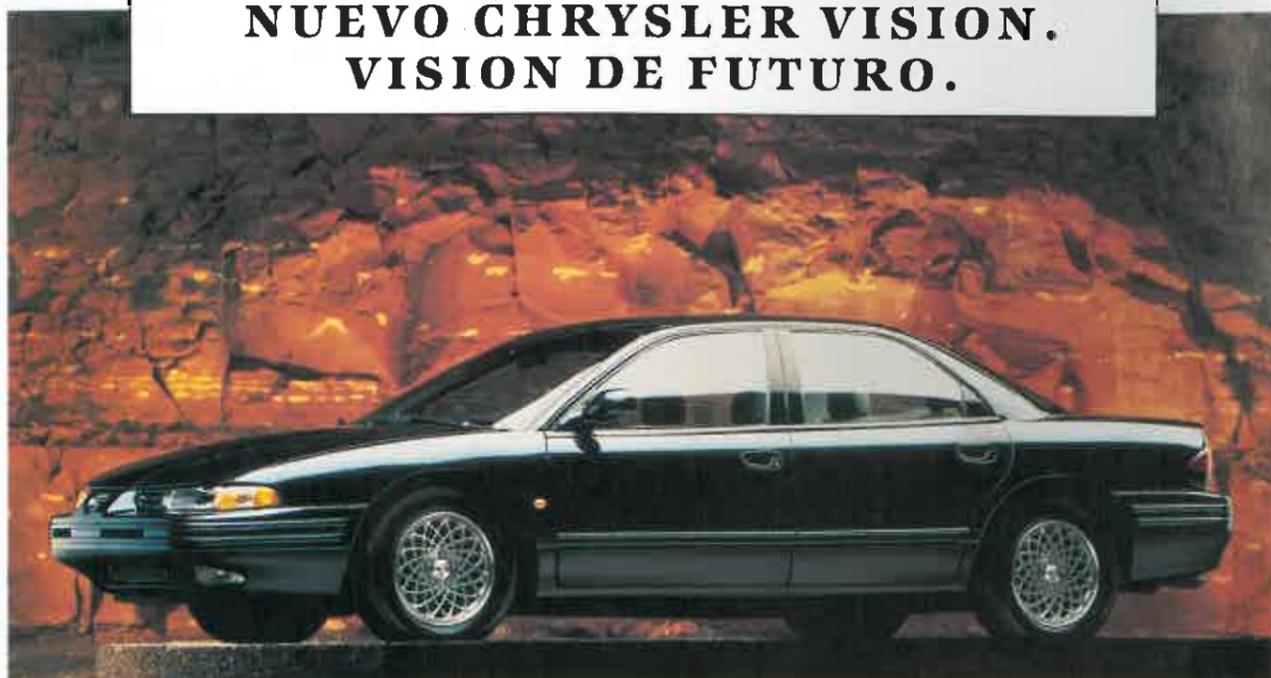
CHRYSLER VISION.

Una nueva visión del diseño. Por la audacia, fluidez y pureza de sus líneas. Por su revolucionario y silencioso motor V6, de 3.5 litros y

24 válvulas, que desarrolla 208 C.V. Una potencia superior a la mayoría de coches europeos de su segmento.

Una nueva visión del confort. Por la impresionante amplitud

NUEVO CHRYSLER VISION. VISION DE FUTURO.



de su habitáculo que supera prácticamente el 75% del volumen total del vehículo gracias a su innovador concepto de Cab Forward (Cabina Adelantada).

Una nueva visión de la seguridad. Por sus avances tecnológicos en seguridad

activa y pasiva. Zonas de absorción de impactos diseñadas por ordenador. ABS, Control Electrónico de Tracción, suspensión independiente a las cuatro ruedas y Airbag para conductor y acompañante delantero, son algunas de sus características

de serie. Todo en el nuevo CHRYSLER VISION va a cambiar la visión que usted tiene del futuro del automóvil. Disfrútelo por anticipado.

CHRYSLER VISION 4.995.000 Ptas. Precio recomendado. I.V.A., impuesto de matriculación, transporte y gastos de preentrega incluidos.



VEALO EN SU CONCESIONARIO OFICIAL CHRYSLER-JEEP.

MOTOR 16

22 de febrero 1994 • Núm. 540 • 375 ptas.

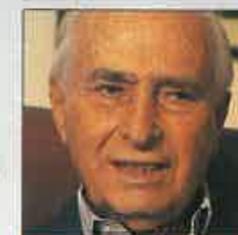
INFORME ESPECIAL
TODOTERRENO

ATRACCION VERDE

COMPARATIVA



RENAULT LAGUNA V6 RTI
OPEL VECTRA V6
VOLKSWAGEN PASSAT VR6



ENTREVISTA CON FANGIO

"Antes no se corría por dinero"

